

“Ô MOÇA, MAS NÃO TE PREOCUPA PORQUE EU NÃO VOU SUJAR TEU BANCO”: VIOLÊNCIAS DE GÊNERO NO TRABALHO PLATAFORMIZADO E A PROTEÇÃO DAS MULHERES CONTRA O ASSÉDIO NO CONTEXTO DA CONVENÇÃO 190 DA OIT

Ana Carolina Reis Paes Leme

Viviane Vidigal

Resumo

O presente artigo tem como escopo analisar as violências de gênero sofridas por mulheres no contexto do trabalho plataformizado, com destaque para o assédio sexual. O modelo de trabalho plataformizado atualiza e aprofunda a desigualdade de gênero existente em outras configurações laborais e agudiza os mecanismos de discriminação às mulheres. Para construir os argumentos, serão apresentados dados empíricos, recolhidos de entrevistas semiestruturadas realizadas com trabalhadores(as) plataformizados(as) das pesquisas científicas de Ana Carolina Reis Paes Leme (2022), Viviane Vidigal (2020/2023), Maíra Morato Machado (2022) e Maria Julia Tavares Pereira (2022).

Palavras-chave: motoristas; empresas-plataforma; gênero; violências; assédio sexual.

Ana Carolina Reis Paes Leme

Ana Carolina Reis Paes Leme. Doutora em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais. Servidora do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. Autora dos Livros “Da Máquina à Nuvem” e “De Vidas e Vínculos”. Canal do Youtube: Ana Carolina Paes Leme.

Viviane Vidigal

Professora Universitária e Pesquisadora. Socióloga do Trabalho. Doutoranda e mestre em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), pós graduada em Direito do Trabalho, pós graduada em Direito Penal. Coordenadora do núcleo de Sociologia da ESA/OAB/SP. Coordenadora da coleção “Direito, Tecnologia e Trabalho”, ed. Mizuno.

INTRODUÇÃO

Às madrugadas, as ruas tranquilas das grandes capitais brasileiras proporcionam aos/as motoristas plataformizados transitarem livremente: livres de tráfegos intensos, mas também livres de diretos que os/as protegem. A este despeito, a liberdade existente entre homens e mulheres não é igual, posto que elas são aprisionadas em convenções sociais e reféns de uma sociedade patriarcal, machista e misógina. Foi transitando “livremente” pelas ruas vazias de Porto Alegre as três da madrugada, que a motorista, entrevistada em pesquisa científica, ouviu as seguintes palavras de um passageiro homem: **“ô moça, mas não te preocupa porque eu não vou sujar teu banco”**.

A liberdade de direitos, a ausência de uma rede de proteção trabalhista e social, entrelaçada ao modo como o trabalho se organiza por plataformas contribui para que as mulheres sejam mais afetadas neste modelo trabalhista. O modelo de trabalho plataformizado atualiza e aprofunda a desigualdade de gênero existente em outras configurações laborais e agudiza os mecanismos de discriminação às mulheres. O artigo propõe realizar uma análise das violências de gênero sofridas por mulheres no contexto do trabalho plataformizado, com destaque para o assédio sexual.

Em razão do trabalhado plataformizado ser espreado em diversas atividades distintas, as relações deste formato laboral com gênero, raça e classe só podem ser respondidas caso a caso. A distribuição desigual de oportunidades e os desafios variam, pois, a Uber é muito diferente da iFood que, por sua vez, é muito diferente do trabalho realizado para outra empresa-plataforma. De modo que este artigo traz um panorama geral das tensões encontradas na atividade das motoristas e os recortes específicos das entregadoras ainda de forma incipiente.

Os dados aqui apresentados são resultados de quatro pesquisas empíricas de pesquisadoras brasileiras que contemplam questões de gênero na análise: A primeira, realizada por Viviane Vidigal, intitulada “As ilusões da uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber”, trata-se de pesquisa de Mestrado em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas. A segunda, realizada por Ana Carolina Reis Paes Leme, intitulada “De Vidas e Vínculos”, trata-se de pesquisa de Doutorado em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais. A terceira, por Maíra Morato Araújo Machado “Plataformizadas: uma reflexão sobre o trabalho feminino nas plataformas digitais de transporte e entrega”, trata-se de mestrado Direito da Pontifícia Universidade Católica de

Minas Gerais. A quarta por Maria Julia Tavares Pereira “A plataformização do trabalho não tem rosto de mulher: as experiências e percepções de condutoras”, trata-se de Mestrado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Juiz de Fora, Para este artigo, contaremos com excertos das entrevistas realizadas. Os nomes apresentados são fictícios e seguem o acordo de anonimato firmado entre entrevistados(as) e as pesquisadoras.

O artigo está estruturado, para além da introdução, da seguinte forma: na primeira parte, será problematizado o estigma “mulher ao volante, perigo constante”. A segunda parte abordará a questão da “mulher ao volante, assédio constante”. Na terceira parte, será analisada a discriminação algorítmica. A última parte estabelece considerações finais.

1. “MULHER AO VOLANTE, PERIGO CONSTANTE”

. Visualizar os padrões que aparecem nos discursos e práticas sociais, revelando a marginalização que as mulheres sofrem no espaço do trabalho plataformizado auxilia na compreensão das diferenças e desigualdades de gênero (CASTRO, 2013).

A pesquisadora Viviane Vidigal (2020) relata que estava há algum tempo chamando Uber aleatoriamente, durante a pesquisa e no pré campo, de segunda-feira a sexta-feira, em horário comercial. A fim de verificar se existia perfil de motorista diverso daquele que havia encontrado até então, chamou pelo aplicativo um(a) motorista, em um domingo, às nove da noite. Quem a atendeu foi Solange, 32, ensino médio, a primeira motorista mulher entrevistada pela pesquisadora. Solange alegou que só trabalhava à noite, depois das oito, “todos os dias, mas só no período noturno, sem hora determinada para terminar, até a hora que meu corpo aguentar” (VIDIGAL, 2020).

Vidigal- Já andei de Uber umas 30 vezes, você é a primeira mulher que conheço. Só motoristas homens até agora...

Solange- Existe muito mais homens mesmo, no começo então eram só homens. Agora até que tem mais mulheres.

Vidigal- Mas por que isso?

Solange- Por que é pra dirigir, não falam que mulher é barbeira? (risos). Quantas motoristas de ônibus, táxi, caminhão você vê por aí? Coisa de homem.

Vidigal- Mas você sente preconceito por parte do passageiro?

Solange- No começo alguns homens brincavam comigo, mas agora todo mundo é Uber, então fica meio que normal ter mulher também. E as passageiras mulheres gostam mais, se sentem mais seguras. (Solange, 29 de julho de 2018)

O discurso de Solange deixa clara a diferença de gênero na profissão, como as mulheres foram se inserindo na profissão de motorista conforme ela foi se popularizando. Uma série de elementos e processos confluem para se explicar a diferença quantitativa existente entre homens e mulheres nessa atividade, bem como a diferença positiva no número de mulheres em “guetos” ocupacionais femininos (BRUSCHINI; LOMBARDI, 2000), como é o trabalho de cuidado plataformizado estudado por Maria Julia Tavares Pereira (PEREIRA, 2022).

Pesquisando as origens do estereótipo negativo da “mulher motorista”, Berger explica que com a primeira guerra mundial, os homens estadunidenses se afastaram de casa, mas deixaram seus carros para trás, criando as condições para que as mulheres aprendessem a dirigir. No entanto, essa possibilidade da apropriação do automóvel pelas mulheres teria sido vista com preocupação pelos homens, que temiam que, com a liberdade proporcionada pela facilidade de locomoção, elas rejeitassem seus maridos, filhos e lares (BERGER, 1992 apud VIDIGAL 2021).

A pesquisa de mestrado “As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens” realizada por Ligia Souza questionou sobre a forma como os homens e mulheres se apropriam do veículo, como o significam e que usos atribuem a ele, chegando à conclusão que o comportamento de risco no trânsito é bem valorizado pelos homens e conseqüentemente mais frequente (SOUZA, 2001).

A construção social das masculinidades pode ser um fator relevante na determinação das práticas de motociclistas em geral (MIRANDA; NASCIMENTO, 2018). A relação imbricada do motociclismo e das masculinidades é configurada não apenas objetivamente, mas também como um espaço subjetivo masculinizado (MIRANDA; NASCIMENTO, 2018). Não por acaso os elementos constituintes do estereótipo negativo dos motoboys descrito por Diniz et al. como a “imprudência”, “ousadia”, “irresponsabilidade” e o “prazer por fortes emoções” (DINIZ; ASSUNÇÃO; LIMA, 2005) coincidem com características historicamente atribuídas ao gênero masculino (KIMMEL, 1998).

Acompanhando um movimento paredista em julho de 2020, no município

de Campinas-SP, Viviane Vidigal, conta que Fernanda era a única mulher entre aproximadamente cinquenta motociclistas. A entrevistada ao ser questionada como se sentia sendo a única mulher entre tantos homens, a entrevistada disse que também tinha sua namorada- apesar dela não estar presente naquele momento- e que ambas eram bem aceitas por serem “lésbicas, doídonas e sem medo de nada”. Neste caso, o apagamento da feminilidade para não ser lembrada como mulher aparece como estratégia para aceitação e pertencimento aos laços de irmandade (*brotherhood*) e aos elos de cooperação estabelecidos entre homens (VIDIGAL, 2021). Este apagamento para não serem lembradas como mulheres também aparece como estratégia para se protegerem das violências de gênero, conforme verificaremos no tópico a seguir.

2. MULHER AO VOLANTE, ASSÉDIO CONSTANTE

As pesquisas sobre motoristas plataformizadas também identificaram a vulnerabilidade e a exposição dessas mulheres, durante o exercício da atividade laborativa, a violências de gênero, em especial o assédio sexual¹.

Ana Carolina Reis Paes Leme (2022) abordou o grave problema da segurança dos motoristas e, em especial, das motoristas em sua tese de doutorado. Entrevistou, juntamente com Viviane Vidigal, a Presidente do Sindicato do Rio Grande do Sul, que contou que prefere dirigir à noite, para poder ficar com sua filha de 13 anos durante o dia. Todavia, laborando no período noturno, já foi vítima de assalto e de assédio:

“Infelizmente, além de assaltada, a gente é assediada. Eu fui assediada por uma mulher, e fui assediada por homens. A galera bebe e acaba passando dos limites, infelizmente. Não é desculpa né? Mas o assédio mais estranho que eu tive foi há pouco tempo, peguei o passageiro

1 Segundo Alice Monteiro de Barros, as manifestações do assédio sexual são inúmeras, podendo assumir a forma não verbal (“olhares concupiscentes e sugestivos, exibição de fotos e textos pornográficos seguidos de insinuações [...] exibicionismo, dentro outros”, verbal (convites para sair, telefones obscenos, comentários inoportunos de natureza sexual) e física (“toques, encurrallamento [...] roçaduras, apertos, palmadas, esbarrões propositais, apalpadelas, agarramentos, etc). A autora adverte que, na maioria das vezes, os gestos são acompanhados de linguagem sexista e que a doutrina vem sustentando não ser necessário um “não” expresso, pois a conduta ou os movimentos do corpo da mulher podem traduzir sinais evidentes de recusa. O assédio sexual, conforme preceitua Monteiro do Barros, por se tratar de violência contra outrem, até com reflexos psicológicos, poderá configurar também assédio moral. BARROS, Alice Monteiro de. Curso de Direito do Trabalho. São Paulo: LTr, 2008. p. 935-937.

saindo de uma casa de *swing*, em Canoas, pra levar pra Porto Alegre. [...] Nós viemos falando sobre assalto, como é que é ser mulher trabalhando de noite, coisa e tal, e ele parecia não estar embriagado. Aí quando eu cheguei na residência dele, ele disse assim pra mim: *“moça, posso te fazer uma pergunta?”* E eu, ih, ferrou né? Quando o cara faz esse tipo de pergunta, lá vem bomba. Aí eu disse assim, *“poder o senhor pode, se tu acha que deve fazer, pode fazer, mas já adianto que eu não sei se eu vou responder”* E ele: *“ah é que eu tenho um fetiche”.* (Carina, RS, 31.08.2021-LEME, 2023).

De acordo com a entrevista, ela então precisou “contar até 10” já que, para trabalhar nas plataformas, é necessário ter cautela sobre o que será dito ao passageiro, posto que uma situação dialógica se desenvolve dentro do automóvel, sendo passível de constituir justificativa da exclusão do motorista pela plataforma, sem o direito de defesa. Nas palavras da entrevistada, mesmo que ela pudesse dizer à plataforma, “olha, mas ele me assediou, disse isso, aquilo, tentou me agarrar”, há possibilidade de ser excluída, ainda que possa ajuizar ação e afirmar assédio sexual ou moral (LEME, 2022).

No caso da Presidente do Sindicato do Rio Grande do Sul, é possível dizer, juridicamente, que o assédio se configurou. Após dizer à motorista que tinha um “fetiche”, o passageiro verbalizou que gostaria de realizar masturbação dentro do automóvel, na presença da entrevistada. Segundo a entrevistada, o agressor assim verbalizou **“eu tenho um fetiche de bater uma punheta dentro dum carro de uma motorista de Uber e que a motorista fique me olhando”** A entrevistada relatou que tal episódio sucedeu-se às três da manhã e que sua vontade era **“tirar o cara a paulada de dentro do carro”**. Mesmo percebendo seu desconforto, o passageiro ainda disse: **“ô moça, mas não te preocupa porque eu não vou sujar teu banco”**. Ao que a motorista solicitou que ele descesse do carro imediatamente e que gostaria de reportar à Uber também de imediato, mas já estava com uma corrida a ela direcionada pela plataforma, para buscar outro passageiro no aeroporto (LEME, 2022).

Leme (2022) esclareceu que, nesse contexto de organização produtiva, em que o algoritmo envia corridas sequenciais ao motorista, não permitindo que o trabalhador suspenda a prestação de serviço, ou tenha possibilidade de fazer pausas entre uma corrida e outra, a entrevistada reportou a Uber somente após ter finalizado a nova corrida. Alegou seu constrangimento ao sofrer um assédio sexual de um passageiro durante o trabalho, mas não obteve resposta satisfatória da empresa, dando-se conta

da ausência de providências para evitar que isso acontecesse também a outras motoristas.

De acordo com a entrevistada, a Uber respondeu com uma *“resposta pronta deles que vem, ah, lamentamos muito pelo ocorrido, a gente não compactua com esse tipo de coisa dentro do carro, blá blá blá, vamos seguir monitorando esse passageiro, se você quiser, você pode fazer um B.O., é só você se dirigir a uma delegacia [...]”*. O posicionamento da empresa foi o de não excluir o cliente, mas apenas deixar de parear a conta do passageiro com a da motorista. Ao ver da entrevistada, isso acarretaria a possibilidade de o passageiro praticar reiteradamente assédio sexual contra outras motoristas. O que, em suas palavras, *“é um absurdo”*.

Apesar da mensagem da Uber informar o caminho jurídico da formalização de denúncia policial, ao aventar a possibilidade da motorista se dirigir até uma delegacia para formalizar um boletim de ocorrência contra o agressor, a entrevistada explicou que não foi possível, porque, ao encerrar a corrida, *“aparece o endereço onde eu peguei e onde eu larguei, não aparece nem o nome do cliente”*. A entrevistada não formalizou sequer um boletim de ocorrência porque a plataforma não lhe forneceu o nome do passageiro que a assediou² (LEME, 2022).

A pesquisadora aponta que a situação de vulnerabilidade das motoristas, mesmo expostas a casos explícitos de assédio como o descrito acima, se torna mais ameaçadora à própria vítima, devido à possibilidade de ser desligada da plataforma e perder sua fonte de renda, caso o cliente faça uma reclamação ou mesmo apenas lhe dê uma nota baixa (LEME, 2022).

As experiências de assédio durante o trabalho em plataformas de transporte não se limitam *“aos comentários pejorativos, cantadas e ao envio de mensagem por passageiros com segundas intenções”*, conforme pesquisa realizada por Maria Júlia Tavares Pereira (2022). A pesquisadora relatou um caso de uma motorista que foi

2 Ressalta-se que não seria obrigação da vítima informar a plena definição da autoria do delito, sendo que, após registro de boletim de ocorrência *“a apurar”*, seriam realizadas diligências pelos órgãos investigatórios no sentido de buscas em sistemas e outras providências que tornam possível desvendar nome e qualificação completa do autor do fato criminoso que pode ser enquadrado no delito previsto no artigo 215-A do Código Penal. Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência, ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro: Pena – reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave. (BIANCHINI, Alice; BAZZO, Mariana; CHAKIAN, Silvia. **Crimes contra mulheres: Lei Maria da Penha, crimes sexuais, feminicídio**. Salvador: Juspodivm, 2019. p. 268).

vítima de assédio sexual em três situações diferentes: “Já me disseram que eu passava a marcha de um jeito sexy”; “um rapaz se sentou no banco ao meu lado, fomos conversando e ele colocou, apoiou, a mão na minha perna” e “uma outra vez foi com um senhor, de uns setenta e poucos anos, ele elogiou meu sotaque e colocou a mão na minha barriga” (PEREIRA, 2022).

A motorista entrevistada por Maria Júlia Tavares Pereira relatou que, ao reportar o assédio sexual à plataforma, a empresa lhe enviou “mensagem dizendo que lamentava o ocorrido, que não iria destinar corridas daquele passageiro para mim” (PEREIRA, 2022). A motorista demonstrou indignação pelo fato de a empresa não excluir esse cliente da plataforma, a mesma indignação que a Carina verbalizou no sentido de ser uma “injustiça”, porque permite que outras motoristas possam vir a ser vítimas também desse homem.

Por sua vez, Viviane Vidigal (2020) relatou que uma das entrevistadas da pesquisa que realizou durante o Mestrado detalhou o assédio que sofreu: “bom, foi um passageiro que chamou pelo aplicativo e durante o trajeto colocou seu órgão sexual para fora e tirou fotos dentro do carro, quando escutei o flash olhei para o lado e gritei para ele se retirar imediatamente do meu veículo” (VIDIGAL, 2020).

A entrevistada Patrícia, 45, ensino médio, explica que começou a dirigir pela Uber por entender ser uma boa oportunidade “a Uber é uma boa, o problema é que só não é fácil como imaginávamos por ter que trabalhar muitas horas, expostos a riscos, eu mesma fui até assediada dentro do meu carro, tenho boletim de ocorrência e tudo. Mas enfim, precisamos né”. Na sequência, a entrevistada detalhou o assédio que sofreu “bom, foi um passageiro que chamou pelo aplicativo e durante o trajeto colocou seu órgão sexual para fora e tirou fotos dentro do carro. Quando escutei o flash, olhei para o lado e gritei para ele se retirar imediatamente do meu veículo” (VIDIGAL, 2020).

Alega que apesar de ter sido orientada por sua advogada, não entrou com um processo pois se diz cansada, “na verdade já estou cansada sabe, muitas coisas que sei que são de direito a gente acaba abrindo mão”. Ela se sente vulnerável dirigindo para o público por ser mulher, já que seu marido, também motorista “sofreu apenas agressões verbais por parte dos passageiros que não entendem que não somos obrigados a ter cadeirinha, a ter grande quantidade de troco, que não podemos parar em local proibido, que não podemos levar pacote ou excesso de passageiros, só essas situações de dia a dia dos uberes” (VIDIGAL, 2020).

Esse sentimento de vulnerabilidade é compartilhado por outras mulheres motoristas. Há inúmeros relatos de assédio sexual e moral nos grupos de *Facebook*. Observamos que uma das estratégias que elas usam para não serem assediadas é ignorar sua feminilidade, se colocando como neutras/masculinas (CASTRO, 2013). Há o apagamento da imagem feminina, ao fazer coque no cabelo, não passar maquiagem e usar roupas que classificam como “vestir mal”. Verificamos o desligamento da chave de gênero por meio da corporeidade para evitar o assédio quando em um ambiente masculinizado. Apagam gênero para não sofrer preconceito e para não serem lembradas como mulher (VIDIGAL, 2021).

Um sentimento comum às mulheres entrevistadas, segundo Maíra Morato Araújo Machado, é o medo: “existe sempre uma sombra de medo que paira constante em seus discursos, é o pavor de ser assediada, agredida, maltratada, estuprada, assaltada” (MACHADO, 2022).

Uma entrevistada por Viviane Vidigal diz que primeiro foi motorista de Uber e entregadora, depois passou a trabalhar como manicure plataformizada, um trabalho que sempre fez “como bico”, na atividade que alega amar. Se sente “muito mais segura”, trabalhando para outras mulheres, “um trabalho de mulher para mulher”, pois quando era motorista de Uber, era constantemente assediada. Fator que, com a ajuda de profissionais especializados, tem a compreensão ter colaborado para o desencadeamento da síndrome do pânico, “eu não tinha tanto medo de ser assaltada, meu medo mesmo era ser estuprada”. “Trabalhando sem medo, é mais fácil não ficar doente por stress” (VIDIGAL, 2021).

Ao analisarmos a imbricação classe, violência, trabalho, podemos verificar o deslocamento da noção de risco nas profissões ao incorporarmos viés de gênero à análise. A entrevistada demonstrou se sentir mais segura exercendo a atividade de manicure “de mulher para mulher”, um trabalho que compreende ser feminino, reportando-se primeiro princípio da divisão sexual do trabalho (separação). Ainda, para ela, era mais seguro trafegar em uma bicicleta com sua filha, entre os carros, do que transitar dentro de um carro com um passageiro homem. Um paradoxo que ao mesmo tempo que cria risco, cria segurança. Apresenta o perigo e apresenta o conforto, pois se sente mais protegida enquanto mulher.

A proteção das mulheres contra o assédio se encontra no contexto da Convenção 190 da OIT. A Convenção 190 da OIT protege as trabalhadoras e outras pessoas no

mundo do trabalho, incluindo as pessoas que trabalham independentemente do seu estatuto contratual, independente, portanto, da existência ou reconhecimento do vínculo empregatício. Ao retificar a Convenção 190 da OIT, o Brasil se comprometerá a adotar uma abordagem inclusiva, integrada, abrangente e sensível ao gênero para a prevenção e eliminação da violência e do assédio no mundo do trabalho, que deverá incluir também a prevenção ao assédio das trabalhadoras contratadas por empresas-plataforma.

3. DISCRIMINAÇÃO ALGORÍTMICA

Com o desenrolar da pesquisa de campo, Leme (2023) concluiu que não há como olhar o mundo sem a lente dos marcadores sociais de diferença de raça, gênero e classe, porque os vínculos e vivências que apareceram nas entrevistas por ela realizadas deixaram evidenciado que a pesquisa não poderia deixar de considerar tais aspectos (LEME, 2023). Uma entrevistada por Viviane Vidigal, relata que a despeito de toda sua narrativa problemática trabalhando para empresas-plataforma, a sua situação nunca foi das piores, ao se comparar com sua prima entregadora, que tem “a pele mais escura que a minha, que ainda sou meio clarinha, recebia olhares desconfiados do porteiro e chegou a ser abordada pela polícia”. Esta fala da entrevistada denuncia que as vivências dessas mulheres são, naturalmente, heterogêneas. O trabalho plataformizado, portanto, torna-se um espaço privilegiado para se pensar na interseccionalidade (CRENSHAW, 2002) dos marcadores sociais de diferença e a produção de hierarquias entre os eixos de opressão de gênero, de raça e de classe (VIDIGAL, 2021).

As discriminações baseadas em marcadores sociais como classe, raça, gênero, tanto podem se concretizar em ações de clientes, gestores e como também se perpetrar por meio de comandos automatizados no algoritmo, cuja capacidade de aprendizagem de máquina pode, inclusive, ampliar vieses que aprofundam estruturas discriminatórias presentes na sociedade. Além disso, Leme (2022) nota que “só o fato de ser gerido em seu trabalho por um algoritmo, que é o olho e a mão do empregador transnacional, mas que não justifica suas ações, não dialoga, não ouve, é vivenciado pelo trabalhador como injustiça, ao ser reduzido a apenas um número, ou seja, uma não pessoa” (LEME, 2022). Em “Feminismo para os 99%”, Fraser, Arruzza, e Bhattacharya apontam como o capitalismo se aproveita das diversas estruturas de dominação e discriminação

pré-existentes, como divisão racial, patriarcado, discriminação de gênero e classe e desigualdades geopolíticas para conformar e alimentar a sua própria estrutura de dominação (ARRUZZA; BHATTACHARYA; FRASER, 2019).

A história de Michelly, entrevistada por Viviane Vidigal, uma mulher, jovem, negra, periférica articula questões de raça, classe, gênero, juventude e a relação com o algoritmo. Se tornou entregadora na atividade mais precária, a de bicicleta, porque não tinha mais condições de investir em um novo carro ou em uma motocicleta. Michelly adoeceu dirigindo para empresa-plataforma. Nascida e domiciliada em Campinas/SP, foi demitida em 2015, de um restaurante onde era empregada e exercia a função de caixa. Este fora seu último contrato de trabalho celetista. Em dezembro do mesmo ano, começou a trabalhar como motorista Uber. Com menos de um ano dirigindo, foi diagnosticada com síndrome do pânico, gerada pelo estresse excessivo que passava nas ruas e principalmente pelo medo que tinha de sofrer violência sexual ao transportar passageiros homens (VIDIGAL, 2021).

A doença ocupacional obrigou a entrevistada a ficar parada por algumas semanas, “tinha crises fortes, tremia, passava muito mal, achava que iria morrer”. Os médicos a aconselharam a parar de dirigir, ou ao menos diminuir o tempo de trabalho se quisesse melhorar. Medicada por um psiquiatra, sob influência de remédios controlados, voltou a rodar. No entanto, com as contas atrasadas, precisou trabalhar ainda mais horas por dia do que trabalhava anteriormente ao seu recesso forçado não remunerado. Mesmo dirigindo por mais tempo- passou a trabalhar também aos domingos e no período noturno- não conseguia sanar as dívidas. Então, em 2018, sofreu um acidente de trânsito. Perdeu o veículo usado que havia comprado com “economias da vida toda” (VIDIGAL, 2021).

Sem carro e sem saúde, resolveu alugar uma bicicleta “que era muito mais barata” para fazer entregas. Também, para melhorar sua saúde, acreditando ser um exercício físico mais saudável e que a ajudaria nas crises de ansiedade e aliviar o estresse. No entanto, lamentou que os restaurantes não a chamavam muito, pois preferem homens, que “pedalam mais rápido”. A discriminação algorítmica que redistribuiu as melhores corridas para os homens jovens por serem teoricamente mais rápidos é, na verdade, uma exigência de performance do capital (VIDIGAL, 2021).

Nesse sentido, o gerenciamento algorítmico se apropria, organiza e reproduz um conjunto de desigualdades já existentes. Todo algoritmo, em alguma medida,

carrega em si os valores e as opiniões de quem o construiu, num processo de reprodução de certos comportamentos, dentre eles, o sexismo. Considerando como e elaborada a construção do artefato tecnológico, pode se revelar a discriminação por gênero no controle e gerenciamento do trabalho plataformizado, conforme Flávia Pereira: “[...] o critério de programação do algoritmo é feito por um humano, geralmente um corpo branco masculino [...]”. Esclarecendo que “[...] não são neutros, incorpóreos ou etéreos, são movidos por relações de poder e são extraídos por processos capitalistas coloniais [...] mantendo a subalternidade histórica dos mesmos corpos trabalhadores [...]” (PEREIRA, 2020).

Viviane Vidigal (2023) provoca argumentando que se o algoritmo aprende e apreende dados existentes, o sistema poderia distribuir mais passageiras para motoristas mulheres de modo a reduzir doenças laborais pelo estresse causado por medo de violências sexuais, como o estupro, por exemplo. No entanto, o que se vê são respostas algorítmicas ao anseios do capital em detrimento às condições de trabalho. Respostas de uma “política algorítmica” (BEER, 2017) que possui viés de gênero (VIDIGAL, 2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho plataformizado se dá através da superexploração de uma mão de obra desprotegida de quaisquer direitos. Para as mulheres, essa configuração laboral significa a perda de direitos trabalhistas, sobreposição de jornadas em condições precárias e agudização de mecanismos discriminatórios contra elas.

O processo de plataformização do trabalho não supera, mas, ao contrário, se soma a um processo historicamente excludente, realimentando as assimetrias de gênero expondo as trabalhadoras às violências de gênero. A violência de gênero perpetrada contra mulheres no espaço do trabalho plataformizado reverbera em alijamento do exercício de direitos humanos fundamentais, reconhecidos, inclusive, na Convenção 190 da OIT.

Nesse cenário, Leme (2023) ponderou que a confluência de diferentes estruturas de injustiça em um mesma situação revela tal denegação de consideração e respeito como pessoa, a ponto de configurar uma “metainjustiça”, explicada por Fraser (2009), que por sua vez usa a expressão de Hannah Arendt (1973) da “perda do direito de ter

direitos”.

O Estado Brasileira deve se comprometer a adotar uma abordagem inclusiva, integrada, abrangente e sensível ao gênero para a prevenção e eliminação da violência e do assédio no mundo do trabalho, que deverá incluir também a prevenção ao assédio das trabalhadoras contratadas por empresas-plataforma, como preceitua a Convenção 190 da OIT.

REFERÊNCIAS

ARENDDT, Hannah. **The origins of totalitarianism**. New York: Harcourt. 1973. p. 269-284

ARRUZZA, Cinzia; BHATTACHARYA, Tithi; FRASER, Nancy. **Feminismo para os 99%**. Um manifesto. São Paulo: Boitempo, 2019.

BEER, David. “The social power of algorithms”, **Information, Communication & Society**, v. 20,n. 1,2017.

BERGER, M. L. **The Car’s Impact on the American Family**. In M. Wachs & M. Crawford (Eds.), *The car and the city: The built environment, and daily urban life* (pp. 57-74). Detroit, MI: The University of Michigan Press, 1992.

BIANCHINI, Alice; BAZZO, Mariana; CHAKIAN, Silvia. **Crimes contra mulheres: Lei Maria da Penha, crimes sexuais, feminicídio**. Salvador: Juspodivm, 2019. p. 268

BRUSCHINI, C. E LOMBARDI, M.R. A bipolaridade do trabalho feminino no Brasil Contemporâneo. **Cadernos de Pesquisa**, julho 2000, n.110, São Paulo, Fundação Carlos Chagas

CASTRO, Bárbara. **Afogados em contratos: o impacto da flexibilização do trabalho nas trajetórias dos profissionais de TI**. 2013. 368 p. Tese (doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o Encontro de Especialistas em Aspectos da Discriminação Racial Relativos ao Gênero. **Revista Estudos Feministas**. Ano 10 (1).

Florianópolis, 2002.

DINIZ, E. P. H., ASSUNÇÃO, A. A., & LIMA, F. P. A. Prevenção de acidentes: O reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. **Ciência & Saúde Coletiva**, 10(4). 2005. 905-916.

FRASER, Nancy. Reenquadrando a justiça em um mundo globalizado. **Lua Nova**, São Paulo, n. 77, p. 11-39, 2009. p. 23.

KIMMEL, M. S. (1998). A produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subalternas. **Horizontes Antropológicos**, 4(9),103-117.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil. **Tese (Doutorado em Direito)** - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2022.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. São Paulo: LTr, 2023.

MACHADO, Maíra Morato Araújo. **Plataformizadas: uma reflexão sobre o trabalho feminino nas plataformas digitais de transporte e entrega**. Dissertação (Mestrado em Direito) - Programa de Pós-graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, 2022.

MIRANDA, Gregório Ribeiro de; NASCIMENTO, Adriano Roberto Afonso do. Masculinidades em trânsito: processos identitários de motoboys em Belo Horizonte-MG. **Trends in Psychology**, v. 26, p. 637-668, 2018.

PEREIRA, Maria Júlia Tavares. **A plataformização do trabalho não tem rosto de mulher: as experiências e percepções de condutoras**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/14068/1/mariajuliatavarespereira.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2022.

PEREIRA, Flávia Souza Máximo. **Subordinação, sujeição e subalternidade no**

trabalho e colonialidade na data driven economy. Palestra proferida no Congresso Internacional AMAT LABORTECH 2020–Segundo dia–De 01:05:00 a 01:25:50. 17 de maio de 2020. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=NUjhvQCIGI>. Acesso em 28 de junho de 2020.

SOUZA, L. C. G. (2001). **As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens** (Dissertação de mestrado, Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, Brasil).

VIDIGAL, Viviane. **As ilusões da uberização:** um estudo à luz da experiência de motoristas Uber. 303 f. 2020. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2020.

VIDIGAL, V. A classe plataformizada tem dois sexos: trabalho, algoritmização e resistência. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 4, 8 nov. 2021.

VIDIGAL, V. **Capitalismo de Plataforma: as facetas e as falácias.** 1ed. Leme/SP: Editora Mizuno, 2023.