

A Experiência Laboral De Motoristas De Aplicativo

Mayara Da Cunha Weege¹, Thaís Barbosa Gonçalves¹, Larissa Ávila Ribeiro¹,
Pedro Flores Ribeiro¹, João Lucas Costa Abdul Khalek¹, Raquel Fernandes¹,
Gabriel Luiz Gonzáles Oliveira¹, Ana Flávia Dos Anjos¹,
Júlia Cardoso Büchele¹, Leonard Almeida De Moraes²
(Graduando(A) Em Psicologia/ Universidade Do Vale Do Itajaí, Brasil)
(Professor Do Departamento De Psicologia/ Universidade Do Vale Do Itajaí, Brasil)

Resumo:

O estudo visa compreender os aspectos do trabalho flexível e suas implicações no contexto da "uberização" e precarização do trabalho dos motoristas de aplicativo. A pesquisa qualitativa utilizou entrevistas semiestruturadas com três motoristas de aplicativo e os dados foram analisados por meio da análise temática. Os resultados apontam que, embora a flexibilidade de horário seja a principal vantagem, há desvantagens significativas, como a ausência de direitos trabalhistas, altos custos de manutenção dos veículos e desconhecimento sobre as legislações pertinentes. Os motoristas relataram a necessidade de longas jornadas de trabalho para alcançar suas metas financeiras e expressaram insatisfação com a redução dos ganhos e falta de suporte das plataformas. A pesquisa destaca a precarização das relações de trabalho e sugere a necessidade de políticas públicas que garantam melhores condições para esses profissionais.

Palavras-chave: motorista de aplicativo, trabalho flexível, precarização do trabalho, psicologia organizacional e do trabalho.

Date of Submission: 19-09-2024

Date of Acceptance: 29-09-2024

I. Introdução

No decorrer dos anos, com o avanço da tecnologia, as formas de trabalho foram se adaptando ao tempo, com isso novos conceitos e paradigmas laborais passaram a existir, por exemplo, com a criação de aplicativos de transporte como a Uber, 99, InDrive, GetNinjas, entre outros que funcionam como intermediários entre a demanda e o prestador de serviço, e que possibilitam ao trabalhador decidir aceitar ou não o trabalho, dessa forma caracterizando uma relação de trabalho autônomo. Um dos conceitos em ascensão é a "uberização do trabalho" que nada mais é do que uma nova relação de trabalho, crescentemente individualizada, na qual os indivíduos prestam serviço conforme a demanda de uma plataforma mediada pelos produtores, sem que haja vínculo empregatício (Antunes; Filgueira, 2020).

Essa nova relação de trabalho tem se destacado como uma tendência crescente e de fácil acesso, seja no tempo de trabalho ou na renda que se pode obter do mesmo. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022 cerca de 1,5 milhões de brasileiros trabalhavam mediados por um aplicativo, sendo que 778 mil exerciam como o trabalho principal o transporte de passageiros. O que nos evidencia a crescente procura por essa forma de trabalho. Porém, para obterem qualidade de vida, os trabalhadores precisam reivindicar muitos de seus direitos como benefícios e proteção trabalhistas, proteção legal, descanso, segurança e independência das plataformas, além de não arcar com todos os custos que permeiam o seu material de trabalho. Além disso, a ausência de leis e regulamentações trabalhistas cria um ambiente de incerteza e desamparo onde os direitos básicos podem ser negligenciados afetando o bem-estar desses trabalhadores. Os motoristas de aplicativo representam uma nova forma de trabalho precário, onde a flexibilidade oferece liberdade, mas também cria insegurança econômica.

O objetivo primário deste estudo é compreender os aspectos do trabalho flexível e suas implicações dentro do contexto de uberização e precarização do trabalho de motoristas de aplicativo. Para atingir este objetivo, são delineados três objetivos específicos. O primeiro objetivo específico é examinar os determinantes que influenciam a decisão dos motoristas de aplicativo em adotar o modelo de trabalho flexível. O segundo objetivo específico é analisar as expectativas e a realidade dos motoristas de aplicativo em relação ao modelo de trabalho flexível. Por fim, o terceiro objetivo específico visa compreender o impacto psicossocial do trabalho flexível na satisfação e desempenho desses motoristas.

A pesquisa pode gerar uma percepção dos problemas que possam afetar o bem-estar dos trabalhadores e com isso encontrar soluções para melhorar a sua qualidade de vida. Além de fazer com que as empresas dos aplicativos de corrida se conscientizem do tema, que elas se tornem mais presentes no dia a dia do trabalhador,

que busquem uma forma de trazer maior auxílio a essa classe, além disso, chamar a atenção do estado para buscar políticas públicas que criem melhores condições de trabalho.

II. Uberização Do Trabalho: Impactos Da Acumulação Capitalista, Precarização Das Relações De Trabalho E A Ausência De Direitos

A uberização do trabalho é caracterizada como uma nova maneira de gerenciar, organizar e controlar as atividades laborais, emergindo como uma tendência mundial. As plataformas digitais são amplamente vistas como agentes promotores dessas novas formas de organização do trabalho, gerando diversas definições sobre a gestão, subordinação e os diferentes tipos de relações laborais mediadas por essas plataformas e seus efeitos econômicos (Abílio, 2019). A atividade por aplicativo baseia-se em plataformas digitais que oferecem trabalho sob demanda, impondo regras aos trabalhadores sem controle público, resultando em falta de segurança no emprego e controle total por parte da empresa.

Segundo os autores Casagrande, Zamora e Oviedo (2020, p. 6):

[...] empresas como a Uber não são proprietárias diretas das ferramentas e dos meios de produção, mas detém um rígido controle sobre a força de trabalho, os meios de produção e o mercado consumidor sem a intermediação de um emprego [...]

Essas empresas exemplificam uma nova forma de acumulação capitalista, onde, apesar de não possuírem diretamente os meios de produção, mantêm controle significativo sobre trabalhadores e consumidores por meio de plataformas digitais e algoritmos. Isso elimina a necessidade de uma relação de emprego tradicional. Embora os motoristas tenham alguma flexibilidade na escolha de seus horários, são submetidos às políticas e diretrizes impostas pela Uber, o que limita sua autonomia e capacidade de tomar decisões importantes sobre o negócio (Casagrande; Zamora; Oviedo, 2020).

A uberização representa uma significativa reconfiguração das dinâmicas de trabalho contemporâneas, e evidencia a crescente tendência de flexibilização e informalização no mercado de trabalho. Através dessa combinação, promove-se a subcontratação e o surgimento de pequenos empreendimentos, incentivando o culto ao empreendedorismo e a proliferação de nano-empresendedores. (Moraes; Oliveira; Accorsi, 2019).

Casagrande et al. (2020, p.6) afirmam que “[...] essas iniciativas aceleram a transformação da relação laboral em trabalho isolado e diretamente subordinado ao capital, desprovido de direitos”. Isso quer dizer que a uberização intensifica a concentração de poder nas mãos dos proprietários das plataformas, tornando os motoristas de aplicativos subordinados do capital, mas sem os direitos tradicionais dos trabalhadores. Os autores argumentam que ao serem classificados como empresários independentes/autônomos, os motoristas perdem acesso a benefícios e proteções trabalhistas (como salário-mínimo, horas extras, seguro saúde e licença remunerada) que os empregos tradicionais oferecem (Casagrande; Zamora; Oviedo, 2021).

As empresas de plataformas digitais administram uma força de trabalho, utilizando plataformas e algoritmos, para oferecer experiências padronizadas aos passageiros por meio de motoristas amadores tratados como "parceiros e empresários de si mesmos". Além disso, elas atraem os motoristas com promessas de flexibilidade, independência, autonomia e renda extra (Moraes; Oliveira; Accorsi, 2019).

Moraes et al. (2019, p.9) afirmam que “[...] a uberização é uma nova forma de organização, gerenciamento e controle do trabalho, também denominado de trabalhador *just in time*, disponível e descartável.” Isso significa que o trabalho intermitente, muitas vezes informal, tem mudado as dinâmicas entre empregadores e empregados. Anteriormente, essas dinâmicas eram negociadas, mas agora estão sendo ditadas pelos empregadores, o que coloca os motoristas de aplicativo em uma posição cada vez mais vulnerável. Essas pessoas combinam características de empresários independentes com trabalhadores precarizados, resultando em uma mistura de autossuficiência econômica com dependência em relação às condições de trabalho, muitas vezes tornando-os descartáveis (Moraes; Oliveira; Accorsi, 2019).

III. Superexploração E Os Impactos Psicossociais

Com o advento das startups, que são empresas de pequeno porte que muitas vezes facilitam a conexão entre produtores e consumidores de forma virtual, como no caso da Uber, surge um tipo de trabalho caracterizado pela ausência de vínculo empregatício ou benefícios e que, para muitas pessoas, pode ser considerado uma fonte adicional de renda (Souza et al., 2023). No entanto, essa prática é utilizada para mascarar a informalização do trabalho e a transferência de riscos para os trabalhadores, que são apresentados como empresários, apesar de continuarem subordinados. Isso cria uma confusão entre as figuras do trabalhador e do empresário, como exemplificado pelo discurso da Uber, que incentiva os motoristas a serem "seus próprios chefes". O empreendedorismo, assim, passa a significar a aceitação de riscos individuais, deslocando a responsabilidade pelo desemprego da sociedade para o indivíduo em um contexto de incerteza e precariedade (Abílio, 2019).

Nesse contexto laboral, os motoristas devem possuir um veículo e arcar com todos os custos associados à atividade, como combustível, conexão à internet no celular para utilizar o aplicativo, e manutenção do veículo,

além de serem responsáveis por eventuais acidentes (Souza *et al.*, 2023). Segundo os autores Souza *et al.* (2023, p.3) “[...] quase metade dos seus ganhos são retidos pelos aplicativos em que trabalham, os obrigando a dobrar a jornada de trabalho necessária para produzir os ganhos que almejam.”

Desse modo, a uberização do trabalho implica em uma forma de organização laboral que se apoia na precarização das relações de trabalho, transferindo a responsabilidade pelos meios de produção para o trabalhador, enquanto promove um conceito de trabalho autônomo (Franco; Ferraz, 2019). O capitalismo dependente se caracteriza pela exploração extrema dos trabalhadores e pela transferência de valor, evidente na intensificação do trabalho, prolongamento das horas e apropriação de parte do consumo do trabalhador para acumulação de capital (Franklin, 2019).

Trabalhadores ligados a plataformas como a Uber exemplificam a precarização e informalidade no mercado de trabalho atual. Neste cenário, dependente e periférico, as modalidades de participação no mercado de trabalho obedece primordialmente a um único requisito: servir aos interesses do capital, e isso se manifesta através do aumento da produtividade impulsionada pela extração de mais-valia, visando manter a estrutura do emprego e do trabalho alinhada aos princípios da lei do valor e da acumulação capitalista (Raposo, 2020). As plataformas digitais se aproveitam dessa crise estrutural para impor formas precárias de trabalho que são normalizadas porque os trabalhadores são levados a acreditar na ideia do empreendedorismo individual e da autogestão (Souza, 2022)

Enquanto isso, os motoristas são submetidos a diversas condições, incluindo baixos salários, métodos de pagamento disfarçados, prolongamento da jornada de trabalho, redução da qualidade de vida do trabalhador, controle do tempo de trabalho e enfraquecimento da solidariedade entre os trabalhadores. Além disso, quando o valor do trabalho é violado, ocorre a apropriação injusta do único recurso que o trabalhador possui para garantir sua subsistência: a venda de sua força de trabalho em troca de um salário para satisfazer suas necessidades básicas (Raposo, 2020).

O fenômeno da superexploração do trabalho, no qual o dinheiro destinado ao consumo dos trabalhadores é desviado para acumulação de capital, é atualmente evidenciado pela precarização e intensificação da exploração da força de trabalho. Isso resulta na transformação do trabalhador em uma mera mercadoria e na deterioração de sua qualidade de vida e de suas relações sociais (Franklin, 2019).

Ao impor uma economia de compartilhamento, as empresas-plataforma promovem uma economia informal, na qual os trabalhadores são submetidos a condições precárias, superexploração e controle algorítmico. Isso reflete diretamente na saúde mental e física dos trabalhadores, que enfrentam longas jornadas, insegurança, pressão por desempenho e falta de apoio organizacional. Além disso, ao promover a privatização e financeirização dos recursos básicos, as empresas exacerbam a desigualdade social e enfraquecem os laços comunitários, priorizando o individualismo e a segregação. Desse modo, a uberização fortalece as estruturas de poder e desigualdade, minando a qualidade de vida dos trabalhadores enquanto reforça o controle das empresas-plataforma sobre suas vidas e atividades laborais (Souza; Tramontano, 2024).

IV. Método

O presente estudo adotou uma abordagem qualitativa, utilizando análise temática para analisar dados obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas. A pesquisa qualitativa seguiu o estudo de caso que é caracterizado como uma investigação detalhada de uma unidade específica, que pode ser um ambiente, um sujeito ou uma situação particular. Os pesquisadores utilizam de uma variedade de dados coletados por meio de múltiplas fontes de informação, como observação e entrevista (Godoy, 1995).

A entrevista envolveu três participantes, sendo um do sexo masculino e duas do sexo feminino, todos com, pelo menos, um ano de experiência como motoristas de aplicativo. Os critérios de inclusão para participar da pesquisa foram ter como renda principal o uso de aplicativos de corrida e morar nas regiões do Vale do Itajaí ou Grande Florianópolis. Conforme apresentado na Quadro 1 abaixo:

Quadro 1 - Caracterização dos Respondentes.

Tabela 1 - Caracterização dos Respondentes.

| | Entrevistado 1 | Entrevistado 2 | Entrevistado 3 |
|-------------|----------------|----------------|----------------|
| Sexo | Masculino | Feminino | Feminino |
| Idade | 58 anos | 50 anos | 38 anos |
| Experiência | 6 anos | 1 ano | 1 ano |

Fonte: Elaborada pelos autores (2024).

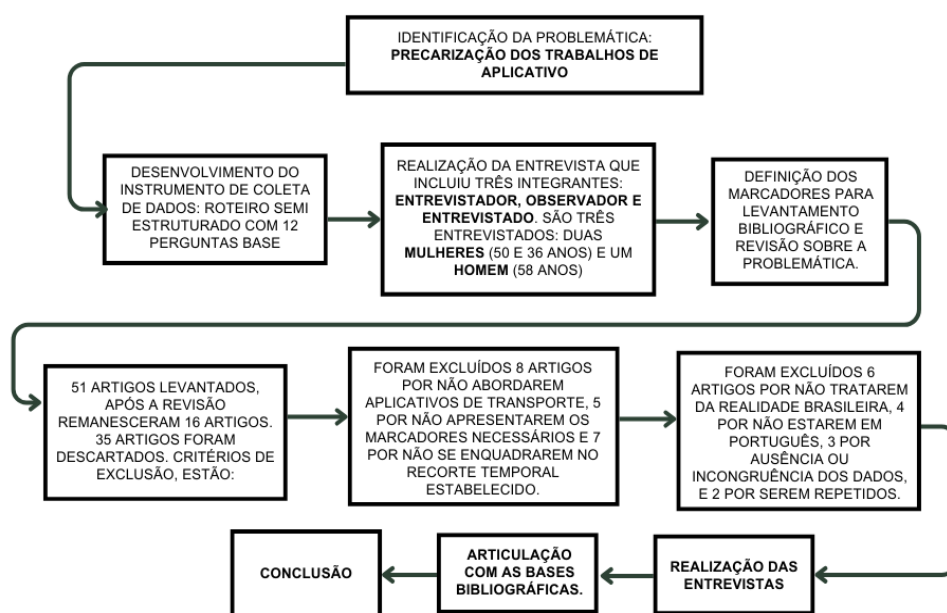
As entrevistas semiestruturadas são um método de coleta de dados qualitativos que combinam perguntas pré-definidas com flexibilidade na condução da conversa. Situada entre a entrevista não estruturada e a estruturada, ela utiliza um roteiro para orientar a conversa, permitindo ao entrevistador explorar temas em profundidade e se adaptar ao fluxo da entrevista. Isso facilita a comparação das respostas dos entrevistados enquanto permite a emergência de significados não previstos (Leitão, 2021). Nesse sentido, foi elaborado um roteiro de entrevista composto por doze perguntas abertas. O roteiro foi estruturado com duas perguntas

introdutórias, sete questões focadas no tema central e duas perguntas conclusivas. Para enriquecer as respostas, foram adicionadas perguntas conforme a necessidade de aprofundamento dos temas abordados pelos entrevistados. Cada entrevista teve em média quinze minutos de duração.

A análise dos dados foi conduzida utilizando a técnica de análise temática descrita por Souza (2018, p. 2) como “[...] um método para identificar, analisar, interpretar e relatar padrões (temas) a partir de ‘dados qualitativos’”. A Análise temática (AT) proporciona a organização e descrição detalhada de bancos de dados [...]”. A AT oferece flexibilidade, é acessível e útil em estudos qualitativos, permitindo insights profundos não previstos inicialmente. Em suma, essa abordagem envolve fases que orientam o pesquisador desde a organização inicial dos dados até a produção do relatório final. Além disso, permite aos pesquisadores explorarem e compreender profundamente o conteúdo obtido nas entrevistas de maneira detalhada e descritiva (Souza, 2018).

No contexto da pesquisa, é importante estabelecer uma estrutura para guiar o processo e garantir que todas as etapas sejam cumpridas de maneira organizada. Para isso, utilizou-se o fluxograma apresentado na FIGURA 1 abaixo, que buscou visualizar cada fase pesquisa, manter a consistência e a qualidade dos resultados.

Figura 1- Fluxo de Pesquisa



Fonte: Elaborada pelos autores (2024)

A fim de preservar a confidencialidade dos participantes, foram adotadas medidas rigorosas de segurança, em estrita conformidade com a legislação vigente, especialmente a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD). Não houve divulgação de dados pessoais ou imagens dos participantes, e as gravações das entrevistas foram armazenadas de forma segura, acessíveis exclusivamente aos pesquisadores responsáveis.

Os critérios de inclusão na pesquisa exigiam que os participantes obtivessem sua principal fonte de renda através de aplicativos de transporte por um período mínimo de um ano e morar fixamente em Santa Catarina, especificamente nas mesorregiões do Norte Catarinense, Vale do Itajaí ou Grande Florianópolis. Os critérios de exclusão abrangiam históricos de acidentes graves durante corridas, suspensão ou banimento de plataformas por comportamento inadequado, múltiplas denúncias por assédio ou conduta imprópria com passageiros, e a idade inferior a 18 anos.

Antes do início das entrevistas, todos os participantes foram devidamente esclarecidos quanto aos termos do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), garantindo assim o pleno entendimento e consentimento dos envolvidos na pesquisa. O objetivo principal do estudo foi compreender as experiências dos motoristas de aplicativo e identificar desafios relevantes enfrentados por eles durante o exercício da profissão.

V. Análise Dos Resultados E Discussões

Trabalho Flexível: Explorando Vantagens e Desvantagens

O trabalho flexível apresentou destaque no cenário laboral contemporâneo, proporcionando uma alternativa aos modelos tradicionais de emprego. Este tipo de ocupação, que permite aos sujeitos gerenciarem seus horários e locais de atuação. É frequentemente associado a uma maior autonomia e capacidade de harmonizar

a vida profissional e pessoal. Explorar as vantagens e desvantagens desse modelo é crucial para compreender suas implicações na rotina laboral e nas motivações diárias dos trabalhadores, proporcionando um vislumbre do impacto do trabalho plataformizado.

Entender as motivações iniciais para a escolha do trabalho informal envolve escutar as demandas e comparar as perspectivas individuais. A carga horária flexível surge como uma oportunidade para conciliar atividades extra laborais. O Entrevistado 1, por exemplo, optou por deixar seu emprego formal para cuidar da saúde de seu pai. O mesmo acontece com os entrevistados 2 e 3, que buscavam tempo para conciliar com seus afazeres domésticos. A flexibilidade permite um maior equilíbrio entre a vida profissional e pessoal.

[...] eu estava acompanhando o tratamento de saúde do meu pai. Eu era vinculado a uma empresa na área de telecomunicações e, como eu precisava e tinha que me dedicar ao tratamento do meu pai, eu acabei abrindo mão de serviço formal e surgiu a possibilidade do aplicativo na Uber. Entrevistado 1

O Entrevistado 3 aponta que a maior vantagem é poder escolher quanto tempo trabalhar e em que momento, “você faz o seu horário. Você pode trabalhar 12 horas se você quiser e o aplicativo expulsa se você fizer. Ou você pode trabalhar 2, 3 horas se você quiser” na mesma percepção, o Entrevistado 2 faz a comparação com os horários de uma empresa tradicional “eu quero fazer alguma outra coisa, eu tenho mais disponibilidade, né? Na empresa, tu entra às sete, sai às onze e meia. Tu entra às uma, sai às cinco e meia.”

O Entrevistado 1 comenta que a possibilidade de trocar experiências com os passageiros, socializar e conhecer várias pessoas é uma grande vantagem. Ele afirma “é porque eu adoro o que eu faço. Eu amo dirigir”. Ele relatou que, durante um período de pausa no trabalho de aplicativo, sentiu falta de sua rotina.

[...] depois que você, entre aspas, cria a asa e a liberdade de, entre aspas, trabalhar a hora que você quer, ninguém te incomoda, ninguém te cobra, ninguém te pressiona... eu fiquei lá durante um período de oito meses. Depois disso, chegou agosto, setembro, eu falei: olha, para mim não dá. Eu vou voltar a rodar na Uber. Entrevistado 1

Os entrevistados demonstraram objetivos e contestações. O entrevistado 1 relatou insatisfação com a Uber e com o desgaste que tem sofrido. Mesmo fazendo o que ama, descreveu que “os ganhos, as despesas estão me detonando, então ‘tá’ me gerando uma sobrecarga”.

[...]você chega em casa, toma um banho, deita, você não dorme, você só tá dirigindo Você só tá ‘moendo’ ali deitado na cama, imaginando que você tá dormindo, porque você precisa correr para poder fazer dinheiro. Entrevistado 1

Uma de suas ambições futuras é trocar de modelo de negócio, buscando migrar para o ramo de entregas referenciado por ele como uma “parceria com o mercado livre [...] e no mínimo um dia por semana você tem folga”. O Entrevistado 2, por outro lado, não sabe o que o futuro reserva, mas expressa insatisfação com o pagamento, considerando isso uma questão geral, não específica do aplicativo.

[...] Essa semana, a semana de pagamento, a semana que sempre dava movimento... não tem movimento. Então acho que está meio... Entendeu? Então não sei, não sei o que eu vou fazer. Eu tenho mil e uma funções. Eu posso ser cuidadora de idosos, posso ser doméstica, posso ser costureira. Eu já tive loja, posso voltar na função de vendas. Entrevistado 2

O Entrevistado 2 não se sente pressionado em relação às ocupações. Algo semelhante ocorre com o Entrevistado 3, que vê a Uber como uma forma de se manter durante um período de transição de carreira”. Ele entende isso como mais um trabalho até se consolidar profissionalmente” não é minha carreira, obviamente, eu não pretendo continuar, né”, ou seja, compreendem o aplicativo como mais um GIG (um trabalho temporário ou autônomo e realizado de forma informal ou sob demanda).

Em contraste com a vantagem apontada pelos entrevistados, a carga horária excessiva para bater metas é o maior empecilho da profissão, segundo o Entrevistado 1, ele menciona que a Uber reduziu os ganhos dos motoristas, o que o prejudicou bastante. Atualmente, ele precisa trabalhar sete dias por semana, de 12 a 16, ou até 18 horas por dia, para alcançar suas metas financeiras.

[...] a Uber conseguiu achatá os nossos ganhos. Compactou bastante, e isso nos prejudicou. Então hoje, literalmente, se eu quero ter os meus objetivos repassados, eu tenho que trabalhar sete dias por semana de 12 a 16, 18 horas por dia. Entrevistado 3

Foi identificado um conflito entre as perspectivas em relação aos meios de produção, o Entrevistado 2 argumenta que não haveria desvantagem “se no caso acontecer alguma coisa, tem seguro, né?”, quanto a isso Entrevistado 3 traz a perspectiva de que a manutenção do carro é a maior desvantagem “eu não tinha essa visão de ter que alugar um carro ou algo nesse sentido, o que faz com que as pessoas precisam trabalhar muito mais, porque paga o aluguel do carro”.

Gestão de Horários e Impactos no Cotidiano

É importante ressaltar que nas entrevistas propostas todos os candidatos falaram sobre como organizam seus horários de trabalho, quais suas metas diárias, quantas horas trabalham durante o dia e a semana e como conciliam essas jornadas com a vida social. Portanto, é necessário discutir sobre essas informações, fazendo uma

análise comparativa, visando compreender os padrões de jornada de trabalho realizados pelos motoristas, observar como esses padrões interferem no modo de vida e identificar como gerenciam seus horários.

Atualmente, há uma carga horária comum e compartilhada pela maioria das pessoas em emprego formal: o horário comercial. Entretanto, pela alta flexibilidade possibilitada pelos aplicativos de transporte de passageiros, os motoristas costumam não seguir este padrão, buscando sempre atender às demandas locais, como horários de pico e fins de semana. Hoje é comum pensar que motoristas de aplicativo realizam cargas horárias exaustivas, mas, na realidade, esse é um fenômeno dependente de diversos fatores.

Por exemplo, o Entrevistado 1 relata que de segunda a quinta cumpre uma grade horária em que realiza uma média de 10 a 12 horas por dia, tendo como meta R\$ 250,00 ao dia, enquanto de sexta a domingo cumpre de 16 a 18 horas, tendo como meta R\$ 350,00 ao dia. Ele ainda acrescenta que a tendência, ao atingir essas metas no dia, é de prosseguir para aumentar ainda mais o lucro. Já o Entrevistado 2, utiliza a possibilidade de flexibilização para trabalhar de 8 às 11 horas da manhã, de 15 às 17 horas da tarde, e, há cerca de alguns meses, durante a madrugada. Relata, ainda, que se propõe metas de valores conforme o dia e costuma continuar trabalhando caso as atinja. Por fim, o Entrevistado 3 realiza uma grade horária que começa 4:30 e se estende até às 8:30 da manhã, das 11:00 às 13:30 da tarde e das 17:00 até às 19:30 da noite, pois acredita que são os horários de maior demanda. Porém, atualmente, não consegue chegar a R\$200,00 ao dia pelo aplicativo.

Os trabalhadores de aplicativos de transporte cumprem jornadas variadas de trabalho ao longo da semana, possuindo, em sua maior parte, outras atividades não fixas, servindo à lógica dos conhecidos “bicos”. O Entrevistado 2 utiliza a estratégia de dar cartões aos passageiros do aplicativo com suas informações pessoais para que a chamem caso precisem de corridas particulares e confirma que conseguiu muitos clientes e isso rende bem mais do que as corridas pelos aplicativos.

Outro exemplo disso, é o Entrevistado 3 que, além de trabalhar como motorista de aplicativo, faz outros trabalhos não formais que possibilitam flexibilidade, porém, cabe destacar, sua principal fonte de renda é o transporte de passageiros nos aplicativos. Sendo assim, vê-se que a busca pelo lucro é presente e se faz segundo a demanda financeira do motorista concomitante à demanda da mobilidade urbana local e intermunicipal, pois possibilitam maior rentabilidade e bom uso da flexibilidade.

Um dos maiores desafios contemporâneos em termos de qualidade de vida é, sem dúvidas, o equilíbrio entre vida profissional e vida social/ familiar. Isso ocorre porque os horários de trabalho ocupam a maioria do dia das pessoas, impossibilitando-as de realizarem outras atividades. Sendo assim, em que dimensão isso ocorre no dia a dia dos motoristas de aplicativo foi outra questão abordada.

O Entrevistado 1 conta que não tem familiares na cidade e é solteiro, logo, mora sozinho, resultando numa rotina de trabalho de em média 18 horas ao dia, porém se encontra com outros motoristas para um momento de descontração e lazer, em que muitos intercalam aquele momento com corridas nos aplicativos. Já o Entrevistado 2 diz utilizar os intervalos entre seus horários de trabalho para afazeres domésticos, levar e buscar a filha na escola e estudar suas matérias da faculdade, indo para aula durante a noite.

O Entrevistado 3 também relata utilizar dos momentos em que não está trabalhando para afazeres domésticos, não saindo muito de casa para outros locais, pois seu marido é caminhoneiro e costuma estar longe de casa. Com isso, é notável, na maioria da amostra, a utilização da flexibilidade para não realizar jornadas longas de trabalho, conciliando vida profissional e familiar. Entretanto, há casos como o do Entrevistado 1, em que o fato de estar longe de sua cidade natal e de familiares o isenta de algumas obrigações relacionais, resultando em longas jornadas de trabalho. Ele destaca algumas vezes que gosta de ser motorista de aplicativo por possibilitar interagir com diferentes pessoas e conversas ao acaso.

Segurança ocupacional e conhecimento da Legislação

A segurança no local de trabalho deve ser garantida por lei. Reforçando o cuidado aos trabalhadores que exercem suas funções em áreas que estão perante essa lei. Porém, para os motoristas de aplicativos se faz necessário pensar mais cautelosamente maneiras de se assegurar durante os atendimentos e corridas feitas no dia, para que situações prejudiciais não ocorram, sendo estas: furto, assédio, acidentes e cansaço. Essas são situações comentadas durante as entrevistas, destacando assim que há um longo caminho a percorrer em relação à segurança das pessoas que utilizam do aplicativo para obter renda. Com isso foram reportadas algumas estratégias que visam a segurança dos motoristas.

O Entrevistado 3 iniciou no aplicativo e trabalhava em horários noturnos (madrugada), mas seu atendimento apenas pendia no “Uber Elas” que tinha como objetivo atender apenas passageiras mulheres. Após um tempo decidiu abrir para todos os usuários, homens e mulheres, consequentemente passou a atender em horários matutino e vespertino. Foi comentada a importância da simplicidade, seja nas vestimentas ou objetos que possam ficar visíveis no carro utilizado para o trabalho, esta é uma estratégia adotada pelo entrevistado 2, que completou dizendo já ter visto acontecimentos de furtos nesse meio.

É significativo citar que o próprio aplicativo da Uber tem ferramentas para ajudar, e atender certas necessidades, o aplicativo possibilita limitar a forma de pagamento apenas para a preferência do motorista, por

exemplo cartão, que não é preciso mexer em dinheiro durante as corridas noturnas. Há também as ferramentas de emergência, gravar a corrida, cancelar, ligar para a emergência em fácil localização na tela para clicar.

O cansaço pode ser o motivo de muitos acidentes, também mencionados pelo Entrevistado 1, em menção disso o aplicativo de Uber bloqueia o motorista por 6 horas após 12 horas ligados em corridas, para que os motoristas descansem. Em resultado de todas as situações mencionadas, consegue-se observar que existem medidas adotadas para que possam se sentir mais protegidos durante o trabalho.

O Projeto de Lei 1471/22 determina que a regulamentação dos serviços de aplicativo de transporte de passageiros, como Uber e 99, deverá prever um valor mínimo a ser repassado ao motorista, superior ao valor horário do salário-mínimo vigente. O texto tramita na Câmara dos Deputados (Brasil, 2022).

Conforme a proposta, o processo de definição da tarifa mínima terá a participação da empresa dona do aplicativo. O cálculo deverá considerar os custos médios de limpeza e manutenção do veículo no município, os custos com impostos, a variação dos preços dos combustíveis e o tempo parado (sem viagem). A partir desse projeto de lei, foi perguntado aos entrevistados se já ouviram falar a respeito e qual a opinião deles sobre o assunto, para ter um parâmetro de em que nível os motoristas estão familiarizados com o projeto. Com isso, obteve-se apenas um Entrevistado que realmente estudou e buscou entender sobre o projeto e, ao ser questionado sobre qual seria a sua opinião a respeito:

Essa PL, pelo que a gente está estudando, procurando ler muito a respeito disso, conversando, vendo alguns depoimentos de várias influências no Brasil todo, a visão que se tem a grosso modo é que a intenção é arrecadar fundos do INSS, ou seja, não alterou nada com relação a benefícios para o motorista isenção de impostos, não se tocou nesse assunto e o que se tem comentado e que tem batido muito é que vai se cobrar 27,5% e arrecadar fundos ao INSS onde o aplicativo estaria pagando vinte por cento e o motorista sete e meio, só que o motorista vai pagar o 7,5% perfeito, vai, só que o aplicativo não vai tirar esse do bolso dele...vai embutir em cima dos ganhos, entre aspas, do motorista. Entrevistado 1

Ao ser questionado se teria que ser revista esse projeto, ele concordou, pois quem estava participando para a criação desse projeto eram os aplicativos de Uber e não os principais interessados dessa situação para poderem abordar temas a respeito da realidade dos motoristas de aplicativos.

Os outros dois entrevistados não leram sobre o tema, mas afirmam que já escutaram sobre ele brevemente de outras pessoas, e com isso fica o questionamento de “quais as consequências da desinformação?”. Entrevistado 2 menciona: “É, não li sobre, mas já vi alguma coisa” Entrevistado 3 diz: “Já ouvi o pessoal comentando”. É de extrema importância que todos os trabalhadores/motoristas saibam das futuras leis que irão reger o meio de trabalho deles num futuro próximo. Quais impactos e mudanças os trarão, e o que será feito quanto ao fator de não serem benéficos para eles.

Natureza do Emprego: Temporário ou Permanente?

À medida que o número de motoristas de aplicativo continua a aumentar e essa realidade de trabalho se torna visível, surge a questão: esses motoristas estão fazendo um “trabalho paralelo” ou têm a intenção de trabalhar exclusivamente para os aplicativos? Quando questionados sobre seus objetivos, intenções futuras e se continuariam a usar o aplicativo, as respostas foram distintas.

O Entrevistado 1 ressalta que a tendência é ter uma migração dos motoristas para outros aplicativos que pagam melhor:

[...] a grande tendência é ver uma saída dos motoristas. Até porque estão surgindo outras possibilidades, como fazer entregas para o Mercado Livre, onde posso fazer o que gosto, dirigir e conversar com pessoas diferentes a todo momento, sem ter a obrigação de trabalhar 18, 20, 22 horas por dia para ganhar uma merreca no final do mês [...] Entrevistado 1

Com essa resposta, pode-se identificar que o entrevistado realmente gosta do que faz, mas não continuaria no aplicativo em que trabalha atualmente por conta das altas taxas cobradas a cada viagem. Como foi abordado pelo mesmo ao longo da entrevista, por mais que ele goste do aplicativo, teria que ir trabalhar para outro sistema para poder ter uma renda melhor com horários menos exaustivos.

O Entrevistado 2 mostra uma incerteza sobre o seu futuro no aplicativo, principalmente devido à diminuição do movimento, não sabendo responder à pergunta:

[...] Essa semana, a semana de pagamento, a semana que sempre dava movimento, não tem movimento. Então, acho que está meio... entendeu? Então, não sei, não sei o que vou fazer[...]

Não sabendo o que esperar do futuro do aplicativo, o Entrevistado destaca que faz corridas particulares, onde consegue obter uma renda maior, afirmando que hoje em dia o que está lhe salvando são os particulares que faz fora do aplicativo, por conta da instabilidade financeira que os aplicativos proporcionam, ocasionando uma falta de perspectiva para obter motoristas a longo prazo.

E o último entrevistado afirma que o aplicativo não é a carreira dele, pois ele está cursando uma graduação e entrou no aplicativo para conseguir conciliar a sua vida acadêmica e, por esse mesmo motivo, não tem pretensão de continuar trabalhando com o aplicativo a longo prazo. Percebe-se que o aplicativo pode ser um

atrativo para os estudantes por conta da flexibilidade que eles possuem, em contrapartida, pode afetar a consolidação de motoristas a longo prazo dentro do aplicativo.

Conclui-se que, por mais que alguns motoristas gostem do trabalho e tenham flexibilidade, isso não anula o fato das altas taxas e longas horas de trabalho em busca de alcançar a meta diária, fazendo com que busquem alternativas. De três entrevistados, apenas um afirmou claramente que iria deixar o aplicativo, enquanto os outros expressaram uma certa incerteza sobre o seu futuro e avaliam a mudança para outros aplicativos em busca de uma solução temporária e não a longo prazo. A procura de alternativas e a falta de compromisso a longo prazo com a aplicação sugerem que as plataformas precisam repensar as suas políticas para garantir uma relação sustentável com os trabalhadores, equilibrando flexibilidade e estabilidade financeira. A análise destaca a importância de compreender as necessidades e desejos dos motoristas para promover uma indústria que seja mais justa e viável para todos os envolvidos.

VI. Considerações Finais

A pesquisa abrangeu as perspectivas de um trabalho flexível e quais foram suas implicações, voltando-se para o tema de uberização e precarização no trabalho enfrentados pelos motoristas de aplicativos, como era o caso de trabalhadores vinculados a empresas como a Uber ou 99. Trata-se da percepção dos trabalhadores sobre seu trabalho e as implicações percebidas no cotidiano.

Ao decorrer da pesquisa, foram levantados diversos pontos que explicitam como as empresas lucram às custas de trabalhadores que buscam uma forma alternativa de ganhar dinheiro. Essas empresas oferecem apenas a plataforma, enquanto os trabalhadores, tidos como “autônomos”, arcam com todos os custos do trabalho, como gasolina, manutenções e, em caso de acidentes, todos os custos adicionais. Esse tipo de empresa mostra uma nova forma de acumulação capitalista, pois os aplicativos não possuem o meio de produção em si, mas conseguem controlar trabalhadores e consumidores através de uma plataforma online, sem ter contato direto com essas pessoas.

Além disso, esses aplicativos têm grande alcance, existindo ao redor do mundo. Por se tornarem trabalhadores de si mesmos, todos os entrevistados tiveram que aprender a se autogerir, cada um deles criou sua própria rotina, as formas encontradas pelos entrevistados foram a criação de valores como meta diárias e estipular horários para trabalhar. Observando os três entrevistados, foi possível observar que cada sujeito criou sua forma de trabalhar, o que proporciona a flexibilidade para sua rotina.

Com essa nova forma de trabalho, surge outro desafio para quem se aventura nesse trabalho flexível. Existe uma ausência de direitos trabalhistas para essa classe. No Brasil, recentemente foi discutido o "Projeto de Lei 1471/22", que busca a regulamentação dos direitos trabalhistas para os motoristas de aplicativo. No entanto, há um grande debate entre os trabalhadores sobre se isso seria benéfico ou não. Como comentado por um dos entrevistados, um dos objetivos da regulamentação é coletar recursos para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), sem alterar em nada os benefícios para o motorista. Os outros entrevistados não chegaram a ler sobre o tema, apesar de saber da sua existência.

Além desse desafio, outro dilema enfrentado por esses trabalhadores é a precarização das relações de trabalho. A comunicação do motorista com a empresa sofre muita defasagem, e o motorista pode ser facilmente descartado sem justificativa caso o aplicativo ache necessário. Dessa forma, os motoristas se tornam reféns, tendo que agir de acordo com os princípios impostos pelo aplicativo. Um deslize pode significar o fim da relação de trabalho, devido à ausência de vínculo empregatício.

Foi possível evidenciar que, para todos os entrevistados, a questão da flexibilidade os levou a optar pelo trabalho por aplicativo, destacando esse ponto como positivo. No momento de falar sobre as desvantagens do trabalho informal, cada um dos entrevistados levantou algum ponto específico, como desgaste físico que enfrenta ao trabalhar para a Uber, insatisfação com o pagamento e busca pela flexibilidade de horários.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, enfrentou-se uma escassez de artigos pertinentes ao tema, o que restringiu as perspectivas. Outra dificuldade encontrada foi a busca de participantes para a pesquisa. Quando trabalhadores com essas características eram identificados, muitas vezes não havia retorno sobre a participação na pesquisa, resultando na coleta de dados de apenas três participantes.

As descobertas e discussões abordadas no estudo destacaram a precarização das relações laborais, a ausência de direitos trabalhistas, a grande subordinação dos motoristas aos aplicativos e alguns dos impactos positivos e negativos na qualidade de vida dos profissionais. Evidenciando alguns dos desafios enfrentados pelos motoristas, foi estimulada a reflexão sobre políticas públicas e a atual abordagem dos aplicativos em relação aos trabalhadores, além de expandir a compreensão dos processos dessa prática laboral. O conteúdo apresentado pode ser utilizado como material para o desenvolvimento de novas políticas trabalhistas e orientação para as plataformas.

Com o surgimento de novas pesquisas com temas similares, podem ser exaltados mais e mais os problemas enfrentados pela classe de motoristas de aplicativo. Novos trabalhos são capazes de aprofundar mais sobre o "Projeto de Lei 1471/22" e as impressões que esses trabalhadores têm sobre o tema. Com mais pesquisas

voltadas para esse tema, pode ser que no futuro a profissão esteja alinhada de acordo com os desejos da classe, atingindo valorização e proteção do trabalhadores.

Referências

- [1] Abilio, L. C. Uberização: Do Empreendedorismo Para O Autogerenciamento Subordinado. *Psicoperspectivas*, Valparaíso, V. 18, N. 3, P. 41-51, Nov. 2019. Disponível Em: <https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041> Acesso Em: 23 Maio 2024.
- [2] Antunes, R.; Filgueiras, V. Plataformas Digitais, Uberização Do Trabalho E Regulação No Capitalismo Contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, V. 39, N. 1, P. 27-43, Abr. 2020. Doi: <https://doi.org/10.22409/Contracampo.V39i1>
- [3] Brasil. Projeto De Lei Nº 1471, 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. Disponível Em: https://www.camara.leg.br/proposicoesweb/prop_mostrarintegra?codteor=2180123. Acesso Em: 24 Set. 2024.
- [4] Cabreira, B. M. Estresse E Ansiedade Em Motoristas De Aplicativos Na Cidade De Guarapari - Espírito Santo. 2022. Trabalho De Conclusão De Curso (Graduação Em Administração) - Instituto Federal Do Espírito Santo, Guarapari, 2022.
- [5] Casagrande, L.; Zamora, M. A. M.; Oviedo, C. F. T. Motorista De Uber Não É Empreendedor. *Revista De Administração Mackenzie*, V.22, N. 2, P. 1–24, 2020. Disponível Em: <https://doi.org/10.1590/1678-6971/eramg210003>. Acesso Em: 24 Set. 2024.
- [6] Castells, M. A Era Da Informação: Economia, Sociedade E Cultura. São Paulo: Paz E Terra, 1999.
- [7] Cezário, M. B. O. A Precarização Das Relações De Trabalho: O Caso Uber E O Desenvolvimento Local. *Trabalho & Educação*, Belo Horizonte, V. 31, N. 2, P. 191–193, 2022. Doi: 10.35699/2238-037x.2022.37461. Disponível Em: <<https://periodicos.ufmg.br/index.php/trabedu/article/view/37461>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [8] Souza, M. C. T. Et Al. Uberização, Vulnerabilidade E Precarização No Trabalho Do Motorista De Aplicativo No Contexto Da Covid-19. *Revista Foco*. [S. L.], V. 16, N. 4, P. 2-6, 2023. Doi: 10.54751/Revistafoco.V16n4-036. Disponível Em: <<https://ojs.focopublicacoes.com.br/foco/article/view/1569>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [9] Disponível Em: <<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>> Acesso Em: 23 Maio 2024.
- [10] Franco, D. S.; Ferraz, D. L. D. S.. Uberização Do Trabalho E Acumulação Capitalista. *Cadernos Ebape.Br*, Rio De Janeiro, V. 17, N. Spe, P. 844–856, Nov. 2019. Doi: 10.1590/1679-395176936. Disponível Em: <<https://www.scielo.br/j/cebape/A/9njd8xmhzd3qjvwqsg4wv3c/?Lang=Pt>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [11] Franklin, R. S. P.. O Que É Superexploração?. *Economia E Sociedade*, Campinas, V. 28, N. 3, P. 689–715, Set. 2019. Doi: 10.1590/1982-3533.2019v28n3art04. Disponível Em: <<https://www.scielo.br/j/cebape/A/9njd8xmhzd3qjvwqsg4wv3c/?Lang=Pt>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [12] Godoy, A. S.. Pesquisa Qualitativa: Tipos Fundamentais. São Paulo: Revista De Administração De Empresas, V. 35, N. 3, P. 20–29, 1995. Doi: 10.1590/S0034-75901995000300004. Disponível Em: <<https://www.scielo.br/j/rae/A/Zx4ctgrqyfvhr7lvvydbgd/?Lang=Pt#>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [13] Gomes-Souza, R.; Tramontano, M.. C. Subjetivação E Riscos Psicossociais Da Uberização Do Trabalho Nas Dinâmicas Territoriais. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, V. 26, N. 59, P. 143–167, 2023. Doi: 10.1590/2236-9996.2024-5907. Disponível Em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/61255>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [14] Ibge – Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística. Em 2022, 1,5 Milhão De Pessoas Trabalharam Por Meio De Aplicativos De Serviços No País. Agência De Notícias Ibge. Brasília, Df: Ibge, 2013. Disponível Em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/Media/Com_Mediaibge/Arquivos/448a4b1b10d3c3ba64647966eb2772316.Pdf>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [15] Leitão, C. A Entrevista Como Instrumento De Pesquisa Científica Em Informática Na Educação: Planejamento, Execução E Análise. In: Pimentel, M.; Santos, E.. (Org.) *Metodologia De Pesquisa Científica Em Informática Na Educação: Abordagem Qualitativa*. Porto Alegre: Sbc, 2021. (Série Metodologia De Pesquisa Em Informática Na Educação, V. 3) Disponível Em: <<https://ceie.sbc.org.br/metodologia/livro-3/>>. Acesso Em: 23 Maio 2024.
- [16] Moraes, R. B. S.; Oliveira, M. A. G.; Accorsi, A. Uberização Do Trabalho: A Percepção Dos Motoristas De Transporte Particular Por Aplicativo. [S.L.]: *Revista Brasileira De Estudos Organizacionais*, Curitiba, V. 6, N. 3, P. 647–681, 2019. Doi: 10.21583/2447-4851.Rbeo.2019.V6n3.216. Disponível Em: <<https://rbeo.emnuvens.com.br/Rbeo/article/view/216>>. Acesso Em: 24 Maio 2024.
- [17] Raposo, C. T. M. A Escravidão Dígita E A Superexploração Do Trabalho: Consequências Para A Classe Trabalhadora. *Revista Katálysis*, Florianópolis, V. 23, N. 3, P. 510–518, Set. 2020. Doi: 10.1590/1982-02592020v23n3p510. Disponível Em: <<https://www.scielo.br/j/rk/A/Zfgmlwpmj5c7wkyfvbvjykp/?Lang=Pt>>. Acesso Em: 23 Maio 2024.
- [18] Souza, D. De O. A Funcionalidade Do Salário Por Peça No Trabalho Mediado Por Plataformas Digitais. *Revista Katálysis*, Florianópolis, V. 25, N. 2, P. 383–391, 2022. Doi: 10.1590/1982-0259.2022.E82662. Disponível Em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/katalysis/article/view/82662>>. Acesso Em: 23 Maio 2024.
- [19] Souza, L. K. Pesquisa Com Análise Qualitativa De Dados: Conhecendo A Análise Temática. *Arquivos Brasileiros De Psicologia*, Rio De Janeiro, Vol.71, N.2, Pp.51-67, Mai./Ago. 2019. Issn 1809-5267. Doi: 10.36482/1809-5267.Arbp2019v71i2p.51-67. Disponível Em: 23 Maio 2024.