

NEOLIBERALISMO E SUBJETIVIDADE: Apontamentos sobre trabalho precarizado e saúde mental na contemporaneidade

Pedro Fernandes Corrêa
*Estudante de graduação do Curso de História da
Universidade de Taubaté*
pedro.fcorrea@unitau.br

Jonathan Fon Garcia
*Estudante do Programa de Mestrado em Desenvolvimento
Humano da Universidade de Taubaté*
jonathan.fgarcia@unitau.br

André Luiz da Silva
*Professor do Programa de Mestrado em Desenvolvimento
Humano da Universidade de Taubaté*
andre.silva@unitau.br

Resumo

A sociedade moldada pela economia do compartilhamento, tem se moldado em torno de maquinações socioeconômicas promovidas pelo capitalismo neoliberal. Com a precarização do trabalho, flexibilização de horários e de direitos trabalhistas e aumento dos riscos ocupacionais - juntamente com o “salário por produção” em formas contemporâneas -, surgiram questões sobre os potenciais efeitos dessas mudanças na classe trabalhadora do setor de serviços de entrega de comida. Realizado no município de Taubaté, São Paulo, e baseado em revisões de literatura e entrevistas semiestruturadas, o estudo reuniu relatos de nove motoboys que entregam comida por meio de aplicativos móveis para compreender suas percepções sobre o trabalho e a realidade, e como elas foram afetadas pelo conjunto de transformações sociais e econômicas provocadas pelo neoliberalismo. O estudo concluiu que o neoliberalismo - por meio da gestão impessoal do trabalho, da manipulação dos ideais de “liberdade” e “autonomia” combinadas com remuneração limitada - foi capaz de alterar as visões dos trabalhadores sobre sua própria responsabilidade pela segurança, sua relação com a plataforma e a desvalorização dos direitos e regulamentações trabalhistas.

Palavras-chave: Neoliberalismo, Subjetividade, Precarização do Trabalho

Abstract

The society shaped by the sharing economy has been structured around socioeconomic machinations promoted by neoliberal capitalism. With the precarization of labour, the flexibilization of working hours and labour rights, and the increase in occupational risks—together with the contemporary forms of the 'pay-per-production' model—questions have emerged regarding the potential effects of these changes on the working class within the food delivery service sector. Conducted in the municipality of Taubaté, São Paulo, and based on literature reviews and semi-structured interviews, the study collected accounts from nine motorcycle couriers delivering food through mobile applications to understand their perceptions of work and reality, and how these have been affected by the set of social and economic transformations brought about by neoliberalism. The study concluded that neoliberalism—through the impersonal management of labour, the manipulation of the ideals of 'freedom' and 'autonomy,' combined with limited remuneration—was able to reshape workers' perspectives on their own responsibility for safety, their relationship with the platform, and the devaluation of labour rights and regulations.

Keywords: Neoliberalism, Subjectivity, Work Precarization

Introdução

Os tentáculos do neoliberalismo se espriam pela sociedade contemporânea e a reconfiguram de maneira revolucionária. O mercado de ações remodela o mundo capitalista ao seu bel-prazer, e nenhuma categoria do proletariado está invulnerável às reinvenções do sistema produtivo do mundo contemporâneo. O neoliberalismo, como sistema sociopolítico aliado a medidas econômicas, tem se mostrado bem-sucedido ao aproveitar-se de conceitos caros à humanidade como “liberdade” e “autonomia” para configurar uma subjetividade que distorce as percepções das camadas populares em meio a crises econômicas globais, especialmente no pós-2008.

O objetivo geral deste trabalho foi investigar como o discurso neoliberal opera na construção da subjetividade e quais são suas interconexões com o culto à performance e a noção de empreendedorismo na visão de trabalhadores de plataformas digitais, identificando e analisando os valores morais, os sentimentos e emoções manifestados por trabalhadores precarizados de plataformas digitais, as possíveis relações entre os valores neoliberais e o processo saúde-doença de trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos de mediação de serviços de entrega por aplicativo e como o discurso neoliberal influencia as relações intersubjetivas e as identidades dos trabalhadores precarizados de plataformas digitais.

Metodologicamente, a pesquisa adotou uma abordagem em duas frentes para a construção do conhecimento acerca do assunto pesquisado: a revisão de literatura e análise de materiais escritos, em conjunto com a realização de pesquisas de campo com a aplicação de entrevistas semiestruturadas, organizadas por eixos norteadores. As entrevistas foram conduzidas no município de Taubaté, interior do estado de São Paulo, no primeiro semestre de 2025, buscando contribuições sobre o assunto por meio da autoavaliação e das experiências pessoais proporcionadas pelos trabalhadores dos serviços de entrega por aplicativo — iFood, Uber Eats, dentre outros. Para comprovar a participação e a concordância dos entrevistados sobre a participação e utilização dos dados pesquisados, lhes foi apresentado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), aprovado pelo Comitê de Ética, que fornece os devidos detalhes sobre a pesquisa e os métodos de coleta de dados. As versões assinadas encontram-se arquivadas pelo prazo de cinco anos. As entrevistas foram conduzidas por um dos autores, com supervisão dos demais, inclusive em campo. A pesquisa que originou esta comunicação fez parte do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC/CNPq), na Universidade de Taubaté.

A pesquisa de campo foi baseada em uma metodologia qualitativa, a partir da coleta de dados por meio de entrevistas semiestruturadas - composta por um roteiro de tópicos e perguntas gerais, mas permitindo maior liberdade na abordagem dos assuntos e a resposta a novas perguntas que surgissem a partir de comentários ou respostas dos entrevistados. A escolha dessa metodologia se fez por proporcionar uma interação entre teoria e prática, associando as interpretações dos autores sobre a temática, o referencial teórico e a pesquisa de campo em um método triangular (Bleger, 2003; Fraser; Gondim, 2004; Marcondes; Brisola, 2014). A escolha do entrevistado sobre a localidade onde a entrevista seria realizada, de acordo com o procedimento metodológico adotado, foi determinante do local onde as entrevistas foram realizadas. Os nomes dos entrevistados, para manter o anonimato, foram alterados para pseudônimos.

O processo de transcrição das entrevistas foi realizado em julho de 2025, com o auxílio do programa Turboscribe. Após isso, foram organizadas em unidades temáticas para facilitar a interpretação das falas dos entrevistados. Buscou-se, então, na literatura relacionada ao tema, interpretações plausíveis acerca das falas e dos fenômenos observados - para que, em conjunto com as interpretações próprias dos pesquisadores, se pudesse ter um olhar mais amplo do objeto de pesquisa (Creswell, 2014, p.150; Marcondes; Brisola, 2014). O processo de análise dos dados contou com

a organização dos dados em blocos temáticos, de modo que fossem sistematizados e classificados de acordo com as temáticas e interpretações dos entrevistados. Isso possibilitou observar ideias recorrentes ou singulares em cada uma das entrevistas (Creswell, 2014, p. 151).

Fundamentação teórica

A partir de Antunes (2019), Casara (2024), Dardot e Laval (2017), Han (2015), Marx (2023), Polanyi (2000) e Slee (2017), buscou-se entender como o neoliberalismo atua na construção de um sistema de ideias, práticas e normas – e não apenas como um sistema econômico – a partir de novas formas de trabalho baseadas no trabalho por peça, na apropriação dos ideais de “liberdade” e “autonomia”, no culto ao desempenho e na ampliação do trabalho morto.

Huang (2023), Graham e Anwar (2020), Woodcock (2020), Zwick (2017), Namberger (2023), Sarlo e Maciel (2024), além de relatórios de Oppegaard (2024), Riordan, Robinson e Hoffstaedter (2024) e do British Columbia Ministry of Labour (2023) foram as bases para as reflexões sobre as condições de trabalho de trabalhadores empregados no setor de delivery por aplicativos – focando nos riscos de saúde ocupacional relacionados ao trabalho com entrega de aplicativos, na dinâmica do trabalho digital a partir do manejo algorítmico e nos argumentos apresentados tanto pelos trabalhadores quanto pelas empresas que contam com os serviços desses trabalhadores.

O processo de análise das entrevistas semiestruturadas seguiu o método de Marcondes e Brisola (2014) com a triangulação entre os dados coletados em campo, a bibliografia sobre o tema e as interpretações dos pesquisadores sobre o tema. O processo de análise de dados de Creswell (2014), em método espiral, foi escolhido para a organização e interpretação dos dados.

Desenvolvimento do tema

É fato que entregadores por aplicativo têm um risco ocupacional alto, devido à própria natureza do trabalho de delivery. Conforme dados do Infosiga, do Detran-SP (2024), o equivalente a 29% dos acidentes de trânsito fatais no Vale do Paraíba durante o período entre 01/12/2024 e 28/02/2025 envolveu vítimas em motocicletas - o principal veículo usado para entregas, segundo o iFood (2023), uma das plataformas de delivery mais conhecidas na região onde a pesquisa se baseia. O relato do participante da pesquisa Anderson se debruça sobre isso na seguinte fala:

[...] Foi sábado retrasado. Tomei fechada e graças a Deus essa vez o mano pagou eu, porque da primeira, nossa... Tem vezes que nós temos que segurar o prejuízo, o cara bate no 'cê e sai fora. É, é aquele ditado que nós falamos, né? Nós temos que sair já e pedir a Deus pra guardar a nós todo dia. Porque nós não saímos e voltamos. (Anderson, 25 anos, Taubaté, 13 de maio de 2025).

Conforme Oppegaard (2024, p. 24-25), os empregados em plataformas estão inseridos em um tipo de trabalho composto de um arranjo formalmente estabelecido (o trabalho por peça, ou por “bicos”) e um arranjo tecnologicamente estabelecido; enquanto o arranjo formal relaciona-se com os aspectos relacionados ao próprio emprego da mão de obra, como a forma de emprego, o salário e as práticas de agendamento, o arranjo tecnológico refere-se às maneiras como o trabalho é digitalmente coordenado e organizado por meio de algorítmicos. O relatório ainda argumenta que o trabalho precarizado mediado por plataformas é um caso extremo das tendências de digitalização e uberização do trabalho, por ser uma combinação de tecnologia e formas de trabalho não convencionais (Oppegaard, 2024, p. 26).

É interessante notar, entretanto, que em alguns casos, quando os entrevistados comentaram sobre riscos ocupacionais, estes atribuíram a responsabilidade destes riscos muito mais às pessoas envolvidas no trânsito e à própria natureza do trabalho do que às exigências das plataformas por celeridade no cumprimento das tarefas. Para Slee (2017), é algo que define o processo de precarização do trabalho, que ele denomina como “uberização”: os trabalhadores não mais são considerados empregados, mas empresários de si mesmos, microempreendedores que tem “autonomia” de quando e onde trabalharem, se associando a uma megacorporação, ganhando pouco e trabalhando turnos extensos. De acordo com Sarlo e Maciel (2024), é possível dizer que os trabalhadores, como efeito da internalização da mentalidade neoliberal autogestora, passam, de certa forma, a considerar-se responsáveis pela própria segurança. Apesar de se vincularem a uma plataforma, os trabalhadores acabam considerando como de sua própria responsabilidade sua segurança no ambiente de trabalho - nesse caso, o trânsito. É o que apontam os relatos de Ulisses e Juliano:

A gente tem que tomar bastante cuidado, tem que ter responsabilidade por contar com o passageiro, com a entrega. Porque são coisas importantes, né. Especialmente pra quem, no meu caso, eu levo pessoas. Então você tá mexendo com vidas, então você tem que ter muita responsabilidade no trânsito. Ter bastante atenção, bastante foco. No dia a dia, basicamente é isso. É o que eu vejo de mais importante e relevante. A atenção que você tem que ter no trânsito, levando em consideração o que você tá levando. Às vezes você vai lidar com pessoas que é a primeira vez que anda de moto. Às vezes é uma carga valiosa, algo frágil. Você tem que levar com bastante cuidado também. Então é basicamente isso. O cuidado com a sua vida, em primeiro lugar. Mas também com a vida do outro e com a mercadoria de outras pessoas também. Que tem um valor pras pessoas também, né. Então a gente tem que tomar cuidado (Ulisses, 38 anos, Taubaté, 20 de maio de 2025).

Se você desviar a atenção do trânsito não tem como. Ele está muito caótico, é muito carro, muita moto. Pedestres distraídos no celular o tempo todo, atravessando a rua, fora da faixa. [...] Eu tenho 55 anos de idade, tenho moto desde os 16, então já sofri muitos acidentes. [Mas não no trabalho?, perguntei] Não, no trabalho não, porque no trabalho você tenta prestar o máximo de atenção (Juliano, 55 anos, Taubaté, 15 de maio de 2025).

Os pontos trazidos por Sarlo e Maciel (2024) também convergem ao relato de Caio, 21 anos, que traz um ponto de vista que complementa os outros e exemplifica uma percepção ainda mais radical: a já naturalizada isenção de responsabilidade das plataformas com a segurança do trabalhador:

[...] Então eu não acho que ela deva conceder nenhum outro tipo de benefício, de licença, porque ela não tem culpa daquilo, sabe? Você escolheu trabalhar nela, você sabe o risco que você está correndo, então eu não acho que ela deva fornecer nenhum tipo de auxílio assim. [...] Tem muito trabalhador que quer dar uma de esperto, que quer dar uma de malandro mesmo e acaba falando que sofreu um acidente, aí pega foto de acidente no Google e tenta arrancar dinheiro da empresa, isso é totalmente errado. Então eu não acho que a plataforma deveria dar auxílios financeiros, mas sim auxílio de segurar a pontuação e prestar um atendimento pessoal para o trabalhador, acho que isso já está de bom tamanho (Caio, 21 anos, Taubaté, 15 de maio de 2025).

Além dos riscos ocupacionais, os entrevistados relataram problemas relacionados a

trabalhar durante muito tempo, exposto às adversidades do tempo:

[...] o complicado do iFood é o tempo, né? Então o motoboy fica naquela de entregar e ganhar o dinheiro que acaba se machucando, acidentando. Esse que é o problema do iFood [...] Ficar o dia inteiro na rua assim é desgastante. É, dor no corpo. O dia inteiro sentado, né? É ruim. Toda hora movimentando a mão, o pé e tal, é ruim. Tomando sol, chuva, né? Isso daí é ruim (Denis, 19 anos, Taubaté, 22 de maio de 2025).

Dos nove entrevistados, apenas dois trabalhavam menos de oito horas diárias no setor de entregas. Complementarmente, a autogestão, a pressão pelo desempenho - e nesse caso, associada à pressão pela responsabilidade para com a própria segurança ou para com a segurança de outrem - acaba causando estresse acentuado, precarizando cada vez mais a situação dos trabalhadores e gerando sintomas de desgaste mental (Han, 2015).

Riordan, Robinson e Hoffstaedter (2024) também coletaram alguns relatos de trabalhadores de serviços de entrega por aplicativo. A amostra foi composta em sua maioria por imigrantes de outros países, e constatou-se que estes trabalhadores eram capacitados para o trabalho; a percepção destes trabalhadores foi, em geral, positiva – ao menos até o momento em que algo imprevisto acontece. Nesse momento, eles se dão conta de que não lhes é oferecido apoio o suficiente, tanto do governo quanto do aplicativo que os emprega. Letícia, uma brasileira que fez parte da amostra, contou que prefere um emprego “que me tratará como pessoa, não como um número” (Riordan; Robinson; Hoffstaedter, 2024, p. 8).

A maioria dos entrevistados na Praça Santa Terezinha consistia em trabalhadores de aplicativo por meio-período. Muitos deles, como Cléber, 22 anos, informaram que trabalham com entregas para complementar a renda: “Não. Trabalho umas 4 horas por dia só, só para levantar um dinheirinho mesmo” (Cléber, 22 anos, Taubaté, 22 de maio de 2025). Também há o exemplo de Luís, 55 anos, que trabalha com entregas tanto no regime de carteira assinada quanto no regime plataformizado. Quando perguntado sobre a maior satisfação com o trabalho, ele conta que

Você tem uma fonte, uma renda extra, né? No meu caso, como eu trabalho, tenho um trabalho de CLT, eu tenho essa fonte, renda extra, melhor dizendo, me ajuda bastante no complemento, na renda familiar. Então isso ajuda bastante (Luís, 55 anos, Taubaté, 20 de maio de 2025).

Cléber esclareceu em seu relato uma parte importante de sua experiência individual - mas que, entretanto, se entrelaça com a de outras pessoas também registradas durante as entrevistas. Quando perguntado sobre sua maior satisfação com esse trabalho, ele respondeu que “é mais para andar de moto, eu gosto de andar de moto também, então pra mim isso é uma satisfação. Já estou andando de moto, eu ganho um dinheirinho ainda” (Cléber, 22 anos, Taubaté, 22 de maio de 2025).

Outro exemplo da preferência destes profissionais é Juliano, que também foi entrevistado na Praça Santa Terezinha. Ele, que tem mais um emprego, em regime de carteira assinada, relata que

[...] em meio ao gerenciamento das emoções, optei por fazer um transporte por aplicativo com passageiro e com moto, mas para distrair a cabeça, uma vez que eu gosto de moto. Eu tenho moto esportiva e eu gosto de acelerar nos finais de semana na rodovia, indo para uma cidade ou outra tomar um café. Eu achei que era uma opção a moto para distrair a cabeça, porque por valores [financeiros] não compensa (Juliano, 55 anos, Taubaté, 15 de maio de 2025).

No caso de Percival, 25 anos, entrevistado na Avenida Itália, o trabalho com entregas é integral - e ele, que “Fazia entrega de bike mesmo, desde pequeno” relata que “é um serviço que nós gostamos também, né? Nós andamos de moto, nós já gostamos de andar de moto” (Percival, 25 anos, Taubaté, 13 de maio de 2025). Inference, portanto, que a relação do gosto por motos se relaciona com o fato de os trabalhadores do setor de entregas de alimentos por aplicativo entrevistados nesta pesquisa terem escolhido trabalhar com isso.

Em certa consonância com Sarlo e Maciel (2024), os entregadores apresentaram algumas percepções favoráveis à “autonomia” relacionada ao trabalho como entregador:

Então, eu me vi numa situação onde eu precisava trabalhar e continuar estudando. Então, eu achei a profissão de entregador uma boa opção justamente por poder planejar o meu próprio horário, de ter a minha qualidade de vida própria (Caio, 21 anos, Taubaté, 15 de maio de 2025).

Ah, cara, é bem liberto, né? Tipo, você não tem ninguém mandando em você, né? Óbvio que você tem que fazer por você, senão você não vai ganhar o dinheiro. Você tem que ficar o dia inteiro na rua. Você tem que [se] dedicar. Eu faço Uber também, às vezes. É que o iFood é meu foco, mas eu também faço Uber. Mas... É um trabalho legal (Denis, 19 anos, Taubaté, 22 de maio de 2025).

Entretanto, o que Riordan, Robinson e Hoffstaedter (2023), Won et al. (2023) e Huang (2023) elaboraram em relação à percepção relativamente negativa das interações com os usuários pôde ser observado no relato de Marcelo:

Eu tenho um colega, eu tenho um colega que está com um problema num repasse, que ele trabalhou uma semana, fez algo em torno de R\$ 200,00 e pouco na semana. [...] veio relatar para mim que não caiu o valor semanal para ele, tanto é que está pendente lá no aplicativo o valor ainda. Entrou em contato pelo suporte, no primeiro momento escutaram lá, acho que o sistema automático respondeu, mas agora ele não consegue mais, está indisponível no sistema para ele; ele não consegue entrar em contato via suporte do aplicativo, ele vai ter que ir lá em São Paulo tentar entrar em contato com os caras para ver esse valor (Marcelo, Taubaté, 47 anos, 22 de maio de 2025).

O modus operandi das plataformas de delivery, baseando-se no distanciamento dos trabalhadores, geram uma sensação de abandono e dificultam o estabelecimento de relações de trabalhador-empregador a partir do panóptico algorítmico (Woodcock, 2017 apud Antunes, 2020; Huang, 2023). Sherman e Morley (2020) destacam que, no contexto da digitalização e da plataformação do trabalho, a impessoalização da figura do empregador torna o estabelecimento de relações interpessoais mais desafiador; a impessoalização da figura do empregador cria uma certa necessidade de pertencimento a um grupo e, entretanto, é aqui que se apresenta uma diferença significativa entre os entrevistados da primeira etapa da pesquisa para os entrevistados da segunda etapa da pesquisa.

Como observado na observação de campo realizada durante o período de entrevistas, trabalhadores do setor de entregas geralmente interagem entre si durante os períodos em que ficam parados, em certos pontos das praças e do estacionamento de shopping centers, enquanto esperam por notificações de pedido no aplicativo.

Frequentemente a gente tá conversando com o pessoal, né. Participo

de alguns grupos [de whatsapp], sim. Tô aqui na praça, por exemplo, tô sempre conversando com o pessoal. Conheço bastante o dia-a-dia da rapaziada aqui. E é isso, eu participo bastante, sim. Tenho bastante conhecimento com o pessoal (Ulisses, 38 anos, Taubaté, 20 de maio de 2025).

Constatou-se que os entregadores, além de possuírem contato em grupos nas redes sociais, possuem mais contato com círculos de convivência e inclusive um senso de camaradagem aparente:

Os motoboy é tudo parceiro, tudo família. Todo mundo é uma união aqui. A moto quebrou, a gente vai e salva o outro também. A gente já tem até um grupo, é tudo união. [...] Não tem sindicato, não tem nada não. [...] É só nós mesmo que resolvem as coisas. Só nós motoboy mesmo. Não tem ninguém com nós não (Percival, 25 anos, Taubaté, 13 de maio de 2025).

Em meio à constante competição e estímulo exaustivo ao desempenho, e no contexto da impessoalização crescente, Conde, Moreira e Félix (2023) destacam que a formação de uma identidade coletiva é parte importante para o senso de pertencimento de uma classe em situação de trabalho precarizado:

No nível grupal, [...] as personalizações realizadas conferem aos que as adotam um senso de que pertencimento a uma coletividade possui significado para os que dela participam. Esse pertencimento comunica expectativas de comportamento e papéis que passam a se constituir como partes integrantes do self (Conde; Felix; Moreira, 2023, p. 10).

Em contraste com o sentimento de pertencimento construído nos grupos de entregadores, algo que se destaca na fala de Percival e se repetiu na fala de Ulisses é a falta de organização formal para reivindicação de direitos.

Regulamentação, a gente olha sempre com o pé atrás, porque, na verdade, a gente vê que é mais imposto para cima da gente. Acaba, no final das contas, sendo isso. Uma forma do governo, porque não vai melhorar nada. Em realidade mesmo, nosso dia a dia não vai mudar nada. Vai ter um impostinho a mais para você estar pagando. E como a gente que trabalha com entregas tem essa rotina, a gente já paga muito, porque a gente paga imposto já na gasolina, na manutenção da moto, no IPVA, no licenciamento, essa coisa toda, a gente paga muito imposto. Então, quando o governo vem com esse tipo de proposta, a gente já entende que é uma coisa a mais para a gente. E, no final das contas, não vai mudar nada de melhor para a gente. Essas regulamentações, essas coisas. E, na verdade, é uma forma mais do governo que a gente tem dessa forma. E, em realidade, é mesmo. É uma forma de tirar dinheiro da gente, dinheiro que a gente podia usar para o nosso benefício, vai para eles, e retorno a gente não vai ter nenhum, com certeza (Ulisses, 38 anos, Taubaté, 20 de maio de 2025).

Os ideais deturpados de “autonomia” e “liberdade” (Polanyi, 2000) em conjunto com a percepção de que o sindicalismo, os programas de previdência social e a cobrança de impostos são empecilhos ao capital exercem tanta influência que nem mesmo os entrevistados que possuem emprego sob regime de carteira assinada têm percepção totalmente favorável à representação sindical dessa categoria de trabalhadores ou à regulamentação desse tipo de trabalho sob o Projeto de Lei 1471/22 (Brasil, 2022).

Conclusões ou considerações finais

A precarização do trabalho como fenômeno socioeconômico é produto de

mecanismos relacionados à ascensão do neoliberalismo. Mais do que um sistema econômico, ele é um conjunto de ideias que, articuladas com medidas políticas, reconfiguram o sistema produtivo de diversas formas. Este rearranjo estrutural da cadeia produtiva funda-se tanto em novas formas de exploração da mais-valia - por meio da digitalização e plataformização do trabalho, por exemplo - quanto por meio de estratégias de exploração da mão de obra já antes adotadas, como o trabalho fundamentado no ganho por peças (Marx, 2023).

Embora presente em diversos setores da economia, a precarização do trabalho, associada à flexibilização de direitos trabalhistas e adoção de modelos de negócios associados a horários flexíveis e ao ganho por peça - recebendo a alcunha de “uberização” (Slee, 2017) - é bastante perceptível no setor terciário. A categoria de trabalhadores no setor de entrega de alimentos é uma das que mais sente impactos da precarização do trabalho no Brasil contemporâneo, com o cansaço e as jornadas de trabalho extensas, a marginalização em razão da suposta inexistência de um vínculo empregatício entre os motoboys e as plataformas e a própria vulnerabilidade física relacionada ao trabalho ser realizado com veículos que não oferecem proteção o suficiente ao trabalhador em casos de eventuais acidentes, tornando essa classe uma das mais vulneráveis aos efeitos da uberização do trabalho em razão dos mecanismos de controle e expropriação de mais-valia neoliberais.

O neoliberalismo não apenas é uma doutrina econômica - mas sim um fenômeno, um sistema de organização socioeconômico. A partir da proposital desregulamentação de categorias de trabalho (Dardot; Laval, 2016; Namberger, 2023), empresas com modelos de negócio baseados na flexibilização de horários e baseadas em plataformas conseguem, por meio de práticas de lobbying, explorar os trabalhadores ao colocá-los em condições precarizadas. As palavras “liberdade” e “autonomia”, associadas aos direitos individuais, são distorcidas pelo discurso neoliberal, com o objetivo de manipular o proletariado (Polanyi, 2000), tendo como objetivo a internalização e a normalização de um regime de horários flexíveis (Slee, 2017).

O imediatismo, o individualismo e o culto ao desempenho geram desgaste ímpar ao estado mental dos trabalhadores (Han, 2015), aumentando os já altos riscos relacionados ao trabalho com entregas de alimentos. Soma-se a isso o controle algorítmico e por Inteligências Artificiais, que realizam o papel de impessoalização da figura do “panóptico” e internalizam nos trabalhadores a sensação de constante vigia (Woodcock, 2017 apud Antunes, 2020; Huang, 2023). A “liberdade” de ditar seu próprio horário de trabalho, a autogestão, transforma-se em constante vigília, cobrança e pressão para sustentar-se. A flexibilidade do trabalho se apresenta em conjunto com a falta de um ambiente de trabalho regulamentado tradicionalmente, resultando na percepção de impessoalização e na crescente individualização. Além disso, o aspecto da terceirização, fundamentando a existência dos Operadores Logísticos, se configura como um sintoma da desregulamentação regulamentada (Namberger, 2023) e justifica a categorização dos regimes de trabalho plataformizado como algo “diferente do emprego”, por não haver vínculo direto entre trabalhador e plataforma (British Columbia, 2023). A partir das entrevistas realizadas e de Conde, Moreira e Félix (2023) é possível dizer que esta realidade é enfrentada pelos trabalhadores da área por meio da interação com pessoas em situação semelhante, visando a formação de uma identidade coletiva, um pertencimento a um lugar social.

De acordo com a pesquisa, estes são alguns dos efeitos do neoliberalismo na formação da subjetividade dos trabalhadores precarizados que entrevistamos: a naturalização de condições precárias de trabalho, a impessoalização da opressão, a percepção da isenção de responsabilidade das empresas/plataformas com relação a seus empregados, a descrença em relação à regulamentação das condições de trabalho e a aversão a qualquer iniciativa proveniente do Estado.

Referências

- ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida: o mosaico da exploração**. São Paulo: Boitempo, 2019.
- ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BLEGER, J. **A entrevista psicológica: seu emprego no diagnóstico e na investigação**. Temas de Psicologia. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- BRASIL. Projeto de Lei n.1471, de 1 de julho de 2022. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília: **Câmara dos Deputados**, 2022.
- BRITISH COLUMBIA MINISTRY OF LABOUR. **App-Based Ride-Hail & Food-Delivery Work in British Columbia: What We Heard**. Victoria, BCML, 2023. Disponível em: <https://engage.gov.bc.ca/app/uploads/sites/121/2023/04/What-We-Heard-Report-Gig-Workers-1.pdf>. Acesso em:
- CASARA, R. Ignorância e Identidade. In: CASARA, R. **A Construção do Idiota: o processo de idiosubjetificação**. Rio de Janeiro: Da Vinci, 2024. p. 101-111.
- CONDE, E. P.; MOREIRA, N. C.; FELIX, B.. Laços que Criam Nós: como trabalhadores de aplicativos coconstroem suas identidades em contextos precários de trabalho. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 7, n. 6, p. 1-16, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.7910/DVN/Q71TN6>. Acesso em: 20/02/2025
- CRESWELL, J. W. Análise e representação dos dados. In: CRESWELL, J. W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa**. São Paulo: Editora Penso. 2014. p. 146-170.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- GRAHAM, M.; ANWAR, M. A. Trabalho Digital. In: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 70-87.
- HUANG, H. The Food Delivered is More Valuable Than My Life: understanding the platform precarity of online food-delivery work in China. **Journal Of Contemporary Asia**, v. 53, n. 5, p. 852-868, 17 jan. 2023. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/00472336.2022.2155866>. Acesso em: 20 fev. 2025.
- IFOOD. **Moto, bike ou carro?: Como os entregadores levam seu pedido: saiba quais são as formas de entrega escolhidas de acordo com o tipo de compra feita no app**. 2023. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/moto-bike-ou-carro/>. Acesso em: 20 fev. 2025.
- MARCONDES, N. A. V.; BRISOLA, E. M. A. Análise por triangulação de métodos:

- um referencial para pesquisas qualitativas. **Revista Univap**, v. 20, n. 35, p. 201–208, 2014. Disponível em: <https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/228>. Acesso em: 20 mai. 2025.
- MARX, K. **O Capital**: Crítica da Política Econômica. São Paulo: Boitempo, v. 1, 2023.
- NAMBERGER, F. The State of Uberisation: neoliberalism, smart urbanism, and the regulated deregulation of Toronto’s taxi-cum-ridehail market. **Antipode**, v. 56, n. 1, p. 206-228, jan. 2024. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/anti.12972>. Acesso em: 20 feb. 2025.
- OPPEGAARD, S. M. N. (Ed.). **The Working Environment of the Future**: Digitalization and OSH Challenges in the Nordics. Copenhagen, 2023. Disponível em: <https://pub.norden.org/temanord2024-531/index.html>. Acesso em: 20 feb. 2025.
- POLANYI, K. **A Grande Transformação**: As origens de nossa época. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- RIORDAN, T.; ROBINSON, R.N.S.; HOFFSTAEDTER, G. **Humanizing food delivery work in Australia: toolkit**. Brisbane: UQ Business School, 2024.
- SARLO, T. B.; MACIEL, F. O trabalhador da Uber e a incorporação da autogestão neoliberal: autonomia ou indignidade?. **Revista da ABET**, v. 23, n. 1, janeiro-junho 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/view/64739>. Acesso em: 20 fev. 2025.
- SÃO PAULO. Departamento de Trânsito. **Infosiga**. 2024. Disponível em: <https://infosiga.detran.sp.gov.br/>. Acesso em: 01 mar. 2025
- SHERMAN, U. P.; MORLEY, M. J. . What do we measure and how do we elicit it?: The case for the use of repertory grid technique in multi-party psychological contract research. **European Journal of Work and Organizational Psychology**, v. 29, n. 2, p. 230-242, 2020. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/ref/10.1080/1359432X.2019.1668844?scroll=to> p. Acesso em: 25 jul. 2025
- SLEE, T. **Uberização**: A nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.
- WOODCOCK, J. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. *In*: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 32-69.
- ZWICK, A. Welcome to the Gig Economy: neoliberal industrial relations and the case of Uber. **Geojournal**, v. 83, p. 679-691, 12 jul. 2017. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10708-017-9793-8>. Acesso em: 20 feb. 2025.