A UBERIZAÇÃO NO CONTEXTO DO TRABALHO PRECÁRIO:

uma análise a partir das experiências de motoristas de aplicativo no município de Teresina– PI, no ano de 2020

Laianne Soares Silva[1]

Alyne Maria Barbosa de Sousa[2]

RESUMO

Esta pesquisa aborda a uberização como nova tendência nas relações de trabalho e analisa as condições de trabalho de motoristas de aplicativo, na cidade de Teresina – PI, e em específico, identifica características de trabalho precário com foco na uberização, avalia a percepção sobre suas condições de trabalho e traça o perfil dos(as) motoristas de aplicativo. Trata-se de estudo qualiquantitativo com pesquisa de campo por meio de questionário autoaplicado *online* a uma amostra não-probabilística de 22 motoristas de aplicativo. Os resultados indicam que o motorista de aplicativo tem entre 25-35 anos, é do gênero masculino e tem ensino médio completo, é solteiro e tem filhos; está submetido a sobrejornada diária de trabalho, entre 6-7 dias na semana e renda de até 2 salários mínimos, com parte comprometida pelos custos da atividade. Conclui-se que a uberização é percebida como condição melhor que o desemprego ou insuficiência de renda aos trabalhadores mais vulneráveis.

Palavras-chave: Reestruturação Produtiva. Precarização do Trabalho. Uberização. Motoristas de aplicativo.

ABSTRACT

This research focus uberization as a new trend in labor relations and analyzes labor conditions of app drivers in city of Teresina – PI, and specifically identifies characteristics of precarious work upon uberization, evaluates their perceptions about work conditions and produce the profile of these workers. A qualitative and quantitative exploratory research was carried out, with field research, through the technique of a self-applied online questionnaire, applied to a non-probabilistic sample of 22 app drivers. The results indicate that the app driver is between 25-35 years old, male and has completed high school, is single and has children; he is subjected to daily work overtime, between 6-7 days a week and income of up to two minimum wages, part of which is compromised by the costs of the activity. It is concluded

[1] Graduada em Tecnologia em Gestão de Recursos Humanos do IFPI, campus Teresina Central, e-mail: catce.20181grh0030@aluno.ifpi.edu.br.

[2] Docente da disciplina Economia do Trabalho do curso de Tecnologia em Gestão de Recursos Humanos do IFPI, campus Teresina Central e Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente, e-mail: alyne@ifpi.edu.br.

that, even being guided by precariousness, uberization is perceived as a better condition than unemployment or insufficient income.

Keywords: Productive Restructuring. Precarious Work. Uberization. App drivers.

1 INTRODUÇÃO

Oriunda da combinação entre reestruturação produtiva e o neoliberalismo, a uberização surgiu como uma nova tendência nas relações de trabalho. Consiste na intermediação que ocorre, através de uma plataforma *online*, entre consumidor e motorista; sendo para este uma expectativa de obter uma renda, ainda que informal.

Ainda tem como base a cultura empreendedora, que estimula a flexibilidade e o trabalho autogerenciado. Porém, com base na literatura, esse trabalho de natureza flexível pode ampliar a precarização, os riscos e a insegurança do trabalhador, que por ser considerado autônomo, não é amparado legalmente e encontra-se desprovido de direitos e de proteção social.

Em razão disso, buscou-se analisar as condições de trabalho, a partir da percepção de motoristas de aplicativo, situados na cidade de Teresina – PI. De modo específico, procurou-se identificar características de trabalho precário com o foco na uberização, a partir das experiências de motoristas de aplicativo, em Teresina – PI; avaliar a percepção que os(as) motoristas de aplicativos têm sobre suas condições de trabalho e traçar o perfil dos(as) motoristas de aplicativo.

Nessa perspectiva, este artigo orientou-se a responder a seguinte questão norteadora: quais as condições de trabalho vivenciadas por motoristas de aplicativo em Teresina-PI? Esta se desdobra nos seguintes problemas específicos: Quais as características de trabalho precário presentes na atividade por eles(as) desenvolvida; como esses(as) trabalhadores(as) percebem a atividade laboral praticada e qual o perfil do(a) motorista de aplicativo?

Como recursos metodológicos, realizou-se uma pesquisa exploratória do tipo qualiquantitativa, empregando os métodos dedutivo e estatístico (O'LEARY, 2019) e partindo de revisão de literatura, além de uma pesquisa de campo, por meio da técnica de questionário autoaplicado online a uma amostra não-probabilística (LEITE, 2008)

da qual participaram 22 motoristas de aplicativo vinculados(as) a diferentes empresas-aplicativo, sem definição de critério de tempo mínimo para participação da pesquisa, dentre os 34 que foram contatados(as), selecionados por meio do método bola de neve (O'LEARY, 2019).

Estruturalmente, este artigo está composto de quatro tópicos: esta Introdução, a fundamentação teórica sobre Uberização e Culto ao Empreendedorismo, Discussão e Análise de Resultados, encerrando com as Conclusões.

2 UBERIZAÇÃO E O CULTO AO EMPREENDEDORISMO

Ainda que o termo seja associado ao sucesso da empresa Uber, esse fenômeno não se restringe a esta empresa-aplicativo. Segundo Abílio (2019), a uberização resulta de um contexto histórico envolvendo flexibilização do trabalho e adoção de políticas neoliberais, ao mesmo tempo em que se materializa como um novo processo.

Essa tendência surge como uma nova forma de organização do trabalho, em que os(as) trabalhadores(as) estão subordinados(as) a empresas-aplicativo, estas possuindo como base o controle do trabalho através de uma plataforma digital.

Assim, empresas que se utilizam de plataformas *online*, tais como Uber e 99Táxis, fazem parte do setor chamado de economia de compartilhamento, economia colaborativa ou economia de demanda (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Esse setor caracteriza-se pela facilidade de acesso e oferecimento de serviços e produtos, por meio de plataforma *online*, e não necessariamente, na propriedade dos recursos, segundo Fonseca (2017). Na perspectiva da economia de compartilhamento, o consumo colaborativo é estimulado, provoca grandes benefícios sociais e redução no impacto ambiental.

Contudo, Franco e Ferraz (2019) defendem que o posicionamento das plataformas *online*, vai na contramão dos valores colaborativos, voltando-se à única finalidade de interesse econômico via ampliação do controle e capacidade da organização do trabalho, revestindo-se de um discurso de colaboração, de responsabilidade social e de sustentabilidade.

Existem dois fatores que foram muito relevantes para o desenvolvimento dessa categoria: os avanços das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), que influenciaram sua expansão e o surgimento do novo proletariado da era digital, como denominado por Antunes (2018); e a crise econômica mundial de 2008, que culminou no aumento do desemprego e na inserção no trabalho informal (FONSECA, 2017).

Ainda que, do ponto de vista social, sejam aparentemente positivas a geração de postos de trabalho, a oferta de serviços com baixo custo e a facilidade de consumo – ou que essas plataformas apresentem projetos ecológicos –; por outro lado, trabalhadores(as) a elas vinculados(as) reivindicam melhores condições de trabalho, como segurança e pagamento (SOARES, 2021).

Em agosto de 2020, um condutor de empresa-aplicativo foi morto após reagir a uma tentativa de assalto, entre os municípios de Itaitinga e Aquiraz, no Ceará, enquanto realizava seu trabalho como motorista de aplicativo. Esse é apenas mais um caso de violência, em meio aos(às) 33 motoristas que perderam a vida durante sua jornada de trabalho mediado pelas plataformas, segundo levantamento da Associação dos Motoristas de Aplicativo do Ceará (AMAP-CE), publicado em Diário do Nordeste (2021).

Tal situação, apesar de parecer extrema, não se trata de um caso isolado. Constata-se isso a partir de uma reportagem de Fantástico (2021), veiculada pela Rede Globo, que foi apurou que pelo menos 43 motoristas de aplicativo em todo o Brasil foram vítimas de assassinato em 2021: um dado que já é alarmante e demonstra uma tendência que só tende a piorar.

Com base nessa discussão teórica, cabe desenvolver uma reflexão: se, por um lado, necessitamos e esperamos por um mundo mais humanitário, sustentável e desenvolvido socialmente, “por outro, devemos recusar o trabalho que explora, aliena e infelicita o ser social” (ANTUNES, 2018, p. 26).

Além do desemprego, que provoca um exército de trabalhadores(as) disponíveis para o mercado, rebaixando o padrão remuneratório, impera também o ideário do empreendedorismo e de uma pretensa autonomia, que são disseminados na defesa desse trabalho de natureza flexível e que influenciam a inserção de uma

massa de trabalhadores(as) nesse novo modelo de organização do trabalho, pautado na informalidade.

Antunes (2018) considera que a uberização colabora para o surgimento de negócios, cultuando o empreendedorismo e o autogerenciamento como formas de disfarçar a precarização e o desemprego. É possível ratificar esse discurso no conteúdo das propagandas da empresa Uber: “Ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar e dirija quando e onde quiser; defina seu próprio horário; sem escritório ou chefe; isso significa que você pode começar e parar quando quiser; e, na Uber, é você quem manda” (UBER, 2021, s/n).

Contudo, Abílio (2019) diverge dessa retórica, ao dizer que, aparentemente, há uma falsa liberdade e autonomia de trabalho; enquanto na prática, o que ocorre é um controle e uma subordinação do trabalhador à plataforma, uma vez que esta define o valor cobrado pelo serviço ao consumidor, a distribuição do serviço e em quanto o(a) trabalhador(a) vai ser remunerado, deixando este sem qualquer possibilidade de barganha. Por isso, a autora apresenta a passagem do(a) trabalhador(a) “empreendedor de si mesmo” para o “gerente de si subordinado”.

Por configurar-se como trabalhador(a) autônomo(a) e autogerenciado(a), em que as plataformas atuam apenas como mediadoras dessa relação, a parcela da classe trabalhadora que atua nesse setor de serviços encontra-se sem direitos e responsável pelos riscos e custos que envolvem seu trabalho.

Dentre esses riscos, destaca-se aqui a pandemia do COVID-19 ocorrida no ano de 2020, em que, de acordo com Abílio (2020), essa modalidade de trabalho apresentou uma grande centralidade no enfrentamento da doença, devido às medidas adotadas de isolamento social, tornando-se opção prioritária de transporte, o que obrigou motoristas de aplicativo a arcarem com os custos de ações protetivas, tais como uso de máscara e produtos de higienização, como álcool em gel.

Uma das principais consequências dessa pandemia, além de agravamento da saúde coletiva, diz respeito ao desemprego, pois devido às medidas de contenção da doença, este fenômeno, que já significava um problema expressivo no Brasil, foi intensificado de modo que o desemprego alcançou o patamar recorde de 14,7% no 1° trimestre de 2021, atingindo cerca de 14,8 milhões de pessoas (BARROS, 2021).

Considerando os processos históricos anteriores e as mudanças atuais que intensificam essa tendência da uberização, pode-se concluir pela convergência entre o passado e o presente, o moderno e retrógrado, visto que essa combinação desencadeia sempre a mesma consequência, agravando a realidade do(a) trabalhador(a) precarizado(a).

3 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Com base nos resultados coletados a partir do questionário aplicado, constatou-se as seguintes características dos(as) motoristas de aplicativo pesquisados(as): são, predominantemente, do gênero masculino (95,5% dos participantes da pesquisa) e adultos(as), com faixa etária entre 25 e 35 anos (59,1% dos pesquisados), enquanto 27,3% afirmaram ter entre 35 e 45 anos, e por último, jovens, com idade entre 18 e 25 anos (13,6%). Pelos dados apurados, verificou-se que não houve registro de nenhum(a) participante com idade acima dos 45 anos.

Em relação ao estado civil, 63,6% dos(as) participantes da pesquisa declararam-se solteiros(as), ao contrário de 27,3% dos(as) participantes que se afirmaram casados(as) e de 9,1% que são divorciados(as); acrescentando-se que a maioria deles(as) (68,2%) afirmou possuir filhos(as). Quanto à escolaridade, observou-se que 45,5% dos(as) participantes têm apenas o ensino médio completo, contrapondo-se àqueles(as) com ensino superior incompleto (27,3%) ou já concluído (13,6%), enquanto 9,1% afirmaram ter apenas o fundamental completo e 4,5% indicaram o ensino fundamental incompleto.

Esse resultado demonstra que até mesmo aqueles indivíduos com formação intermediária ou superior são atingidos pela precarização, descontruindo a ideia de que o trabalho precário é realizado apenas por trabalhadores(as) de baixa escolarização.

Quanto à identificação das características de trabalho precário no contexto da uberização, em princípio, buscou-se conferir a existência de vínculo empregatício, a garantia de benefícios, auxílio ou apoio proporcionados pela empresa-aplicativo no

ano de 2020, bem como compreender como se constituíram a jornada de trabalho e a remuneração desses trabalhadores(as).

Conforme os resultados, além desses indivíduos não terem vínculo empregatício, há ausência de benefícios como ticket alimentação, plano de saúde ou férias, o que foi confirmado pela unanimidade dos(as) participantes e segue registrado no seguinte relato: “Baixa assistência da empresa em todos os quesitos, sendo: saúde, alimentação, manutenção do veículo, onde a [empresa X], no meu caso, tem uma porcentagem considerável sobre o valor das corridas” (Motorista 1).

Com referência aos benefícios fornecidos pelas empresas-aplicativo aos(às) participantes da pesquisa, apenas 13,5% afirmaram ter recebido auxílio-COVID, enquanto 4,5% registraram ter recebido produtos de higienização, em decorrência da pandemia do Coronavírus, no ano de 2020. O referido auxílio foi destinado a motoristas acometidos(as) pela doença, contemplando o período de 15 dias, calculado com base na renda auferida pelo(a) trabalhador(a) nos últimos 3 meses trabalhados, pago uma única vez e estabelecido por meio de um termo entre motorista e empresa-aplicativo.

Por outro lado, a grande maioria dos(as) motoristas (82%) alegou não ter recebido apoio ou auxílio da empresa-aplicativo em 2020, seja em custos com o automóvel ou nos casos de acidente ou assalto, sendo essa a desvantagem mais recorrente relatada pelos(as) motoristas, que percebem os riscos a que estão submetidos e os custos que são transferidos para si, como assevera Abílio (2019), e que se encontram em uma situação de insegurança.

Contudo, a ausência de segurança não está relacionada apenas à violência urbana, mas também à falta de estabilidade ou proteção social. Como bem destacou Antunes (2018), além do trabalho informal não garantir o acesso aos direitos sociais e trabalhistas, como descanso semanal remunerado, férias, 13º salário, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), seguro-desemprego, aposentadoria ou auxílio-doença; o(a) trabalhador(a) encontra-se em vulnerabilidade, principalmente na ocorrência de uma doença incapacitante, em que ele(a) perderá integralmente sua renda.

Na sequência, analisou-se como se constitui a jornada semanal de trabalho desses(as) motoristas(as) de aplicativo. Com uma diferença expressiva, em relação àqueles(as) que trabalham entre 3 e 4 (9,1%) ou 4 e 5 dias (27,3%), a maioria dos(as) participantes (59,1%) respondeu ter trabalhado entre 6 e 7 dias na semana, em 2020, em oposição a minoria que trabalhou apenas de 1 a 2 dias (4,5%). Este resultado configura reforço à ideia de trabalho precário, uma vez que a jornada de trabalho predominantemente apontada não assegura o descanso semanal previsto nas ocupações formais.

Quanto à jornada diária de trabalho, chama a atenção o fato de nenhum(a) participante da pesquisa ter registrado a opção menos de 4h diárias de trabalho; assim como merece destaque o fato de que 50,0% dos(as) pesquisados(as) trabalharam em 2020 além da jornada diária legalmente estabelecida (8h), indicando ocorrência de sobrejornada. O mesmo percentual (50,0%) equivale a aqueles que trabalharam entre 4 a 8h diárias. Isso configura mais um elemento da precarização presente na atividade, como confirmam Feitosa e Lima (2018), para além da perda dos direitos trabalhistas e do nível de exploração de trabalho via rebaixamento da remuneração.

Outro dado verificado através do questionário foi o tempo de trabalho como motorista de aplicativo, em que 72,8% dos(as) participantes afirmaram mais de ano de dedicação à ocupação, caracterizando uma atividade habitual. Considerando-se o grupo de respondentes que indicou o exercício da atividade há 1 ano ou menos (27,2%), pode-se inferir que o crescimento do desemprego e subemprego durante a pandemia lhes impôs o trabalho uberizado.

No quesito referente à remuneração bruta, percebe-se que mais da metade (59,1%) dos(as) motoristas(as) recebeu até 2 salários mínimos, enquanto (18,2%) recebeu entre 2 e 3 salários mínimos. Este pode ser considerado um padrão remuneratório muito baixo, se imputados os elevados custos relacionados à atividade e que são absorvidos integralmente pelo(a) motorista, tais como combustível, manutenção e seguro do veículo, bem como as taxas cobradas pelo aplicativo. Por outro lado, levando-se em consideração as duas faixas de remuneração mais elevada (acima de 3 salários mínimos), o percentual encontrado (22,7**%**) aproxima-se significativamente daquele observado para os(as) trabalhadores(as) com jornada

superior a 10h diárias (27,3%), o que permite inferir que os patamares de renda mais elevados somente podem ser alcançados às custas de sobrejornada diária**.**

Essas plataformas digitais prometem oferecer horário flexível, sem carga horária ou turno de trabalho predefinidos e remuneração considerável; mas, considerando os resultados obtidos na pesquisa, verifica-se evidente contradição entre o discurso e a prática.

A partir dos relatos sobre a ausência de garantias sociais, é perceptível que existe uma falsa autonomia, configurando mais um elemento de precarização: o trabalhador está submetido a uma extensa carga horária para garantir alguma compensação financeira; ao passo que a definição da remuneração é de total poder da empresa, como elemento central da uberização, em acordo com Abílio (2019). Essa constatação é confirmada pelo relato de um(a) pesquisado(a): “Falta de segurança e excesso de trabalho, porque trabalhamos na grande maioria das vezes acima de 10h de serviço pra bater a meta e os custos com o veículo” (Motorista 2).

A insegurança por conta da violência, custos com a manutenção do carro e combustível – este último sendo reflexo do contexto econômico atual no Brasil – e por fim, as elevadas taxas da plataforma digital (que incidem proporcionalmente sobre o custo da corrida) foram fatores apontados como desvantagens do trabalho exercido pelos(as) motoristas de aplicativo.

Em razão disso, sintetizando o sentimento dos indivíduos pesquisados em relação ao exercício de sua atividade como motorista de aplicativo, estes foram questionados se estiveram satisfeitos em trabalhar como motorista de aplicativo no ano de 2020, ao que 63,6% responderam afirmativamente. A satisfação relatada pode ser atribuída à renda obtida pelos sujeitos que perceberam maior remuneração ou à liberdade quanto ao horário de trabalho, já que essas foram as principais vantagens indicadas pelos(as) motoristas de aplicativo pesquisados(as) no exercício dessa ocupação.

Em relação àqueles(as) que responderam negativamente (36,4%), quando questionados(as) sobre os motivos de permanência na atividade, estes(as) mencionaram a falta de oportunidades de ocupação, dada pela dificuldade de recolocação no mercado de trabalho, além da necessidade de obtenção ou

complementação da renda. Esta assertiva é evidenciada no seguinte registro: “Continuo porque mesmo com as dificuldades que vem (sic!) acontecendo, aumento de combustível, assaltos, ruas péssimas, precisamos para complementar a renda e alguns [precisam dela para] sobreviver” (Motorista 3).

Esse relato remete ao posicionamento de Abílio (2017) sobre o dilema do trabalhador de aplicativo, que reside em contrapesar as inseguranças, os custos que atravessam esse tipo de trabalho e a necessidade de ocupação e renda, sendo este último, o aspecto mais considerado. Antunes (2018) refere-se a essa realidade como “privilégio da servidão”, a qual, em comparação ao desemprego, revela-se como situação menos agravada para o(a) trabalhador(a).

Tal fato confirma a importância do exercício desse trabalho para 59,1% dos(as) entrevistados(as), que declararam não ter exercido nenhuma outra atividade remunerada em 2020. Em razão da necessidade de sobrevivência, da falta de perspectiva de oportunidades melhores de ocupação e também motivados(as) pelo desemprego, trabalhadores(as) submetem-se a essa atividade como forma de auferir a renda necessária para viver, como declarado nos seguintes depoimentos: “Por não ter outra oportunidade em alguma empresa, tive que me submeter em (sic!) continuar na área” (Motorista 4); “Preciso de dinheiro, não tem outra coisa” (Motorista 5).

Configuram os “trabalhadores informacionais tradicionais”, “ocasionais ou temporários” na perspectiva de Antunes (2018), os(as) quais foram afetados(as) pelo desemprego e executam atividades informais, enquanto ficam à espera de uma ocupação assalariada melhor. Pela falta de oportunidades, são absorvidos(as) por trabalhos precários, que inicialmente eram vistos como alternativa provisória, mas acabam tornando-se permanentes.

No que diz respeito ao principal motivo para ingresso na atividade de motorista de aplicativo, verificou-se que não apenas o desemprego, como também a busca por um complemento de renda enquadram-se como principais fatores, totalizando 63,6% das respostas. Quanto apenas (18,3%) foram atraídos pela flexibilidade de horários e (13,6%) afirmam que foram motivados pela remuneração. Conforme os dados demonstram, 31,8% dos(as) participantes começaram a trabalhar como motoristas de aplicativo para complementar a renda, o que diverge significativamente do dado

anterior de 40,9% que executam uma segunda atividade, o que induz à compreensão que uma parcela reduzida (9,1%) também pratica uma outra atividade, mas de caráter não-remunerado.

Dentre as outras atividades remuneradas que desempenhavam, foram indicados: motorista de ônibus, padeiro(a), cobrador(a), chaveiro(a), atendente de *call center*, orientador(a) social e técnico(a) em informática. Em razão da baixa remuneração obtida nas variadas ocupações principais exercidas por esses(as) trabalhadores(as) e pela baixa exigência de qualificação exigida pelas empresas-aplicativo, ser motorista de aplicativo surgiu como uma alternativa nesse contexto socioeconômico que limita as opções do(a) trabalhador(a), em concordância com Franco e Ferraz (2019).

Isso é um demonstrativo da realidade da classe trabalhadora, que vive em transição entre o trabalho formal e informal, sujeitando-se a ocupações instáveis como uma oportunidade de sobrevivência. A exemplo disso, pode-se destacar o também precário trabalho em *call centers* citado por participantes desta pesquisa, os quais, segundo Lima e Bridi (2019), figuram entre os maiores empregadores no Brasil.

Não obstante seja formal, essa ocupação tem como característica elevada rotatividade, devido às condições estressantes que a conformam: o computador estabelece o ritmo e a forma do atendimento, além do controle da empresa e dos(as) supervisores(as) no espaço de trabalho que são excessivos, de acordo com Lima e Bridi (2019). Tratam-se portanto de duas atividades precarizadas combinadas.

Ainda com relação aos motivos de ingresso na atividade, considerando as respostas registradas no questionário, houve uma registrada na opção “Outros” (4,5%), para a qual merece destaque, em que a participante justificou sua inserção na empresa-aplicativo devido à sua situação de saúde, revelando que “estava depressiva” (Motorista 6). Cabe mencionar que a relação ora estabelecida entre motorista de aplicativo e terapia ocupacional não foi relatada na literatura estudada.

Além de atuar como motivação para ingresso na atividade, a flexibilidade de horário e de remuneração também foi apontada como uma de suas principais vantagens, de acordo com as seguintes respostas registradas em questionário: “Apenas a questão da escala de horário e planejamento de pausas” (Motorista 1);

"Horário flexível e boa remuneração" (Motorista 7); "Ser seu próprio patrão e ter seus horários" (Motorista 8).

A resposta do(a) Motorista 8 evidencia o que impera no imaginário coletivo, principalmente, desses(as) trabalhadores(as) uberizados(as), sendo atraídos(as) por discursos que reforçam valores atribuídos ao empreendedorismo, como trabalho flexível, ausência de chefia e ganhos progressivos, além de maior autonomia e liberdade (FRANCO; FERRAZ, 2019), ao mesmo tempo em que se percebem como "motoristas-parceiros(as)" ou como trabalhadores(as) autônomos(as), em vez de trabalhadores(as) sem vínculo empregatício.

Sintetizando as informações apuradas, conclui-se que o perfil dos(as) motoristas de aplicativo pesquisados(as) é, predominantemente, do gênero masculino, adulto entre 25 e 35 anos, com ensino médio completo, solteiro e com filhos. Em razão do desemprego ou complemento de renda, está submetido a sobrejornada de trabalho e sem descanso semanal, auferindo renda de até 2 salários mínimos e responsabilizando-se por todos os custos e riscos inerentes à atividade.

A partir de todo esse contexto, percebe-se que a uberização é um processo de trabalho que se apropria de diferentes aspectos e formas de ser dos(as) trabalhadores(as), que variam conforme gênero, faixa etária e escolaridade, mas que se encontram igualmente submetidos(as) a uma condição pautada pela informalidade e precarização, em decorrência de desemprego ou da necessidade ou complementação de renda.

4 CONCLUSÃO

A uberização, enquanto consequência de um contexto envolvendo processos globais em curso há décadas, como a flexibilização nas relações de trabalho e adoção de políticas neoliberais, desdobra-se também como uma tendência mundial no que tange a uma nova forma de controle e organização do trabalho, constituída a partir das empresas-aplicativo.

A partir dos resultados desta pesquisa, elaborou-se o seguinte perfil dos motoristas de aplicativo em Teresina-PI: é do gênero masculino, adulto entre 25 e 35

anos, solteiro, com filhos e ensino médio completo. Está submetido a sobrejornada diária de trabalho, durante 6 ou 7 dias na semana e aufere renda de até 2 salários mínimos, responsabilizando-se por todos os custos e riscos inerentes à atividade.

Os resultados da pesquisa apontam que, em razão da vulnerabilidade econômica em que a maioria dos(as) pesquisados(as) se encontra, seja pela falta de oportunidades de ocupação ou mesmo pela necessidade de complementação de renda, as empresas-aplicativo encontram uma chance de apoderar-se de sua força de trabalho, impondo-lhes instrumentos de subordinação e exploração.

Estimulam ainda a figura do(a) trabalhador(a) “autônomo(a)” como estratégia de eximir-se do cumprimento dos direitos trabalhistas e manipulam, através de um discurso falacioso sustentado em liberdade e autonomia, mas ilegítimo na prática, em razão do total controle exercido, por meio da plataforma, sobre o tempo e valor do trabalho desenvolvido pelos(as) motoristas de aplicativo.

Nesse sentido, o(a) motorista encontra-se submetido a uma extenuante carga de trabalho para auferir uma renda situada em baixo patamar e sem qualquer apoio ou auxílio fornecido pelas empresas-aplicativo – exceto os que foram mencionados devido à situação de pandemia e que contemplaram a poucos(as) –, o que torna questionável o argumento da flexibilidade de horários e da remuneração como vantagens da atividade.

Soma-se a isso, a responsabilidade do(a) trabalhador(a) em assumir todos os riscos e custos inerentes à atividade, que se constitui como insegura e instável, não apenas pela ausência de direitos e benefícios, mas também pela violência urbana relatada pela maioria dos(as) motoristas de aplicativo pesquisados(as), que tornam seu trabalho ainda mais precário, desgastante e desumano.

Em contradição aos riscos e as desvantagens apresentados pelos(as) participantes da pesquisa, a maioria afirmou estar satisfeita ao desempenhar seu trabalho como motorista de aplicativo, seja em face da possibilidade de uma renda extra ou da liberdade de definir seu horário de trabalho.

A partir do exposto, conclui-se que a uberização é um modelo de trabalho que exerce controle integral do tempo e do valor do trabalho pelo uso de plataformas digitais e, por meio destas, opera na subjetividade do trabalhador, impregnando-lhe

um discurso de autonomia, que não encontra respaldo na realidade objetiva e que escamoteia seu caráter precarizado, desprovido de direitos e de proteção social.

Dadas as limitações de oportunidades no mercado formal, aos(às) trabalhadores(as) vulnerabilizados(as) pelo desemprego e subemprego que reconhecem minimamente alguns mecanismos de exploração do seu trabalho, resta submeter-se a todos os riscos e custos decorrentes da atividade, a fim de garantir o seu sustento e de suas famílias.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v.18, n.3, p.41-51, nov. 2019. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300004l>. Acesso em: 6 jan. 2021.

ABÍLIO, L. C. *et al*. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, Edição Especial – Dossiê COVID-19, p.1-21, 2020. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 15 jan. 2021.

ABÍLIO, L. C. **A eliminação dos custos associados ao direito e a proteção do trabalhador constitui a espinha dorsal da reforma trabalhista**. Instituto Humanitas Unisinos, 13 dez. 2017. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/574556-a-eliminacao-dos-custos-associados-ao-direito-e-a-protecao-do-trabalhador-constitui-a-espinha-dorsal-da-reforma-trabalhista-entrevista-especial-com-ludmila-abilio>. Acesso em: 3 mai. 2021.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão:** o novo proletariado de serviços da era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70/Livraria Martins Fontes, 2016.

BARROS, A. Desemprego mantém recorde de 14,7% no trimestre encerrado em Abril. **Agência IBGE,** 2021. Estatísticas Sociais. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/31050-desemprego-mantem-recorde-de-14-7-no-trimestre-encerrado-em-abril>. Acesso em: 28 mai. 2021.

FANTÁSTICO. Motorista de aplicativo gravou o próprio assalto em São Paulo. **G1 Globo**, 2021. Disponível em:

<https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2021/06/07/motorista-de-aplicativo-gravou-o-proprio-assalto-em-sao-paulo-veja.ghtml>. Acesso em: 28 mai. 2021.

FEITOSA, N. F. M.; LIMA, F. M. Apontamentos da reestruturação produtiva: desmonte de direitos e superexploração da classe trabalhadora. **Anais...** VI Seminário CETROS, ago. 2018. Disponível em: <http://www.uece.br/eventos/seminariocetros/anais/trabalhos_completos/425-8732-15072018-235039.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2021.

FONSECA, L. S. F. da. Fronteiras da precarização do trabalho: uberização e o trabalho *on-demand*. **Anais**… XXXI *CONGRESO* Alas, Uruguay, dez. 2017. Disponível em: <https://www.easyplanners.net/alas2017/opc/tl/4083_lincoln_fernandez.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2021.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. da S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Caderno EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v.17, Edição Especial, nov. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/cebape/v17nspe/1679-3951-cebape-17-spe-844.pdf>. Acesso em: 1 fev. 2021.

LEITE, F. T. Amostragens probabilísticas e não probabilísticas em pesquisa. In: _ **Metodologia científica**: métodos e técnicas de pesquisa: monografias, dissertações, teses e livros. Aparecida: Ideias & Letras, 2008. Cap. 5, p. 121-131.

LIMA, J. C.; BRIDI, M. A. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, Salvador, v.32, n.86, p.325-341, mai./ago. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccrh/a/PD9ywtNMPmKM4YDdH7jWc6n/?lang=pt>. Acesso em: 29 mai. 2021.

MOTORISTA de aplicativo: 2020 registra o maior número de mortes da categoria no Ceará. **Diário do Nordeste,** 2021. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/seguranca/motoristas-de-aplicativo-2020-registra-o-maior-numero-de-mortes-da-categoria-no-ceara-1.3053454>. Acesso em: 28 mai. 2021.

O'LEARY, Z. **Como fazer seu projeto de pesquisa**: guia prático. Petrópolis: Vozes, 2019.

SOARES, V. Motoristas de aplicativo reivindicam melhores condições de trabalho. **DGABC**, São Paulo, 17 mar. 2021. Disponível em: <https://www.dgabc.com.br/Noticia/3701005/motoristas-de-aplicativos-reivindicam-melhores-condicoes-de-trabalho>. Acesso em: 11 jun. 2021.

UBER-Uber Technologies Inc. Uber. **Cadastre-se.** Disponível em: <https://www.uber.com/pt BR>. Acesso em: 20 mar. 2021.