



CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES

latindex IDEAS EconPapers DOAJ Dialnet

ANÁLISE COLETIVA DO TRABALHO DOS TRABALHADORES DE APLICATIVOS

Jorge William Pedroso Silveira

Doutorando em Desenvolvimento Comunitário pela Universidade Estadual do Centro Oeste do Paraná – Brasil email:
jwps1989@gmail.com

Dr. Erivelton Fontana de Laat

Professor do Programa de Pós-Graduação em em Desenvolvimento Comunitário pela Universidade Estadual do Centro Oeste do Paraná – Brasil email: eriveltonlaat@hotmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Jorge William Pedroso Silveira y Erivelton Fontana de Laat: “Análise coletiva do trabalho dos trabalhadores de aplicativos”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (Vol 1, Nº 3 marzo 2021, pp. 1-12). En línea:

<https://www.eumed.net/es/revistas/contribuciones-ciencias-sociales/marzo-2021/analise-trabajadores-aplicativos>

RESUMO

As inovações tecnológicas aliadas à momentos economicamente instáveis gera a necessidade de uma reestruturação produtiva que acarreta na exclusão de alguns postos de trabalho para o surgimento de outros. Quando essa reestruturação por algum motivo se torna imediata, não há postos de trabalho para absorver a demanda excedente, o que conseqüentemente gera a informalidade e a busca por meios de sobrevivência em ocupações temporárias que por muitas vezes acabam se tornando fixas. O objetivo do presente estudo foi descrever como ocorre a relação entre trabalho e trabalhador nesse formato de prestação de serviços. Em grandes centros, motoristas e entregadores por aplicativos têm se tornado cada vez mais frequentes e entender, quem são e como se desenvolvem essas ocupações nessa condição, e para tal, utilizou-se a análise coletiva do trabalho em 39 motoristas e/ou entregadores do município de Curitiba-PR comparando os relatos destes trabalhadores com as definições expostas em estudos prévios. As respostas dos entrevistados corroboraram com a literatura que apresenta maioria para o sexo masculino, e predominância de adultos jovens, contudo, quanto à escolaridade, o presente estudo mostrou que o perfil tem se alterado, já que abrange em grande parte graduandos e até mesmo graduados, estes começando durante a graduação como temporário e não conseguindo se inserir no mercado;

acabam se mantendo através desta prática. Apesar de o trabalho real exceder o prescrito nota-se que os trabalhadores têm buscado meios de executar da melhor maneira possível sua ocupação, tornando-se protagonistas em sua representação social.

PALAVRAS-CHAVE: Análise Coletiva do Trabalho; Entregadores; Motoristas; Saúde ocupacional.

COLLECTIVE ANALYSIS OF THE WORK OF APPLICATION WORKERS

ABSTRACT

Technological innovations combined with economically unstable moments generate the need for a productive restructuring that results in the exclusion of some jobs for the emergence of others. When this restructuring for some reason becomes immediate, there are no jobs to absorb the excess demand, which consequently generates informality and the search for means of survival in temporary occupations that often end up becoming fixed. The aim of the present study was to describe how the relationship between work and worker occurs in this service delivery format. In large centers, drivers and application deliverers have become more and more frequent and understand, who these occupations are and how they develop in this condition, and for that, we used the collective analysis of the work of 39 drivers and / or deliverers of the Curitiba-PR comparing the reports of these workers with the definitions exposed in previous studies. The responses of the interviewees corroborated with the literature that presents a majority for the male sex, and predominance of young adults, however, as for education, the present study showed that the profile has changed, since it largely covers undergraduates and even graduates, these beginning during graduation as temporary and failing to enter the market; end up being maintained through this practice. Although the real work exceeds the prescribed, it is noted that workers have been looking for ways to exercise their occupation in the best possible way, becoming protagonists in their social representation.

KEYWORDS: Collective Labor Analysis; Deliverers; Drivers; Occupational health.

ANÁLISIS COLECTIVO DEL TRABAJO DE LOS TRABAJADORES DE APLICACIÓN

RESUMEN

Las innovaciones tecnológicas combinadas con momentos de inestabilidad económica generan la necesidad de una reestructuración productiva que se traduce en la exclusión de unos puestos de trabajo para la aparición de otros. Cuando esta reestructuración por alguna razón se vuelve inmediata, no existen puestos de trabajo que absorban el exceso de demanda, lo que genera en consecuencia la informalidad y la búsqueda de medios de supervivencia en ocupaciones temporales que muchas veces acaban fijándose. El objetivo del presente estudio fue describir cómo se da la relación entre trabajo y trabajador en este formato de prestación de servicios. En los grandes centros,

los conductores y repartidores de aplicaciones se han vuelto cada vez más frecuentes y entienden, quiénes son estas ocupaciones y cómo se desarrollan en esta condición, y para eso, utilizamos el análisis colectivo del trabajo de 39 conductores y / o repartidores de la Curitiba-PR comparando los informes de estos trabajadores con las definiciones expuestas en estudios anteriores. Las respuestas de los entrevistados corroboraron con la literatura que presenta mayoría para el sexo masculino, y predominio de adultos jóvenes, sin embargo, en cuanto a educación, el presente estudio mostró que el perfil ha cambiado, ya que abarca mayoritariamente a estudiantes de pregrado e incluso egresados, estos comenzar durante la graduación como temporal y no ingresar al mercado; terminan siendo mantenidos a través de esta práctica. Si bien el trabajo real excede lo prescrito, se observa que los trabajadores han estado buscando formas de ejercer su ocupación de la mejor manera posible, convirtiéndose en protagonistas de su representación social.

PALABRAS CLAVE: Análisis Laboral Colectivo; Repartidores; Conductores; Salud Ocupacional.

1 INTRODUÇÃO

Ao longo de toda a história humana a promoção do trabalho se deu devido as necessidades contemporâneas de cada sociedade; causando uma reestruturação produtiva a cada onda de avanços tecnológicos onde ocorrem extinções de algumas profissões para a ascensão de novas demandas com conhecimentos de aplicabilidades diferentes de seus antecessores, gerando cada vez mais produção de implementos e exploração de recursos com cada vez menos necessidade de recursos humanos para sua efetivação. Assim, o tema trabalho, entendido também como atividade ocupacional, entra em voga em tempos de pandemia, visto que, as conjecturas nas relações trabalhistas acabam sendo constantemente reconsideradas a partir do ponto de vista de atividades essenciais e não-essenciais, culminando em menor valorização destas, o que acarreta em aumento da informalidade e conseqüente diminuição de direitos trabalhistas.

Como apontam Liberato, Oliveira e Silva (2020) motoristas de carros de passeio realizando serviços de transportes e ciclistas como entregadores, se somando aos motofretistas ("motoboys") são cada vez mais frequentes no cotidiano das grandes cidades, dando visibilidade a novas formas de organização do trabalho, sobretudo, o aspecto mais notabilizado do fenômeno é a relação de trabalho mediada por aplicativos de *smartphone*, o que os torna frequentemente conhecidos como entregadores e motoristas de aplicativos. Nesse aspecto, quando reflete sobre terceirização Braga (2019) destaca a necessidade de se entender a trajetória da atividade econômica, sobre quais necessidades sociais urgiram para justificar que o trabalhador deixasse de ser um empregado direto, para ser um empregado de uma empresa terceira, ou seja, fora da estrutura econômica e contratual daquela empresa que continua sendo a principal consumidora de bens e serviços e, que, muitas vezes, é a única que detém a informação de um plano estratégico de crescimento, um mapeamento de riscos físicos, econômicos e jurídicos, remetendo à expressão elaborada por Howe (2006) o *crowdsourcing* definido pelo autor como o ato de terceirizar um serviço para um número indefinido e geralmente grande de pessoas, muitas vezes anônimas, na forma de um chamado aberto, onde o

mais barato ou mais disposto tende a desempenhar a função e/ou um trabalho que tradicionalmente seria executado por um determinado agente (normalmente um empregado).

Essa “terceirização para a multidão”, que define o *crowdsourcing*, segundo Liberato et al. (2020) sugere uma emergente necessidade de re-organização do trabalho, e segundo eles, como a segurança e a saúde no trabalho (SST) tratam de um conceito indissociável de como o trabalho se organiza, é fundamental compreender as implicações dessa nova forma de prática laboral para a SST, algo ainda pouco estudado nas inúmeras atividades em que tal forma de organização já tem sido utilizada. Independentemente de como eles participam do mercado de trabalho, os trabalhadores brasileiros costumam estar sujeitos à Política Nacional de Saúde do Trabalhador (Brasil 2012) que estabelece diretrizes e estratégias para o desenvolvimento de cuidados de saúde abrangentes para trabalhadores e enfatiza a vigilância em saúde ocupacional, priorizando trabalhadores vulneráveis, como aqueles cujos empregos são informais e precários, ou aqueles que têm maiores riscos à saúde, como é o caso dos motoristas e entregadores de aplicativo. Contudo, essa tese é confrontada por Cenedese e Cunha (2013) pautando a discussão em homens e mulheres relegados a um trabalho de exploração, cuja opção não é simplesmente a informalidade, mas as práticas de brutalidade como falta de alternativas, onde se submeter à esse tipo de ocupação se institui como o único caminho para reprodução da vida e os trabalhadores acreditam ser a melhor maneira de ganhar o sustento do dia a dia até que possam se reintegrar ao mercado de trabalho, visto que a dimensão da vida sujeitada à miséria faz com que esses trabalhadores relutam em deixar a atividade tornando-se vítimas de um sistema capitalista mercadológico que enriquece às custas dos sujeitos desprovidos de conhecimentos e alheios a exploração.

A percepção é o resultado de um processo cognitivo pelo qual uma pessoa interpreta as informações com base na sua compreensão (Geer et al., 2006). Muitas vezes, apenas os trabalhadores podem descrever as reais condições, circunstâncias e imprevistos que ocorrem em seu cotidiano. Assim, esses trabalhadores podem esclarecer as causas de suas doenças, que podem levar a uma melhoria nas políticas de risco (Renn, 1992).

Portanto, o ponto focal do presente estudo concentra-se buscar descrever como se desenvolve a prática laboral de motoristas e entregadores que trabalham através de aplicativos de smartphones sob a ótica da Análise Coletiva do Trabalho elucidando a rotina destes trabalhadores, visando associar às definições de saúde e segurança do trabalho com as situações do cotidiano dos mesmos.

2 MÉTODO: A ANÁLISE COLETIVA DO TRABALHO

Como subterfúgio na aquisição das informações perceptivas do próprio trabalhador por aplicativo, foi utilizado o método da Análise Coletiva do Trabalho proposto por Ferreira (1993) para descrever as atividades dos trabalhadores por aplicativo, com foco nos fatores que poderiam atuar como determinantes de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho. A escolha deste método se deve através do exposto por Ferreira (1993) na ênfase que é dada ao que o trabalhador faz para responder às exigências de sua tarefa, sendo tal atividade considerada um elo entre o trabalhador, com todas as suas especificidades, e a situação de trabalho.

A linha mestra do método segundo Sampaio (2000) é a possibilidade de conhecer e avaliar a demanda do trabalho, exclusivamente, a partir do material trazido pelos próprios trabalhadores em suas falas durante reuniões com pesquisadores; dessa forma, os trabalhadores passam a ser o foco principal do método. As informações, obtidas a partir do saber dos trabalhadores, levam ao conhecimento do trabalho, construído coletivamente por trabalhadores e pesquisadores (Tavares, Ferreira e Maciel, 2008, Ferreira e Iguti, 1996). No presente estudo a amostra de trabalhadores participou de reuniões de cerca de 30 minutos individualmente ou grupos, já que os mesmos não têm um horário fixo e, portanto, usaram os momentos de *stand by* que relataram suas atividades aos pesquisadores.

Pela ACT discutir o fazer de cada um, é um método que pode ser utilizado com as mais variadas classes de trabalhadores independente do grau de instrução, pois coloca que todos os trabalhadores possuem capacidades de analisar seu trabalho (Tavares et al., 2008 p.17), estando este fazer segundo Ferreira (2015) relacionado às capacidades cognitivas, linguísticas, emocionais e a capacidades motoras auxiliadas por condições especiais fornecidas pelos pesquisadores como à repetição exaustiva da frase “o que você faz no seu trabalho?”, buscando a sua própria contextualização, apoiando-se aos relatos de um colega sobre seu trabalho. Por esta metodologia estar em desenvolvimento e não ter sido aplicada com catadores de materiais recicláveis optou-se por ela para esta pesquisa. Como exemplos de outras categorias de trabalhadores que ela foi aplicada têm: petroleiros, cortadores de cana, pilotos de aviação comercial, pescadores/mergulhadores de lagosta, catadores de material reciclável (Barella, 2017; Silva e Santos, 2016; Ferreira et al., 2008; Sanches, 2008; Ferreira, Donatelli e Junior, 2003; Ferreira e Iguti, 1996).

A pergunta que norteia o método: “o que você faz no seu trabalho?” precisa ser repetida exaustivamente durante os encontros a fim de que trabalhadores e pesquisadores compreendam o trabalho que está sendo analisado, ou como aponta Sanches (2008) inicialmente o diálogo é entre pesquisadores e trabalhadores, e posteriormente somente entre os trabalhadores, onde todos podem participar, descrevendo, interpretando, comparando experiências. Um termômetro para a qualidade da ACT, o fato dos trabalhadores quase esquecerem a presença dos pesquisadores gerando uma troca frutífera de experiências já que para Ferreira (2015), a única forma de se ter qualidade na pesquisa em ACT, é deixar o trabalhador falar e ao pesquisador cabe somente ouvir. A análise acontecendo em grupo, e todos os trabalhadores ouvindo os outros, gera um confronto enriquecedor de ideias. A análise das falas dos trabalhadores e a elaboração do texto vêm a partir da transcrição das gravações das falas dos trabalhadores na reunião justaposta com as anotações dos pesquisadores durante as visitas em diário de campo, buscando abordar todos os pontos citados pelos trabalhadores (Sanches, 2008). Assim, é possível afirmar que este método promove uma quebra nos paradigmas e preconceitos acerca do trabalho pesquisado, tanto da parte dos pesquisadores que agregam conceitos, como dos próprios investigados que elucidam e compreendem suas práticas, passando a olhar seu trabalho com muito mais propriedade e capacidade de transformação, saindo do inconsciente “automático” da atividade exercida, do trabalho prescrito e indo ao trabalho despertados através das perguntas sobre o seu fazer, é que ao falar para

os outros, falam consigo mesmo dando significância às ações perpetradas no trabalho pelo homem do trabalho.

Para se obter resultados mais ricos e densos, Ferreira (2015) sugere que as coletas sejam realizadas através das reuniões da ACT, contudo, várias imbricações se fazem necessárias, com relevância o fato de os entrevistados se sentirem a vontade perante os pesquisadores, sendo encorajados pela postura destes, garantindo assim o sigilo da pesquisa e que os mesmos não sejam punidos pelos seus superiores ou até mesmo pelos seus pares por algo que tenham relatado. O número superior de pesquisados sobre o de pesquisadores segundo Ceverny et al. (2012) contribui para que os sujeitos da pesquisa se sintam confortáveis para relatar o seu dia-a-dia como trabalhador, sem o constrangimento que o uma entrevista formal pode causar.

Essas recomendações só foram possíveis em se tratando dos entregadores, já que os motoristas têm trabalhos individuais e passam seu tempo livre, ou em casa, ou dentro do próprio veículo. Agir com respeito e acolhimento aos ensinamentos passados por eles, desconstruindo a imagem altiva do “saber acadêmico” e permitindo que os sujeitos da pesquisa se sintam reconhecidos no seu próprio saber. Esta atenção exigida dos pesquisadores torna as reuniões um tanto quanto árduas para os pesquisadores, o que exige e recomenda-se a presença de mais de um pesquisador (Ferreira et al., 2015; Ferreira e Iguti, 1996; Ferreira, 1993). A análise e discussão dos resultados encontrados aconteceu frente ao disposto na literatura como caracterização do conceito de trabalho, trabalhador e as ilações entre os mesmos.

3 O TRABALHO DOS MOTORISTAS E ENTREGADORES POR APLICATIVOS

Apesar da pergunta norteadora do método ser “o que você faz no teu trabalho?”, ela só se torna tangível quando complementada pelas perguntas “por que você desempenha esse trabalho?” e “como você desenvolve o seu trabalho?” caracterizando assim o trabalhador e dando ênfase às conjecturas que o mesmo faz de sua função. Ao todo foram entrevistados 39 trabalhadores, conforme apresentado na tabela 1, todos de Curitiba-PR, sendo predominantemente homens (37) o que representa a realidade do trabalho como um todo. A predominância de homens nesta categoria é marcante. No estudo realizado em Rio Branco (Rocha e Schor, 2013) com vítimas motociclistas constatou-se que 89,8% eram do sexo masculino. O homem sente que é mais competente na direção (Rodrigues et al., 2014) e, tende também a ser mais agressivo, percebendo menos os riscos enquanto dirige e conseqüentemente fazendo manobras mais arriscadas; enquanto as mulheres geralmente são mais prudentes, correm menos perigos desnecessários e esperam para entrar com segurança em uma via.

Outro fator que descreve a amostra é a heterogeneidade das condições socioeconômicas dos mesmos, onde a média de idade é de 28 anos, contudo oscilando entre 22 e 42 anos, aliada a distribuição tanto no estado civil tendo maioria para solteiros (51%) e a baixa escolaridade onde 31% dos entrevistados apontam ter apenas o ensino fundamental completo. Referente ao estado civil de trabalhadores mototaxistas de um estudo realizado no Rio Grande do Sul constatou-se que 33,4% são casados, dados semelhantes ao deste estudo (Silva, Oliveira e Fontana, 2011). A maioria nesta profissão é jovem. Segundo um estudo feito por Amorim et al. (2012) a média de idade apresentada

dos mototaxistas entrevistados na ocasião foi de 37,4 anos evidenciando a alta taxa de adultos jovens efetuando esse trabalho. Em outro estudo, Rodrigues et al. (2014) apontaram maior percentual referente à idade foi de 49,5% compreendidas de 20 a 29 anos.

Tabela 1 – Dados sociodemográficos da amostra

VARIÁVEL		N	%
Gênero	Homem	37	95%
	Mulher	2	5%
Faixa etária	<25 anos	18	46%
	25–35 anos	14	36%
	>35 anos	7	18%
Estado Civil	Solteiro	20	51%
	Casado	14	36%
	Divorciado	5	13%
Escolaridade	Ensino Fundamental	12	31%
	Completo		
	Ensino Médio completo	10	25,5%
	Ensino Superior incompleto	10	25,5%
	Ensino Superior completo	7	18%
Tempo de serviço	Meses	12	31%
	1-5anos	15	38%
	6-10 anos	6	15,5%
	>10 anos	6	15,5%

Fonte: Dados da pesquisa

Outro fator de destaque no que diz respeito aos dados sociodemográficos é a forte presença de envolvidos com o ensino superior, tanto no incompleto (cursando) como no de graduados, relatados pelos mesmos como tendo as mesmas origens. “Eu curso engenharia, é um curso muito caro, meu pai paga a mensalidade, mas preciso me manter com moradia, alimentação, contas e as baladas, é claro, por isso uso meu carro como fonte de renda” comenta um dos motoristas de aplicativo, corroborado por outro que revela: “Comecei fazendo isso para bancar a faculdade, e hoje sou formado, mas o mercado está bem disputado, enquanto não aparecer alguma coisa vou tirando meu sustento do carro mesmo”.

No estudo de Amorim et al. (2012) verificou-se que 52,8% possuíam ensino médio completo e apenas um tinha ensino superior, sugerindo a baixa escolaridade da categoria. Em um estudo (Soares et al., 2011) foi constatado que 82,9% dos acidentes ocorreram durante o trabalho e considerando que a maiorias das jornadas laborais destes trabalhadores são superiores a 10 horas, compreende-se que o cansaço durante o expediente e a falta de intervalos intrajornadas podem ser fatores associados à maior ocorrência de acidentes nesse período. Os motociclistas profissionais

consideram sua profissão insegura e arriscada, embora relevante para a manutenção financeira da família (Amorim et al., 2012).

Além disso, Oliveira e Silveira (2017) acrescentam que as más condições de conservação das vias, motoristas muitas vezes inseqüentes, presença de animais e de substâncias tornam o asfalto escorregadio e aumentam os fatores de risco para estes sujeitos. Além disso, os entrevistados apontam a falta de estacionamento apropriado para coletar as entregas, “muitas vezes chegamos em uma loja de shopping ou buscar um cliente e temos que parar no meio da rua, a gente sabe que atrapalha o trânsito e incomoda os outros motoristas, mas não temos outra opção”, “muitas vezes paro em outra rua paralela e busco a pé a entrega porque as lojas ficam nas ruas mais movimentadas”. Outras questões apontadas por Oliveira e Silveira (2017) como a existência de vias de largura imprópria, a baixa iluminação e presença de neblina podem contribuir para a ocorrência de acidentes, no presente estudo as condições climáticas são fatores ressaltados como potencializadores nos ganhos “quando chove a demanda aumenta aí os pedidos ficam mais freqüentes e a gente ganha mais” além de “horários de entrada/saída de trabalho com frio ou chuva a procura aumenta e consequentemente os ganhos”.

É interessante ressaltar que dos 17 entrevistados que tem ensino superior (completo ou incompleto), apenas 01 trabalha com entregas, enquanto os demais desempenham a função de motorista, indicando certa extratificação na classe. Isso pode ser justificado pelas exigências de cada aplicativo “o aplicativo exige que você tenha além do cadastro como microempreendedor individual (MEI), a nota de que exerce atividade remunerada (EAR) na carteira para ser ‘motorista parceiro’ deles” demandando assim, taxas e conhecimento específico com burocracias que muitas vezes não são interessantes para trabalhadores informais menos qualificados “eles não exigem nada da gente, só tem que se cadastrar e adquirir a *bag* (caixa de entrega que oscila entre R\$70,00 e R\$150,00)” ratifica um entregador sobre seu cadastro para trabalhar.

Nota-se no íterim de tempo de serviço que quase um terço dos entrevistados (31%) começou na atividade nos últimos meses, fato que pode ser explicado pela pandemia do SARS-COV-2 que acometeu todo o planeta e não apenas gerou aumento no desemprego, como também a demanda de pessoas que preferem optar pelo serviço de *delivery* para que não precisem se expor fora de casa. “Fiquei sem emprego no começo da pandemia e tive que me virar, não dá pra esperar o auxílio do governo, não cobre nem os itens básicos” relata um dos entregadores que trabalhava registrado e passou a desempenhar o mesmo serviço informalmente. Grande parte destes motociclistas trabalha por encomendas/deslocamento fazendo com que os mesmos percorram grandes distâncias a um ritmo de trabalho intenso (Godoi e Godoi, 2016). Isso é corroborado quando um dos entrevistados afirma que “a gente tem que trabalhar 10-12 horas por dia para que possamos ter lucro, já que uma jornada de 08 horas gera uns 150-170 reais (bruto) e desses uns 50-60 vão só para combustível”, e ratificado com as afirmações de outro que mostra que “as empresas de aplicativos ficam com 30% do valor do serviço, o que sobra é pouco para manutenção e abastecimento do carro/moto que a gente usa, por isso temos que pegar o quanto mais puder de pedidos para ganhar mais”.

Neste contexto, representam uma população de grande risco de envolvimento em acidentes, sendo a maioria dos afetados pelos acidentes de trânsito (Souto et al., 2016). Corroborando com o estudo feito em Feira de Santana, Bahia (Amorim et al., 2012), em que se constatou que dos acidentes entre mototaxistas no trânsito 99,3% eram referentes ao sexo masculino, assim como o estudo atual. Entretanto, o risco de acidente é percebido como intrínseco à ocupação, o que leva alguns trabalhadores a naturalizá-lo, fato evidenciado pelo entrevistado que diz “as vezes a gente cai, mas ai levantamos e vida que segue, enquanto tem energia para trabalhar, a gente vai estar na luta”. Isso exemplifica as ideologias descritas por Dejours (2015) quando coloca que essas atitudes de negação do risco são uma ocultação da vivência cotidiana do medo, tendo assim a função psicológica de preservar a saúde mental dos trabalhadores, sendo ela coletiva e dependendo da aceitação de todos, o que acontece de fato no trabalho desses entregadores, pois nenhum deles para de trabalhar quando algum acidente acomete um dos entregadores e/ou motoristas “outro dia teve um cara que infartou em São Paulo e o máximo que a empresa fez quando a cliente entrou em contato pedindo socorro, foi dizer que ele não era funcionário e sim um parceiro e a única coisa que ela poderia fazer, era encerrar o pedido para não atrapalhar os pedidos dos outros clientes”, essa notícia foi relatada por mais de um entrevistado “lá em São Paulo o cara desmaiou, mas vai fazer o quê? A gente sabe como funciona quando se cadastra”, caso o medo fosse recorrente durante o trabalho este não ocorreria reitera Dejours (2015) assim, a desumanização do entregador gera um servidor invisível onde o cliente não interage diretamente com a pessoa que lhe presta o serviço.

A distinção feita entre acidentes de trabalho “graves” e acidentes ditos “normais” remete à naturalização dos pequenos acidentes e incidentes que ocorrem no dia-a-dia (Silva, Lima e Marziale, 2012). Nesse prisma, o acidente, para ser considerado “grave”, deve privar totalmente o trabalhador de condições de continuar desempenhando sua atividade. Este processo remete a um mecanismo de defesa psíquica frente às condições agressivas do trabalho, pois os trabalhadores têm consciência dos riscos a que estão expostos, mas, como as medidas de proteção não os evitam totalmente, terminam por dispensá-las para não carregar um símbolo concreto dos perigos presentes no seu trabalho (Guérin et al., 2016). Quando questionados em como estes trabalhadores de vêem frente à sociedade, muitos ressaltam a importância do delivery, sobretudo, nesse momento de pandemia “a gente tem recebido muitos agradecimentos por estarmos ajudando no enfretamento da situação, sendo uma opção para quem tem que ficar em casa”, outra situação pertinente refere-se aos enfermos “as vezes a pessoa mora sozinha e esta doente, alguém tem que levar os remédios que a pessoa precisa” e mesmo com acompanhantes “levo os medicamentos e alimentos para um casal, onde a mulher estava acamada e o homem até poderia sair, mas como vai deixar a esposa sozinha?” e o mesmo acontece com idosos “ajudamos a carregar bagagens, e até mesmo com os próprios aplicativos para facilitar nesse momento”.

Para discutir essa representação, Dejours (2015) também elucida que o real do trabalho, como algo ajustado, que é acrescido, constantemente rearranjado e idealizado pelos homens e mulheres, que não pode ser obtido pela execução rigorosa do prescrito. Em se tratando das reuniões com os trabalhadores, o que se fala e se ouve são essas duas facetas do trabalho: a atividade e o emprego, o que gera saúde e doença, o bem e o mal dessas pessoas. O trabalho prescrito a eles, ou

seja, o que é solicitado, imposto e antecipado sob a perspectiva de resultados em condições determinadas constrange a atividade, que esta ligada ao real do trabalho. Contudo Guerin et al. (2016) não é de todo negativo ter tarefas estabelecidas, pois estas buscam, eliminar “más” condutas, minimizando o trabalho improdutivo e maximizando o produtivo. Nesse aspecto um dos entrevistados responde: “Mesmo que me olhem de cima para baixo, pensando, ‘esse não deu em nada’, eu não ligo, desde que ganhe meu dinheiro e sustente minha família honestamente, é isso que importa”. Esse respaldo do próprio trabalhador com sua ocupação corresponde ao orgulho em desempenhar seu papel social, ressignificando sua própria existência, mesmo que o trabalho que se inicia como temporário e é tido como efêmero, o trabalhador busca desempenhá-lo da melhor maneira possível.

4 CONCLUSÃO

O estudo mostrou que as atividades desenvolvidas pelos motoristas e entregadores entrevistados, que a princípio atendiam aos preceitos da criação dos aplicativos, ou seja, eram tomadas como complementares ou até mesmo como renda principal temporária, acabaram se tornando atividades fixas, correspondendo à uma profissão propriamente dita, ainda que informal. Quanto à saúde e segurança do trabalho, os riscos decorrentes deste tipo prestação do serviço, são constantes e muitas vezes ignorados pelos servidores que são em sua maioria de homens adultos jovens e solteiros que comumente são mais arrojados e suscetíveis à acidentes, isso combinado com adversidades ambientais, bem como a necessidade de cumprir tempo e acelerar demandas torna o trabalho ainda mais perigoso.

O item deste estudo que destoa do encontrado na literatura, trata-se da informação que corresponde ao nível de escolaridade, já que no presente estudo pode-se notar a crescente procura de pessoas com ensino superior, seja ele completo ou não, mostrando a dificuldade de inserção destes no mercado de trabalho. Quanto à representatividade social do serviço, os entrevistados mostraram que apesar de estar em uma ocupação temporária ou complementar, buscam desenvolver da melhor maneira possível entendendo que seu trabalho tem relevância para as pessoas que usufruem do mesmo.

REFERENCIAS

- Amorim, C. R.; Araújo, E. M.; Araújo, T. M.; Oliveira, N. F. (2012). Occupational accidents among mototaxi drivers. *Rev Bras Epidemiol.*; v.15, n.1, p:25–37.
- Barella, F. M. (2017). *O Catador de Material Reciclável (Re)Tratado sob a Ótica da Análise Coletiva do Trabalho*. Dissertação de mestrado. UNICENTRO
- Braga, Cyntia Santos Ruiz (2019). *Da precariedade à dignidade: primeiras linhas de interpretação constitucional para um novo regime de terceirização*. Editora RTM.
- Brasil. Ministério da Saúde (2012). Portaria nº 1.823, de 23 de agosto de 2012. Institui a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora. *Diário Oficial da União*; 24 ago.
- Cenedese, L. G. C.; Cunha, M. M. (2013). As sobras do teu pão são a garantia do meu sustento: vida dos catadores de recicláveis na organização de cooperativas em Sinop - Mato Grosso. *Revista Eventos Pedagógicos*, v.4, n.1, p.118-127, mar./jul.

- Ceverny, G. C. O.; Lacorte, L. E. C.; Silva, R. C.; Takahashi, M. A. B. C.; Vilela, R. A. G. (2012). Precarização do Trabalho e Risco de Acidentes na construção civil: um estudo com base na Análise Coletiva do Trabalho. *Saúde Soc. São Paulo*, v.21, n.4.
- Dejours, C. (2015). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 6ª edição, Sao Paulo: Cortez.
- Ferreira, L. L. (1993). Análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 21(78), 7-19.
- Ferreira, L. L. (2015). Análise Coletiva do Trabalho: quer ver? Escuta. *Revista Ciências do Trabalho*, n.4, Jun.
- Ferreira, L.L.; Gonzaga, M.C.; Donatelli, S.; Bussacos, M.A. (2008) *Análise coletiva do trabalho dos cortadores de cana da região de Araraquara, São Paulo*. São Paulo: Fundacentro.
- Ferreira, L. L.; Donatelli, S.; Junior, F. A. R. (2003). *Análise coletiva do trabalho de pescadores-mergulhadores de lagosta brasileiros*. São Paulo: Fundacentro.
- Ferreira, L. L.; Iguti, A. M. (1996). *O trabalho dos petroleiros: Perigoso, complexo, contínuo e coletivo*. São Paulo: Scritta.
- Ferreira, L. L.; Maciel, R. H.; Paraguay, A. I. (1994). *Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil*. Petrópolis: Vozes.
- Geer, L. A.; Curbow, B. A.; Anna, D.H.; Lees, P. S. J.; Buckley, T.J. (2006). Development of a questionnaire to assess worker knowledge, attitudes and perceptions underlying dermal exposure. *Scand J Work Environ Health*; 32(3): p.209-218.
- Godoi, S. C.; Godoi, S. C. (2016) Suffering and working in the city in forced march. *Cad Metr pole*; v.18, n.36, p.345–64, dez.
- Guérin, F. et. al. (2016). *Compreender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia*. São Paulo: Blucher.
- Howe, Jeff. (2006). Crowdsourcing: a definition. Disponível em https://crowdsourcing.typepad.com/cs/2006/06/crowdsourcing_a.html Acesso em 09/10/2020.
- Liberato, L. V. M.; Oliveira, J. A.; Silva, J. P. (2020) *Multidariza o: um novo conceito para os novos desafios da Segurança e Saúde no Trabalho*. Disponível em: <https://www.forumat.net.br/at/sites/default/files/arqpaginas/Multidariza%C3%A7%C3%A3o%20e%20SST.pdf> Acesso em 30/10/2020
- Oliveira, R. A.; Silveira, C. A. (2017). Percep o de riscos e efeitos para a saúde ocupacional de motociclistas profissionais. *Revista Saúde (Santa Maria)*, v. 43, n.1, p. 206-213, jan./abr.
- Renn, O. (1992) *Concepts of risk: a classification*. Westport: Praeger; p.53-79.
- Rocha, G. S.; Schor, N. (2013). Motorcycle accidents in the municipality of Rio Branco in the State of Acre: characterization and trends. *Ciênc Saúde Coletiva*; v.18, n.3, p:721–31.
- Rodrigues, C. L.; Armond, J. E.; Gorios, C.; Souza, P. C. (2014). Acidentes que envolvem motociclistas e ciclistas no município de São Paulo: caracteriza o e tendências. *Rev. Bras Ortop.*; v.49, n.6, p:602–6, nov.

- Sampaio, Cláudio Hoffmann (2000). *Relação entre orientação para o mercado e performance empresarial em empresas de varejo de vestuário do Brasil*. [Tese] doutorado em administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Sanches, D. (2008). *O trabalho de professores na educação básica pública no Piauí*. São Paulo: FUNDACENTRO.
- Silva, A. P. P.; Santos, G. O. (2016). (Re)conhecimento das condições de vida dos catadores autônomos de materiais reutilizáveis e recicláveis do Centro de Fortaleza. *Revista Tecnologia*, v.37, n.1/2, p.19-36.
- Silva, E. J.; Lima, M. G.; Marziale, M. H. P. (2012). The concept of risk and its symbolic effects in accidents with sharp instruments. *Rev Bras Enferm.* v. 65, n. 5, p.809–14 out.
- Silva, M. B.; Oliveira, M. B.; Fontana, R. T. (2011). Activity of motorcycle taxi driver: risks and weaknesses self referred. *Rev Bras Enferm.*; v.64, n.6, p:1048–55.
- Soares, D. F. P. P.; Mathias, T. A. F.; Silva, D. W.; Andrade, S. M. (2011). Motorcycle couriers: characteristics of traffic accidents in southern Brazil. *Rev Bras Epidemiol.*; v.14, n.3, p:435–44, set.
- Souto, C. C.; Reis, F. K. W.; Bertolini, R. P. T.; Lins, R. S. M. A.; Souza, S. L. B. (2016). Perfil das vítimas de acidentes de transporte terrestre relacionados ao trabalho em unidades de saúde sentinelas de Pernambuco, 2012-2014. *Epidemiol e Serviços Saúde*. v. 25, n. 2, p.1–2, jun.
- Tavares, D. S.; Ferreira, L. L.; Maciel, R. H. (2008). *O trabalho de professores na educação básica pública no Piauí*. Ministério do Trabalho e Emprego. FUNDACENTRO.