

A precarização do trabalho dos motoristas de aplicativos na cidade de Mossoró – RN

The precaution of work of app drivers in the city of Mossoró - RN

La precaución de trabajo de los conductores de app en la ciudad de Mossoró - RN

Recebido: 26/03/2022 | Revisado: 01/04/2022 | Aceito: 09/04/2022 | Publicado: 15/04/2022

Edinal Salustiano da Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2895-2612>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: edinal2050@hotmail.com

Elisabete Stradiotto Siqueira

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9957-1393>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: betebop@ufersa.edu.br

Wellington Gaspar Ferreira da Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6023-0076>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: wfs.well@gmail.com

Estevan Serafim da Silva Souza

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8534-9372>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: estevanserafim88@gmail.com

Thaysa Rafaela de Lima Alves

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4215-9875>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: lima.thaysarafeala@gmail.com

Dário Policarpo dos Santos Moreira

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1710-4052>
Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Brasil
E-mail: dariopolicarpo7@gmail.com

Resumo

À medida que as mudanças significativas nas tecnologias dos smartphones vão sendo desenvolvidas, novas modalidades de trabalho foram criadas, assim como, diversos modelos de categorias de serviços de automóveis. Contudo, essas novas formas empregatícias possibilitaram articulações flexíveis na legislação trabalhista, tornando possível a precarização do trabalho. O objetivo deste artigo é analisar as novas relações de trabalho por motoristas de aplicativos, para evidenciar a precarização do trabalho enfrentada por esses profissionais. Trata-se de um estudo de abordagem qualitativa e explicativa. A coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas individuais em profundidade realizadas com dez motoristas de aplicativos em Mossoró – RN no ano de 2021. Os resultados da pesquisa mostram que o trabalho dos profissionais pode ser caracterizado como precário: eles trabalham longas horas (também à noite, nos finais de semana e feriados), eles têm baixa renda (por isso aumenta a carga de horas de trabalho), carecem de proteção social e também costumam trabalhar sem contrato de trabalho.

Palavras-chave: Uberização; Precarização; Aplicativos de serviço de transporte individual.

Abstract

As significant changes in smartphone technologies are being developed, new ways of working have been created, as well as several models of car service categories. However, these new forms of employment allowed flexible articulations in labor legislation, making it possible to make work precarious. The objective of this article is to analyze the new work relationships by application drivers, to highlight the precariousness of work faced by these professionals. This is a qualitative and explanatory study. Data collection took place through in-depth individual interviews carried out with ten application drivers in Mossoró - RN in 2021. The survey results show that the work of professionals can be characterized as precarious: they work long hours (also at night, weekends and holidays), they have low incomes (therefore increases the workload), lack social protection and also tend to work without a work contract.

Keywords: Uberization; Precariousness; Individual transport service applications.

Resumen

A medida que se desarrollan cambios significativos en las tecnologías de teléfonos inteligentes, se han creado nuevas formas de trabajo, así como varios modelos de categorías de servicios de automóviles. Sin embargo, estas nuevas formas de empleo permitieron articulaciones flexibles en la legislación laboral, posibilitando la precarización del

trabajo. El objetivo de este artículo es analizar las nuevas relaciones de trabajo por parte de los conductores de la aplicación, para resaltar la precariedad del trabajo que enfrentan estos profesionales. Se trata de un estudio cualitativo y explicativo. La recolección de datos ocurrió a través de entrevistas individuales en profundidad realizadas con diez conductores de aplicaciones en Mossoró - RN en el año 2021. Los resultados de la encuesta muestran que el trabajo de los profesionales puede caracterizarse como precario: trabajan muchas horas (también por la noche, los fines de semana y vacaciones), tienen ingresos bajos (por lo que aumenta la carga de trabajo), carecen de protección social y además tienden a trabajar sin contrato de trabajo.

Palabras clave: Uberización; Precariedad; Solicitudes de servicio de transporte individual.

1. Introdução

Desde o advento das novas tecnologias informacionais, vem surgindo novos modelos de relações de trabalho e com isso, a necessidade de adequação na legislação trabalhista que possa acompanhar esses novos moldes empregatícios. Para Policarpo (2020, p. 2), “com o surgimento destas, as relações de trabalho passam por famigeradas mudanças, ocasionando uma maior flexibilização das normas trabalhistas e desvalorização da mão de obra [...]”.

Com as inovações tecnológicas e as mudanças no tempo histórico das estruturas sociais, diante do contexto da *gig economy*, foram surgindo novos mecanismos na internet para administrar as relações de trabalho. Essas mudanças nas relações de trabalho, decorrentes da expansão das tecnologias, a princípio na internet, se deram nas plataformas digitais, que envolvem elementos como a prestação remota de serviços e o desenvolvimento de formas flexíveis de economia compartilhada (Garcia-Parpet, 2020).

As empresas voltadas ao transporte compartilhado e particular é um exemplo das novas formas de trabalho proporcionadas pelas plataformas digitais, caracterizada pela oferta de serviços, por meio de plataformas *on-line* ou aplicativos de *e-hailing*. Contudo, tais mudanças no contexto das novas relações trabalhistas de aplicativos de *e-hailing*, não tem sido acompanhada por melhorias das condições de trabalho, uma vez que não possui garantia de direito trabalhista e auxílio pelas leis trabalhistas, assim como os contratos tradicionais que têm garantias (Pialarissi, 2017).

Veja-se o que diz Souza et al. a respeito da uberização:

Infere-se que a uberização é uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalhador, propiciada pelo Estado mínimo, pela eliminação de direitos trabalhistas, pelo desenvolvimento tecnológico, além do engendramento de mecanismos subjetivos que incentiva e enaltece o trabalhador empreendedor, que, na verdade, é abandonado à própria sorte (Souza et al., 2020, p. 12).

É nesse contexto que, a progressiva flexibilidade normativa dos motoristas de aplicativo considerado atualmente na organização social, traz alguns resultados negativos como a desvalorização da atividade laboral, a desigualdade social e a crescente exploração das classes trabalhadoras.

Nota-se isso no texto de Hashizume:

O mundo pós-moderno rompe com paradigmas e parâmetros estáveis do mundo moderno, inserindo valores como o risco, a flexibilidade, a ilegibilidade, deixando o trabalhador à deriva da possibilidade de planejar sua carreira profissional a médio ou longo prazo. Com isso, nos deparamos com um trabalhador que tem a sua rotina e valores (caráter) redefinidos por uma lógica que se interessa em atender a imediatividade das mudanças instantâneas do mercado. O caráter do trabalhador pós-moderno, corroído pela instabilidade, torna difícil manter laços solidários e compromissos nas relações interpessoais laborais (Hashizume, 2017, p. 64).

Neste contexto, torna-se relevante debater os temas relacionados à falta de legislação trabalhista para essas novas atividades laborais, que aliadas ao avanço das tecnologias da informação e aliados ao crescente desemprego contribuíram para a precarização das relações de trabalho no país. Padilha sugere alguns fatores que tem contribuído para este cenário de precarização:

Os principais fatores são: a) desregulamentação e perdas dos direitos trabalhistas e sociais (flexibilização das leis e direitos trabalhistas); b) legalização de trabalhos temporários, em tempo parcial, e da informalização do trabalho; c) terceirização e quarteirização ('terceirização em cascata'); d) intensificação do trabalho; e) aumento de jornada (duração do trabalho) com acúmulo de funções (polivalência); f) maior exposição a fatores de riscos para a saúde; g) rebaixamento dos níveis salariais; h) aumento de instabilidade no emprego; i) fragilização dos sindicatos e das ações coletivas de resistência; j) feminização da mão-de-obra; e k) rotatividade estratégica (para rebaixamento de salários) (Padilha, 2009, p. 550).

Assim, em um contexto de complexidade e particularidade, os aspectos apontados empurraram inúmeras pessoas para a informalidade laboral que vem provocando a desregulamentação das leis de proteção ao trabalhador. Assim, como afirma André et al. (2019, p. 12) que “essas novas formas de trabalho, de natureza flexível, certamente contribuíram para que formas de trabalho como as oferecidas pela empresa Uber, diferentes dos vínculos tradicionais de emprego, pudessem ser uma realidade”.

Sobre a concretização dessa prática, Lameira e Ribeiro (2019, p. 80) descrevem que, “foi em um período de crise profunda no Brasil que formas de trabalho por meio de aplicativos, igualmente a Uber, se tornaram o símbolo de empregos informais, temporários e mal remunerados, mas também uma forma de obter renda”.

As questões abordadas estão articuladas ao processo de reestruturação produtiva que segundo Barbara (1999) surge pela crise dos sistemas fordista/taylorista de produção surgindo uma flexibilização na cadeia produtiva o que faz elo com a terceira revolução industrial e a implementação do sistema neoliberal econômico.

Diante de vários questionamentos realizados sobre a precarização da classe trabalhista no âmbito das novas relações de trabalho por motoristas de empresas de aplicativos de mobilidade, esse texto discute a seguinte questão: Há precarização das relações de trabalho na atividade dos motoristas que utilizam plataformas digitais de mobilidade urbana em Mossoró – RN?

A partir desta pergunta foi definido que o objetivo deste artigo é compreender a dinâmica de trabalho dos motoristas de aplicativos. E como objetivos específicos os seguintes: 01) Analisar aspectos da organização e condições do trabalho nesta nova atividade laboral; 02) Identificar motivações para inserção dos indivíduos em trabalhos típicos da economia de compartilhamento (*sharing economy*); 03) Compreender características dos novos vínculos e das relações de trabalho estabelecidas com os trabalhadores da economia compartilhamento (*sharing economy*).

2. Metodologia

Essa pesquisa se caracteriza como qualitativa e explicativa por ter o objetivo de compreender as novas relações de trabalho presentes nas plataformas digitais de aplicativos de motoristas. Quanto aos procedimentos técnicos da natureza das fontes para a abordagem e tratamento teórico dessa pesquisa, foi considerada como pesquisa bibliográfica. Para Severino (2007, p. 122) a pesquisa bibliográfica “utiliza-se de dados ou de categorias teóricas já trabalhados por outros pesquisadores e devidamente registrados”.

O estudo qualitativo, para Santos (2013, p. 21) expressa-se que “ao se discorrer sobre qualquer aspecto teórico no âmbito da pesquisa interpretativista, é importante ter em mente que o papel da teoria nesse tipo de estudo é o de fornecer um instrumental através do qual se possa criar sentido a respeito da ação social pesquisada”.

Sendo assim, o entrevistador é um instrumento fundamental na pesquisa qualitativa, uma vez que atua na coleta de dados e na análise para assim chegar à conclusão da pesquisa (Godoy, 1995).

Com relação ao caráter explicativo deste estudo, busca-se identificar e registrar as causas e fenômenos estudados (no caso os motoristas de aplicativos), por meio da interpretação concedida pelos os métodos qualitativos (Severino, 2007).

Foram entrevistadas dez pessoas que trabalham como motoristas de aplicativo na cidade de Mossoró – RN. Para seleção dos sujeitos utilizou-se o critério da acessibilidade e o número de sujeitos foi determinado pelo critério da exaustão. No

Quadro 1 observa-se a caracterização dos sujeitos dessa pesquisa.

Quadro 1 - Descrição dos sujeitos de pesquisa.

SUJEITO	SEXO	IDADE	FORMAÇÃO	TEMPO ATIVO NO APLICATIVO	OUTRA OCUPAÇÃO RENTÁVEL
MOTORISTA 1	M	42	TÉCNICO (COMPLETO)	1 ANO E 6 MESES	NÃO
MOTORISTA 2	M	27	SUPERIOR INCOMPLETO (CURSANDO)	2 ANOS	NÃO
MOTORISTA 3	M	38	SUPERIOR INCOMPLETO (CURSANDO)	3 ANOS	NÃO
MOTORISTA 4	M	20	ENSINO MÉDIO (COMPLETO)	1 ANO E 8 MESES	NÃO
MOTORISTA 5	M	30	ENSINO MÉDIO (COMPLETO)	2 ANOS E 6 MESES	NÃO
MOTORISTA 6	M	28	ENSINO MÉDIO (COMPLETO)	2 ANOS	NÃO
MOTORISTA 7	M	24	ENSINO MÉDIO (COMPLETO)	1 ANO E 2 MESES	SIM
MOTORISTA 8	M	23	SUPERIOR INCOMPLETO (CURSANDO)	5 MESES	NÃO
MOTORISTA 9	M	42	SUPERIOR INCOMPLETO (CURSANDO)	4 ANOS	SIM
MOTORISTA 10	M	35	ENSINO MÉDIO (COMPLETO)	4 ANOS	NÃO

Fonte: Autores (2021).

Os dados foram coletados por meio de entrevistas, com auxílio de um roteiro semiestruturado que foi elaborado pelo grupo de pesquisa que está desenvolvendo o projeto: Flexibilização das Relações de Trabalho na Economia do Compartilhamento: Um Estudo no Nordeste Brasileiro financiado pelo CNPq e coordenado pelo professor Jeová Torres Silva Júnior da Universidade Federal do Cariri (UFCA). As mesmas foram realizadas no mês de abril de 2021.

Os dados foram transcritos e depois analisados com abordagem interpretativa. A leitura prévia do material permitiu a definição de categorias (Intensificação do Trabalho; Precariedade do Trabalho; Desemprego) que organizaram a apresentação dos resultados.

3. Resultados

Nesta seção os resultados da pesquisa foram apresentados por meio das categorias, foram levadas em consideração três categorias: Intensificação do Trabalho; Precariedade do Trabalho; Desemprego.

3.1 Intensificação do trabalho

Nesta categoria verificou-se a intensificação do trabalho imposta aos motoristas de aplicativos, neste caso, o emprego de jornada de trabalho excessiva. Os motoristas entrevistados, com exceção de quatro, mencionaram que trabalham regularmente uma carga horária muito maior do que as 8 horas diárias consideradas pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), e sendo uma jornada máxima semanal de 44 horas regulares (Caldas, 2017). O motorista 8 menciona que chega a trabalhar 15 horas por dia e o motorista 10 afirma que é bastante exaustivo trabalhar 15 horas por dia:

Em média de 48h semanais (Motorista 2).

12 horas por dia, em média 60 horas por semana (Motorista 6).

Eu trabalho de domingo a domingo, em média de 14h por dia, às vezes trabalho 15h, às vezes 13h, mas a média é de 14h por dia (Motorista 8).

Eu sempre procuro trabalhar de oito a nove horas por dia, sempre eu procuro esses horários uma rotina de trabalho de oito a nove horas de trabalho por dia [...] (Motorista 9).

É, ultimamente minha rotina de trabalho é bastante puxada, eu saio de casa às 6h da manhã, retorno ao meio dia e 2h da tarde começo de novo e só para 9h/10h da noite, é, com essa pandemia é muita coisa fechada, está voltando aos poucos, então as corridas estão muito pouco, então tem que ficar o dobro de tempo na rua pra você poder conseguir sua meta diária (Motorista 10).

O motorista 1 afirma que trabalha com metas, o que talvez se deva ao fato dele ter administrado uma empresa de transporte. É importante ressaltar que rotinas exaustivas de trabalho contribuem no desenvolvimento de quadros de distúrbios psicossomáticos. De resto, veja-se o que diz a Ocupacional Medicina e Engenharia de Segurança do Trabalho (2015) “em alguns casos, há uma evolução desse quadro patológico, que pode também causar doenças como, a depressão e a síndrome do pânico”:

Eu criei uma meta para mim, eu trabalho X valor por dia que corresponde em uma média do que eu quero ganhar por mês, se eu quero ganhar 4 mil todo mês então eu tenho que trabalhar até bater a meta dos 4 mil, isso é muito relativo se pegar corridas de um alto valor rapidamente você bate sua meta, se aceitar corrida de menor valor vai demorar mais tempo para bater a meta. Trabalho todos os dias da semana (Motorista 1).

Sob esse ponto de vista, cabe destacar, entretanto, que esse motorista que trabalha por metas pessoais, e consta uma satisfação pela sua carga horária, se deve ao fato dele ter um histórico de uma empresa de transporte e alinhar suas habilidades profissionais.

3.2 Precariedade do trabalho

Nesta categoria buscou-se identificar se o trabalho dos motoristas de aplicativos se qualifica como precário por ter uma renda baixa, e pelas condições de trabalho sobre uma visão do indivíduo na subjetividade do seu trabalho.

Nesse contexto, a princípio, convém destacar que a carga horária pontuada pelos motoristas de aplicativos anteriormente, são decorrentes da ineficiência da renda obtida com essa atividade laboral. Sendo assim, quatro motoristas estão na categoria que fatura abaixo de um salário mínimo, atualmente o rendimento salarial é de \$1.100 (Real) (Federação dos trabalhadores Aposentados e Pensionistas do Estado do Rio Grande do Sul [FETAPERGS], 2021).

Renda líquida somente de aplicativo 800 a 900 (Motorista 3).

Antes, há um ano e meio atrás, eu fazia de 500 a 600 reais por semana, hoje não chega nem a 100 reais, não dá pra rodar muito por causa da pandemia (Motorista 5).

No momento R\$ 1000 (Motorista 6).

Como eu tenho um emprego fora parte trabalho de atendente de telemarketing eu faço em média de 1000 a 1200 reais de corrida de aplicativo. Porém nessa pandemia não está dando pra fazer tudo isso não, faço a parcela do meu carro e o seguro e o resto que sobra a gente vai se virando (Motorista 7).

Foi a incorporação dos pressupostos dos baixos salários que os motoristas elevaram sua carga horária de trabalho. Três dos entrevistados afirmaram obter em média R\$ 2.000:

Num mês constante e completo, cerca de 2000. Alguns períodos passo sem trabalhar, é algo ocasional (Motorista 4).

Hoje, hoje o motorista de aplicativo, é mensalmente tirando o combustível, todos os pregos que dá no carro ele fica com média de R\$2000 só pra sobreviver, onde antigamente há 3 anos atrás sobrava R\$4000 hoje está sobrando dois (Motorista 10).

É válido evidenciar que três entrevistados apresentaram um rendimento inconstante, contudo, existe um rendimento negativo na variabilidade de sua renda, tendo tomado conhecimento em função do vínculo laboral:

Minha renda é dividida em duas partes, a renda bruta que é meu resultado de lucro bruta e meu resultado de lucro líquido, o lucro bruto varia em torno de 7 a 9 mil reais mensais, e o lucro líquido também varia de 3 a 6 mil reais mensais, mas normalmente fica entre 5 a 6 mil reais de lucro mensal líquido. Normalmente a gente ganha 20 reais por hora trabalhada, em média, 20 reais por hora trabalhada (tirando o combustível, depreciação, algum problema que surgir no carro, aí o lucro vai diminuir um pouco), todo o meu lucro bruto cerca de 3 a 4 mil reais eu gasto com o próprio veículo, com a própria sustentabilidade do negócio, todo mês eu tenho que pagar conta de celular, manutenção, revisão do veículo, seguro, financiamento, e algumas coisas que não são previstas, isso dá uma média de 3 a 4 mil reais mensais que eu gasto, aí o que sobra vai ser o lucro líquido. Isso porque eu trabalho de meio dia até duas da manhã, são quatorze horas diárias de domingo a domingo, agora mesmo surgiu um imprevisto e lanterna do carro não está acendendo a luz baixa e eu vou ficar até amanhã sem ganhar nada, amanhã pela manhã eu vou tentar consertar esse problema urgentemente e voltar a trabalhar, aí já se vai um prejuízo de pelo menos duzentos a trezentos reais. Dessa hora até duas da manhã eu iria ganhar pelo menos de cem a cento e cinquenta reais, eu vou precisar gastar amanhã na lanterna uns duzentos a duzentos e cinquenta reais no mínimo e assim vai, acontece isso e tudo eu calculo e no final do mês da uma conta que é sustentável (Motorista 8).

Portanto, pode-se dizer que a participação de todos os motoristas sinaliza que de alguma maneira para alcançar ou suprir seus objetivos individuais de forma satisfatória, precisam trabalhar uma carga horária superior pelos baixos rendimentos.

Standing (2013, p. 30) coloca que “o precariado pode ser identificado por uma estrutura característica da renda social, que confere uma vulnerabilidade que vai bem além da que seria transmitida pela renda financeira recebida em um momento específico”. Nesse sentido, é visto que o trabalhador precário é vulnerável porque não possui garantias e seguranças na legislação trabalhista.

Convém observar, desde já, que o questionamento anterior sobre a renda, pode-se comprovar que os motoristas de aplicativos não possuem garantia de renda, sobretudo, quando as empresas estão recrutando cada vez mais usuários. Em outras palavras, o aumento de concorrentes eleva o processo de precarização do trabalhador. Quem se enquadra nessas condições, pode tentar buscar suprimir essas necessidades em horários que se expõem a alguns riscos, como os horários noturnos, embora os motoristas não tenham uma atividade rotineira (Silva et al., 2018).

Tendo isso, os dados a seguir, buscam apresentar as respostas dos entrevistados sobre a subjetividade das condições de trabalho como motorista de aplicativo. Sete motoristas apontaram que as condições de trabalho são degradantes, em seus questionamentos incidiam as variâncias de ideias semelhantes, sendo ela – “pior”:

[...] Mudam para pior, cada vez a taxa fica mais baixa (Motorista 5).

Ruim. Mudaram sim, pra pior (Motorista 6).

As condições de trabalho são de abandono e essas condições mudaram sim, pra pior (Motorista 7).

Dos motoristas que demonstraram consenso das situações precárias de trabalhar como motoristas de aplicativos, dois constataram em seus depoimentos que a atividade laboral revela precariedade para muitos trabalhadores que necessitam do trabalho para sobreviver às condições socioeconômicas:

As condições estão ficando cada vez mais precárias para o lado do motorista, principalmente no quesito segurança. As plataformas de outros países não fazem nada para que o cenário seja diferente, o que acontece é que as fatalidades que acontecem com os parceiros apenas são contabilizadas para estatísticas do estado, não sendo a plataforma responsabilizada por alguns fatos ocorridos (Motorista 2).

As condições de trabalho eu avalio como muito, muito, muito puxada mesmo, muito puxada mesmo! Porque é como você diz, é, no passado você rodaria 6h por dia 7h por dia você ganharia o que você está ganhando hoje rodando 12h por dia. Você ganharia rodando 12h por dia, então isso significa que, quanto mais a longo prazo vai passando, mais horas o motorista vai ter que trabalhar de aplicativo para poder fazer o dinheiro que você está fazendo hoje se o que o motorista fazia hoje há 2 anos atrás ele fazia em 6 ou 7h hoje ele está fazendo em 12h, imagine daqui a 2 anos, 3 anos. Com o aumento que está acontecendo de tudo e as tarifas não tá subindo dos aplicativos (Motorista 10).

Por outro lado, o motorista 1, acredita que as condições são favoráveis. Sua justificativa se baseia apenas no conforto e nos padrões estéticos do automóvel, mas é perceptível que o mesmo aponta precariedades:

As condições de trabalho são relativamente boas, por que os carros eles são confortáveis, são ergonomicamente corretos, você pode ajustar beleza, mas o trânsito é estressante a rotina é estressante, você fica horas apesar de ter o controle de tempo, mas você sabe que se você não trabalhar X horas não gera renda e muitas vezes você pega uma corrida a distância do deslocamento com outra corrida vazia, serviço de telefonia que tem que estar funcionando perfeitamente, tem vez que cai a internet aí você não consegue pegar a corrida direito e isso atrapalha (Motorista 1).

A propósito do conceito de precariedade subjetiva, observa Linhart (2009, p. 2) “esse sentimento que chamo de ‘precariedade subjetiva’ dos trabalhadores estáveis faz com que nunca se sintam realmente seguros e seguros de poderem manter seus empregos”.

3.3 Desemprego

As novas reestruturações produtivas das instituições foram benéficas para desconstruir as atividades laborais fixas, e transformar em ambientes internos competitivos, com profissionais eficientes e mais ágeis em dar respostas às novas estruturas empregatícias do mercado (Montenegro, 2008). Praticamente quase todos os motoristas mostraram que começou a usar os aplicativos de serviços mobilistas a princípio como forma de renda extra, contudo com as situações ao contexto socioeconômico e geopolítico esses profissionais acabaram perdendo sua renda principal, e o faturamento que era como complemento transformou-se na renda principal.

Isso indica que os motoristas típicos da *sharing economy*, trabalham por “necessidade” e não como escolha. Levando em conta que para admissão nas empresas de motoristas de aplicativos tecnológicos, não é preciso muitas qualidades profissionais, sendo que apenas é necessário que o candidato tenha Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria B.

Observa-se, nesses princípios, que André et al. (2019, p. 27), coloca que “os motoristas entendem que esta atividade constitui uma opção num cenário onde a competitividade e as exigências para se obter um emprego são exacerbadas, mesmo para aqueles que possuem nível superior ou tenham experiências longas em suas carreiras”, como é o caso de alguns dos motoristas entrevistados:

Quando realizei meu cadastro junto às plataformas de aplicativo já atuavam junto a função de porteiro (com regime de CLT) em uma terceirizada da Petrobrás em escala de trabalho de 12/36h, com isso eu trabalhava 12h seguidas e folgava 36h, com essa escala eu poderia sim rodar nas horas vagas para complementar minha renda para despesas e manutenção do lar. Mas passei pouco tempo trabalhando nessa empresa devido à crise que assola a Petrobras no cenário atual e fui demitido apenas 4 meses após ajustar minha escala de trabalho (Motorista 2).

Assim que comprei meu primeiro carro vi uma oportunidade de conseguir uma renda extra, já que trabalhava em outro local, na época (Motorista 4).

Trabalhava em uma empresa e buscava uma renda extra, como sair da empresa e não arrumei outro emprego, passou a ser minha renda principal (Motorista 5).

Buscava dinheiro, uma renda (Motorista 6).

É, o que, o que me decorreu no início da pandemia (COVID-D19), deu procurar a busca por, pelo transporte de aplicativo para trabalhar, é realmente o desemprego da CLT e não, não estava trabalhando de carteira assinada, estava desempregado e procurei no aplicativo um, uma renda para suprir o que não estava vindo mais (Motorista 10).

É nesse contexto que os resultados do estudo convergem para reconhecer que atividade laboral de motorista de aplicativo é uma alternativa para atender às suas necessidades pessoais, considerando que essa atitude sugere que as plataformas de motoristas de aplicativos não seria uma opção de renda principal caso a realidade fosse outra.

4. Discussão

4.1 Precarização do Trabalho no Brasil

No decorrer do século XX ocorreu um processo de desenvolvimento capitalista no Brasil, que transformou a economia agrário-exportadora para a economia industrial. Também a respeito disso Pereira e Mattos discorrem:

Estas transformações refletem a crise estrutural do sistema capitalista, que desde os anos 1980 efetivaram uma série de políticas com vistas a superá-la, reconhecendo, por sua vez, na reestruturação produtiva e na implementação do Toyotismo a sua possibilidade de manutenção da hegemonia, através do neoliberalismo, preconizando a redução do papel do Estado e de suas políticas no âmbito social, ampliando e fortalecendo o mercado, sobretudo, através da financeirização (Pereira & Mattos, 2016, p. 66).

Como decorrência desse processo caracterizado pela reestruturação produtiva ocorreu o crescimento do trabalho por meio digital como a flexibilização dos direitos trabalhistas, o aumento da terceirização, e a exploração do trabalho infantil.

Além disso, de acordo com Cacciomali sobre o processo de desregulamentação que acompanharam o desenvolvimento capitalista e de industrialização ao longo da década de 80, descreve que:

A maioria das análises enfatiza sistematicamente os efeitos negativos e até dramáticos desse avanço: proletarização e pobreza no campo, pobreza urbana, desnutrição, concentração da renda etc., deixando para um segundo plano a totalidade das transformações concretas em andamento no processo de desenvolvimento econômico (Cacciomali, 1989, p. 29).

Assim como outros autores reafirmam esse pensamento como Jordão e Stampa (2015, p. 7) “a precarização do trabalho é uma condição histórico-estrutural de desenvolvimento do próprio capitalismo global, e este se distingue pela inconstância sistêmica do ciclo da economia capitalista em escala global”.

Procedentes são as observações de Câmara e Ferreira:

[...] o trabalhador vem transformando o período reservado ao descanso em outras formas de trabalho, forçado pelas questões inerentes ao capitalismo global, necessidades de sobrevivência, e ampliado pela evolução tecnológica que rompeu as fronteiras espaciais e temporais entre o tempo dedicado ao trabalho e o tempo livre (Câmara & Ferreira, 2021, p. 2).

Pode-se entender que a precariedade está relacionada a trabalhadores reféns das precárias condições de trabalho, dos baixos salários, e sem garantias jurídicas trabalhistas. Nessa perspectiva, Jordão e Stampa (2015, p. 3) sugerem que “o termo precariedade tem sido utilizado para designar perdas nos direitos trabalhistas ocorridas no contexto das transformações do ‘mundo do trabalho’ e de retorno aos ideais liberais de defesa do Estado mínimo”.

Observa-se, nesses princípios, que a precarização está caracterizada pelo desmantelamento da proteção social dos trabalhadores, a desregulamentação das leis trabalhistas, ou seja, a perda de direitos oferece risco à saúde, bem como, o aumento da jornada de trabalho, a intensificação do trabalho, sem registro na carteira, instabilidade e outros (Silva et al., 2018).

Galeazzi (2006, p. 203), compreende que “a definição de trabalho precário contempla pelo menos duas dimensões: a ausência ou redução de direitos e garantias do trabalho e a qualidade no exercício da atividade”. Nesse sentido, a precarização do trabalho é vista pela autora como o enfraquecimento do vínculo empregatício como forma de burlar as garantias trabalhistas para adquirir um lucro exacerbado.

Assim, todos esses embasamentos respaldam que a precarização tem ganhado campo na desregulamentação das leis trabalhistas, e, dessa maneira, é uma temática que merece diligência às pesquisas científicas.

4.2 Ridesourcing: aplicativos de serviço de transporte individual

Os avanços das mudanças tecnológicas foram acompanhados de novas categorias de serviços de automóveis, especialmente como motoristas de aplicativos, ou seja, veículos particulares que usam os aplicativos como ferramentas de ofertas de serviços.

Sobre o funcionamento do *Ridesourcing* Brandão et al., afirmam:

Estes aplicativos funcionam de forma muito semelhante ao táxi, o cliente através do aplicativo solicita uma viagem e o aplicativo seleciona um motorista disponível mais próximo informando a este a localização e o nome do passageiro

e, também, o caminho mais rápido até o destino. O aplicativo cobra um preço baseado no tempo e distância da viagem (Brandão et al., 2017, p. 33).

Esse é o pano de fundo sobre o qual se desenrola as mudanças nas relações de trabalho, em práxis ao desenvolvimento de modelos de negócios baseados em plataforma que foram geradas pela a economia compartilhada. O aumento das plataformas envolve alguns elementos como a prestação remota de serviços, o aumento da oferta global de trabalho e demanda, o desenvolvimento de formas flexíveis de emprego e mudanças na organização do trabalho, tais condições que podem resultar em trabalho precário (Polkowska, 2019).

O serviço de transporte de passageiros realizado por motoristas de aplicativos está agrupado dentro do modelo de negócio *e-hailing*. Sobre esse novo modelo desempenhado pela economia compartilhada, constata Krohe:

Várias empresas combinaram software inteligente com aplicativos de smartphone e GPS para permitir que os passageiros encontrem, reservem e paguem por viagens em automóveis parados. O fenômeno deu ao mundo um novo verbo - *e-hailing* - e uma frota de novos nomes de negócios exóticos, como Uber, Lyft, SideCar, Tickengo e Flywheel. Cada aplicativo conecta os passageiros a diferentes tipos de passeios (Krohe, 2013, p. 1, tradução nossa).

Cada aplicativo tem suas singularidades, no entanto, alguns deles possuem funções ou normas que são semelhantes entre elas, entre elas: o indivíduo (passageiro) ao pedir o serviço pelo aplicativo pode acompanhar a corrida de forma on-line, via GPS (Sistema de Posicionamento Global); o passageiro pode visualizar os dados básicos e a foto do motorista, assim como o mesmo; a forma de pagamento pode ser em dinheiro real ou cartão de crédito/débito já previamente cadastrado, sendo que, no final da corrida o passageiro é informado sobre o valor; o motorista pode recusar a corrida, da mesma maneira que o passageiro; os motoristas não contém licença comercial e não possui contrato de trabalho; o aplicativo possui um sistema de notas de passageiros e motoristas que permite avaliar a conduta de todos durante a viagem; os aplicativos não controlam a jornada de trabalho dos profissionais, isso significa que eles não possuem uma carga mínima ou máxima de jornada de trabalho (Brandão et al., 2017).

Ademais, os serviços de aplicativos estão presentes em todas as capitais do país – Brasil, mediante tais proporções de expansão constante na prestação de serviços de transporte individual – *ridesourcing*, bem como, em ritmo acelerado o modelo de negócio *e-hailing* vem aumentando a sua presença nas organizações sociais, criando caminhos para discussões sobre suas contraposições se façam necessárias.

5. Conclusão

Os motoristas de aplicativos constituem como categoria profissional no contexto dos avanços das tecnologias na comunicação, por meio de plataformas on-line ou aplicativos de *e-hailing*. Percebe-se, no entanto, a fragilidade que essas atividades laborais contribuíram para o desmantelamento da proteção social dos trabalhadores, perante as regulamentações trabalhistas.

Sendo assim, de acordo com Polkowska (2019, p. 375, tradução nossa), “estudos realizados entre os motoristas do Uber indicam que o futuro do trabalho pertence às plataformas online e aos aplicativos móveis. A mudança tecnológica, que também tem impacto no mercado de trabalho, simplesmente não pode ser travada”, em que as condições socioeconômicas geográficas e históricas são determinantes para cada espaço.

Este artigo objetivou compreender a dinâmica de trabalho dos motoristas de aplicativos. Conclui-se, portanto, que o trabalho realizado por motoristas de aplicativos leva à precarização. Ao mesmo tempo, porém, é necessário um estudo mais aprofundado, em termos de maior profundidade empírica, que deve ser realizado para permitir uma abrangência de aspectos cognitivos e técnicos dos trabalhos dos profissionais de *Ridesourcing* no que se refere à precarização da atividade laboral.

Por se tratar de uma análise temporal específica, razões essas para possíveis estudos dos fenômenos e mudanças

provenientes da natureza social e econômica dessa atividade laboral, assim como também, considera-se pertinente que sejam feitas novas investigações científicas, com vistas em analisar fatores de dimensões de qualidade nos serviços de transportes privados urbanos através de seus usuários.

Referências

- André, R. G., Silva, R. O., & Nascimento, R. P. (2019). Precário não é, mas eu acho que é escravo: análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização. *Revista Eletrônica de Ciência Administrativa*, 18(1), 7-34. <https://doi.org/10.21529/RECADM.2019001>
- Barbara, M. M. (1999). Reestruturação produtiva, qualificação, requalificação e desemprego: percepção e sofrimento do trabalhador. *Psicologia: ciência e profissão*, 19, 30-49. <https://doi.org/10.1590/S1414-98931999000100004>
- Brandão, C. C., Brandão, J. P., & Fonseca, J. V. S. (2017). *Aplicativos de serviço de transporte individual (ridesourcing) e seu impacto no comportamento de viagem: um estudo aplicado aos estudantes da Escola de Engenharia da UFG* [Trabalho de Conclusão de Curso em Engenharia Civil, Universidade Federal de Goiás]. Brazil Documents. <https://vdocuments.com.br/aplicativos-de-servio-de-transporte-individual-caio-cheker-brando-joo.html>
- Caldas, E. (2017). Reforma trabalhista: o que muda na carga horária. *Época Negócios*. <https://epocanegocios.globo.com/Carreira/noticia/2017/07/reforma-trabalhista-o-que-muda-na-carga-horaria.html>
- Cacciamali, M. (1989). Expansão do mercado de trabalho não regulamentado e setor informal no Brasil [número especial]. *Estudos Econômicos*, 19, 25-48. <https://www.revistas.usp.br/ee/article/view/157620/152909>
- Câmara, A. F., & Ferreira, M. L. A. (2021). Trabalho flexível e tempo livre: utopias da Pós-modernidade. *Research, Society and Development*, 10(11), 1-11. <https://doi.org/10.33448/rsd-v10i11.19372>
- Federação dos Trabalhadores Aposentados e Pensionistas do Estado do Rio Grande do Sul. (2021). *Tabelas salário mínimo*. <http://www.fetapergs.org.br/index.php/2015-07-27-16-46-22/tabelas-salario-minimo>
- Garcia-Parpet, M. F., & Bevilacqua, C. (2020). As novas economias digitais: impacto sobre o trabalho e GIG Economy: resenha bibliográfica e questões a respeito no Brasil. *Estudos e Perspectivas para o futuro do trabalho*, 1(1), 1-45. <https://acervodigital.sistemaindustria.org.br/handle/uniepro/281>
- Godoy, A. S. (1995). Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. *Revista de Administração de Empresas*, 35(2), 57-63.
- Galeazzi, I. (2006). Precarização do trabalho. In A. D. Cattani, & L. Holzmann. *Dicionário de trabalho e tecnologia*. 203-206. Universidade UFRGS.
- Hashizume, C. M. (2017). A precarização do trabalho e a subjetividade do trabalhador. *Revista Psicologia, Diversidade e Saúde*, 6(2), 64-65. <https://doi.org/10.17267/2317-3394rpds.v6i2.1378>
- Jordão, A. P. F., & Stampa, I. T. (2015, 25 a 28 de agosto). Precarização e informalidade no “mundo do trabalho” no Brasil: notas para reflexão [Apresentação de trabalho]. *Anais do VII Jornada Internacional Políticas Públicas*. Cidade Universitária da UFMA.
- Krohe, J. (2013). Not Your Daddy's Taxi. *Planning* 79(5), 15-17. https://www.researchgate.net/publication/298314745_Not_your_daddy's_taxi
- Lameira, F. L. M., & Ribeiro, T. G. (2019). Uber: trabalho precarizado em tempos de economia de compartilhamento na cidade de Belém. *Revista de Filosofia Temática*, 4(1), 79-84. <http://dx.doi.org/10.18542/complexitas.v4i1.8047>
- Linhart, D. (2009). Modernisation et précarisation de la vie au travail. *Papeles del CEIC*. 1(43), 1-19. <https://identidadcolectiva.es/pdf/43.pdf>
- Montenegro, D. M. (2008). Desemprego, informalidade e precarização do trabalho no Brasil contemporâneo [recurso eletrônico]: ensaio sobre uma tragédia anunciada. *DocPlayer*. <https://docplayer.com.br/14816401-Desemprego-informalidade-e-precarizacao-do-trabalho-no-brasil-contemporaneo-ensaio-sobre-uma-tragedia-anunciada.html>
- Ocupacional Medicina e Engenharia de Segurança do Trabalho. (2015, 15 de julho). Pressão para cumprir metas pode causar distúrbios e sérias consequências para a saúde do trabalhador. *Blog Ocupacional*. <https://www.ocupacional.com.br/ocupacional/pressao-para-cumprir-metas-pode-causar-disturbios-e-serias-consequencias-para-a-saude-do-trabalhador/>
- Policarpo, H. D. (2020). A precarização do trabalho dos entregadores de aplicativos: aspectos e consequências. *Jus*. <https://jus.com.br/artigos/85651/a-precarizacao-do-trabalho-dos-entregadores-de-aplicativos-aspectos-e-consequencias>
- Pialarissi, R. (2017). Precarização do trabalho. *Revista de Administração em Saúde*. 17(66), 1-12. <https://cqh.org.br/ojs-2.4.8/index.php/ras/article/view/11/21>
- Padilha, V. (2009). Qualidade de vida no trabalho num cenário de precarização: a panaceia delirante. *Trabalho, Educação e Saúde*, 7(3), 549-563. <https://doi.org/10.1590/S1981-77462009000300009>
- Pereira, J. N., & Mattos, F. G. (2016). Neodesenvolvimentismo, informalidade e nova morfologia do trabalho: reflexões sobre a precarização do trabalho no Brasil. *Revista Áskesis*. 5(1), 59-72. <https://doi.org/10.46269/5116.114>
- Polkowska, D. (2019). Does the app contribute to the precarization of work? A case of Uber drivers in poland. *Partecipazione e Conflitto*, 12(3), 717-741. <http://siba-ese.unisalento.it/index.php/paco/article/view/21275>
- Souza, N. V. D. O., Dias, M. O., Carvalho, E. C., Varella, T. C. M. M. L., Lima, L. S. C., & Soares, S. S. S. (2020). Risco de uberização do trabalho de enfermagem em tempos de pandemia da Covid-19: relato de experiência. *Research, Society and Development*, 9(10), 1-21. <https://doi.org/10.33448/rsd-v9i10.9060>

Severino, A. J. (2007). *Metodologia do trabalho científico*. (23ª ed.). Cortez Editora.

Santos, W. S. (2013). Níveis de interpretação na entrevista de pesquisa interpretativa com narrativas. In Bastos, L. C., & Santos, W. S. (Org.). *A entrevista na pesquisa qualitativa*. Rio de Janeiro: Quartet, 21-35.

Standing, G. (2014). *O precariado: a nova classe perigosa*. (1ª ed.). Autêntica.

Silva, R. O., André, R. G., Ghosn, G. H. A., & Carvalho, R. B. A. M. (2018, 01 a 02 de dezembro). Produção acadêmica sobre precarização do trabalho no Brasil: análise dos artigos publicados no EnANPAD e EnGPR [Apresentação de trabalho]. *Anais do Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia XVSEGET*. Faculdades Dom Bosco. <https://www.aedb.br/seget/artigos2018.php?pag=267>