

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA
NÍVEL MESTRADO**

PAMELA TAMARA GOMES DE OLIVEIRA

**PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA DE ALIMENTAÇÃO: CONDIÇÕES DE
TRABALHO E RISCOS PARA A SAÚDE.**

**São Leopoldo
2021**

PAMELA TAMARA GOMES DE OLIVEIRA

**PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA DE ALIMENTAÇÃO: CONDIÇÕES DE
TRABALHO E RISCOS PARA A SAÚDE.**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Saúde Coletiva, pelo Programa de PósGraduação em Saúde Coletiva da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Orientador: Prof Dr. José Roque Junges

São Leopoldo

2021

O48p Oliveira, Pamela Tamara Gomes de.

Plataformas digitais de entrega de alimentação:
condições de trabalho e riscos para a saúde. / Pamela
Tamara Gomes de Oliveira. – 2021.

82 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio
dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Saúde
Coletiva, 2021.

“Orientador: Prof. Dr. José Roque Junges”

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Bibliotecária: Silvana Dornelles Studzinski – CRB 10/2524)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
PROJETO DE PESQUISA	6
1 INTRODUÇÃO	9
1.1 Tema.....	11
1.2 Delimitação do Tema	11
1.3 Problema.....	11
1.4 Objetivos	11
1.4.1 OBJETIVO GERAL	11
1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
1.5 Justificativa	12
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	14
2.1 CAPITALISMO DE PLATAFORMA E PROCESSOS DE TRABALHO.....	14
2.2 PLATAFORMAS DE ALIMENTAÇÃO E ALIMENTAÇÃO COMO CULTURA ...	19
2.3. VIGILÂNCIA EM SAÚDE.....	24
3 METODOLOGIA	27
3.1 Tipo de Pesquisa:.....	27
3.2. Produção de dados	27
3.3. Análise dos dados coletados	28
3.4. Aspectos éticos.....	30
4 CRONOGRAMA	31
REFERÊNCIAS	32
APÊNDICE A	35
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE	36
RELATÓRIO DE PESQUISA	37
ARTIGO CIENTÍFICO	47

INTRODUÇÃO

A dissertação é composta por: Projeto de Pesquisa, o qual passou por banca de qualificação e aprovação no Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Vale do Rio dos Sinos; Relatório de Pesquisa, o qual descreve o caminho realizado no campo para o desenvolvimento da pesquisa; e Artigo, o produto do desenvolvimento do projeto.

PROJETO DE PESQUISA

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA
NÍVEL MESTRADO**

PAMELA TAMARA GOMES DE OLIVEIRA

Plataformas digitais de entrega de alimentação e Vigilância em Saúde: Riscos e Condições de trabalho.

**São Leopoldo
2020**

PAMELA TAMARA GOMES DE OLIVEIRA

Plataformas digitais de entrega de alimentação e Vigilância em Saúde: Riscos e Condições de trabalho.

Qualificação apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Saúde Coletiva, pelo Programa de PósGraduação em Saúde Coletiva da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Orientador: Prof Dr. José Roque Junges

São Leopoldo

2020

1 INTRODUÇÃO

O isolamento social provocado pela pandemia do Covid-19 acelerou um processo que já estava em curso: a plataformização da economia. Muitas atividades continuaram a funcionar remotamente através de plataformas digitais. Plataformas são infraestruturas digitais (re)programáveis que facilitam e moldam interações personalizadas entre usuários finais e complementadores, organizadas por meio de coleta sistemática, processamento algorítmico, monetização e circulação de dados. Portanto, as plataformas estão baseadas na dataficação, isto é, a produção de dados, e no processamento desses dados pela lógica algorítmica (POELL; NIEBORG; VAN DIJCK, 2019).

As plataformas digitais tornaram-se um modelo de negócio que permite a conexão entre produtores e consumidores, para que eles se conectem a esse ambiente e interajam entre si buscando criar algum valor de troca. Atualmente quase tudo é feito através de plataformas digitais, desde fazer uma compra até pagar uma conta. Portanto, as plataformas orientam não só transações econômicas, mas, também, interações entre os usuários, abrindo caminho para a dimensão da governança, porque a classificação algorítmica desses usuários permite privilegiar certos dados específicos em detrimento de outros. Assim, a plataformização instaura um giro digital que transforma radicalmente os processos econômicos (POELL; NIEBORG; VAN DIJCK, 2019).

Essa transformação chegou também ao mercado de alimentos, mudando os hábitos e a cultura da alimentação. As pessoas usam plataformas para solicitar a entrega doméstica de comida. No Brasil, os aplicativos digitais que se destacam são IFood® e Uber Eats®. Essa mudança drástica na cultura alimentar é facilitada pela crescente digitalização da cultura brasileira. Uma pesquisa feita em 2018, por uma empresa norte americana de dados do mercado de aplicativo, *App Annie*, apontou que o brasileiro é o quarto em um ranking mundial de download de aplicativos e passa, em média, 200 minutos do dia em aplicativos conectado a internet. Outro dado que comprova essa tendência é o fato que as empresas de restaurantes no Brasil faturaram, em 2015, 9 bilhões com o serviço delivery (ABRASEL, 2016).

A plataformização significou uma virtualização do capital pela gradativa financeirização da economia que acontece ao mesmo tempo que a digitalização dos processos de trabalho. Tanto o capital quanto o trabalho, atravessados pela

plataformização, são regidos pela dataficação e pela algoritmização. Se a midiatização da economia pela financeirização permitiu uma mais valia através da dataficação e da algoritmização que era impossível na economia clássica, os processos de trabalho, ao contrário, sofreram uma precarização impensável na economia de produção, porque as plataformas permitiram o surgimento da *gig economy* (economia de bicos) regida por dados e algoritmos, tornando-se o aplicativo baixado, verdadeiro patrão invisível e inatingível que determina as condições de trabalho (GROHMANN, 2019; ENGLERT; WOODCOCK; CANT, 2020).

Pesquisas demonstram que a distribuição de comida através de aplicativos fragiliza, tornando precárias, em grande medida, as condições de quem realiza esse tipo de trabalho. Por um lado, promete independência e autonomia quanto ao trabalho, mas ao mesmo tempo cria grande insegurança e desproteção quanto aos riscos que o processo acarreta (IVANOVA; et al, 2018; CANT, 2020).

Dessa constatação surge a questão de pesquisa: até que ponto a vigilância em saúde é consciente e sabe lidar com esses novos determinantes sociais e riscos da saúde que emergem da midiatização do ciberespaço (BREILH, 2015). A vigilância está atenta a essa mudança de comportamento alimentar?

Leão e Vasconcellos (2015) afirmam que saúde do trabalhador e ambiental carecem de ações, programas e estratégias para avaliar riscos, carecendo de papel e importância no quadro geral das Secretarias Municipais de Saúde.

A avaliação de risco sanitário diz respeito a fatores técnicos e administrativos, sendo o seu gerenciamento ligado a fatores políticos e administrativos. Procedimentos e processos produtivos mais complexos significam alto risco, muitas vezes de difícil monitoramento. A definição de risco está atravessada por posicionamentos sóciopolíticos que determinam se um risco é aceitável. O risco pode estar em uma etapa ou em toda a cadeia produtiva. No rastreamento do risco é preciso levar em consideração: a objetividade (teoria e técnicas) e a subjetividade (experiência) do profissional que avalia o risco (SILVA; LANA, 2014).

A complexidade da definição de riscos de cadeias produtivas midiatizadas pelo digital permite levantar diversas questões, tratando-se da plataformização da distribuição de comida. A vigilância do trabalhador monitora os riscos das condições de trabalho daqueles que dependem de plataformas dos aplicativos para distribuir comida? Mais ainda: Até que ponto a vigilância sanitária controla os riscos para os usuários que usam aplicativos para encomendar comida, transportada do restaurante

até a sua casa? Quais são as condições do transporte dessa alimentação e que riscos podem surgir para a saúde do consumidor?

A pesquisa é um recorte do projeto de investigação do orientador intitulado “Biopolítica e Vigilância em Saúde: institucionalização da prática do controle de riscos e a integralidade dos processos de saúde” que tem como objetivo discutir a institucionalização da vigilância como monitoramento biopolítico de riscos para o alcance da integralidade na saúde. O objetivo dessa pesquisa é discutir as condições de trabalho de quem distribui comida por aplicativos e os riscos sanitários ligados a esse tipo de atividade em suas interfaces com a Vigilância em Saúde.

1.1 Tema

Plataformas digitais de distribuição de alimentação e Vigilância em saúde.

1.2 Delimitação do Tema

Vigilância em saúde e precarização das condições de trabalho nas plataformas digitais.

1.3 Problema

Vigilância sobre riscos sanitários e precarização das condições de trabalho nas plataformas digitais de entrega de alimentação.

1.4 Objetivos

1.4.1 OBJETIVO GERAL

Discutir os riscos sanitários e a precarização das condições de trabalho frente ao controle da vigilância sobre as plataformas digitais de distribuição de alimentação.

1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Analisar o controle sanitário da vigilância sobre distribuição de alimentação por plataformas digitais.

- b) Identificar as condições de trabalho dos entregadores de comida por plataformas digitais.
- c) Debater a questão dos riscos sanitários implicados neste novo tipo de distribuição e consumo alimentar.

1.5 Justificativa

A Política Nacional de Vigilância em Saúde define a vigilância como

“O processo contínuo e sistemático de coleta, consolidação, análise de dados e disseminação de informações sobre eventos relacionados à saúde, visando o planejamento e a implementação de medidas de saúde pública, incluindo a regulação, intervenção e atuação em condicionantes e determinantes da saúde, para a proteção e promoção da saúde da população, prevenção e controle de riscos, agravos e doenças” (BRASIL 2018, Art. 2, Parágrafo 1).

O contexto desses condicionantes e determinantes da saúde diferem dependendo de situações socioculturais e também de transformações epocais que configuram as circunstâncias e a subjetividade das pessoas em sua saúde.

Na contemporaneidade, esse contexto sociocultural é sempre mais configurado pela incorporação dos avanços da cultura digital, cooptada pelo poder econômico e financeiro dominante, que captura a subjetividade, através das tecnologias midiáticas, a serviço da mais valia do capital pela dominação dos desejos das pessoas. Essa captura acontece pela adesão a valores consumistas que conformam a subjetividade das pessoas, afetando a saúde física e psíquica, dando origem a novos agravos e riscos antes impensáveis. A vigilância ainda não acordou para os riscos do processo sociocultural da captura digital da subjetividade na saúde. Por outro lado, o mundo digital revoluciona os meios e processos de monitoramento e da governamentalidade dos processos de trabalho com novos dispositivos biopolíticos pelo uso indiscriminado do poder da informação, passando a ser um novo dispositivo de controle (JUNGES; BARBIANI, 2016).

Um dos setores afetados por essa captura e monitoramento digital da subjetividade é o dos alimentos através de aplicativos, transformando radicalmente a cultura da alimentação e sua simbólica associada (MONTY, 2018). É necessário levar em consideração que a distribuição alimentar por aplicativos trata da parte final da cadeia de produção de alimentos. Segundo Leão e Vasconcellos (2015), análises sociológicas da cadeia produtiva expõem relações sociais injustas e perversas do

ponto de vista da saúde, do trabalho e do ambiente, explicitado, por exemplo, do início ao fim, pelo predomínio do trabalho informal e ausência de contratos e direitos trabalhistas. Essa realidade acontece subrepticiamente e de modo invisibilizado no trabalho de distribuição de alimentos por meio de aplicativos com o agravante dos riscos sanitários para os consumidores dessa forma de alimentação.

As atribuições e tarefas da Vigilância em Saúde compreendem “*a articulação dos saberes, processos e práticas relacionados à vigilância epidemiológica, vigilância em saúde ambiental, vigilância em saúde do trabalhador e vigilância sanitária*” (BRASIL 2018, Art. 3). A distribuição de comida por aplicativos diz respeito a duas tarefas de monitoramento da Vigilância: condições de trabalho e riscos sanitários desse tipo de atividade. Até que ponto ela é consciente dessa realidade nova digital conformadora dos condicionantes e determinantes da saúde.

Essa questão tornou-se um tema importante de discussão pública com a greve dos motoboys da Ifood. O chamado “Breque dos Apps” contou com a paralização de entregadores das capitais e principais cidades do país, de suma importância para uma representação coletiva da classe. A organização da greve foi através de redes sociais como Whatsapp e Instagram, os motoristas não se organizaram juridicamente e não contaram com uma figura central, um líder. A greve ganhou um papel de destaque na mídia e contou com o apoio popular, que diminuiu substancialmente os pedidos de entrega e os aplicativos foram avaliados negativamente durante todo o dia primeiro (IHU, 2020).

As condições precárias de trabalho de aplicativos piorou com a pandemia, entregadores relatam que antes da pandemia o quilômetro rodado custava um preço 600% a mais do que é atualmente no período pandêmico, com isso chegam a dobrar a carga horária trabalhada enquanto os aplicativos reforçam sua mão de obra, já que o número de entregadores triplicou durante a pandemia (IHU, 2020).

Além de denunciar as condições precárias de trabalho, os entregadores clamam por condições de saúde e segurança, os aplicativos prometeram medidas básicas de segurança como distribuição de álcool em gel e máscaras mas não cumpriram com sua promessa. As empresas prometeram aos entregadores a distribuição de álcool em gel, que serve como medida de segurança contra o Covid19, também divulgaram em grandes mídias sociais um fundo destinado ao entregador durante a pandemia e acrescentaram uma opção de gorjeta ao motorista (jogando a responsabilidade ao consumidor de aumentar o que seus trabalhadores ganham)

porém as ações de distribuição, segundo os motoristas, são eventos pontuais onde um caminhão para é um local de uma grande cidade e distribui 200ml de álcool. Um motorista que pegou dois foi bloqueado do aplicativo. Os entregadores ainda contam que esse fundo de 1% das vendas tem condições muito específicas para ser acessado (IHU, 2020).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CAPITALISMO DE PLATAFORMA E PROCESSOS DE TRABALHO

Plataforma em definição geral significa uma superfície plana e aberta, que eleva uma pessoa acima. O termo “plataforma” se popularizou somente depois da introdução da tecnologia. Nos consoles de videogame, a maior influência existente, conceitua o termo plataforma como mercado de dois lados: de um lado os jogadores e do outro lado os fornecedores dos jogos. Levando em consideração esses dois conceitos, plataforma remete a produtividade. Assim, autores definem plataformas como infraestruturas digitais (re)programáveis que facilitam e moldam interações personalizadas entre usuários finais e complementadores, organizadas por meio de coleta sistemática, processamento algorítmico, monetização e circulação de dados (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020).

As plataformas digitais são um modelo de negócio que permite conexão entre produtores e consumidores, para que eles se conectem a esse ambiente e interajam entre si, buscando criar algum valor de troca. Atualmente quase tudo é feito através de plataformas digitais, desde buscar uma relação amorosa até fazer uma compra em farmácia. Plataforma é a infraestrutura digital que serve tanto para produção quanto para interação, ela fomenta o sistema capitalista quando serve de meio de produção e acelera a circulação do capital quando serve de meio de comunicação (GROHMANN, 2019).

Enquanto plataforma se refere à ‘coisa’, plataformização se refere a ‘processo’. Plataformização é a inserção de infraestruturas, processos econômicos e estruturas governamentais de plataformas digitais em diferentes setores e esferas da vida, esse processo detém o poder de reorganizar práticas e imaginações culturais. Promove interação entre consumidores, anunciantes, desenvolvedores de aplicativos e o donos

de plataformas, que acabam se tornando atores nesses processos, onde um depende do outro, e criam relações de poder desiguais. É necessário entender os principais mecanismos de ação desse contexto e como isso afeta diariamente nossas vidas, perpetuando relações de poder de uma minoria. A plataformização precisa ser regulada de forma democrática e efetiva por instituições públicas (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020).

A convergência da tecnologia digital e da hipermídia possibilitou o surgimento do capitalismo cognitivo (COCCO; VILARIM, 2009), associado à produção de bens através do conhecimento, beneficiando-se de trabalhos informais, ação comunicacional e relações internacionais, resultado da aplicação generalizada das tecnologias da informação e da terceirização. A criação de valor tem sido cada vez mais caracterizada por elementos imateriais e simbólicos, porque o capitalismo do conhecimento incorpora a produção de valor em dinheiro através do conhecimento. As tecnologias digitais são o suporte desse capitalismo cognitivo. Esse capitalismo cognitivo se expressa e se operacionaliza no capitalismo financeiro.

Financeirização nada mais é que um padrão sistêmico de mais valia, um padrão de acúmulo e extração de capital, além de apropriação e reconfiguração de fluxo de produção e circulação de capital. Financeirização é um agente estruturante do capitalismo cognitivo e viabilizador da racionalidade neoliberal, proporcionando mudanças no processo de acumulação de capital que refletem no produzir e em se comunicar (GROHMANN, 2019).

Capitalismo de plataforma foi um conceito criado por Srnicek (2017) para designar plataformas como infraestruturas digitais que permitem dois ou mais grupos de interagir e extrair dados dessa interação. Em outras palavras é o evento da organização de produção e prestação de serviço por meio do uso de tecnologia com foco na economia digital.

Esse fenômeno dá margem para o surgimento de muitas atividades que reorganizam o fluxo de produção e prestação de serviços, ocasionando profundas transformações nas relações de trabalho. Os operadores digitais dessa reorganização são os algoritmos, responsáveis pelo alcance de metas de determinada empresa, em constante mudança de reprogramação para atribuir tarefas aos trabalhadores, com a promessa de uma aparente autonomia que é ilusória porque as tarefas são definidas pelo algoritmo. Um exemplo disso são as premiações, pelas quais os trabalhadores ganham gratificações por alcançar a meta estabelecida pelo algoritmo, mas em outros

gera exclusão porque o trabalhador não alcançou a meta determinada pelo algoritmo (KALIL, 2019).

O algoritmo é uma unidade básica de computação para resolução de problemas, ou seja, um conjunto automático de instruções que vão sendo adaptadas e aperfeiçoadas. Essas instruções não são transparentes, mas invisíveis e criptografadas como uma caixa preta que operacionaliza o uso de dados. Então os dados e os algoritmos formam uma antessala para o capitalismo de plataforma, eles estão na base das estruturas das plataformas (GROHMANN, 2019).

Dataficação se refere à forma que a plataforma transforma suas informações em dados não puramente armazenados, mas processados. Esse evento permite que praticamente tudo seja transformado em dados desde pagamentos, consultas ao Google até amizades. Esses dados são processados algorítmicamente e, às vezes, disponibilizados aleatoriamente para atores externos (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020).

Existe uma classificação algorítmica que privilegia dados a favor de outros, moldando quais os tipos de conteúdo que estarão em destaques e quais que nem serão vistos, se materializando assim, uma governança em plataformas. É importante saber como estas mudanças nas relações de mercado e nas estruturas de governanças estão conectados e como afetam diariamente as práticas culturais e relações de trabalho (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020).

A pataformização chegou até as relações de trabalho e vem afetando-as negativamente. Os trabalhadores e consumidores são dependentes de plataformas digitais, e acabam intensificando e flexibilizando relações e contratos de trabalho, criando formas de potencializar a subsunção do trabalho intelectual. Esse 'trabalho de plataforma' são todas atividades de trabalho mediadas, organizadas e governadas por uma plataforma digital com diferentes formas de apropriação de valor dependentes das características da atividade em si e dependentes de questões de gênero, raça e território. Na Europa e Estados Unidos, o trabalho de plataforma compõe a economia de bicos (gig economy), porém no Brasil esse trabalho informal sempre foi a regra não a exceção, então a plataforma acaba por perpetuar e aprofundar a secular precarização das condições de trabalho. A plataformização do trabalho permite que empresas operem de forma ilimitada, em qualquer lugar, a qualquer hora, enquanto o trabalhador operante fica restrito aos locais perto de sua moradia, isso configura uma circulação e extração de valor desigual em diferentes países e regiões. A dataficação

age como um mecanismo de gestão e controle no trabalho, a gestão algorítmica rastreia e avalia constantemente o comportamento e o desempenho de trabalhadores e possui decisões automáticas das quais os trabalhadores não tem acesso, dessa forma a plataforma seduz o trabalhador com uma autonomia que é só aparente, já que este será constantemente avaliado, vigiado e instigado a produzir cada vez mais (GROHMANN, 2019).

Zuboff (2015) chama essa forma controle de capitalismo de vigilância (*Surveillance Capitalism*) caracterizado pela extração e análise de dados, novas formas de contrato que permitem um melhor monitoramento, personalização e customização e contínua experimentação. Essa forma de controle pela digitalização do mercado desafia as normas democráticas, porque produz a precarização das relações.

A precarização das condições de trabalho se adensou com a globalização (KALLEBERG 2009), mas se sofisticou e aprofundou com a plataformização dessas condições numa economia digital de bicos (WOODCOCK 2020). Os convites para que pessoas baixem os aplicativos para encontrarem uma atividade remunerada através das plataformas acentua a autonomia adquirida na gestão do seu trabalho, afirmando que cada um se torna patrão de si mesmo. Mas essa autonomia é uma ilusão, porque a tecnologia digital das plataformas permite um controle e monitoramento das atividades contratadas através da algoritmização que nenhum supervisor anterior conseguia realizar. Portanto, o aplicativo é o patrão inalcançável, e o algoritmo é o supervisor invisível, permitindo um controle panóptico, impensável nos sistemas produtivos anteriores.

Este monitoramento unifica dois controles que no sistema produtivo taylorista estavam separados: um determinado pelo sistema organizacional (supervisão do processo de trabalho) e o outro controle definido pelo mercado de trabalho (na questão da remuneração). No trabalho mediatizado pela economia digital esses dois controles coexistem na plataforma do assim chamado auto emprego. A autonomia refere-se àquelas esferas da atividade que podem ser geridas pelo trabalhador, mas essa concessão de autonomia, que objetiva aumentar sua motivação e performance, é uma estratégia de monitoramento e controle indireto. Portanto, o incremento da autonomia é um modo de aprofundar o controle. A tecnologia digital exerce um papel central nessa junção entre autonomia e controle, pois permite independência no manejo da atividade e ao mesmo tempo oferece ferramentas de comando e monitoramento.

Assim a tecnologia está integrada num sistema de controle que engloba ferramentas de monitoramento e dispositivos para gerir as esferas da autonomia. Em outras palavras é uma autonomia controlada (IVANOVA, et al.,2018).

As plataformas de entrega gerenciam seus trabalhadores, fazendo uso de algoritmos, que envolvem conjuntos pré-definidos para processar instruções para encontrar um caminho de solução e de comando, o que o torna quase uma caixapreta já que seu conteúdo não é divulgado. (WOODCOCK, 2020).

Esse tipo de gerenciamento dos trabalhadores cria uma situação de precariedade que Bourdieu (1998) define como um novo modo de dominação na vida pública baseado na criação de um generalizado e permanente estado de insegurança com o objetivo de forçar o trabalhador à submissão e à aceitação da exploração. Essa precariedade acontece no trabalho contratado pelas plataformas.

A precariedade é fruto da insegurança quanto aos critérios que medem e avaliam o desempenho da tarefa contratada pela plataforma através do processamento algorítmico. Quando o aplicativo determina algoritmicamente uma entrega, o trabalhador não tem outra opção do que aceitar, não importando a distância e o destino, porque do contrário isso afetará a sua avaliação e sua classificação pelos algoritmos. Aqui existe um controle remoto pelos algoritmos que está fora do conhecimento e alcance do trabalhador. Nas plataformas se passa da medição do trabalho por horas dispendidas para o rastreamento por produto entregue (WOODCOCK, 2020).

Outra manifestação da precariedade é a intensificação do trabalho que é uma característica do capitalismo. Mas essa intensificação assume uma especificidade própria, porque sendo contratado por plataformas o trabalhador está sempre na rua assumindo os diversos riscos como, por exemplo, um acidente, pressionado pela pressa da entrega, ocasionando uma insensibilidade quantos aos perigos para ter uma melhor remuneração. As plataformas digitais que contratam tarefas não assumem nenhum dos custos se houver algum acidente (CANT, 2020)

No capitalismo de plataforma existe uma gestão algorítmica do trabalho na qual o monitoramento dos trabalhadores acontece por meio de dados processados que agendam as suas atividades e controlam os seus comportamentos, permitindo uma automatização das decisões que aparentam neutralidade e objetividade, mas que são atravessadas por uma gamificação criptografada dos algoritmos que vem de cima.

Além disso, o trabalhador adquire a sensação de autonomia e independência e a consciência de empreendedorismo pela ausência de um chefe que o controla, porque depende de um aplicativo neutro que ele maneja (GROHMANN, 2020).

Essa sensação de autonomia suscitada pelo uso do aplicativo e produzida por uma economia psíquica dos algoritmos ou por uma gestão algorítmica da conduta que captura a atenção e molda o comportamento do usuário pela característica persuasiva dessa tecnologia que mais do que preditiva torna-se performativa das condutas (BRUNO; BENTES; FALTAY, 2019).

Para fazer frente à precarização das condições de trabalho nas plataformas é necessário desconstruir a subjetivação que provoca essa sensação de aparente autonomia possibilitada pela performatividade dos algoritmos que moldam as condutas dos trabalhadores. Por isso é importante engajar esses trabalhadores nessa discussão. O operário digital é uma perspectiva que procura incluir as percepções e experiências dos trabalhadores na crítica ao capitalismo em um contexto digital. Esse ponto de vista se propõe a compreender as tecnologias digitais a partir das experiências específicas dos trabalhadores, tendo como foco seus impactos sobre as condições de trabalho e a possibilidades de organização de sua resistência (ENGLERT; WOODCOCK; CANT, 2020).

2.2 PLATAFORMAS DE ALIMENTAÇÃO E ALIMENTAÇÃO COMO CULTURA

Segundo Monty (2018) a comida é o maior meio cultural dos povos. Existem inúmeras crenças de como a alimentação pode prover bons fluídos ou maus, como por exemplo comer lentilha no ano novo, peru no natal ou não comer carne de porco para algumas religiões. As tecnologias digitais afetam direto e indiretamente a forma de comer atual, como exemplo temos os conteúdos digitais de alimentação, formado principalmente pelos inúmeros programas de televisão (TV) e perfis nas redes sociais com receitas, dicas e indicações de alimentos. Um desses programas de TV, chamado Masterchef© alcançou, em 2017, a marca de maior número de telespectadores em TV aberta já registrada no Brasil. A partir de conteúdos digitais de alimentação nossa memória gastronômica é produzida a partir de fotos e vídeos. Essas novas plataformas sugerem e condicionam comportamentos padrões afetando como a economia se organiza.

No Brasil, a categoria alimentação arrecadou de lucros cerca de 1,3 bilhões de dólares para as empresas com vendas online (DATAREPORTAL, 2020). Segundo Abrasel (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE BARES E RESTAURANTES, 2019) os pedidos via aplicativos giram em torno de 1 bilhão de reais a cada mês, gerando 11 bilhões ao ano. Durante a pandemia esses números certamente aumentaram.

Existem dois grandes aplicativos de entrega exclusivamente de comida no mercado brasileiro: Ifood e Uber Eats. O Ifood é uma marca brasileira que surgiu em 2011, com conteúdo nas cores vermelha e branca. O aplicativo sugere opções de comida e permite uma busca específica do que comer, é preciso ativar a localização para que o aplicativo procure os restaurantes mais próximos e forneça uma previsão de tempo de entrega. No Ifood não são todos os pratos que possui imagem, diminuindo o apelo visual da plataforma. O aplicativo possui ferramentas que rastreiam as preferências culinárias dos usuários, pois ficam salvas informações do que já foi consumido, do que é mais pesquisado e das classificações atribuídas aos restaurantes com classificações que vão do número um ao cinco. O trabalhador de entrega dessa plataforma tem três categorias, fixo, este entrega apenas para um único restaurante, autônomo, realiza entregas para todos os restaurantes cadastrados no aplicativo, ou, ainda é possível ser ambos: fixo e autônomo. O entregador, no cadastro a plataforma, precisa definir a região em que serão feitas as entregas. A depender da demanda e procura daquela região, o cadastro do entregador é aprovado ou não. Para o ingresso como entregador neste aplicativo, segundo o site do Ifood, é necessária motocicleta (carteira de habilitação e os documentos do veículo) ou bicicleta, smartphone com sistema operacional android, um pacote de internet móvel (3G), e GPS, além de uma caixa térmica ou baú e equipamentos de segurança para o trânsito como capacete e casaco com faixas reflexivas. Esses são os itens necessários deixando claro que a empresa não fornece nenhum equipamento de segurança ou os meios de trabalho, *“Fazemos ações pontuais para a distribuição de caixas térmicas personalizadas e jaquetas, porém, estar na plataforma não garante o recebimento desses itens”* (IFOOD, 2019). Abaixo dos itens necessários, no site, é apresentado um vídeo onde o narrador se encontra em cima de uma moto com uniforme do Ifood, falando diretamente com o espectador usando expressões de linguagem como: “meu, muita treta, muito baba, rodar, sacou, zoada”, entre outras, aqui fica explícito qual tipo de público que o aplicativo admite como entregador (IFOOD, 2019).

Já o aplicativo Uber Eats é da empresa de transporte americana Uber e chegou ao Brasil em 2016. A grande diferença é que este aplicativo possui um apelo visual muito maior que o Ifood. Em todos os pratos é disponibilizado uma foto do prato, e o design do aplicativo é menos colorido e menos poluído visualmente. Ao clicar na imagem, ela toma conta de toda a tela do smartphone, criando uma sensação de que aquele prato está na palma da mão. Um ponto interessante para o consumidor, é que é possível rastrear a entrega em um mapa em tempo real (assim como a Uber já fornece). Neste aplicativo para ser um entregador “parceiro” como o site refere-se, é necessário basicamente as mesmas condições do Ifood, porém aqui é possível entregar também de automóvel e caso o trabalhador não tenha locomoção pode alugar um veículo. No site, eles atentam para que a carteira de habilitação esteja com a observação, exercer atividade remunerada, como condição. As duas plataformas admitem somente entregadores maiores de 18 anos (UBER, 2020).

Kalil (2019) em sua tese de doutorado sobre capitalismo e a plataformização dos processos de trabalho no Brasil chegou aos seguintes quatro resultados: 1) a existência de uma certa autonomia dos trabalhadores para determinar a carga horária e a jornada de trabalho; 2) uma relação direta entre dependência e precariedade; 3) o gerenciamento da força de trabalho pelo algoritmo, sendo que a intensidade da coordenação e do controle de mão de obra varia em cada plataforma; e 4) uma acentuada desigualdade econômica entre os trabalhadores e as plataformas e os tomadores de serviços (KALIL 2019, Resumo). Esses resultados se repetem em outros contextos, todos apontando para uma precarização das condições de trabalho e um esvaziamento dos direitos do trabalhadores

No cenário europeu, existem dois grandes aplicativos de entrega, Deliveroo no Reino Unido e Foodora com mais tempo de funcionamento no mercado que já renderam grandes estudos com resultados significativos para a investigação desse tema.

A Deliveroo é uma empresa de entrega de alimentos que atua no Reino Unido e se institui da seguinte forma: dois tipos de categorias de trabalhadores, os que usam motocicleta, esses são em sua maioria imigrantes que trabalham em média seis dias da semana e onze horas por dia fazendo desse trabalho sua fonte de renda exclusiva, e os que usam a bicicleta, esses são alunos universitários nascidos no país, atuando somente em horários que o aplicativo tem uma maior demanda que é no horário do almoço e na janta. A Deliveroo usa o termo ‘colaboradores’ porque se trata de um

contrato independente, paga aos trabalhadores por entrega. Quando o valor é por entrega, a lógica que se aplica é: quanto mais entregar, mais se ganha, ou seja a entrega precisa ser rápida, e os motoristas se arriscam, talvez até desrespeitando normas de segurança do trânsito em favor da velocidade da entrega. (WOODCOK, 2020).

A Foodora, por sua vez, atua em toda Europa. Neste aplicativo não há distinção dos trabalhadores como na Deliveroo. Na Alemanha, trabalhadores com um ano na empresa possuem um contrato de trabalho no qual lhes é garantido um salário mínimo alemão, além de roupas e sacolas para entrega e um adicional para reparação de bicicleta. No entanto os ciclistas recebem mesmo é por hora. Esses motoristas que recebem por hora, estão fadados a ser vigiados por seus dados de velocidade, ao passo que, assim que pegam a comida no restaurante, eles devem anunciar ao aplicativo, quando a entrega é concluída, eles também devem anunciar ao aplicativo que já entregaram, o aplicativo, por meio de algoritmos, calcula o tempo levado do restaurante até o destino da entrega e caso o entregador diminua sua velocidade média de entrega, recebe score baixo pelo aplicativo, e é importante para o entregador que seu score se mantenha elevado para que ele ganhe os melhores turnos a ser trabalhados durante a semana. As duas empresas, mesmo com contrato diferente, atuam com gerenciamento algoritmo e coordenam processos de trabalho semelhantes (IVANOVA; et al., 2018).

Os resultados de duas pesquisas são importantes como referência para a discussão do tema. Ivanova, et al. (2018) entrevistaram entregadores da Deliveroo e da Foodora da cidade de Berlim. Apontam que a motivação para se decidir pelo trabalho por plataformas, propalado pelos aplicativos, é sua flexibilidade, independência, autoavaliação do trabalho e ser o seu próprio patrão. Nesse sentido, a promessa de autonomia é um elemento central desse novo modelo de trabalho, porque podem decidir quando e onde trabalhar, qual rota de entrega da comida e se querem cumprir determinada demanda. Existem esferas de autonomia oferecidas por Foodora e Deliveroo: primeiro, escolher os turnos que sejam mais adequados e à disposição, entendendo autonomia como o poder de manejar o seu tempo de modo flexível; segundo, poder de escolher onde trabalhar em determinado turno, pela vizinhança geográfica e pelas áreas de maior demanda; terceiro, os entregadores podem escolher como completar a entrega, qual rota e a que velocidade. Quando uma demanda é aceita, o aplicativo indica um caminho recomendado para chegar ao

restaurante, mas ele pode escolher outras rotas. Recebida a entrega no restaurante, o aplicativo não indica uma rota nem o tempo e velocidade necessária.

Dado que os entregadores têm certa autonomia, a plataforma precisa lidar com a imprevisibilidade no desempenho do trabalho. Como assegurar que a demanda seja entregue em tempo razoável? Como assegurar que os turnos funcionem e haja suficientes entregadores? Como assegurar um atendimento seguro dos clientes a modo remota? Em outras palavras como controlar o lugar, o tempo e o modo do exercício da autonomia dos entregadores na resposta à demanda? (IVANOVA, *et al.*, 2018)

As plataformas têm que lidar com os desafios postos pela autonomia dos entregadores que não são supervisionados presencialmente, mas pelo próprio aplicativo. Quatro fatores, segundo Ivanova, et al. (2018), possibilitados pelo próprio aplicativo, permitem o controle da autonomia dos entregadores: 1) Os cliques de recebimento e entrega da demanda e o GPS geram notificações automáticas armazenadas na plataforma; 2) Esses dados são usados para calcular o ganho e os incentivos monetários; 3) Esses dados permitem também criar um escalonamento pessoal para priorizar alguns e penalizar outros na escolha dos melhores turnos de entrega, tendo um controle sobre o comportamento do entregador; 4) Existe ao mesmo tempo uma privação de informações necessárias para uma decisão autônoma, por exemplo, não saber o endereço do cliente antes de clicar a aceitação. Portanto existe uma assimetria de informação, determinada pelo próprio design do aplicativo que introduz os algoritmos de controle que empobrecem uma verdadeira decisão autônoma, pois a autonomia está controlada por dispositivos que não dependem dos entregadores.

Cant (2020) está interessado em pesquisar as organizações de resistência dos trabalhadores da deliveroo na cidade de Londres. Ele investiga os dispositivos tecnológicos do sistema de controle da deliveroo para intensificar o trabalho, eliminar habilidades no trabalho e cortar custo. O conhecimento desses dispositivos é importante para possibilitar estratégias de resistência dos trabalhadores. A principal motivação para trabalhar com plataformas é não ter um supervisor que controla o processo de trabalho. Na deliveroo continua a existir um controle de outro tipo resultante do manejo algorítmico que automatiza a supervisão através do uso de tecnologias de informação. Segundo Cant (2020), existem quatro vantagens competitivas do manejo algorítmico, defendido pelo sistema deliveroo, em relação ao

modelo clássico de supervisão: 1) possibilita uma coordenação de baixo custo da complexidade do processo de trabalho por plataforma; 2) aumenta a quantidade de dados que são gerados no processo de trabalho à disposição do seu manejo algorítmico; 3) ajuda a superar a mais comum fonte de erros humanos: o favoritismo que causa ineficiência e falhas, substituída pela racionalidade algorítmica que evita esse erro e implementa um sistema mais eficiente de favorecimento e penalização; 4) o dispositivo tecnológico do aplicativo permite ser replicado em diferentes locais com uma gestão centralizada sem aumento de custos. Por isso as plataformas têm uma estrutura simplificada e descentralizada, geridas pela racionalidade algorítmica que é uma caixa preta da qual se conhece apenas os inputs e os outputs, mas não existe transparência sobre o design da racionalidade algorítmica.

Para Cant (2020), o uso da racionalidade algorítmica, acoplada à tecnologia da informação, por parte das plataformas, permite a mais valia do capitalismo através de três mecanismos: 1) a intensificação do trabalho auto imposta pelo controle e os incentivos; 2) a introdução da economia de bicos, pela inclusão dos instrumentos de trabalho/meios de produção (celular, aplicativo, meio de locomoção) nos próprios meios de subsistência do trabalhador; 3) a precarização dos contratos de trabalho pela ideologia do auto emprego ou do empreendedorismo de si mesmo, possibilita um contrato sem um ganho seguro, sem uma proteção para riscos do trabalho e sem nenhum direito social garantido

Contudo, Cant (2020) argumenta que os algoritmos não conseguem controlar todo o processo, abrindo espaços para resistência, expresso pela movimentação de greves de 2018 em Londres, a organização de redes de articulação e a criação de plataformas de cooperativismo sob controle dos trabalhadores.

2.3. VIGILÂNCIA EM SAÚDE

No Brasil, a vigilância do trabalho forma-se de práticas e conhecimentos para investigar a relação de processo de trabalho e processo de saúde-doença, no entanto, ainda tem muito o que avançar. O problema mais visível dessa área é que cresceu preeminentemente no setor industrial, em geral, suas metodologias inclinam-se para o ambiente de trabalho de fábrica. Isso impede novas intervenções já que os ciclos envolvem também agricultura e prestação de serviços, não só a produção em si. As

condições precárias de saúde e segurança no trabalho informal demonstram os limites da intervenção dos órgãos fiscalizadores. Os trabalhadores informais como distribuidores e prestadores de serviços devem ser considerados parceiros e *stakeholders* estratégicos no campo da saúde e segurança do trabalho (LEÃO; VASCONCELLOS, 2015).

Para que isso aconteça é necessário realizar análises sociológicas da cadeia produtiva do início ao fim, que expõem relações sociais injustas e perversas do ponto de vista de saúde, trabalho e ambiente pela predominância de trabalho informal e ausência de contratos e direitos trabalhistas. Mas, o desafio maior e mais complexo está no acompanhamento das cadeias produtivas da distribuição de alimentos. Práticas de análises e intervenções de saúde pública em cadeias produtivas podem mostrar caminhos para o enfrentamento das vulnerabilidades, riscos e danos sociais, sanitários, ambientais e ocupacionais cada vez mais crescentes e complexos num contexto em contínua transformação (LEÃO E VASCONCELLOS, 2015).

No que diz respeito ao risco sanitário, o ponto crítico da vigilância sanitária é que ela intervêm apenas em função dos riscos cumulativos do produto, gerando assim, certificados de qualidade para os alimentos, importante para evitar a contaminação. Porém, há uma lacuna no que diz respeito à saúde dos trabalhadores e ambiental, o foco aqui está na qualidade do produto e não na saúde do trabalhador que a produz. Essa vigilância dos produtos mostra uma proteção para mercado, porque certifica os produtos para venda, mas como não leva em consideração toda cadeia produtiva, apenas o produto final, a qualidade de vida, a cidadania e a justiça social da pessoas envolvidas na cadeia produtiva não interessa, já que o seu interesse é econômico, tendo como foco o mercado (LEÃO; VASCONCELLOS, 2015).

O'Dwyer, Tavares, Seta (2007) incita a vigilância sanitária a ser mais do que fiscalizadora de produtos e serviços, ser também determinante no processo de saúde e doença e qualidade de vida e interlocutora sobre riscos à saúde para a população e outros profissionais de saúde. Em relação a demanda social, para esses autores, a vigilância sanitária, deveria garantir ações educativas no entendimento do risco a saúde em situações cotidianas e direitos dos cidadãos que atinjam diretamente a população, promovendo assim empoderamento da população e controle social.

Por isso é necessário incluir na análise da cadeia produtiva as condições de trabalho e os custos ambientais através da articulação de movimentos sociais no

controle sanitário-ambiental das cadeias-produtivas e na inclusão dos processos de trabalho nas cadeias produtivas (LEÃO; VASCONCELLOS, 2015).

A vigilância em saúde é um campo atravessado por embates políticos que respondem a interesses na sociedade. As áreas contempladas pela vigilância em saúde (sanitária, epidemiológica, ambiental e do trabalhador) são áreas centrais porque diretamente incidem nos riscos e vulnerabilidades relacionadas ao modelo econômico de desenvolvimento. O maior desafio da vigilância é a integração entre todos os seus setores. Trabalhar em conjunto significa diluir as fronteiras entre as vigilâncias, contribuindo para ampliar e complexificar as suas ações. Aliado a isso, existe uma falta de escuta das necessidades e interesses das comunidades mais vulneráveis, cujos direitos são inviabilizados por ações movidas por protocolos e procedimentos universais (PORTO, 2017).

Para que sejam possíveis essas transformações na vigilância do trabalhador e na vigilância sanitária é necessário partir de uma visão mais ampla e crítica do próprio conceito de risco epidemiológico em um mundo cibernético. Segundo Breilh (2015), temos que reconhecer as novas formas de adoecer a vida humana por relações cibernéticas e subordinação virtual, isso inclui desde formas sutis de hegemonia e subsunção social, a exploração econômica e a dominação pela força, multiplicandose dessa forma novos padrões de desigualdade social. Essas novas condições do capitalismo digital são determinantes sociais em saúde que moldam a sociedade. Além de ser um espaço de vigilância, o ambiente virtual das tecnologias digitais se converte numa aceleração dos mecanismos de acumulação de capital.

Existe um debate entre uma vertente ampla e emancipatória da vigilância pautada pelos princípios de determinação social dos processos de produção e outra que tem um caráter mais operacional, nada crítica, voltada ao controle de agravos. Essa segunda tendência é predominante, pauta-se pela austeridade fiscal e em consonância com os interesses do mercado, aumentando os riscos e as desigualdades sociais nos processos produtivos, não permitindo uma vigilância universal, participativa, integrada e territorial. Essa vertente hegemônica está baseada em processos de mercantilização e privatização da vida e da natureza, impedindo uma vigilância emancipatória (PORTO, 2017).

Para uma vigilância emancipatória é necessária uma renovação da forma de pensar e agir tradicionais pautados pela racionalidade moderna que não valoriza outros saberes e práticas, tidos como não científicos. Desse modo somente técnicos

e burocratas se tornem especialistas em instituições como a Anvisa que vê o pequeno agricultor familiar da mesma forma que o grande transnacional da alimentação. Uma vigilância emancipatória implica numa descolonização dos saberes para dar voz aos excluídos (PORTO, 2017).

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de Pesquisa:

Trata-se de uma pesquisa descritiva, exploratória com abordagem qualitativa.

Caracteriza-se por estudo descritivo aquele que expõe as características de uma determinada população ou fenômeno sem a interferência do pesquisador, utilizando-se de técnicas como entrevistas, questionários e observações (PRODANOV; FREITAS, 2013).

Pesquisa exploratória define-se por um planejamento flexível que proporciona mais informações sobre o assunto que será investigado, geralmente se beneficiando de entrevistas (PRODANOV; FREITAS, 2013).

A pesquisa qualitativa é utilizada para descrever uma situação social circunscrita e explorar determinadas questões, possibilitando a familiarização com indivíduos e suas subjetividades, além de que expõe o “como” e “o quê” de fenômenos, usada geralmente porque vários fenômenos sociais fogem de mensuração (POUPART et al., 2012).

3.2. Produção de dados

Os dados serão produzidos, primeiro, a partir de entrevistas semi-estruturadas com os trabalhadores entregadores de alimentos pelo aplicativo Ifood. A escolha dos participantes trabalhadores ocorrerá por bola de neve, uma técnica de seleção de amostra que vai de caso em caso perguntando aos entrevistados por outros indivíduos que serão relevantes ao estudo (FLICK, 2009). O primeiro entrevistado será acessado por um pedido de entrega de alimento pelo Ifood e os restantes por bola de neve a partir desse primeiro. As entrevistas serão feitas em outro momento, não durante a entrega, em um ambiente controlado, com uso de máscara, respeitando o

distanciamento de dois metros recomendado pelo OMS e verificação da temperatura, que são medidas básicas de segurança durante a pandemia, para não oferecer riscos ao entrevistado ou ao pesquisador. Eles serão entrevistados depois da explicação da pesquisa e assinatura do TCLE (Anexo II), seguindo um roteiro (Anexo I). O número de participantes será definido pela saturação de dados. Estas entrevistas serão gravadas digitalmente e transcritas para análise.

Depois da análise das entrevistas com os entregadores por aplicativo será realizada uma entrevista com o encarregado da vigilância do trabalhador sobre as novas condições de trabalho numa economia de plataforma e seus determinantes sociais, seguindo um roteiro (Anexo I). Depois será entrevistado o encarregado da vigilância sanitária sobre as novas condições da cadeia produtiva alimentar num ambiente digital e os seus riscos sanitários, seguindo um roteiro (Anexo I). As entrevistas também serão gravadas e transcritas para análise.

3.3. Análise dos dados coletados

Será usada a análise temática para interpretar os dados, tendo presente os elementos apresentados no referencial teórico.

A análise temática é um método para identificar e relatar padrões dentro dos dados. Possui caráter realista pois relata experiências e significados de seus participantes, ou seja, “dá voz” aos entrevistados, também se caracteriza pelo construcionismo por entender que essas experiências são operantes dentro da sociedade, construindo significados. Análise temática exige muita flexibilidade do pesquisador e uma constante “dança” de vai e vem entre os passos (quadro 1) que serão importantes para a análise temática, os passos servem de direção ao pesquisador, não uma regra fixa, mas sim, instruções de como fazer a análise temática. Além disso, a análise é uma ótima ferramenta para o pesquisador que está iniciando em pesquisa qualitativa por se tratar de uma abordagem simples e, na prática, fácil de executar. Lembrando que o pesquisador é de fundamental importância nesta análise, ele não só possui um lado passivo de só interpretação do que foi coletado, mas ativo, congregando experiência, teorias, ideias e “insights” para a análise (BRAUN; CLARKE, 2006). Vamos aos passos:

Quadro 1 – Fases da Análise Temática

Fases	Descrição do processo
1. Familiarização com os dados	Transcrever os dados; ler e reler os dados; apontar ideias iniciais durante o processo.
2. Geração de códigos iniciais	Codificar ideias interessantes dos dados de forma sistemática em todo o conjunto de dados; reunir extratos relevantes para cada código.
3. Busca de temas	Agrupar os códigos em temas potenciais; reunir todos os dados pertinentes para cada tema potencial.
4. Revisão de temas	Verificar se os temas funcionam em relação aos extratos codificados e ao conjunto de dados do <i>corpus</i> de dados; gerar mapa temático da análise.
5. Definição e nomeação de temas	Refinar os detalhes de cada tema e a história que a análise conta; gerar definições e nomes claros a cada tema.
6. Produção do relatório	Selecionar exemplos vívidos e convincentes do extrato; proceder à última análise dos extratos escolhidos na relação com a pergunta de pesquisa e a literatura; produzir o relatório científico da análise.

Fonte: adaptado de Braun e Clarke (2006) e Souza (2019).

O passo 1 diz respeito a se “enturmar” com os dados, analisar e revisar por diversas vezes seu conteúdo, estar bem ciente do que foi coletado, este passo exige uma leitura repetitiva. O passo 2 consiste em gerar códigos, são assuntos que podem gerar um tema, sendo importante estar atento a todos os itens que podem ser interessantes. O passo 3 é a formação de temas que não precisam ser o ponto mais comentado, mas estar relacionado com o foco da pesquisa além de possuir um significado importante para amostra selecionada, podendo existir temas e subtemas. O passo 4 é a revisão de temas, aqui será feito através de uma refinação de todos os temas surgidos na fase 3, por exemplo, o que pode ser considerado idêntico, o que se relaciona com as mesmas coisas, o que realmente é importante a ser levado em consideração, esses temas já estabelecidos são elevados a níveis e quando já estiver satisfeito com os temas começa o passo 5, este define a essência de cada tema e tenta capturar o que, em geral, cada tema retrata, necessitando ter uma homogeneidade interna e heterogeneidade externa. Cada tema tem que ser revisado e contando sua história em particular e como isso faz parte do todo. Com isso pronto passamos ao passo 6, que nada mais que é a escrita. Começa aqui a escrita de um relatório que tem como função convencer o leitor sobre a validade da análise

realizada. Este relatório precisa conter uma escrita coerente, concisa e interessante sobre os temas, como eles se entrelaçam e formam o todo (SOUZA, 2019).

Na análise temática é importante a representação gráfica dos resultados, assim temos no final um mapa temático que pode ser elaborado por um software ou algum recurso similar. Ele pode ser elaborado desde o passo 3 para o pesquisador melhor se encontrar dentro de suas anotações e ficar melhor representado para o leitor.

3.4. Aspectos éticos

Este projeto é um recorte da pesquisa intitulada BIOPOLÍTICA E VIGILÂNCIA EM SAÚDE: INSTITUCIONALIZAÇÃO DA PRÁTICA DO CONTROLE DE RISCOS E A INTEGRALIDADE DOS PROCESSOS DE SAÚDE, já aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos) sob o CAAE 91002918.5.000.5344 e o Número do Parecer 2.724.272, encontrando-se dentro das normas prevista na resolução 466/12. Foi realizada uma ementa na Plataforma Brasil para a inclusão do TCLE para os entregadores de alimentação por aplicativo.

Para efetiva participação na pesquisa, os entrevistados formalizarão seu consentimento, através da assinatura Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo II), onde serão informadas com linguagem acessível sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, justificativas, procedimentos e benefícios previstos. O TCLE será assinado pelo entrevistado em duas vias, uma permanecendo com a pesquisadora e outra com o entrevistado.

O benefício previsto é no esclarecimento e análise das condições em que acontece a atividade exercida em um ambiente digital. Os possíveis riscos do estudo para os participantes são mínimos e estão ligados ao constrangimento de expressar sua opinião sobre determinado aspecto dessa atividade contratada por aplicativo. Caso o entrevistado se sinta constrangido, a entrevista será interrompida.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE BARES E RESTAURANTES – Abrasel (2019), disponível em < <https://abrasei.com.br/noticias/noticias/delivery-movimenta-r-11bilhoes-por-ano-enquanto-franquias-de-alimentacao-diversificam-a-oferta-deprodutos/>> acesso em maio de 2020.
- BOURDIEU, Pierre. A precariedade está hoje por toda parte. In BORDIEU, Pierre. *Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998, p. 72-77.
- BRAUN, Virginia; CLARKE, Victoria. Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2): 77-101, 2006.
- BRASIL. Conselho Nacional de Saúde institui a Política Nacional de Vigilância em Saúde pela *RESOLUÇÃO Nº 588, DE 12 DE JULHO DE 2018*. Acessível em <http://www.conselho.saude.gov.br/resolucoes/2018/Reso588.pdf> (Acesso em 04/6/2020)
- BREILH, Jaime. La epidemiología crítica: una nueva forma de mirar la salud en el espacio urbano. *Salud Colectiva* (Buenos Aires) 6(1): 83-101, 2010.
- BREILH, Jaime. Epidemiología del siglo XXI y ciberespacio: repensar la teoría del poder y la determinación social de la salud. *Rev. bras. epidemiol.* 18(4): 972-982, 2015.
- BRUNO F. G., BENTES A, C. F., FALTAY P. Economia psíquica dos algoritmos e laboratório de plataforma: mercado, ciência e modulação do comportamento. *Revista Famecos: Mídia, Cultura e Tecnologia* 26(3): e-33095, 2019.
- CANT Callum. *Riding For Deliveroo. Resistance in the New Economy*. Cambridge: Polity Press, 2020.
- COCCO Giorgio, VILARIM G. O capitalismo cognitivo em debate. *Liinc em Revista* 5(2): 148-151, 2009.
- DATAREPORTAL, 2020 disponível em: <<https://datareportal.com/reports/digital2020-brazil>> acesso em maio de 2020.
- ENGLERT S, WOODCOCK J, CANT C. Digital Workerism: technology, platforms and the circulation of workers Struggles. *Communication, Capitalism & Critique* 18(1), 2020.
- FLICK, Uwe. Amostragem, seleção e acesso. *Desenho da pesquisa qualitativa*. Porto Alegre: Artmed, 2009, p. 43-55.

FRANCO NETO, G.; VILLARDI, J. W. R.; MACHADO, J. M. H.; SOUZA, M. S.; BRITO, I. F.; SANTORUM, J. A.; OCKÉ-REIS, C. O.; FENNER, A. L. D. (2017).

Vigilância em Saúde brasileira: reflexões e contribuições ao debate da 1ª. Conferência Nacional de Vigilância em Saúde. *Ciência & Saúde Coletiva* 23(10):

GROHMANN R.. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. *Revista Eptic*, 22(1): 106-122, 2020

GROHMANN R. Financiarización, mediatización y datificación como síntesis sociales. *In Mediaciones de la Comunicación* Vol. 14, Núm. 2 (2019)

IFOOD, 2019 disponível em <<https://entregador.ifood.com.br/trabalhar-comoentregador/>> acesso em junho de 2020.

IHU, Instituto Humanitas Unisinos, 2020 disponível em <<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/600717-a-greve-dosentregadores-e-uma-nova-forma-de-organizacao-na-luta-dos-trabalhadoresentrevista-especial-com-sidnei-machado>> acesso em julho de 2020.

IVANOVA M., BRONOWICKA J, KOCHER E., DEGNER A. Foodora and Deliveroo: The app as a boss? Control and autonomy in app-based management – the case of food delivery riders. *Workings paper Forschungsförderung* n. 107, Hans-Böckler Stiftung, Dusseldorf, 2018, pg. 1-50

JUNGES J. R.; BARBIANI. Desafios e problemas éticos da Vigilância em Saúde: tensão dialética entre riscos e necessidades em saúde. *Revista Ibero-americana de Bioética* n.7: 01-12, 2016.

KALIL R. *Capitalismo de plataforma e Direito do trabalho: Crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos*. Tese de doutorado em Direito na USP, São Paulo, 2019.

KALLEBERG A. L. Crescimento do trabalho precário. Um desafio global. *Revista Brasileira de Ciências Sociais* 24(69): 21-30, 2009.

LEÃO, L. H.C.; VASCONCELLOS, L.C.F. (2015). Cadeias Produtivas e a vigilância em saúde, trabalho e ambiente. *Saúde e Sociedade* 24(4): 1232-1243, 2015.

MONTY R. C. S. Creative economy: how the interface of uber eats and ifood could change your menu. *Brazilian Journal of Operations & Production Management* 15(3): 413-419, 2018. Acesso em <https://bjopm.emnuvens.com.br/bjopm/article/view/427>

O'DWYER, G., TAVARES, M F L, DE SETA, M. H. O desafio de operacionalizar as ações de vigilância sanitária no âmbito da promoção da saúde e no locus saúde da família. *Interface (Botucatu)*. 2007, 11(23): 467-484, 2007.

O'DWYER, G., REIS, D. C. S., SILVA, L. L. G. Integralidade, uma diretriz do SUS para a vigilância sanitária. *Ciênc. saúde coletiva* 2010, 15(supl.3): 3351-3360, 2010.

POELL T. NIEBORG D, VAN DIJCK J. *Plataformisation. Internet Policy Review* 8(4), 2019

PORTO, M. F. S. Pode a vigilância em saúde ser emancipatória? Um pensamento alternativo de alternativas em tempos de crise. *Ciência & Saúde Coletiva* 23(10): 31493159, 2017.

POUPART, J.; DESLAURIERS, J.P.; GROULX, L.; LAPERRIERE, A.; MAYER, R.; PIRES, A. A Pesquisa Qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 127- 153.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. Metodologia do trabalho científico: *Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico*. 2ed. Novo Hamburgo (RS): Feevale. 2013.

SILVA, A. V. F. G.; LANA F. C. F. Significando o risco sanitário: modos de atuação sobre o risco na vigilância sanitária. *Revista Visa em debate: Sociedade, Ciência & Tecnologia*. 2(2); 17-26, 2014.

SRNICEK N. *Platform Capitalism*. Cambridge (UK): Polity Press, 2017

SOUZA, L. K. Pesquisa com análise qualitativa de dados: conhecendo a Análise Temática. *Arq. bras. psicol.*, Rio de Janeiro, v. 71, n. 2, p. 51-67, 2019.

UBER EATS, 2020; disponível em <<https://www.uber.com/a/signup/drive/deliver/>> acesso em junho de 2020.

ZUBOFF S. Big Other: surveillance capitalism and the prospects of an information civilization. *Journal of Information Technology* 30: 75-89, 2015

WOODCOCK J. The algorithmic panopticon at Deliveroo: Measurement, precarity and the illusion of control. *Ephemera. Theory & politics in Organization* 20(1): , 2020.

APÊNDICE A

ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

1) Entrevista com os entregadores de alimentação por aplicativo

- Qual era a sua atividade profissional antes de baixar o aplicativo Ifood e porque entrou nesta nova atividade.
- Fale da sua rotina de trabalho pelo aplicativo.
- Quais são as vantagens e desvantagens desse tipo de atividade
- Quais são as “ferramentas” nesse tipo de trabalho. De quem elas dependem.
- Existem riscos e inseguranças neste tipo de atividade e como lida com elas

2) Entrevista com o encarregado da Vigilância do trabalhador

- O trabalho realizado por plataformas num ambiente digital cria novas condições de trabalho e novos determinantes e riscos. Explique
- A vigilância do trabalhador consegue monitorar esse tipo de atividade laboral. Explique

3) Entrevista com o encarregado da Vigilância Sanitária

- A entrega de alimentos através de aplicativos num ambiente digital modifica as cadeias produtivas: Como?
- Aparecem novos riscos sanitários? Quais seriam?
- A distribuição alimentar através de aplicativo necessita de alvará de licença? Por que?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

(Para os entregadores de alimentação através de aplicativo Ifood)

Eu Pâmela Tamara Gomes de Oliveira, nutricionista mestranda em Saúde Coletiva da UNISINOS, orientanda do Prof. Pesquisador José Roque Junges, estou propondo a pesquisa “Plataformas digitais de alimentação e Vigilância em Saúde: Riscos e condições de trabalho” que tem o objetivo de estudar as condições dos trabalhadores que distribuem comida através de aplicativos e como a Vigilância em Saúde do município lida com essas novas formas de trabalho em alimentação. Esse estudo faz parte de uma pesquisa maior do orientador sobre a institucionalização da vigilância em saúde de São Leopoldo. O estudo pode ajudar a esclarecer e analisar as condições em que acontece essa atividade num ambiente digital. Os riscos do estudo para os participantes são mínimos e estão ligados ao constrangimento de expressar sua opinião sobre determinado aspecto dessa atividade contratada por aplicativo. Se esse risco acontecer, a entrevista será interrompida.

Você, como contratante do aplicativo Ifood para distribuir de alimentação em São Leopoldo está sendo convidado a participar dessa pesquisa que consistirá numa entrevista de meia hora a quarenta e cinco minutos sobre aspectos dessa atividade. Você tem toda liberdade de aceitar ou não de participar da pesquisa. Se aceitar está garantida a confidencialidade das informações que você irá fornecer sobre sua atividade, isto é, o seu nome nunca vai aparecer quando esses dados forem publicados. Você tem o direito de pedir maiores informações sobre o desenvolvimento do estudo e de se retirar da pesquisa à qualquer momento sem nenhum prejuízo da sua parte. Este termo será assinado em duas vias, ficando uma com você e a outra com a entrevistadora.

_____, _____ de _____ de 2020.

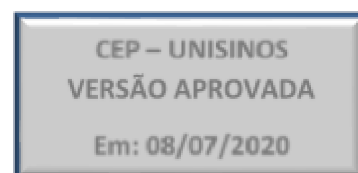
Nome do Participante

Assinatura do Participante

Pâmela Tamara Gomes de Oliveira

Contato: (51) 982164366

Pesquisadora



RELATÓRIO DE PESQUISA

RELATÓRIO DE PESQUISA

A escrita do relatório será realizada em primeira pessoa, para que o leitor se sinta dentro do diário de campo da pesquisadora a partir da narrativa.

COLETANDO OS DADOS:

Assim que encerrou a qualificação, dei início a produção de dados. Meus dados seriam por bola de neve, uma técnica, onde, um participante vai indicando outro. Parti de um entregador cujo contato foi feito pelo meu orientador, que pediu um lanche pela plataforma de entrega de alimentos, Ifood, e conversou com o entregador, explicou nosso projeto e perguntou-lhe se aceitaria participar, o entregador, chamado Eduardo, aceitou e passou o número de contato. De imediato, já adiantou que existia um grupo de WhatsApp, onde constam mais de 50 motoristas de plataformas de entrega de alimentos de São Leopoldo. Eduardo se prontificou a perguntar aos administradores se eu podia entrar nesse grupo para, chamando um a um, explicar o projeto e convidá-los a participar.

Assim que o meu orientador me passou o contato do Eduardo, iniciei a conversa perguntando quando poderias vir até minha casa na avenida Unisinos, local onde destinei a fazer as entrevistas respeitando todas as normas de segurança, em uma sala onde há mesas e cadeiras, em que, o entrevistado ficaria a 1,5 metros de distância sentado com uma mesa entre nós para apoiar o gravador e os TCLEs, com uso correto da máscara e disponível álcool em gel na entrada da casa e da sala.

Além de questionar sobre a possível data da entrevista, perguntei-lhe se já haviam dado aval para entrar no grupo, pensando que seria uma forma de acesso fácil aos motoristas.

Depois de alguns desencontros (Eduardo teve alguns problemas pessoais familiares) dei início, de fato, a produção de dados dia 16/09/2020. A entrevista foi pela tarde, início da noite, Eduardo chegou de moto.

Foi a primeira entrevista e a que mais durou, durou ao todo cerca de 25 minutos. Eduardo parecia bem à vontade para falar do aplicativo e de sua rotina de trabalho. Ao longo da entrevista se contradisse algumas vezes em relação a liberdade e não deixou claro sobre ser fixo do Ifood ou de uma pizzaria. No entanto, no momento da entrevista, relatou que não estava fazendo Ifood, pois tinha recém trocado de telefone

e precisavam aprovar seu cadastro, solicitação que ele já havia feito há uma semana, segundo relato. Se manteve feliz e animado desde o início da entrevista com o passar dos minutos ficou mais apressado, tinha um compromisso na Unisinos. Ao se despedir agradeceu a oportunidade de fala e elogiou o trabalho, ressaltando a importância de ouvir os entregadores. Ainda contou que não foi aceita no grupo dos motoboys pela questão de ser mulher, podia acontecer de ter algumas "bobagens" que não são para o público feminino e ia constranger a liberdade de expressão dos participantes. Diante dessa resposta negativa, Eduardo chamou três companheiros seus para serem entrevistados, mas ainda não havia recebido retorno das partes.

Durante os próximos 10 dias, eu chamei o Eduardo seguidamente, 10 vezes para perguntar se alguns de seus contatos deu alguma resposta ou aceitou, todas as respostas foram negativas. Nesse tempo fiz a transcrição da primeira entrevista e reli ela por algumas vezes.

Estava no ponto zero novamente, enviei mensagens em minhas redes sociais em grupos e publicações, perguntando e pedindo indicações de pessoas que trabalhavam com lfood, ou motoristas ou dono de restaurantes (para que esses me passem o contato dos entregadores). Recebi retorno de algumas poucas pessoas, o telefone para contato mesmo dos entregadores só de três. Esses três contatos que recebi de meus amigos, expliquei sobre a pesquisa e aceitaram (1 mulher e 2 homens), tentei marcar com estes um horário adequado porém nunca dava, estavam sempre ocupados e só adiavam a entrevista.

Resolvi ir a procura por conta própria, a minha ideia era ir a restaurantes próximos e esperar encostar algum entregador, explicar a pesquisa, perguntar se quer fazer parte e pedir contato para marcar em outro momento, a ponto de não os atrapalhar no horário de trabalho. Coloquei a máscara fui em uma pizzaria na Avenida Unisinos, naquela noite só tinha um entregador, que era mais ou menos o que Eduardo fazia, era fixo da pizzaria e entregava pelo lfood também, quando pediam pizza ali pelo aplicativo, era ele quem entregava. Este motorista se recusou a participar, não insisti, e me aconselhou a ir McDonald's, no centro de São Leopoldo, pelo horário da tarde, segundo ele lá haviam vários entregadores parados esperando ser chamados pelo aplicativo. Fui para casa.

No outro dia, no mesmo horário da noite anterior, fui em outra pizzaria na Avenida Unisinos, no próximo quarteirão da anterior. Lá encontrei vários entregadores,

não existia um fixo. A maioria de moto, dois de carro e um de bicicleta. Conversei com oito motoristas nesse dia, sete homens e uma mulher, mas a metade deles era do aplicativo do Uber Eats e não se encaixavam no que eu determinei. Apenas um desses que conversei aceitou participar e me deu o contato para marcar a entrevista, um senhor que parecia ter mais de 50 anos. Enquanto esperava a pizza que ia entregar pelo aplicativo, contou da única vez que sofreu um acidente de moto, justamente dirigindo pelo aplicativo, de São Leopoldo para uma cidade próxima. O tempo de espera da pizza seria suficiente para fazer uma entrevista ali mesmo, mas eu não havia levado nem o gravador nem TCLE, somente um bloquinho e uma caneta para anotar os contatos. Todos com quem conversei me aconselharam a ir na frente do McDonald's onde haviam vários motoristas parados esperando serem chamados pelo aplicativo. Em todas as conversas respeitei as normas de segurança, com uso de máscara e mantendo uma distância de 1,5 metros de cada.

No próximo dia fui caminhar e percebi um entregador que estava usando a BAG (mochila) do Ifood abastecendo no posto na Avenida Unisinos, expliquei a ele da minha entrevista e ele me disse que não era de São Leopoldo e ficava contramão vir até aqui para ser entrevistado, recusou participar, mas me disse que sempre quando passa pelo McDonald's há motoristas lá parado.

Diante da mesma coisa dita por vários entregadores fui até o McDonald's, de máscara e percebi que realmente havia vários motoristas parados. Observei para saber da sua rotina e eles ficavam bastante tempo parado sem serem chamados, pensei que não seria um problema entrevista-los ali mesmo.

No outro dia fui até lá levando os TCLE's e o gravador. Nesse dia consegui metade das entrevistas que precisava. E sem atrapalhar nenhuma entrega. Nenhum telefone tocou e nenhuma entrevista foi interrompida por conta de uma entrega.

Cheguei lá as 16 horas, comecei entrevistado um menino que parecia bem novo para estar trabalhando, estava em um canto sozinho com sua bicicleta, parecia bem tímido, durante a entrevista em que ele concordou participar, assumiu que era menor de idade, permaneceu bem tímido e envergonhado durante a entrevista, só respondeu só o necessário sem falar muito além do que foi perguntado.

Depois da entrevista pedi que me indicasse algum daqueles que estavam ali parados, ele me apontou um, ao seu lado (nesse momento já haviam mais alguns

interessados ou curiosos pelo que eu estava ali). Perguntei ao próximo se queria participar ele se recusou, me falou que tinha vergonha e chamou outro para entrevista.

Esse aceitou logo de prontidão. Parecia bem feliz ao falar da plataforma, dando várias informações a mais e não demonstrou constrangimento, indicou mais alguns que tinha certeza que iam participar, mas que não estavam ali naquele momento, enquanto esperava esses era para entrevistar um outro que estava sentado um pouco mais afastado. Entrevistei um homem que parecia bem desconfiado, não deu muita informação, somente respondeu o que foi perguntado e perguntou algumas vezes se ia sair em algum lugar, nitidamente preocupado em não receber repressão da plataforma.

O próximo que entrevistei foi Itamar, que foi o mais velho até agora dos meus entrevistados, carioca que está no Rio Grande do Sul, parecia bem despreocupado falando bem à vontade sobre o aplicativo, no entanto ficou desconfiado ao assinar TCLE e fez eu ler com ele a página inteira, para ter certeza que constava a mesma coisa na cópia que ia a assinatura dele e na cópia que ficaria comigo. Eu li prontamente o documento inteiro e assegurei que não estava ali para lhe pôr em uma "roubada".

A essa altura já tinha feito 5 das 14 entrevistas que tenho, os motoristas que estavam ali já tinha noção do que estava fazendo ali e alguns ficaram esperando para serem entrevistados. Começou um murmúrio, sobre uma moto que estava encostando. Vários me falaram: esse cara vai querer fazer a entrevista, era Fabricio um motorista da categoria OL (sigla de operador logístico, categoria fixa do Ifood). Quando ele chegou estava entrevistando Emerson que esperou e concordou em me conceder a entrevista, bem tímido, não quis chegar muito perto de mim, não sentou ao meu lado (respeitando a distância de segurança), como os outros haviam feito, ficou encostado em seu baú.

O próximo foi Fabricio que realmente quis de imediato conceder a entrevista. Antes de eu ligar o gravador comemorou a chance de falar, me dizendo o quanto é importante esse espaço, de ouvir o trabalhador. Essa entrevista considerei a melhor entre todas, juntando-se a opinião do meu orientador que também concordou com isso. Durante a entrevista ele deu várias informações, reclamações e exemplos, com algumas contradições. Perdi algumas falas porque no momento final ficou inaudível o áudio, pois passou um caminhão na rua no mesmo instante.

O próximo entrevistado me pareceu que defendeu a plataforma fielmente, não tinha nenhuma reclamação, nada ruim ou não via nada de desvantagem, pelo contrário, elogiava sem parar o aplicativo. Não sei se estava desconfiado que era mandada pela plataforma, mas expliquei diversas vezes que era apenas uma dissertação sem implicações para os motoristas. Quando desliguei o gravador se abriu o quanto achava desvalorizada sua profissão.

Já estava ali pelo menos há uma hora entrevistando pude perceber que: 1. Eles reclamavam muito sobre não ser chamados, de o quanto é cansativo ficar ali só esperando; 2. Apenas alguns o telefone tocava mais seguidamente com novas entregas; 3. Esses que eram chamados mais seguidos eram os que trabalhavam na categoria OL da plataforma. 4. Não tinha nenhuma mulher ali e nem parou nenhuma mulher para pegar nada no McDonald's. 5. A grande maioria deles estavam na mesma faixa etária que eu, entre 20 e 30 anos.

Na próxima entrevista perguntei porquê disso, o entrevistado me respondeu que era questão de score, e quem era OL tinha, inevitavelmente, um score maior que nuvem.

A próxima foi com um guri que estava com uma bag de outro aplicativo, fiquei um pouco desconfiada, mas ele explicou que foi a única que conseguiu para começar a trabalhar. Essa entrevista foi tranquila, sem muitas mais informações além do que foi perguntado.

A última entrevista desse dia foi com um homem que estava mais distante, concordou em ser entrevistado, mas pareceu bem consternado em falar, não acrescentou muito além do que eu já tinha de informação naquele dia.

Olhei ao redor e percebi que quem estava ali ou já tinha sido entrevistado ou se recusou a conceder entrevista, fiquei mais alguns minutos esperando, mas não chegava ninguém diferente dos que eu já havia conversado, decidi que era melhor embora, era 18 horas passadas e tinha terminado o turno do café como eles chamavam, já tinha feito bastante para um dia, bem mais do que imaginei que seria, foi ao total 9 entrevistas nesse dia. Passei duas horas sentada fazendo entrevista nesse local, nessas duas horas, Davi, o meu primeiro entrevistado e único de bicicleta, ainda não havia saído para fazer uma entrega.

Quando estava indo encontrar o motorista para voltar para casa, bem perto onde ele estava estacionado me esperando, havia uma mulher com a bag com a

logomarca do lfood e indo em direção a moto. Interceptei ela, expliquei bem rápido e pedi que me desse o contato para marcar a entrevista e que explicaria melhor, mais detalhadamente sobre a pesquisa pelo WhatsApp, ela me deu o número de contato e naquele momento concordou em ser entrevistada. Voltei para casa muito feliz nesse dia.

Chamei ela no próximo dia, expliquei bem a pesquisa, ela concordou em dar a entrevista, só preferia que eu fosse encontra-la, não que ela viesse até ali e que poderia ser naquele mesmo lugar onde a encontrei na primeira vez. Marquei duas vezes o mesmo encontro, em duas ocasiões, algumas horas antes ela cancelava. Não tinha desistido dos contatos que tinha conseguido e também insisti, mas me toquei que não queriam quando dois me bloquearam no WhatsApp.

Passou-se quase um mês, fiz as transcrições das entrevistas e me chamou muita atenção de que não havia nenhuma mulher entrevistada, insisti mais um pouco em chama-las, tinha contato de duas, porem nenhuma das duas me responderam, me deixando sem resposta.

Nesse mês, em outubro, comecei a trabalhar em uma fruteira, havia uma cliente que ia sempre de moto, perguntei a ela qual era a profissão dela porque geralmente quem anda de moto conhece alguém que trabalha de motoboy. Ela me informou que entregava para o lfood e para o Madero©. Na hora expliquei a pesquisa e perguntei se ela toparia participar, ela concordou, mas não podia naquele momento. Peguei o contato e passei a levar todos os dias o gravador e o TCLE para a fruteira. Vi ela em mais duas oportunidades, combinamos para a próxima vez em que fosse ali, ela chegou duas horas antes do combinado e não pude entrevistar porque não tinha tempo naquele momento.

Dali dois dias conseguimos fazer a entrevista. Achei muito legal essa percepção de uma mulher do aplicativo e fiquei feliz que finalmente meu trabalho ficara representativo para ambos.

Em todas as outras entrevistas tinha feito a pergunta se o lfood era a única fonte de renda da pessoa, haja visto, que percebi que quando era a única fonte de renda, haviam mais reclamações e desejos de melhorias enquanto que, quando não era única fonte de renda, não haviam reclamações e as vezes até elogios, porem quando perguntei a ela sobre ser ou não a única fonte de renda, ela se constrangeu na hora,

ficou vermelha antes de responder e até hesitou, decidi não fazer mais essa pergunta por ser constrangedora.

Quando terminou a entrevista percebi uma alívio em sua voz, não por ter terminado as perguntas, mas por poder expressar o que sentia para mais alguém além de seus próximos, tanto que elogiou eu escolher esse tema para pesquisa e que quer um feedback caso resulte em alguma coisa.

Entrou o mês novembro e eu havia feito essas 11 entrevistas até então, sabendo que essa era um ramo majoritariamente masculino, mas querendo mulher para entrevistar. Fui demitida da fruteira e tive mais tempo para procurar entrevistados, com isso, voltei ao McDonald's com gravador, máscara e TCLE's na esperança de encontrar pelo menos mais uma mulher. Doze entrevistas era o número estipulado de entrevistas inicialmente, mais uma e essa parte da pesquisa estaria concluída.

No entanto não encontrei nenhuma. Somente homens haviam lá, aproveitei e fiz mais três entrevistas. Vários que estavam ali parados eram os mesmos da outra vez. Os que notei ausentes ou que não estavam ali da outra vez perguntei se queriam participar, alguns haviam dito que já tinham participado de uma outra que perguntava sobre o que haviam comido e como era a rotina, mas estranhei porque não era a minha, talvez outro pesquisador esteja com o mesmo tema, quando pedi detalhes eles não sabiam detalhar muito a respeito, só acharam que já haviam feito suficiente dando uma entrevista.

Esses três que concordaram em ser entrevistado dessa vez, não estavam naquele primeiro dia em que fui fazer ali as entrevistas, um porque ainda não trabalhava na plataforma, outros dois porque estavam na folga naquele dia.

O primeiro era muito novo no aplicativo, não sabia bem o que responder, falou somente o que foi perguntado e não deu mais informações além das perguntas que foram feitas. No final ele elogiou minha escolha de tema, queria um feedback se existisse e falou o quanto é raro querem ouvir a classe mais baixa da população.

A próxima entrevista demorou depois da primeira, esse motorista, estava parado ali enquanto fazia a primeira entrevista ouvindo e depois que desliguei o gravador comentou algumas coisas sobre como motoboy é desvalorizado, tanto pelos restaurantes como pelos clientes e não conseguia entender essa desunião, porque o restaurante e o entregador tinham que estar em sintonia, porque são esses dois, motoboy e restaurante, são essenciais para o aplicativo funcionar.

Ele foi fazer uma entrega e na volta concordou em ser entrevistado, era OL e respondeu bem o que foi perguntado com respostas bem completas e explicativas, no final pedi que repetisse o que havia falado entre eles quando eu estava ali, ele falou em um tom bem diferente do anterior, pareceu mais tenso e escolhendo bem as palavras.

Depois dessa entrevista, Fabricio o entregador da outra entrevista passou me mostrando que ele pediu agua no restaurante e deram uma agua quente (estava muito quente nesse dia) e com gosto ruim. Estava lá também o Emerson e me contou sobre um entregador que ficou sem 3G enquanto entregava que perdeu o dia todo de trabalho.

A última entrevista foi com Cristiano, um motorista que parecia apressado e apreensivo durante a entrevista, hesitava em falar, mesmo eu deixando explicito que seria anônimo, parecia que queria falar mais, mas era como se não pudesse. Não entendi a reação se era por medo de repressão por parte do aplicativo ou de zombaria de seus companheiros.

Nesse dia tinha muito menos motoristas parados que na outra vez, não era nem 17 horas e a maioria já estava indo para casa. Reparei que dessa vez estavam bem distribuídas as entregas, tocava o telefone tanto de OL quanto de nuvem, perguntei para Emerson (que estava mais próximo de mim), ele me explicou que o aplicativo aplicou alguma mudança, antes existia até uma “rixa” entre os entregadores, não ficavam juntos e, por vezes, até não eram “amigos” por causa disso (eu vi no outro dia que nuvens e OL estavam em lado opostos, mas não dei atenção a isso), agora pareceu uma distribuída a mais nas entregas tanto para OL quanto para nuvem.

Achei aquilo bom para não criar uma divisão entre os trabalhadores, mas quem trabalhava na categoria OL estava usando uniforme, azul escuro com alguns detalhes em amarelo, bem diferente do logo da plataforma, perguntei quem havia distribuído e se eram para todos. Os uniformes foram distribuídos pelo responsável da escala dos OL e era só para quem fazia OL e não sabiam dizer se era somente em São Leopoldo ou se em outras cidades também. Havia sido distribuído na última reunião que tiveram.

Fiquei mais alguns minutos esperando que alguma mulher aparecesse, mas não tive essa sorte, a última coisa que reparei em campo foi que assim que os entregadores confirmavam que iam entregar, o aplicativo alertava com uma voz feminina em tom alto para dirigir com cuidado e sem pressa.

Fui para casa. Na semana transcrevi estas entrevistas e enviei para o meu orientador, que me orientou a começar a reler e se fosse possível, voltar a falar com os entrevistados que deram mais informações porque durante as entrevistas questioneei muito pouco as respostas, só aceitava o que diziam sem indagar mais a respeito. Selecionei cinco dos 14 e qual informação a mais queria, voltei uma vez lá no McDonald's mas não encontrei nenhum dos entregadores que havia préseleccionado e não fiquei muito tempo esperando-os também. No dia seguinte vi uma notícia de uma nova cepa do vírus em Manaus e aumento exponencial dos casos, não fui mais por precaução.

Comecei a ler mais seguido as transcrições e fazendo anotações, que é o primeiro e segundo passo da análise temática, estratégia que vou usar na dissertação para analisar os dados.

Sobraram oito TCLE's impressos, quatro para ficar comigo e quatro para distribuir, ou seja, talvez ainda faça mais quatro entrevistas, estou reservando caso encontre alguma mulher para participar da entrevista. Publiquei mais duas vezes em minhas redes sociais indicação de entregadoras do Ifood em São Leopoldo, mas não recebi nenhuma resposta.

Entrevistei o responsável pela Vigilância em Saúde de São Leopoldo no início de março, logo depois da entrevista fiz a transcrição da mesma e dei sequência aos passos da análise temática.

ARTIGO CIENTÍFICO

PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA DE ALIMENTAÇÃO: CONDIÇÕES DE TRABALHO E RISCOS PARA A SAÚDE.

DIGITAL FOOD DELIVERY PLATFORMS: WORKING CONDITIONS AND HEALTH RISKS.

Resumo: O isolamento social provocado pela pandemia do Covid-19 acelerou um processo que já estava em curso: a plataformização da economia. Com as plataformas, surgiu a gig economy (economia de bicos) regida por dados e algoritmos. Uma das aplicações mais presentes dessa plataformização foi a distribuição de comida por motoboys, ocasionando uma transformação radical das condições de trabalho que necessita ser investigada. O objetivo da pesquisa foi discutir essas condições e os riscos que ela representa para a saúde do trabalhador. Entregadores de alimentos pelo aplicativo Ifood foram entrevistados e suas falas gravadas, posteriormente transcritas para análise temática desses dados, obtendo dois principais resultados: Precarização das condições de trabalho e vulneração da saúde. A plataforma promete independência e autonomia quanto ao trabalho, mas ao mesmo tempo cria grande insegurança porque não garante nenhuma proteção trabalhista e cria incerteza porque não assegura os meios para o trabalho nem uma subsistência financeira estável. Por outro lado, essa precarização do trabalho pelo modo como executa as atividades laborais produz grandes riscos para a saúde do trabalhador devido ao local, a rua e o trânsito, as intempéries e pressões do ambiente de trabalho. É urgente incentivar a organização desses trabalhadores para que possam exigir o amparo legal de seus direitos e a proteção de sua saúde.

PALAVRA-CHAVE: plataforma digital, condições de trabalho, direitos trabalhistas, saúde do trabalhador.

Abstract: The social isolation caused by the Covid-19 pandemic has accelerated a process that was already underway: the platform of the economy. With platforms, emerged the 'gig economy' (nozzle economy) governed by data and algorithms. One of the most present applications of this platform was the distribution of food by motorcycle couriers, causing a radical transformation working conditions that need to be investigated. The purpose of research was to discuss these conditions and the risks they represent for the Worker's health. Food deliverers through the lfood app were interviewees and their recorded speeches, later transcribed for analysis theme of these data, obtaining two main results: Precariousness of working conditions and health vulnerability. The platform promises independence and autonomy from work, but at the same time it creates great insecurity because it does not guarantee any labor protection and creates uncertainty because it does not ensure the means for work or a livelihood stable financial. On the other hand, this precariousness of work due to the how he performs his work activities produces great risks to the health of the worker due to the location, the street and the traffic, the weather and the pressure of the Desktop. It is urgent to encourage the organization of these workers so that they can demand the legal protection of their rights and the protection of their health.

KEYWORD: digital platform, working conditions, labor rights, Worker's health

INTRODUÇÃO

O isolamento social provocado pela pandemia do Covid-19 acelerou um processo que já estava em curso: a plataformização da economia. Muitas atividades continuaram a

funcionar remotamente através de plataformas digitais. Os processos de trabalho sofreram uma precarização impensável na economia de produção, tornando o aplicativo baixado, verdadeiro patrão invisível e inatingível que determina as condições de trabalho (GROHMANN, 2019; ENGLERT; WOODCOCK; CANT, 2020).

Os números de trabalhadores de plataforma só aumentam, em 2018, 36% de todos os trabalhadores dos Estados Unidos tinham trabalhos alternativos (FRENISTERRANTINO; SALERNO, 2021), na França representam 1% do emprego total (APOUEY, 2020), 4,4% da população da Grã-Bretanha já prestou serviços a plataformas (CHRISTIE; WARD, 2019) enquanto na Europa chega ao percentual de 11% (FRENISTERRANTINO; SALERNO, 2021). Em 2019, o número de trabalhadores para plataformas atingiu 93 milhões (OIT, 2019).

Um dos setores atingidos pela plataformização dos negócios foram os restaurantes impedidos de abrir ao público pelas ameaças da pandemia. Isso significou a informatização do pedido alimentar através de aplicativo de celular e a contratação de trabalhadores free-lancers por plataformas para levar esse alimento até a casa dos clientes. Os dois aplicativos digitais mais usados para essa finalidade no Brasil são o Ifood e o Uber Eats.

Pesquisas demonstram que a distribuição de comida através de aplicativos fragiliza, tornando precárias, as condições de quem realiza esse tipo de trabalho. Por um lado, promete independência e autonomia quanto ao trabalho, mas ao mesmo tempo cria grande insegurança e desproteção quanto aos riscos que o processo acarreta (IVANOVA; et al, 2018; CANT, 2020).

Com o distanciamento social (medida de contenção da transmissão do coronavírus) trabalhadores da área da saúde, mercearias e armazéns bem como os responsáveis pela entrega continuaram a trabalhar, enfrentando maiores riscos à saúde (APOUEY, 2020).

Também houve impactos no tráfego da rede: atingiu um volume inédito no país, 13,5 terabits por segundo, o item mais comprado pela internet por maiores de 16 anos foi comida ou produtos alimentícios (54%) e o percentual de consumidores que fizeram pedidos de refeições em sites ou aplicativos foi de 44% (CETIC, 2021).

Aplicativos de entregas do Brasil concentravam cerca de 172 mil entregadores até 2019 (The Intercept, 2020), até o primeiro semestre de 2020, eram 645 mil (BBC, 2020). Entregadores relatam que antes da pandemia o quilômetro rodado custava um preço 600% a mais do que é atualmente no período pandêmico, com isso chegam a dobrar a carga horária trabalhada enquanto os aplicativos reforçam sua mão de obra (Sidnei Machado, 2020).

Segundo Leão e Vasconcellos (2015), análises sociológicas da cadeia produtiva expõem relações sociais injustas e perversas do ponto de vista da saúde, do trabalho e do ambiente, explicitado, por exemplo, do início ao fim, pelo predomínio do trabalho informal e ausência de contratos e direitos trabalhistas

A definição de risco está atravessada por posicionamentos sócio-políticos que determinam se um risco é aceitável. O risco pode estar em uma etapa ou em toda a cadeia produtiva. No rastreamento do risco é preciso levar em consideração: a objetividade (teoria e técnicas) e a subjetividade (experiência) do profissional que avalia o risco (SILVA; LANA, 2014).

Leão e Vasconcellos (2015) afirmam que as Vigilâncias da saúde do trabalhador e ambiental necessitam de ações, programas e estratégias para avaliar riscos, carecendo de papel e importância no quadro geral das Secretarias Municipais de Saúde. Em países de alta renda, o crescimento da economia de gig pode ser situado dentro deste contexto e, portanto, tem sido visto como uma ameaça às relações de emprego sendo equiparado à fragmentação e precarização do trabalho (WOOD et al, 2019). É fundamental que

pesquisadores produzam conhecimentos que forneçam uma compreensão robusta das consequências sociais e para a saúde desse novo modelo de relações de trabalho (BAJWA *et al*, 2018)

A complexidade da definição de riscos de cadeias produtivas mediatizadas pelo digital permite levantar diversas questões, tratando-se da plataformização da distribuição de comida. Quais são as condições do trabalho dos entregadores de alimentos e como essas condições significam um risco para a saúde do trabalhador?

O objetivo dessa pesquisa é discutir as condições de trabalho de quem distribui comida por aplicativos e os riscos ligados a esse tipo de atividade para a saúde do trabalhador.

METODOLOGIA

A pesquisa tem um caráter descritivo exploratório com abordagem qualitativa. Os dados foram produzidos, primeiro, a partir de entrevistas semiestruturadas com os trabalhadores entregadores de alimentos pelo aplicativo Ifood. A escolha dos participantes trabalhadores ocorreu por bola de neve, uma técnica de seleção de amostra que vai de caso em caso perguntando aos entrevistados por outros indivíduos que serão relevantes ao estudo (FLICK, 2009). O primeiro entrevistado foi acessado por um pedido de entrega de alimento pelo Ifood e os restantes por bola de neve a partir desse primeiro. As entrevistas foram feitas em outro momento, não durante a entrega, em um ambiente controlado, com uso de máscara, respeitando o distanciamento de dois metros recomendado pelo OMS e verificação da temperatura, que são medidas básicas de segurança durante a pandemia, para não oferecer riscos ao entrevistado ou ao

pesquisador. Eles foram entrevistados depois da explicação da pesquisa e assinatura do TCLE, seguindo um roteiro.

A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos) sob o CAAE 91002918.5.000.5344 e o Número do Parecer 2.724.272, encontrando-se dentro das normas prevista na resolução 466/12. Todos os participantes assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido em duas vias.

O Ifood é uma marca brasileira que surgiu em de maio de 2011 na cidade de São Paulo, fundada por Patrick Sigrist, Eduardo Baer, Guilherme Bonifácio e Felipe Fioravante, com conteúdo nas cores vermelha e branca, está presente em mais de 200 cidades de todos os estados do Brasil. O iFood tem mais de 6,2 milhões de pedidos mensais, 5,1 milhões de usuários ativos e está presente também no México, na Colômbia e na Argentina (Cotidianum, 2019). Para o ingresso como entregador neste aplicativo, segundo o site do Ifood, é necessária motocicleta (carteira de habilitação e os documentos do veículo) ou bicicleta, smartphone com sistema operacional Android, um pacote de internet móvel (3G), e GPS, além de concordar com os termos de uso e condições de uso onde explicita que o a empresa não se responsabiliza por nenhum acidente ou contratempo com a entrega e não fornece nenhum material, como a bag (mochila térmica), jaqueta reflexiva ou itens de segurança. Abaixo dos itens necessários, no site, é apresentado um vídeo onde o narrador se encontra em cima de uma moto com uniforme do Ifood, falando diretamente com o espectador usando expressões de linguagem estereotipadas a um público de baixa renda (Ifood, 2020). A cultura da empresa é pautada por meritocracia, afirmando que *“oferecemos oportunidades e reconhecemos carreiras com base em potencial e qualidade de entrega. Sem vieses e favorecimentos. Ou seja, é tudo sobre o que e como você entrega”*; outro pilar é ser All Together: *“estamos em um ambiente*

colaborativo e amigável, não temos medo de encarar a verdade. E é por meio de feedbacks transparentes, honestos e empáticos, que promovemos o desenvolvimento de todas e todas” (IFOOD, 2021).

São Leopoldo é um município do Rio Grande do Sul, localizado na região metropolitana de Porto Alegre, tem 238. 648 habitantes, tem IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) de 0,739 e 27,5% da sua população ocupada com salário médio mensal de trabalhadores formais de 3,3 salários mínimos enquanto que 28,4% apresenta rendimento nominal de até meio salário mínimo per capita (IBGE, 2020).

Foi utilizada análise temática para interpretar os dados. A análise temática é um método para identificar e relatar padrões dentro dos dados. Possui caráter realista pois relata experiências e significados de seus participantes, ou seja, “dá voz” aos entrevistados, também se caracteriza pelo construcionismo por entender que essas experiências são operantes dentro da sociedade, construindo significados. Ela compreende diferentes etapas: Etapa 1: Familiarização com os dados: Nesse primeiro momento é necessário transcrever os dados; ler e reler os dados; apontar ideias iniciais durante o processo; Etapa 2: Geração de códigos iniciais, codificar ideias interessantes dos dados de forma sistemática em todo o conjunto de dados; reunir extratos relevantes para cada código; Etapa 3: Busca de temas, agrupar temas potenciais; reunir todos os dados pertinentes para cada tema potencial; Etapa 4: Revisão de temas, verificar se os temas funcionam em relação ao conjunto de dados do *corpus* de dados; gerar mapa temático da análise; Etapa 5: Definição e nomeação de temas, refinar os detalhes de cada tema e a história que a análise conta; gerar definições e nomes claros a cada tema e etapa 6: Produção do relatório, selecionar exemplos vívidos e convincentes do extrato; proceder à última análise dos extratos escolhidos na relação com a pergunta de pesquisa e a literatura; produzir o relatório científico da análise (Braun e Clarke, 2006 e Souza, 2019).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram entrevistadas 14 pessoas que trabalham com o aplicativo Ifood como entregadores na cidade de São Leopoldo/RS. Desses entrevistados, 13 eram homens (92%) e apenas uma mulher (8%). Evidenciando que nesse tipo de atividade há um predomínio masculino. A maioria eram jovens com idade entre, 20 a 30 anos (64%), adultos com idade entre 30 e 40 anos (14%), um com 52 anos (8%) e um menor de idade (8%). Todos dirigiam motocicletas, exceto o menor de idade, que fazia as entregas de bicicleta. Após entrevistas com os entregadores por aplicativo foi realizada uma entrevista com o responsável pela vigilância em saúde do município de São Leopoldo/RS.

Assim como em outras pesquisas, esta houve um predomínio do sexo masculino e maioria eram jovens, com idades entre 20 e 30 anos (TRAN E SOKAS, 2017; CHISTIE E WARD, 2019). A partir das entrevistas chegamos a dois principais resultados: precarização das condições de trabalho e vulneração da saúde.

- **Precarização das condições de trabalho:**

É possível identificar que a principal motivação a trabalharem com aplicativos é o desemprego. Essa “nova modalidade de emprego” atrai quem tem poucas ou nenhuma outra opção (APOUEY, 2020). Com a pandemia, adensou o desemprego no Brasil, dados da OIT em 2019 mostram o Brasil com 11,9% de taxa de desemprego, enquanto que chegou a 14,7% no 1º trimestre de 2021 (IBGE, 2021), muitos trabalhadores demitidos por conta da pandemia procuraram a única forma de renda disponível, um dos únicos serviços que não pararam e se tornou essencial, uma vez que, alimentação, com lockdown, foi possível só através de tele entrega, segundo a pesquisa de CETIC (2021) realizada durante a pandemia, alimentação e produtos alimentícios são os itens mais comprados pela internet. Muito nítido em falas de trabalhadores que se tornaram entregadores do Ifood só após demissão com início da pandemia, não porque queriam ser empreendedores ou

porque foram ludibriados pela autonomia que o aplicativo oferece, mas porque não tinham outra saída a não ser essa:

Entrevistado n°5 (E5) *“por causa da pandemia deu uma baixada no rendimento do trabalho daí eu tive que... foi a única escolha, foi a única opção que eu tive na verdade”*

E9 *“entrei nessa atividade porque foi a opção que pintou pra mim”*

E13 *“começou a pandemia e fui demitido ai foi a única forma que achei de ganhar dinheiro”*

A plataforma utiliza um discurso de autonomia e independência para seduzir seus entregadores, que acaba sendo bem corriqueira na fala deles como se “comprassem” o discurso da plataforma. O trabalhador adquire a sensação de autonomia e independência e a consciência de empreendedorismo pela ausência de um chefe que o controla, porque depende de um aplicativo neutro que ele maneja (GROHMANN, 2020). Essa concessão de autonomia, objetiva aumentar sua motivação e performance, é uma estratégia de monitoramento e controle indireto. Portanto, o incremento da autonomia é um modo de aprofundar o controle (IVANOVA, et al., 2018):

E1 *“a gente estás livre na rua, pode fazer outras coisas”...*

E10 *“tu podes fazer teu próprio horário ...tu ta tipo livre ali ... termina ali tua entrega e desliga e vai embora, e tu loga a hora que quer trabalhar...”*

E11 *“Entrei no Ifood pra não ter um chefe mandando em mim que fique pegando no pé toda hora...”*

No entanto por trás dessa “autonomia” há riscos para a saúde, precarização do trabalho e falta de benefícios (MUNTANER, 2018). Essa “independência e flexibilidade” prometida pela plataforma é ilusória porque as tarefas são definidas pelo algoritmo, que é constantemente reprogramado para atribuir tarefas aos trabalhadores visando alcançar metas da empresa. Um exemplo disso são as premiações, pelas quais os trabalhadores

ganham gratificações por alcançar a meta estabelecida pelo algoritmo, mas em outros gera exclusão porque o trabalhador não alcançou a meta determinada pelo algoritmo (KALIL, 2019), além de que os termos e condições de uso pode ser modificado a qualquer momento pela plataforma e não resta outra opção a não ser concordar (KALINE; JOSSERAND, 2019).

O algoritmo é uma unidade básica de computação para resolução de problemas, ou seja, um conjunto automático de instruções que vão sendo adaptadas e aperfeiçoadas (GROHMANN, 2019). As plataformas de entrega gerenciam seus trabalhadores, fazendo uso de algoritmos, que envolvem conjuntos pré-definidos para processar instruções para encontrar um caminho de solução e de comando, o que o torna quase uma caixa-preta já que seu conteúdo não é divulgado (WOODCOCK, 2020). A gestão algorítmica é uma prática profundamente enraizada na gestão de plataformas digitais (ABILIO; GROHMANN; CHEVRANDWEISS, 2021) e inicia-se logo no cadastro do trabalhador na plataforma, que precisa ser aprovado para início das entregas:

E1: *“estragou meu outro telefone e tive que baixar de novo, mas está demorando para aprovar o cadastro, já faz uma semana”*

Entrevistadora: *“E foi fácil o cadastro? Eles aprovaram logo?”*

E8: *“o meu foi, o de todo mundo foi difícil, o meu não deu uma semana”*

A sensação de liberdade só é possível identificar em discursos de quem pertence a categoria nuvem. A plataforma distingue seus trabalhadores em duas categorias, nuvem que é livre para baixar o aplicativo e ficar disponível para entregas no horário que desejar, e uma categoria fixa que é chamado de operador logístico (OL). Segundos os entregadores, a plataforma precisa garantir que vá ter alguém para entregar quando algo for solicitado, não importando a distância, a localização ou a quantidade a ser entrega, já

que o aplicativo é onipresente podendo estar em qualquer lugar a qualquer horário, por isso essa categoria fixa OL, tem escalas de horários, turnos e dias a serem trabalhados.

E3: *“OL é Operador Logístico... o Ifood precisa garantir que tenha motoboy para entrega porque o “nuvem” vem e vai a hora que quer ... Daí o restaurante vai fazer a venda, mas não tem motoboy para entregar, então tem OL, com escalas por turnos, obrigado a ficar disponível naquele turno” ...*

E6: *“Existem duas categorias do aplicativo, existe OL e existe nuvem, nuvem é autônomo, OL tem compromisso com Ifood, esse sim tem que cumprir horário e jornada de trabalho com dias trabalhados ”*

Dos entrevistados, oito eram nuvens (57%) e seis eram OLs (43%).

Pela fala de todos os motoristas da categoria OL, essa escala de trabalho é feita aleatoriamente. Como os motoristas tem essa “obrigação” com o aplicativo, a forma que são cobrados com o horário é a seguinte: por exemplo, se aquele motorista está na escala do almoço (começa às 11 horas e termina as 15 horas) e do café da tarde (das 15 horas as 18 horas), as 11 horas da manhã ele já entra automaticamente na plataforma, já fica logado e disponível, caso o motorista ainda não esteja pronto ele pode acionar 20 minutos de intervalo, que é o tempo de intervalo que o aplicativo concede por turno para os OL. Dependendo da escala, automaticamente, o aplicativo loga e desloga no início do turno e no final do turno, durante o turno não pode ficar off-line, se não perde o turno inteiro é como se fosse “uma falta” e a mesma coisa acontece caso o telefone esteja desligado durante o início do turno, se, dentre os 20 minutos que pode acionar de intervalo, não estiver ligado e online, é como se perdesse um dia ou um turno de trabalho.

E4: *“... a hora que eles precisarem, tem que estar disponível...”*

E5: *“...obrigado a ficar disponível naquele turno...”*

Mesmo que não percebida pelos entregadores, a escala “aleatória” é definida pela gestão algorítmica que rastreia e avalia constantemente o comportamento e o desempenho de trabalhadores e possui decisões automáticas das quais os trabalhadores não tem acesso (GROHMANN, 2019).

A maioria dos OL entrevistados fazem três turnos (70%), almoço, café da tarde e janta durante 6 vezes na semana. Os três turnos juntos somam 12 horas de trabalho ao dia, das 11 horas da manhã as 23 horas, com 20 minutos de intervalo cada, somando 1 hora de intervalo, ou seja, 11 horas de trabalho ao dia, durante seis vezes na semana, uma jornada de trabalho de 66 horas por semana. Enquanto que em um regime CLT (Consolidação das Leis de Trabalho) 44 horas é o tempo máximo em que o colaborador pode ficar à disposição da empresa. Christie e Ward (2019) também identificaram isso na Grã-Bretanha, com motoristas trabalhando mais 60 horas por semana.

Os entregadores ficam sabendo da sua escala uma vez por mês através de um porta voz da plataforma, cujo único contato é feito quando anunciada os horários de trabalho do próximo mês.

Entrevistadora: *“Dai tu tens chefe então?”*

E3: *“Sim, mas eu não vejo a ele, ele mora em Porto Alegre, ele é o responsável por fazer as escalas.”*

O trabalho de plataforma remove essa relação social e humana do processo de produção: o contato de um líder. Mesmo que anule os efeitos negativos de um líder abusivo, caprichoso e tendencioso, também anula os efeitos positivos de um líder fornecedor de orientação, apoio e construtor de um sentido sobre a significância do trabalho (KEITH; HARMS; LONG, 2020),

Ao contrário de OL, nuvem não tem um horário previamente determinado para logar e ficar disponível. Pode ser na hora que bem entender, porém, o melhor é estar logado no

horário em que os restaurantes estão funcionando, porque pode acontecer, dependendo do horário, de não ter nenhuma entrega para ser feita. Para os “nuvens”, a rotina de trabalho, depende se a plataforma é a única fonte de renda ou se é só um extra. Quem depende exclusivamente da plataforma, passa mais tempo disponível.

Se somar as 12 horas por dia, sem os intervalos nos turnos, porque nuvem não tem essa opção, sete dias na semana, estes têm uma jornada de trabalho de 84 horas semanais, mesmo que eles guardem um dia para gozar de folga, 12 horas ao dia por seis dias de semana, dá 72 horas de jornada de trabalho semanal. Essa é a modalidade mais explorada da plataforma. Wood *et al* (2019) encontrou resultado semelhante com carga horaria de até 78 horas semanais, isso porque ganhar uma renda decente implica em longas horas de trabalho.

E12: *“a gente trabalha das onze às onze, três turnos direto, almoço, café e janta...*

Entrevistadora: *tu trabalhas todos os dias?*

E14: *todos os dias”*

E7: *“...minha rotina é logar as dez e meia da manhã e ficar até as onze e meia (da noite) ...”*

Os trabalhadores são dependentes de plataformas digitais, e acabam intensificando e flexibilizando relações de trabalho, no Brasil esse trabalho informal sempre foi a regra não a exceção, então a plataforma acaba por perpetuar e aprofundar a precarização das condições de trabalho. As empresas podem operar de forma ilimitada, em qualquer lugar, a qualquer hora, enquanto o trabalhador operante fica restrito aos locais perto de sua moradia (GROHMANN, 2019), o que cria relações de poder desiguais entre o dono da plataforma e o trabalhador (POELL; NIEBORG; DIJCK, 2020). Para a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD, 2020), 3,8 milhões de pessoas declararam os aplicativos como principal fonte de renda. Porém quando o entregador não depende

exclusivamente dessa renda, possui alguma outra fonte de renda, o discurso é diferente, esses fazem menos horas que todos os outros e tendem a ter resultados mais positivos, porque decidiram entrar voluntariamente, comparados àqueles que sentiram pressionados a trabalhar na plataforma por falta de emprego ou necessidade econômica (KEITH; HARMS; LONG, 2020).

Toda essa exploração é perceptível e sentida pelos próprios trabalhadores que apontam exatamente esse quesito como uma das maiores desvantagens de trabalhar com isso:

E12: *“A desvantagem é que tu deixas de viver”*

E8: *“...é que eu nem tenho noção de tempo, para mim todo dia é final de semana, parece o mesmo dia, trabalho quase todo dia”*

Quando perguntado sobre essa exploração da carga horário, o responsável da Vigilância em Saúde do município, responde que é preciso uma força tarefa entre a vigilância do trabalhador e o Ministério do Trabalho:

“Entendo que isso deveria ser uma função do Ministério do Trabalho... Que vai averiguar as condições que esses trabalhadores operam seus serviços, eu não vejo isso de uma forma exclusiva da vigilância. ”

A vigilância do trabalho é responsável por ações de prevenção, promoção, diagnóstico, tratamento e reabilitação de trabalhadores urbanos e rurais, no entanto, trabalhadores informais acabam sendo excluídos, por não serem sabermos que existe uma vigilância em prol deles e se quer são citados em notificações de acidentes de trabalho (VIANNA; *et al*, 2017).

Durante as entrevistas com entregadores for possível notar uma obstinação por parte da plataforma para com os motoristas OL, quando perguntado o porquê de ser destinado mais corridas á eles do que ao um “nuvem”, um deles respondeu:

E4: “O Ifood vai chamar primeiro quem tem score alto, ele (um “nuvem”) vai estar aqui mas só vai chamar ele se não tiver ninguém aqui com score melhor que o dele, mesmo que eu vou lá entregue e esteja voltando para cá, ao invés de chamar ele (um nuvem) que já está parado, vão chamar eu porque meu score é maior...”

Score é uma classificação de pontuação que os motoristas possuem, com avaliações feitas pelos clientes que atribuem estrelas de um a cinco, onde um é ruim e cinco, ótimo. Em um ranking onde sempre os melhores são chamados, como que um “nuvem” consegue levantar seu score no aplicativo se a preferência é de quem é OL?? Como um “nuvem” consegue fazer um número bom de corridas para garantir um salário adequado se não há essa garantia de corrida?

Para aumentar o score é preciso ter uma boa conduta com cliente, além disso, os motoristas são constantemente assediados pela plataforma com bonificações de diversas naturezas, como indicar um amigo para ser entregador ou passar de X corridas ao dia, tendo em mente que quanto mais corridas fizer, mais chances terá de ser avaliado, conseqüentemente ter o score aumentado. Essa gestão algorítmica do trabalho controla o comportamento dos trabalhadores, permitindo uma automatização das decisões que aparentam neutralidade e objetividade, mas que são atravessadas por uma gamificação criptografada dos algoritmos (GROHMANN, 2020), é uma gestão algorítmica da conduta que captura a atenção e molda o comportamento do usuário pela característica persuasiva dessa tecnologia que mais do que preditiva torna-se performativa das condutas (BRUNO; BENTES; FALTAY, 2019).

Na plataforma, os trabalhadores estão sujeitos a caprichos dos clientes, como crenças religiosas, preconceitos de raça e de gênero (BAJWA; *et al*, 2018), a satisfação do cliente é o que rege a reputação online do trabalhador. Aqueles com reputação baixa são os que adquirem menor renda (WOOD; *et al*, 2019). É uma busca incessante por

novas entregas e críticas positivas (KEITH; HARMS; LONG, 2020), isso implica uma falta de autonomia do trabalhador combinada com níveis elevados de intensidade de trabalho (WOOD; *et al*, 2019)

Os convites para trabalhar na plataforma são feitos com uma linguagem estereotipada para um público de baixa renda, somente são permitidos entregadores com sistema Android, porque quem usufrui de um sistema IOS (Iphone) não pode entregar, ainda há uma separação entre os trabalhadores: entre aqueles que tem score alto e aqueles que tem score baixo. Essa separação foi acentuada com um uniforme entregue somente a OL.

Isso tudo coloca esses trabalhadores em competição direta uns com os outros, assim, ao invés de ser verem como colegas de trabalho e ajudando na constituição de apoio social (TRAN; SOKAS, 2017), podem passar a ver os outros trabalhadores como rivais e ameaças potenciais (KEITH; HARMS; LONG, 2020).

Definindo assim, uma das piores formas de exploração da força de trabalho: tarefas unitárias pequenas e mal remuneradas são ofertadas de forma competitiva a trabalhadores fragmentados e anunciadas como fornecedoras de flexibilidade e liberdade (KAINE; JOSSERAND, 2019).

A plataforma ainda pune seus trabalhadores com bloqueios. Eles são impedidos de usar o aplicativo para fazer entrega por um determinado tempo, pode ser de 24 horas, 48 horas, 72 horas ou um bloqueio definitivo da plataforma. No final do dia, a suspensão ou o desligamento dos trabalhadores vem acompanhada de um texto genérico dizendo que houve “violações dos termos de condições de uso” sem dar nenhuma explicação dos motivos da punição, ou explicitando em qual pedido houve um erro, sem ouvir seus trabalhadores ou dar a chance de defesa, simplesmente, da noite para o dia, trabalhadores

que dependem dessa atividade para sobreviver ficam sem trabalho. E sem saber o porquê (KALIL, 2020):

E6: *“eu entreguei tudo, fiz todo meu trabalho, direitinho e tal, porque eles só falam só, te bloqueiam só depois do final do fim do expediente, e tive essa surpresa, de 48 horas, alegando que um cliente não recebeu um pedido”*

E9: *“se o cliente diz que não entregaste um pedido ou dono do restaurante diz que tu foste mal-educado, é que eles não dizem muito... eles falam em extravio de pedido”*

Esses bloqueios indevidos acometeram 3 dos entrevistados, porem muitos outros relataram casos que aconteceram com conhecidos. Esse é um dos maiores medos dos entregadores, por não saberem exatamente pelo que podem ser bloqueados, só aceitam corridas mesmo que sejam perigosas ou que lhe tragam desconforto muscular. Esse medo é agravado por não possuírem carteira assinada, sem aviso prévio podem ter contratos rescindidos a qualquer momento (WOOD; *et al*, 2019).

E7: *“Você nunca sabe o que pode acontecer com você, se caso um cliente falar que não recebeu, pode ter esse risco, mesmo você entregando...”*

E6: *“nós não temos direito de defesa é o que o cliente disse”*

Não ter direito a voz foi o que levou a todos os entrevistados a não participar de nenhuma das manifestações ocorridas, por medo de represálias ou por não pode perder o pagamento advindo de um dia de trabalho.

E13: *“A corda rebenta sempre no lado mais fraco, não adianta é, os motoboys fazem a greve, mas não tem ninguém para brigar por nós, não adianta vai ser sempre a mesma coisa”*

E10: *“é um direito que não é todo mundo que pode ter”*

E2: *“eles sempre vão te repreender de alguma forma”*

Tran e Sokas (2017) alertam que a plataforma priva os trabalhadores de uma voz significativa e aqueles que se organizam correm o risco de serem simplesmente desativados. Os entregadores sentem medo em participar de protestos ou manifestações de serem punidos pela plataforma com desativação do cadastro.

A maioria dos participantes não citou nenhuma melhoria após a greve, os que citaram, foi um reconhecimento facial antes de iniciar o dia de trabalho, evidenciando que a plataforma está interessada em proteger o cliente. Entretanto mesmo que não tenha sido citado como melhoria pós greve, a liberação de kit de proteção ao vírus por parte da plataforma (álcool em gel e cinco máscaras) aconteceu após a primeira manifestação, que coincide com a data em que os entrevistados alegaram o início de recebimento do kit. Antes disto, durante quatro meses, a plataforma apenas emitiu comunicados informativos aos entregadores sobre cuidados básicos.

A quantidade de capital fornecida por trabalhadores de plataforma é muito maior do que era no passado, além de mão de obra os trabalhadores fornecem capital na forma de ferramentas ou equipamentos (KAINE; JOSSERAND, 2019). Alguns até criam dívidas para trabalhar:

E11: *“tive que fazer investimento no telefone também para poder trabalhar”*

Os itens utilizados para fazer entrega são: moto (ou bicicleta), celular e pacote de internet. Alguns adicionavam algo como capacete, carregador e jaqueta refletiva. Todos os entregadores têm plena consciência de que tudo depende do próprio entregador, como estar funcionando a moto, estar com bateria e com boa internet. Além de já possuir isso, eles precisam fazer a compra da mochila onde é carregado o alimento, a bag, que tem a logomarca da plataforma que não é fornecida logo que o motorista inicia a atividade no aplicativo, somente pode ser trocada caso a atual esteja deformada ou velha. Um dos entrevistados estava usando uma bag de outra empresa de entrega, quando indagado

porque estava usando aquela, informou que só tinha encontrada aquela para venda. O motorista é que arca com todos os custos do procedimento de entrega, o risco da operação, inclusive os econômicos, é todo transferido para o trabalhador (KEITH; HARMS; LONG, 2020; BAJWA; *et al.*, 2018):

E12: *“A gente tem que arcar com os gastos, manutenção, gasolina, pneu, alimentação”*

E8: *“Tudo sai do nosso bolso no caso...”*

A plataforma não concede auxílio nenhum: nem alimentação, transporte, aviso prévio, auxílio doença ou férias renumeradas (mínimo que um regime CLT garante). O trabalho por plataforma em geral, não concede nenhuma proteção trabalhista como aposentadoria e salário mínimo (KEITH; HARMS; LONG, 2020). Dois entregadores mencionaram um seguro de vida em caso de morte do entregador, mas nenhum deles sabia explicar em que circunstâncias seria liberado. Um entregador entrevistado que sofreu um acidente enquanto fazia uma entrega, afirmou que durante os dias de recuperação a plataforma não o procurou para saber do seu estado de saúde. Ele avisou a plataforma para não ser suspenso, foi atendido por uma unidade do SUS e todos os custos com a motocicleta foram pagos pelo outro condutor, um carro que fechou a frente do motociclista. Os entregadores são excluídos de proteção trabalhistas e a situação fica pior com a crise de COVID-19 (APOUEY, 2020).

Com início da pandemia os motoristas relataram um declínio no valor da entrega, corroborando com resultados de Apouey (2020), onde 71% dos motociclistas relatando declínio de renda que diminuiu em média 29%.

Nessa pesquisa não foi perguntado o valor em média mensal ou semanal dos entregadores, porém Wood et al (2019) demonstram que em média, entregadores do Reino Unido recebem 150 dólares semanal, para Apouey (2020), média mensal de 1700 euros

na França e, Abilio; Grohmann; Chevrando Weiss (2021) indicam que no Brasil 73,3% ganham até dois salários mínimos.

A insegurança econômica é vivenciada diariamente, pois trabalhadores não podem prever quanto vão faturar ao dia, somando-se a riscos econômicos que se deslocam para os trabalhadores, resultando em uma situação de trabalho potencialmente precária para os trabalhadores de plataforma (KEITH; HARMS; LONG, 2020). Como não há garantias quanto à remuneração e horas de trabalho, falta clareza sobre distribuição de trabalho e suas regras de preços, a gestão algorítmica possibilitou produzir e reproduzir mecanismos de exploração do trabalho levando à diminuição do valor do trabalho e a manutenção ou aumento das longas jornadas de trabalho (ABILIO; GROHMANN; CHEVRANDWEISS, 2021).

- **Vulneração da saúde:**

Foram identificados riscos psicossociais associados ao trabalho mais comuns em nossos entrevistados como: alterações musculoesqueléticas, cansaço, acidentes e lesões, diabetes, obesidade, ansiedade e estresse (RODRIGUES; FAIAD; FACAS, 2020).

Em sua maioria os participantes desta pesquisa eram jovens, o que, por si só, é um independente fator de risco para lesões ocupacionais (TRAN; SOKAS, 2017; GARBEN, 2019).

A rua como local de trabalho se mostra prejudicial. Na ausência do local físico de trabalho perde-se o efeito protetor de trabalhar em um local público (TRAN; SOKAS, 2017), com atividades individualizadas e competitivas, facilita o desenvolvimento de hábitos antissociais e prejudiciais à saúde como uso de drogas para lidar com situações estressantes (GARBEN, 2019) dessa forma, os entregadores tendem a criar “espaços de

espera” para suavizar emoções opressoras que a falta de um local de trabalho carrega (KAINE; JOSSERAND 2019), porém desfrutar da beleza do ambiente urbano pode ser uma característica positiva (APOUEY, 2020).

Como rua como ambiente de trabalho, todos os entregadores ficam à mercê do clima, não há um espaço onde possam se proteger para esperar a solicitação de uma entrega, ficam em baixo de sol ou em baixo de chuva. Climas extremos, como tempestades ou sensações térmicas de 40° graus são experiências desagradáveis mencionadas pelos entregadores, relatam ainda que é cansativo andar molhado e que o trânsito fica mais perigoso:

E3: *“Andar molhado é cansativo, mesmo que tu andares com capa de chuva tu se molha, se usa ela o dia inteiro”*

E11: *“dia de chuva é ruim de trabalhar...”*

E9: *“cliente demora para atender o portão, fica decidindo quem é que vai ir na chuva, sendo que tu tá ali na chuva...”*

É normal que plataformas incentivem realizar trabalhos em má condições climáticas pagando uma taxa superior ao normal, já que, andar na chuva põe em perigo a segurança do trabalhador (CHRISTIE; WARD, 2019), no entanto esse preço maior não foi relatado pelos entrevistados. Dados da OIT (2019) mostram que o stress térmico causado pelo calor, impacta negativamente na produtividade, os trabalhadores trabalham de forma mais lenta.

A rua como local de trabalho, a motocicleta como meio de produção, o acidente seria o acidente de trabalho porém a plataforma não se responsabiliza caso haja acidentes. As plataformas não assumem a responsabilidade pela saúde do entregador tanto quanto um empregador faria (APOUEY, 2020).

A pressão é constante para ir cada vez mais rápido, é comum frases “quanto mais rápido, mais entregas, maior a renumeração” assumindo grande risco para serem melhores remunerados. Christie e Ward (2019), evidenciaram que entregadores de alimentos desrespeitavam os limites de velocidade e atravessavam sinais vermelhos para economizar tempo assumindo essa mentalidade de quanto mais rápido mais entrega, comportamento endêmico entre os entregadores.

Entre os participantes desta pesquisa ainda há relatos de que o restaurante extrapola o tempo estipulado pelo aplicativo de preparo do alimento, jogando ao motorista a obrigação de entregar no tempo dado ao cliente.

E4: *“A gente está sempre com pressa porque quando pega corrida tem três, quatro minutos para chegar na casa do cliente”*

E13: *“se eu pegar vamos supor uma corrida pra entregar aqui na José Bonifácio, é dois minutos que eles dão. Daí em dois minutos tem três sinaleiras...”*

Além da pressa, eles têm que estar envolvidos com outro grande vilão do trânsito, o telefone, ferramenta tão importante quanto a moto. O aplicativo emite sons e falas durante o trajeto que distraem, além de servir como GPS que pode conduzir de forma errônea e, ao gerar uma nova corrida, não para de apitar até o entregador aceitar, e só piora em dias chuvosos pela tela ser sensível ao toque (CHRISTIE; WARD, 2019). No Brasil manusear o telefone enquanto dirige é considerada infração gravíssima, com pena de multa e sete pontos na carteira (CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, 2016)

E8: *“Hoje em dia, uso do celular é frequente, tanto para quem anda de moto e quem anda de carro, não vou ser hipócrita, isso gera bastante acidente, se eu caio eu tô fudido...”*

E10: *“as pessoas não andam pela esquerda seguindo o fluxo, andam mexendo no celular”*

Motociclistas são mais propensos a se ferir em um acidente (CHRISTIE; WARD, 2019). O medo é tamanho que eles usam joalheiras, cotoveleras, escapamento esportivo, que faz mais barulho que um cano normal de motocicleta, além do capacete. Justamente por estar mais expostos, por passarem tanto tempo no trânsito, e muitos condutores de veículos maiores não darem o lado ou deixarem livre o corredor para motos. A plataforma além de estimular entregas mais rápidas e sem pausas, induzindo a acidentes (GARBEN, 2019), não oferece treinamento algum a motoristas, o que aumenta ainda mais o risco de acidentes, se para motoristas profissionais o trânsito é perigoso, o quanto será para motoristas não treinados (TRAN; SOKAS, 2017).

Somado ao trânsito os 14 entrevistados mencionaram assalto, sendo esses dois, os maiores riscos que correm, dada a falta de segurança no local de trabalho, há um risco maior de saúde e bem-estar (KAINÉ; JOSSERAND, 2019), a insegurança contribui para uma saúde geral precária (TRAN; SOKAS, 2017). Muitos citaram emboscadas, como colocar um endereço falso para ter a moto apreendida, é necessário a familiaridade com o local onde entrega para não cair em endereços ciladas. Houve relatos que muitos condomínios não deixam a entrada com a motocicleta, é preciso estacioná-la na rua e entrar a pé até a porta do cliente caso esse não venha até a portaria buscar. Caso entregador não queira deixar a moto sozinha na rua ou se recuse ir até determinado lugar ele é penalizado com bloqueios indevidos e até mesmo exclusão da plataforma (CHRISTIE E WARD, 2019).

E12: *“Tu nunca sabes onde está levando o lanche, quando vê pode ser uma furada”*

E1: *“tem alguns endereços que as vezes é fake, para assaltos, muitas já aconteceram, manda o endereço e assaltaram, dão o nome de outra pessoa”*

Todos os entregadores sofrem em alguma escala uma degradação musculoesquelética por conta da mochila que carregam os alimentos que ainda pode obstruir a visão ao olhar para trás (CHRISTIE; WARD, 2019).

Todos os participantes desta pesquisa reclamaram que a bag dá dor nas costas. Alguns trocam a bag pelo baú, porem esse também tem suas limitações, é mais caro e balança mais, com mais risco de virar o que o motorista está entregando e a qualidade do que é entregue também é avaliado quando é dado as estrelas ao entregador. Além de dor nos ombros e dor nas costas, o uso da bag foi atribuído a cansaço. O cansaço é um fator causal em colisões (CHRISTIE; WARD, 2019). Há um risco aumentado para lesões musculoesquelética experimentado por entregadores (BAJWA; *et al*, 2019)

A inserção de entrega do mercado na plataforma foi ótima ao cliente, em tempos de *lockdown*, não precisa sair de casa para fazer compras essenciais, basta pedir pela plataforma. Porem vulnerou e muito a saúde dos entregadores. A lista de compras pode chegar até 16 itens e não há limite de peso, prejudicando a saúde lombar dos entregadores. Suponhamos que cada item pese 1 quilograma, são 16 quilogramas carregados nos ombros em um caminho que pode ser longo ou curto. Exigir que os trabalhadores carreguem mantimentos pesados e subam escadas é um estressor ambiental exclusivo de trabalhadores de entrega de alimentos e mantimentos (KEITH; HARMS; LONG, 2020).

E14: *“ba, daí judia... são 16 itens por pedido, só que nesses 16, pode ser 6 coisinhas miúda ou 6 Pepsi de três litro e meio, entendeu? dai prejudica”*

E9: *“eles mandam um rancho pra ti levar numa bag, tanto que eu nem consegui fazer o mercado que solicitaram”*

E5: *“é no máximo até 16 itens, e vai de pessoa para pessoa, tem gente com caixa de leite, essas coisas carrega direto, as pessoas só pedem isso, refri e caixa de leite”*

Não é bom cancelar essa entrega pois há o risco de sofrer um bloqueio indevido. Somente quando chega ao mercado é que é sabido do volume a ser entregue, caso sejam muitas coisas, a plataforma dá opção de chamar mais um para ajudar na entrega, porem todo esse tramite de acionar o suporte, alguém aceitar e chegar até lá, fazer a distribuição dos itens para ficar igualitário o peso, demora bastante e nessa profissão quanto mais rápido, mais entregas, então ou motorista se submete a dor ou vai querer recuperar esse tempo andando mais rápido no trânsito.

Outra coisa que chama atenção é alimentação precária. Em um intervalo de 12 horas o ideal seria fazer três refeições, mas não há tempo para fazer nenhuma. Se fazem alguma é de baixo valor nutricional, em condições nada ideais. O Guia Alimentar para População Brasileira (2014) recomenda que as refeições sejam feitas em companhia agradável e em ambientes tranquilos longe de aparelhos eletrônicos, comer enquanto espera um chamado para entrega não entra em conformidade com a recomendação. Um único entregador alegou trazer uma refeição de casa:

E6: *“...na verdade eu pego um potinho em casa e trago e como aqui, enquanto espero o pedido ... a gente precisa se adaptar entendeu?...”*

E14: *“...almoçar não almoça que não tem tempo para almoçar, daí come um lanche, um cachorro, um xis e vai indo...”*

Com excesso de horas trabalhadas e o cansaço é normal que os trabalhadores procurem bebidas estimulantes com cafeína e açucaradas para se concentrarem mais (CHRISTIE; WARD, 2019), há um risco aumentado de incidência de diabetes do tipo 2 para indivíduos que trabalham mais de 55 horas por semana, e, se comparados, quem dependia exclusivamente dessa renda a quem tinha outra fontes de renda, podem ter níveis alterados de HDL (lipoproteína de alta densidade), colesterol e triglicerídeos (FRENISTERRANTINO; SALERNO ,2021).

Com contato direto com pessoas, os entregadores estão constantemente expostos ao vírus sars-cov-2. Durante a pandemia, continuar a trabalhar fora de casa, aumenta o risco de exposição, o que produz estresse ou ansiedade (APOUEY 2020). Poucos entregadores tinham iniciado na plataforma antes do início da pandemia, aqueles que tinham, foi perguntado qual a principal diferença entre antes da pandemia e com a pandemia, as principais respostas foram no valor pago na corrida e a quantidade de motoboys em circulação.

E7: *“o valor que pagavam antes da pandemia, agora eles não pagam para ti fazer a mesma corrida, eu percebi uma diferença no valor”*

E11: *“o preço deu uma caída grande já, deu uma caída grande no valor...”*

E10: *“demanda de motoboy aumentou muito, muita gente, sem opção e teve que colocar a motinha na estrada ...”*

Apouey (2020) descobriu que os trabalhadores de entrega de alimentos, eram muito mais propensos do que outros trabalhadores precários a continuar trabalhando durante a pandemia. O excesso de oferta de mão de obra leva a vivência constante de um ambiente competitivo, com isso, os trabalhadores sentem que podem ser facilmente substituídos, e estão dispostos a trabalhar por menos dinheiro (WOOD et al 2019).

Durante as entrevistas, todos os motoristas estavam de máscara. Não foi percebido durante as entrevistas o uso de álcool em gel pelas partes entrevistadas, nem quando coletavam o que ia ser entregue, nem quando chegavam de alguma entrega. Quando perguntados afirmaram que recebiam da plataforma um kit de prevenção. A entrega é feita da seguinte maneira: a cada 15 dias a plataforma aciona uma corrida, com um trajeto até determinado local. São entregues cinco máscaras e um tubo de álcool em gel, não foi explicitado qual o material da máscara ou a quantidade de álcool em gel, mas todos os motoristas estavam usando máscaras diferentes umas das outras. Esse trajeto é dentro

da cidade de São Leopoldo, geralmente no centro, para os entregadores que moram aqui. Há duas opções ou o entregador aceita a corrida e vai até o local buscar os insumos ou é creditado em sua conta um valor de 30 reais para compra-los.

As narrativas são de que essa entrega de insumos de prevenção ao vírus começou a partir do mês de julho, mês em que aconteceu duas greves dos motoboys desta plataforma e de outras plataformas de entrega.

De uma maneira geral, falar sobre sua profissão não foi motivo de orgulho, pelo contrário, foi usado mais como um desabafo, a começar pela assimetria de informação e falta de explicação por parte da plataforma que leva os trabalhadores a acreditar que não são valorizados como indivíduos (KEITH; HARMS; LONG, 2020) e que seu trabalho não é importante (KAINE; JOSSERAND, 2019). Os entregadores manifestaram uma desvalorização muito grande do seu trabalho por parte dos clientes e dos próprios restaurantes. Alguns contaram o quanto fazem com capricho a entrega e se atentam aos mínimos detalhes com o produto que vão entregar não apenas por receber uma boa nota, mas por empatia com quem vai receber:

E13: *“Eu quando vejo assim que virou, eu não entrego para o cliente, acho que o cliente pagou tem que comer um né, bonitinho”*

Entretanto todo esse esforço, seja para entregar em perfeito estado ou o mais rápido possível mesmo que isso gere algum risco de acidente, não é retribuído, diversas vezes foi mencionado falta educação por parte dos clientes:

E5: *“Todo mundo acha que é teu patrão, todo mundo quer te diminuir”*

E2: *“As pessoas não dão muito valor para o motoboy, é uma profissão perigosa, cansativo, trabalha bastante”*

A vulnerabilidade criada por uma baixa classificação do cliente cria um desequilíbrio de poder, resultando em um alto potencial para tratamento injusto e até mesmo interações

abusivas (KEITH; HARMS E LONG, 2020). Os trabalhadores se sentem pressionados a realizar trabalho emocional (suprir emoções, sendo afáveis e até tolerar comportamentos inadequados) o que pode ser mentalmente exaustivo e estressante (BAJWA; *et al*, 2018). Para conseguir boas classificações devem ser amigáveis, eficientes e prestativos em todos os momentos, semelhante a um “sistema de monitoramento constante” (GARBEN, 2019).

Já sofrendo com todos os riscos corridos a saúde física ainda há riscos à saúde psíquica, como só aceitar calado os bloqueios e ofensas, se sentir desvalorizado exercendo a única alternativa de sustento a família e no sentido de só aceitar o que lhe é proposto, sofrem psicologicamente as condições precárias do trabalho (BAJWA; *et al*, 2018) com impacto negativo na saúde e maior níveis de estresse (CHRISTIE; WARD, 2019):

E8: *“Mas tem que botar a cara, tem que ir, tem que entregar não adianta”*

Os entregadores não veem outra solução ao desemprego não ser essa, e se sentem incapazes de resolver esse dilema. Frases como “se trabalhar mais, ganha mais” muito proferida por eles próprios, são um problema quando entregador não atinge o mínimo de entrega por dia por achar que não fez por merecer, que não trabalhou tanto quando devia ou que não foi rápido o suficiente. Cuesta (2018) chama atenção ainda para: vício no trabalho (*workaholic*), excessiva dedicação ao trabalho, por torná-lo o único objetivo de sua vida, e impossibilidade de parar de trabalhar; e a nomofobia, medo irracional de ficar sem celular, surge nesses trabalhadores devido à dependência do celular (ou da internet ou da plataforma).

Alguns entregadores entrevistados têm noção dos riscos severos a saúde que estão correndo e da precarização de trabalho sofrida e ainda há um risco objetivo devido a insegurança de renda (KAINE; JOSSERAND, 2019), não há garantia de remuneração mínima (GARBEN, 2019) que além de elevar estresse (APOUEY, 2020) causa ansiedade, estado deprimido (CHRISTIE; WARD, 2019), menor bem-estar, esgotamento e exaustão

(KEITH; HARMS E LONG, 2020). É torturante ter somente que aceitar porque não tem outra alternativa de fonte de renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É o aplicativo que define a remuneração, as metas de trabalho, de que forma o trabalho vai ser feito e engaja entregadores a trabalhar cada vez mais, monitorando-os a todo instante, não restam dúvidas que a empresa não é simplesmente intermediadora da relação cliente/restaurante/entregador, mas assume o papel de empregador. Por detrás de toda gestão algorítmica há pessoas, não há como a plataforma alegar que só presta a tecnologia se em todas as propagandas se utiliza e se vangloria das entregas feitas por quem menos ouve. É urgente a tomada consciência da sociedade sobre esse problema, seja proporcionando condições de trabalho seguro e mudando a mentalidade de que “qualquer trabalho é melhor do que nenhum”, sendo evidenciado que os riscos não se restringem aos explorados pela plataforma, mas atingem as suas famílias e aos outros motoristas em geral.

As pesquisas estão mostrando que a sociedade não está preparada para assegurar o mínimo de direitos trabalhistas em atividades mediadas por plataforma, sendo necessário dar voz a esses trabalhadores e que sua voz seja ouvida por autoridades. Enquanto isso perguntar-se como apoiar as demandas desses trabalhadores por respeito e pela efetivação de seus direitos, dando-se conta criticamente que a precarização das condições de trabalho com seus efeitos de vulneração sobre a saúde dos trabalhadores é uma crescente tendência do capitalismo global.

REFERÊNCIAS

ABILIO L; GROHMANN R; CHEVRANDWEISS H. Struggles of Delivery Workers in Brazil: Working Conditions and Collective Organization during the Pandemic. **Journal of Labor and Society**. p1-19. 2021..

APOUEY, B.; ROULET A., SOLAL I., STABILE M.; Gig Workers during the COVID-19 Crisis in France: Financial Precarity and Mental Well-Being. **J. Urban Health**; V.97: p776–795. Paris, 2020.

BAJWA, U., GASTALDO D.,RUGGIERO E., KNORr L. The health of workers in the global gig Economy. **Globalization and Health**. 14:124. Toronto, 2018.

BBC, 2020. Disponível em < <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53258465> > Acesso em junho de 2021.

BRAUN, Virginia; CLARKE, Victoria. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, 3(2): 77-101, 2006.

BRUNO F. G., BENTES A, C. F., FALTAY P. Economia psíquica dos algoritmos e laboratório de plataforma: mercado, ciência e modulação do comportamento. *Revista Famecos: Mídia, Cultura e Tecnologia* 26(3): e-33095, 2019.

CANT Callum. *Riding For Deliveroo. Resistance in the New Economy*. Cambridge: Polity Press, 2020.

CETIC. Painel TIC: Covid-19. São Paulo, 2021. Disponível em < https://cetic.br/media/docs/publicacoes/2/20210426095323/painel_tic_covid19_livro_eletronico.pdf> Acesso maio/2021.

CHRISTIE, N.; WARD H.; The health and safety risks for people who drive for work in the gig economy. **Journal of Transport & Health** v13 p 115–127. 2019

CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, Art. 252 Lei nº 13.281, de 2016 disponível em < <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art252> > Acesso em maio de 2021.

COTIDIANUM, 2019 . Disponível em < <https://cotidianum.com.br/ifood-a-maior-plataforma-de-delivery-do-brasil.html> > Acesso em abril de 2021.

CUESTA, H. A. La *gig economy* y la obligación de coordinar la seguridad y salud de sus “autónomos”. **Revista Jurídica de la Universidad de León**, núm. 5, 2018, pp. 83-96. 2018.

ENGLERT S., WOODCOCK J, CANT C. Digital Workerism: technology, platforms and the circulation of workers Struggles. **Communication, Capitalism & Critique** 18(1), 2020.

FRENI-STERRANTINO A., SALERNO V.; A Plea for the Need to investigate the Health Effects of Gig-Economy. **Frontiers in Public Health**. Volume 9, Article 638767. UK, 2021.

GARBEN S. The regulatory challenge of occupational safety and health in the online platform economy. **SOCIAL SECURITY AND THE DIGITAL ECONOMY**. International Social Security Review, Vol. 72, 3/2019

GROHMANN R. Financiarización, mediatización y datificación como síntesis sociales. ***InMediaciones de la Comunicación*** Vol. 14, Núm. 2, 2019

GROHMANN R.. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. ***Revista Eptic***, 22(1): 106-122, 2020

GUIA ALIMENTAR DA POPULAÇÃO BRASILEIRA, Ministério da Saúde. 2 ed. Brasília, 2014. Disponível em < https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_alimentar_populacao_brasileira_2ed.pdf > Acesso em março de 2021.

IBGE, 2020. Pnad: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Disponível em < <https://covid19.ibge.gov.br/pnad-covid/> > Acesso em maio de 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 2020. Censo Estimado. Disponível em < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/sao-leopoldo/panorama> >

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em < <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> > Acesso em maio de 2021

Ifood, 2021. Disponível em < <https://entregador.ifood.com.br/termos/termosdeuso/> > Acesso em maio de 2021.

IFOOD, São Paulo 2020. Disponível em < <https://carreiras.ifood.com.br/culture> > Acesso em abril de 2021.

MACHADO S. IHU, Instituto Humanitas Unisinos, 2020 disponível em <<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/600717-a-greve-dos-entregadores-e-uma-nova-forma-de-organizacao-na-luta-dos-trabalhadores-entrevista-especial-com-sidnei-machado>> acesso em julho de 2020.

IVANOVA M., BRONOWICKA J, KOCHER E., DEGNER A. Foodora and Deliveroo: The app as a boss? Control and autonomy in app-based management – the case of food delivery riders. *Workings paper Forschungsförderung* n. 107, Hans-Böckler Stiftung, Dusseldorf, 2018, pg. 1-50

KAINE S.; JOSSERAND E.; The organisation and experience of work in the gig economy. **Journal of Industrial Relations**. 0(0) 1–23. Austrália, 2019.

KALIL R. *Capitalismo de plataforma e Direito do trabalho: Crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos*. Tese de doutorado em Direito na USP, São Paulo, 2019.

KALIL, Renan. Carta Capital, A LGPD e a dispensa por algoritmo. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/opiniaao/a-lgpd-e-a-dispensa-por-algoritmos/> Acesso maio/2021.

KEITH M. G., HARMS P. D., LONG, A. D.; Entrepreneurial and Small Business Stressors, Experienced Stress, and Well-Being. **Chapter 1: worker health and well-being in the gig economy: a proposed framework and research agenda**. Research in Occupational Stress and Well-Being, Volume 18, 1–33. 2020

LEÃO, L. H.C.; VASCONCELLOS, L.C.F. (2015). Cadeias Produtivas e a vigilância em saúde, trabalho e ambiente. *Saúde e Sociedade* 24(4): 1232-1243, 2015.

MUNTANER C. Digital Platforms, Gig Economy, Precarious Employment, and the Invisible Hand of Social Class. **International Journal of Health Services**. Vol. 48(4) 597–600. Toronto, 2018.

OIT, Organização Internacional do trabalho. Trabalhar num planeta mais quente: O impacto do stress térmico na produtividade do trabalho e no trabalho digno. 2019. Disponível em <
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/---brasilia/documents/publication/wcms_771469.pdf > Acesso em maio/2021.

POELL T. NIEBORG D, VAN DIJCK J. *Plataformisation*. *Internet Policy Review* 8(4), 2019

RODRIGUES C. M., FAIAD C., FACAS E. Fatores de Risco e Riscos Psicossociais no Trabalho: Definição e Implicações. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**. v. 36, e36nspe19. 2020.

SILVA A. V., LANA F. C. F. Significando o risco sanitário: modos de atuação sobre o risco na vigilância sanitária. *Revista Visa em debate: Sociedade, Ciência & Tecnologia*. 2(2); 17-26, 2014.

THE INTERCEPT, 2020. Disponível em <
<https://theintercept.com/2020/03/23/coronavirus-aplicativos-entrega-comida-ifood-uber-loggi/>> Acesso em maio de 2021.

TRAN M., SOKAS R.; The Gig Economy and contingentwork: An Occupational Health Assessment. **JOEM** _ Volume 59, Number 4. New York, 2017.

VIANNA L. C. R., FERREIRA A., VASCONCELLOS L., BONFATTI R., OLIVEIRA M.H.; Vigilância em Saúde do Trabalhador: um estudo à luz da Portaria nº 3.120/98. *Saúde em Debate* [online]. 2017, v. 41, n. 114 pp. 786-800. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0103-1104201711409>>. ISSN 2358-2898. <https://doi.org/10.1590/0103-1104201711409>. Acesso em julho de 2021.

WOOD A. J., GRAHAM M., LEHDONVIRTA V., HJORTH I.; Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy. **Work, Employment and Society**, Vol. 33(1) 56–75. UK, 2019