

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

FELIPE DOS SANTOS SUETH

**O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NA REGIÃO DE
OURO PRETO - MG: um estudo à luz do conceito da uberização do
trabalho**

MARIANA

2024

FELIPE DOS SANTOS SUETH

O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NA REGIÃO DE
OURO PRETO - MG: um estudo à luz do conceito de uberização do trabalho

Monografia apresentado como requisito para
aprovação na disciplina CAD022 do Curso de
Administração da Universidade Federal de
Ouro Preto.

Orientadora: Profa Dra. Carolina Saraiva

MARIANA

2024

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

S944t Sueth, Felipe Dos Santos.
O trabalho dos motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto -MG
[manuscrito]: um estudo à luz do conceito de uberização do trabalho. /
Felipe Dos Santos Sueth. - 2024.
51 f.: il.: color., gráf..

Orientadora: Profa. Dra. Carolina Saraiva.
Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Instituto de Ciências Sociais Aplicadas. Graduação em Administração .

1. Economia compartilhada. 2. Motoristas. 3. Trabalho - Aspectos
sociais. 4. Trabalho - Avaliação. 5. Uber (Firma). I. Saraiva, Carolina. II.
Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU 331.3

Bibliotecário(a) Responsável: Essevalter De Sousa - Bibliotecário Coordenador
CBICSA/SISBIN/UFOP-CRB6a1407



FOLHA DE APROVAÇÃO

Felipe dos Santos Sueth

O Trabalho dos Motoristas de Aplicativo na Região de Ouro Preto - MG: um estudo à luz do conceito da uberização do trabalho

Monografia apresentada ao Curso de Administração da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Administração.

Aprovada em 10 de outubro de 2024.

Membros da banca

Doutora – Carolina Machado Saraiva - Orientador(a) – Universidade Federal de Ouro Preto
Doutora - Fernanda Maria Felício Macedo Boava – Universidade Federal de Ouro Preto
Doutora - Deborah Kelly Nascimento Pessoa – Universidade Federal de Ouro Preto

Carolina Machado Saraiva, orientador do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 10/10/2024,



Documento assinado eletronicamente por **Carolina Machado Saraiva, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 10/10/2024, às 15:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0793287** e o código CRC **9975D94E**.

RESUMO

Diante da evolução exponencial da humanidade nos últimos 500 anos, especialmente nas transformações que ocorreram no mundo do trabalho, alinhada com a evolução tecnológica buscando a eficiência no acúmulo de capital, se resultou na uberização do trabalho, termo esse referente a nova modalidade no mundo do trabalho caracterizada pelo contrato intermitente, sem vínculo empregatício e gerido através de um algoritmo, onde nesse presente estudo será evidenciado as características e configurações do trabalho dos motoristas de aplicativo na cidade de Ouro Preto, entendendo as particularidades da atuação de pequenos aplicativos regionais, a relação entre trabalhador e plataforma e as percepções dos motoristas na atuação como motoristas de aplicativo na cidade de Ouro Preto.

ABSTRACT

Given the exponential evolution of humanity in the last 500 years, especially in the transformations that occurred in the world of work, in line with technological evolution seeking efficiency in the accumulation of capital, the uberization of work resulted, a term referring to a new modality in the world of work characterized by an intermittent contract, without an employment relationship and managed through an algorithm, where in this present study the characteristics and configurations of the work of application drivers in the city of Ouro Preto will be highlighted, understanding the particularities of the performance of small regional applications, the relationship between worker and platform and the perceptions of drivers when acting as app drivers in the city of Ouro Preto.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Faixa etária	21
Gráfico 2 - Etnia	22
Gráfico 3 - Renda	23
Gráfico 4 - Carga Horária	24
Gráfico 5 - Formas de atuação	25
Gráfico 6 - Segurança no trabalho.....	28
Gráfico 7 - Direitos Trabalhistas.....	29
Gráfico 8 - Custos com a atuação profissional.....	31
Gráfico 9 - Equidade de remuneração	32
Gráfico 10 - Suporte dos aplicativos aos motoristas	33
Gráfico 11 - Satisfação com as condições de trabalho	34
Gráfico 12 - suporte imediato ao motorista	35
Gráfico 13 - Relação Algoritmo x Motorista	37

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Corrida 2V	40
Figura 2 - Corrida 99	41

SUMÁRIO

1.	CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA	8
2.	OBJETIVOS	13
2.1.	Objetivos Específicos.....	13
2.2.	Justificativa.....	13
3.	REFERENCIAL TEÓRICO	15
4.	METODOLOGIA	18
4.1.	Delineamento	18
4.2.	Processo De Coleta De Dados.....	19
4.3.	Análise De Dados.....	19
5.	ANÁLISE DE RESULTADOS.....	21
5.1.	Análise de resultados.....	21
5.2.	Análise Crítica Dos Resultados.....	38
6.	CONCLUSÃO.....	45
	REFERÊNCIAS	47
	ANEXOS	50

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

De acordo com Harari (2012), a evolução exponencial ocorrida na humanidade nos últimos 500 anos trouxe consigo a necessidade de se reestruturar diversos âmbitos da sociedade, seja ele moral, ético, político ou religioso. E este movimento de se adequar ao novo mundo mostra a disposição incessante das estruturas de poder em buscar diversas formas para se manter ativa, suprindo as necessidades de sua existência, alinhada sempre com a ideologia capitalista.

O principal objetivo, historicamente falando, das estruturas de poder é a busca da sua própria eficiência nas relações de troca, no qual sempre foi executado de forma desequilibrada e autoritária. Desse modo, se cria, inevitavelmente, um desbalanceamento na ordem social, principalmente nas relações entre empregado e empregador. De acordo com István Mészáros (2002), “é assim que a força de trabalho total da humanidade se sujeita – com as maiores iniquidades imagináveis, em conformidade com relações de poder historicamente dominantes em qualquer momento particular – aos imperativos alienantes do sistema do capital global” (MÉSZÁROS, 2002, p. 105), em que a atual estrutura de trabalho, mesmo após diversas lutas da classe trabalhadora, ocorre de modo desigual, mascarado pelas falácias do capitalismo.

As transformações no mundo do trabalho trouxeram consigo diversos diagnósticos importantes mostrando que a negociação entre a classe trabalhadora e as organizações ocorre historicamente na busca de qualidade de vida dos trabalhadores, tendo em vista que o trabalho sempre ocorreu tendo os efeitos colaterais da metodologia de acúmulo de capital das instituições. Através de diversos movimentos combativos da classe trabalhadora, obtiveram-se direitos e regulamentações que visavam a qualidade de vida do trabalhador. Porém, mesmo após diversas conquistas, o universo do trabalho se mostra cada vez mais refém do ciclo expansionista do capital, principalmente com as revoluções tecnológicas das últimas décadas, que trouxeram novas formas na relação de trabalho caracterizadas pela flexibilização (ANTUNES, 2020)

A evolução tecnológica traz, inevitavelmente, fenômenos sociais, como é o caso da "uberização", termo esse referente a nova forma de trabalho, trazida primeiramente pela empresa Uber, pioneira na plataformização de relações de trabalho. Basicamente, esse formato

conecta a mão de obra, em que, no presente estudo apresenta-se o caso de motoristas, com os consumidores, por meio de um aplicativo instalado em qualquer smartphone, criando assim um tipo de trabalho em que é vendida a ideia falaciosa do “empreendedor” (ABÍLIO, 2019), pelo arranjo do trabalho em que o próprio trabalhador gerencia a suas horas de atividades e evidencia os seus ganhos através da demanda. Tal modelo de negócio pode ser possível e já está sendo transportado para qualquer tipo de mercado de prestação de serviços, como por exemplo: Médicos, enfermeiros, eletricitas, advogados, serviços de limpeza, entre diversos outros, caracterizado principalmente pela flexibilidade nas contratações, sem quaisquer vínculos empregatícios regido pela legislação trabalhista, tão pouco as seguridades existentes pela mesma.

Esta nova forma de se gerenciar e organizar os trabalhadores é extremamente eficiente para as organizações, no qual consegue mascarar a inevitável precarização do trabalho através dos métodos do trabalho flexibilizado, que ainda não convence certos grupos de profissionais a migrarem para este tipo de trabalho. Porém, no caso dos motoristas de aplicativo, essa forma de remuneração e sistematização por demanda chama muita atenção dos profissionais pela liberdade na rotina de trabalho, porém trazem consigo a insegurança, causada pela falta de direitos que entorna o trabalhador sobre quaisquer problemas que venham a acontecer durante a rotina de trabalho (MASSON *et al.*, 2021). A metodologia do modelo de negócio de plataforma evidencia uma precarização mascarada do trabalho, em que a forma de remuneração é totalmente redefinida, não sendo mais assalariado e sim, apenas pago pelo serviço feito e através da metodologia da algoritmização do trabalho. Segundo Antunes (2020):

Em um cenário de precarização, em que terceirizações, flexibilizações e informalidade são cada vez mais comuns, o surgimento e a expansão do trabalho uberizado se evidenciam em sua extrema negatividade, uma vez que, além de incentivar relações trabalhistas crescentemente individualizadas (apresentadas como prestação de serviço), acabam por forjar condições para a completa supressão da legislação social protetora do trabalho (ANTUNES, 2020, p.1)

Nessa nova modalidade introduzida no mundo do trabalho, são ignoradas as principais vigências legislativas, conseguindo driblar diversas medidas regulatórias trabalhistas ao redor do globo (SCHOLZ, 2016).

A chamada “economia do compartilhamento”, termo esse referente ao universo do trabalho plataformizado e por demanda, sinaliza as desestruturações que vem ocorrendo no mundo do trabalho a partir da metodologia capitalista. De acordo com Scholz (2016): a “economia do compartilhamento” não é uma coisa embalada a vácuo e isolada no “ciberespaço”, mas é somente outro reflexo do capitalismo e do atlas massivo de práticas de trabalho digital.

Os autores brasileiros que debatem sobre o tema, como José Krein (2021), Ludmila Abílio (2021) e Ricardo Antunes (2020) são alguns dos que compõem o corpo de opinião sobre a uberização do trabalho, no qual sinalizam e dão luz com o olhar crítico sobre o capitalismo, evidenciando a precarização do trabalho plataformado e por demanda juntamente com as características que categorizam a precarização no dia a dia dos trabalhadores uberizados, principalmente dos motoristas de aplicativo.

O dia a dia dos trabalhadores de aplicativo expressa o tamanho da problemática que é o trabalho uberizado, em que os motoristas exercem as corridas através de um sistema de gamificação do trabalho, que categorizam cada perfil do aplicativo, seja ele passageiro ou motoristas, no qual a pontuação obtida através das avaliações recebidas interferem no algoritmo do aplicativo, que define o volume de chamadas que o motorista terá, criando-se uma dependência na eficiência e no volume de corridas em que o trabalhador exerce para o aplicativo, além da indefinição de horários para se exercer o trabalho ocasiona em rotinas de trabalho de até 12 horas por dia.

Porém essa característica é o que mais atrai esses trabalhadores, permitindo que o próprio profissional gerencie a vida pessoal com a profissional. Sem quaisquer segurança de exercer o trabalho através de legislações previstas, tendo em vista as variações que podem existir no trabalho uberizado como por exemplo as sazonalidades que ocorre na demanda dos serviços e no rendimento monetário do trabalho feito, os motoristas se tornam refém a exercer o trabalho tendo que gerir seus ganhos sem nem uma previsão exata e custear os equipamentos para que seja possível trabalhar, no caso celular, automóvel, custo de manutenção e gasolina, tendo que se submeter a quaisquer tipo de decisão do aplicativo sem opções de negociações.

Mesmo que as características centrais do trabalho de motoristas de aplicativo sejam extremamente desbalanceadas para os trabalhadores, existem vertentes dos grandes aplicativos

que atuam em determinadas regiões, em que a principal diferença está na proximidade do trabalhador com os diretores dos aplicativos. A partir dessa modificação se cria outro cenário no qual, para os trabalhadores das gigantes globais, a relação de suporte e contato é totalmente robotizada, enquanto para os motoristas dos aplicativos regionais o contato é mais direto e possibilita algum tipo de negociação, no qual tais aspectos e características desse contato mais próximo será aprofundado neste estudo.

As principais características que entornam o trabalho dos motoristas de aplicativos, segundo os autores que discutem sobre o tema são:

- A segurança na rotina de trabalho
- O suporte precário oferecido pelas plataformas
- Transferências de riscos para os trabalhadores
- Remuneração totalmente modificada, de acordo com as tradicionais leis trabalhistas
- Falta de legislação que assegura esses trabalhadores
- Satisfação dos motoristas com a sua rotina de trabalho
- Algoritmização/Gamificação do trabalho

Diante de olhares e debates para a situação dos motoristas de aplicativo, o assunto chegou até o alto escalão do poder executivo brasileiro, em que, após diversas discussões entre empresários e trabalhadores, tendo nessa mesa de negociações personagens como representantes da 99 e a Uber, sindicatos que representam os motoristas de aplicativos e o ministro do trabalho e emprego, Luiz Marinho, formularam um projeto de lei que prevê a regulamentação do trabalho por aplicativos, sendo assinado pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no dia 04 de março de 2024, e deverá ser votado na câmara e no senado.

O projeto de lei não prevê um vínculo empregatício dentro da CLT entre motoristas e empresas, mas sim cria a categoria “trabalhador autônomo por plataforma” sendo especificamente para transporte de veículos de quatro rodas. O projeto prevê jornada de trabalho de até 8 horas, podendo chegar a 12 horas caso for definido em acordo coletivo; salário-mínimo de R\$32,09 por hora, sendo R\$8,02 relativos ao trabalho e R\$24,07 referentes aos custos do motorista e também traz reajuste anual com percentual igual ou superior ao do reajuste do salário-mínimo nacional. Os motoristas podem trabalhar em mais de uma empresa sem qualquer tipo de exclusividade e é prevista a criação de sindicatos de trabalhadores autônomos

por plataforma e sindicato patronal. Um dos pontos com mais discordâncias é a concessão de benefícios como vale-refeição, serviços médicos e odontológicos que não estão incluídos no projeto.

Segundo o jornal G1, notícia escrita por Lara (2023), o Brasil tem 1,6 milhão de pessoas trabalhando como entregadores ou motoristas de aplicativo, constatando que 54% querem continuar trabalhando com apps. Além disso, 15% querem deixar de trabalhar em aplicativos, 13% não sabem se querem continuar, 10% querem muito continuar na plataforma e 8% querem muito deixar de trabalhar nesse serviço. Ou seja, mesmo diante da precarização do trabalho, a maior parte dos motoristas continua desejando se manter na mesma rotina de trabalho.

Tais evidências mostram, no primeiro contato, a falta de escolha de um subgrupo da classe trabalhadora que necessita de renda extra, ou que não possuem opções melhores disponíveis no mercado de trabalho para elas, e necessitam de uma renda principal, causas essas agravadas pela pandemia de COVID-19 que trouxe o desemprego e inflação desenfreada.

O trabalho de motoristas de aplicativo já é realidade em grande parte do mundo, inclusive nas regiões menores do Brasil, como é o caso de Ouro Preto, no qual começou a funcionar em 2021, e hoje já é utilizado por grande parte da população. Na região não funcionam os grandes aplicativos globais, como a 99 e o Uber, a região é dominada por mais de um aplicativo, sendo eles todos regionais da própria cidade de Ouro Preto ou de aplicativos que funcionam em todo o estado de Minas Gerais. Atualmente existem 5 aplicativos atuando na região, no qual serão detalhados e caracterizados com suas particularidades no resultado desse presente estudos

A partir de uma visão holística sobre o termo “Uberização”, o presente artigo tem como objetivo responder a seguinte pergunta: quais as configurações do trabalho dos motoristas de aplicativo de transporte da região de Ouro Preto? Onde a busca por dados concretos e subjetivos serão coletados a fim de dar luz às vertentes do trabalho de plataforma em regiões menores, como é o caso Ouro Preto.

2. OBJETIVOS

Analisar as configurações do trabalho de aplicativo de transporte na região de Ouro Preto sob o conceito de uberização do trabalho.

2.1. Objetivos Específicos

- Identificar os principais aplicativos vigentes na região.
- Entender as interseccionalidades do trabalho dos motoristas de aplicativos
- Compreender as configurações objetivas do trabalho dos motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto.

2.2. Justificativa

O presente artigo tem o objetivo de aprofundar e dar luz à interseccionalidade do trabalho de motoristas de aplicativo na região de Ouro preto, buscando entender as características que fazem as pessoas buscarem e se manterem nesse tipo de trabalho, compreendendo as configurações da relação entre plataforma e motorista, analisando como o trabalho de aplicativos está alterando rapidamente as tradicionais estruturas do emprego a fim de apreender de forma minuciosa os efeitos da uberização do trabalho na região para os trabalhadores, juntamente com a posição das autoridades governamentais e as legislações trabalhistas vigentes para esse setor.

A relevância desta pesquisa consiste na necessidade de compreender os impactos do trabalho de plataforma em pequenos centros, especificamente dos motoristas, seja para os próprios trabalhadores, para as empresas e para a sociedade como um todo. A investigação da relação de trabalho entre motorista e aplicativo pode ajudar a entender qual o caminho que a simbiose entre trabalho humano e máquina, através da evolução tecnológica e apropriada a eficiência capitalista, está direcionando o universo do trabalho e como já está atuando nas pequenas regiões.

O objeto desta presente pesquisa são os motoristas de aplicativos da cidade de Ouro Preto, no qual exercem a atividade em aplicativos definidos como regionais, que foram criados nas cidades presentes ou no estado de Minas Gerais. As características centrais da atividade

cotidiana desses personagens serão aprofundadas nesta pesquisa, a fim de compreender como toda a orquestra organizacional dos aplicativos de corrida de regiões menores funcionam, quais os efeitos deste tipo de trabalho para os trabalhadores, e principalmente entender a correlação que existe entre os motoristas de grandes centros e o de regiões menores.

A investigação desse fenômeno em regiões menores, como é o caso de Ouro Preto permitirá entender se a gestão de aplicativos regionais na relação entre motoristas e aplicativos é de fato como nos grandes centros, onde, em geral, é efetuado de modo com que se precariza o trabalho de forma aguda. Tal diferença é possível de se ocorrer tendo em vista a proximidade com que os trabalhadores estão dos diretores dos aplicativos, diferentemente de como acontece nas grandes cidades, onde os aplicativos são gigantes globais.

Os futuros resultados da pesquisa contribuirão para o conhecimento sobre os desafios e benefícios da plataformização do trabalho onde se espera obter resultados concretos que somem ao corpo de conhecimento do tema, fornecendo argumentos para uma possível alternativa em melhorar a eficiência das duas partes na relação de troca entre aplicativos e motoristas.

A falta de conteúdos em relação a uberização do trabalho em pequenas cidades sinaliza a lacuna existente nas pesquisas sobre o tema, onde os futuros resultados irão agregar para o embasamento na visão sobre o assunto, abrindo o leque de informações que estruturam a teoria em sobre as relações de trabalho entre plataforma e motoristas.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

Para o entendimento do tema de forma completa, é necessário o estudo de diversas camadas e visões sobre o trabalho. Isto é, desde os clássicos que visualizaram as lacunas existentes e propuseram soluções como Karl Marx (1890), até os atuais estudiosos das transformações do que entendemos hoje do que é o trabalho uberizado como Krein (2021), Abílio (2021) e Ricardo Antunes (2020). Segundo Marx (1840, p. 374):

O processo de trabalho, em que o trabalhador trabalha além dos limites do trabalho necessário, custa-lhe, de certo, trabalho, dispêndio de força de trabalho, porém não cria valor algum para o próprio trabalhador. Ele gera mais-valor, que, para o capitalista, tem todo o charme de uma criação a partir do nada. A essa parte da jornada de trabalho denominado tempo de trabalho excedente [Surplusarbeitszeit], e ao trabalho nela despendido denomino mais-trabalho [Mehrarbeit] (surplus labour). (MARX, 1840, p.374)

Nesse contexto, Marx (1840), há quase dois séculos, já sinalizava o objetivo principal dos meios de produção em que se buscava a todo momento a utilização da força de trabalho até sua exaustão, excedendo o que seria a rotina de trabalho normal para o que ele chamou de mais-trabalho. O atrito entre as classes capitalista e trabalhadora transcorre em diversos períodos da humanidade, em que nunca se chegou à comunhão de interesses, principalmente no que se refere a remuneração e à rotina de trabalho, onde segundo Marx (1890) “apropriar-se de trabalho 24 horas por dia é, assim, o impulso imanente da produção capitalista” (MARX, 1890, p. 419). Ou seja, o autor discute que, numa determinada relação entre a classe trabalhadora e a classe capitalista existe uma luta por poder, na qual prevalece o mais forte, no que diz respeito à garantia dos direitos básicos. Ainda de acordo com Marx (1890):

Vemos que, abstraindo de limites extremamente elásticos, a natureza da própria troca de mercadorias não impõe barreira alguma à jornada de trabalho e, portanto, nenhuma limitação ao mais-trabalho. O capitalista faz valer seus direitos como comprador quando tenta prolongar o máximo possível a jornada de trabalho e transformar, onde for possível, uma jornada de trabalho em duas. Por outro lado, a natureza específica da mercadoria vendida implica um limite de seu consumo pelo comprador, e o trabalhador faz valer seu direito como vendedor quando quer limitar a jornada de trabalho a uma duração normal determinada (MARX, 1890, p. 394)

Tendo em mente a lógica capitalista de expansão e domínio dos mecanismos que transforma trabalho em capital, entende-se que a classe trabalhadora está em um looping onde

sempre se manteve em uma posição inferior e a partir disso, é observado a existência de um subgrupo dentro da classe de trabalhadores, denominada precariado, na qual, segundo Standin (2014):

Em qualquer caso, a divisão entre mão de obra remunerada e empregado assalariado, e ideias de ocupação, se dissolve quando consideramos o precariado. O precariado tem características de classe. Consiste em pessoas que têm relações de confiança mínima com o capital e o Estado, o que as torna completamente diferentes do assalariado. (STANDIN, 2014, p. 25)

É possível, a partir disto, compreender a existência histórica da classe precarizada, estando culturalmente na parte mais desigual da negociação nas relações de trabalho, onde não possuem nem um suporte tanto do Estado quanto da força empregadora, sem qualquer posição de barganha para as configurações do trabalho, sendo um grupo que está refém de toda e qualquer diretriz proposta pela parte mais forte da negociação.

Dissertando mais sobre essa classe, de acordo com Standin (2014):

O precariado sabe que não há nenhuma sombra no futuro, da mesma forma como não há futuro no que eles estão fazendo agora. Estar “fora” amanhã não seria uma surpresa, e sair talvez não fosse ruim, caso outro trabalho ou uma explosão de atividade surjam no horizonte. (STANDIN, 2014, p.30)

A posição da classe precarizada, refém da exploração capitalista tomou novas formas a partir da evolução tecnológica ocorrida nas últimas décadas, sendo mascarada a partir de armadilhas teórico-políticas (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021). O fenômeno a partir da conexão entre a evolução tecnológica do século XXI e o capitalismo se caracteriza na abertura para a terceirização de todo e qualquer prestação de serviço, onde as mesmas lacunas da classe precarizada continuam a existir, porém disfarçadas nas novas configurações do trabalho. Em entrevista realizada por Azevedo (2019) a revista IHU On-line:

Houve um erro de percepção sobre as implicações de longo prazo acerca da globalização por parte dos países ocidentais avançados. Ao deslocar ou terceirizar suas empresas e empregos, as elites desses países imaginavam que sua população trabalhadora se ajustaria em empregos de baixa produtividade no setor de serviços, já que os empregos criativos e de alta qualificação seriam poucos frente à grande massa de deslocados. Isto não aconteceu, gerando um forte descontentamento social com a perda de poder aquisitivo e status social. Tal situação tem piorado nos últimos anos com os impactos disruptivos da Quarta Revolução Industrial, que está precarizando ainda mais um mercado de trabalho já saturado e concentrando a renda a nível similares ao feudalismo (ou talvez piores, já que o camponês dispunha ao menos de um pedaço de terra para lavar). (AZEVEDO, 2019, p. 41)

A Indústria 4.0, ou também chamada de quarta revolução industrial aparece no cenário mundial a partir da utilização em massa de tecnologia em diversas camadas e processos buscando informatizar e acelerar a produção e a gestão de dados, chegando a um controle total das informações onde possibilita criar estruturas organizacionais tendo grande parte dos seus processos informatizados. De acordo com o Portal da Indústria (2022):

Batizada também de 4ª Revolução Industrial, esse fenômeno está mudando, em grande escala, a automação e troca de dados, bem como as etapas de produção e os modelos de negócios, por meio do uso de máquinas e computadores. Inovação, eficiência e customização são as palavras-chave para definir o conceito de Indústria 4.0.(INDÚSTRIA, 2022)

A partir da possibilidade da existência de estruturas organizacionais altamente automatizadas e que se aplica a metodologia da flexibilização, alinhada com a expansão do capitalismo, criou-se o fenômeno conhecido como a “Uberização do trabalho”, onde esse termo, por mais que carregue o nome de uma empresa pioneira do modelo de negócio, transcende as atuações da Uber, sendo um conceito que dá luz a precarização do trabalho através da plataformização das relações entre empregado e empregador. (ABÍLIO, 2020)

Destacando mais sobre a Uberização, Abílio (2020) elucida que:

É possível também conceituá-la como um amplo processo de informalização do trabalho, processo que traz mudanças qualitativas para a própria definição de trabalho informal. Mostra-se complexa e poderosa na redefinição das relações de trabalho, podendo ser compreendida como mais um passo no processo de flexibilização do trabalho, ao mesmo tempo que concorre com as terceirizações na forma como as conhecemos nas últimas décadas. (ABÍLIO, 2020)

A troca entre plataforma e funcionário se caracteriza como uma relação em que existe a absorção total da atividade do trabalhador, com diversos dilemas ao trabalho exercido e sua remuneração, onde é estabelecido estruturas que flexibilizam o próprio trabalho de forma que as garantias e regulamentações como o tempo de trabalho, salário, saúde e segurança do trabalhador não estão totalmente estabelecidas, criando armadilhas onde se perde diversas bases que estruturam o direito do trabalho. (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021) Segundo Krein *et al.* (2021): “nesta relação, desaparecem as regulações sobre a duração da jornada de trabalho. Pesquisas empíricas evidenciam que o que orienta o dia de trabalho de “uberizados” não são as horas trabalhadas, mas a remuneração necessária para sua sobrevivência”

4. METODOLOGIA

4.1. Delineamento

O presente artigo consiste em uma pesquisa aplicada, onde segundo Gil (2008):

A pesquisa aplicada, por sua vez, apresenta muitos pontos de contato com a pesquisa pura, pois depende de suas descobertas e se enriquece com o seu desenvolvimento; todavia, tem como característica fundamental o interesse na aplicação, utilização e consequências práticas dos conhecimentos. Sua preocupação está menos voltada para o desenvolvimento de teorias de valor universal que para a aplicação imediata numa realidade circunstancial. De modo geral é este o tipo de pesquisa a que mais se dedicam os psicólogos, sociólogos, economistas, assistentes sociais e outros pesquisadores sociais. (GIL, 2008, p. 46)

É válido denomina-la como qualitativa, uma vez que se trata da pesquisa cujo fim é expor e caracterizar um determinado fenômeno ou uma determinada população (BRASILEIRO, 2016). Essa abordagem tem como objetivo obter dados concretos sobre diversos cortes no universo da pesquisa podendo, com isso, quantificar e sustentar argumentações que irão ser concluídas. Para Will (2012):

A análise qualitativa toma esses dados como parte de um contexto fluente de relações, não apenas como coisas isoladas ou acontecimentos fixos, captados num instante de observação. Os dados não se restringem ao aparente, mas contêm, ao mesmo tempo, revelações e ocultamentos. (WILL, 2012).

Para tanto, o pesquisador deve descrever os acontecimentos e estabelecer relações entre as variáveis. Gil (1999, p. 44) revela que essa pesquisa tem como “objetivo primordial a descrição das características de determinados fenômenos”. Sendo assim, para atingir os objetivos preestabelecidos, a pesquisa descritiva se faz ideal para compreender, à luz da interseccionalidade do trabalho de motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto, as características do dia a dia dos motoristas nessa modalidade de trabalho, as configurações da relação entre plataforma e motorista e os efeitos da uberização do trabalho na região. Segundo Brasileiro (2016), a pesquisa qualitativa refere-se a:

Pesquisa qualitativa – é aquela que se ocupa da interpretação dos fenômenos e da atribuição de significados no decorrer da pesquisa, não se detendo de técnicas estatísticas. Ela é descritiva e coleta dados em fonte direta. Os processos e suas dinâmicas, as variáveis e as relações entre elas são dadas para a construção de sentidos

e os principais condutores da abordagem. Trabalha, basicamente, com dois tipos de dados: os verbais – coletados durante a entrevista ou através de narrativa; e os visuais – colhidos durante observações. (BRASILEIRO, 2016, p. 49).

4.2. **Processo De Coleta De Dados**

Para mapear os efeitos da uberização na região de Ouro Preto, um questionário foi feito e destinado aos trabalhadores dos aplicativos. Nesse questionário houve perguntas referentes à renda, raça, idade etc. Isso é importante para analisar os resultados através de recortes e das lentes da interseccionalidade, visto que conduz à reflexão de como esses fatores se entrecruzam permitindo à análise o mapeamento de problemas sociais que afetam os trabalhadores. À vista disso, é possível capturar as consequências estruturais e analisá-las de forma crítica, pois a interseccionalidade refere-se à forma em que as relações sociais e patriarcais, a opressão de classe e o racismo criam desigualdades (CRENSHAW, 1991). Collins (2020, p. 16/17) elucida que:

A interseccionalidade investiga como as relações interseccionais de poder influenciam as relações sociais em sociedades marcadas pela diversidade, bem como as experiências individuais na vida cotidiana. Como ferramenta analítica, a interseccionalidade considera que as categorias de raça, classe, gênero, orientação sexual, nacionalidade, capacidade, etnia e faixa etária – entre outras – são interrelacionadas e moldam-se mutuamente. A interseccionalidade é uma forma de entender e explicar a complexidade do mundo, das pessoas e das experiências humanas. (COLLINS, 2020, p. 16/17).

Após a primeira etapa de perguntas introdutórias, é seguido por perguntas que representam as problemáticas encontradas na literatura relacionadas ao dia a dia dos motoristas de aplicativo como a remuneração, suporte das plataformas, segurança, custo para se trabalhar, algoritmização do trabalho e satisfação com o trabalho.

No total o questionário terá 30 entrevistados com um total de 13 perguntas, onde será colhido as respostas durante as corridas solicitadas na cidade de Ouro Preto, no período de junho a agosto de 2024.

4.3. **Análise De Dados**

Dessa forma, com a coleta de dados feita através do questionário que foi disponibilizado para os motoristas de aplicativo da cidade de Ouro Preto, os dados foram analisados levando em consideração as categorizações em tópicos das respostas e as teorias apresentadas nesta

pesquisa a fim de embasar os argumentos, com o uso da técnica de Análise de Conteúdo aberta de Bardin (1979). O questionário é um meio de conhecer aspectos da realidade desses trabalhadores, ele será importante, pois:

Faremos a diferença principalmente se conseguirmos conduzir pesquisas que deem voz aos trabalhadores e possam expor suas perspectivas, condições e motivações. Isso não é fácil de fazer, mas tem uma grande importância política em um mundo que repensa socialmente questões como a regulação do trabalho. A perspectiva da uberização tem um enorme poder desafiador, enfrentando, por exemplo, a área do direito, no sentido do reconhecimento desse fenômeno. Ela contesta também o discurso do ‘empreendedorismo’, que, na realidade, é uma forma invertida de nomear a eliminação de direitos e a transferência de riscos, custos e parte do gerenciamento (subordinado sempre) para o trabalhador (ABÍLIO, 2021, p. 91).

Com isso, essa coleta e análise de dados permitiram à pesquisa investigar os possíveis impactos, benefícios e desafios desse trabalho, além de investigar também o fenômeno da uberização em regiões menores, como é o caso de Ouro Preto, e se o mesmo é de fato como nos grandes centros, onde, em geral, é efetuado de modo com que se precariza o trabalho.

5. ANÁLISE DE RESULTADOS

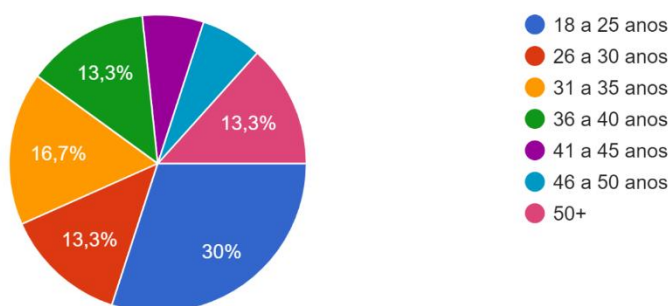
Após entrevistas semi-estruturadas feitas com os motoristas, foram coletadas informações necessárias para entender, visualizar e opinar de forma crítica sustentando-a com referências teóricas a atual situação do trabalho de motoristas de aplicativo em Ouro Preto. Foi obtido o total de 30 entrevistas com motoristas da região, sendo realizada em todos os aplicativos existentes na cidade. As análises foram feitas através dos gráficos que correspondem à porcentagem de entrevistados, no qual foi obtido uma investigação dos resultados alinhando com o posicionamento teórico que existe hoje que discorrem sobre o trabalho de motoristas de aplicativo.

5.1. Análise de resultados

Gráfico 1 – Faixa etária

1) Qual a sua idade?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

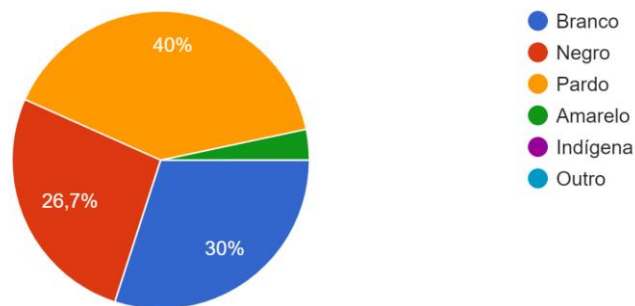
No gráfico acima obtemos a faixa etária dos motoristas, onde 30% (9 motoristas) têm entre 18 a 25 anos, 13,3% (4 motoristas) têm entre 26 e 30 anos, 16,7% têm entre 31 a 35 anos, 13,3% (4 motoristas) entre 36 a 40 anos, 16,4 % entre 41 e 50 anos e 13,3% (4 motoristas) têm mais de 50 anos.

Aqui conseguimos perceber a pluralidade da faixa etária dos motoristas de aplicativo de Ouro Preto, entretanto, mesmo que a maioria tenha entre 18 e 25 anos, pôde-se identificar pelo menos de 2 a 4 motoristas em cada uma das outras escalas de idade. Portanto, vemos que a flexibilidade do trabalho de motorista de aplicativo chama atenção para todos os tipos de faixa etária.

Gráfico 2 - Etnia

2) Qual é sua raça/etnia?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

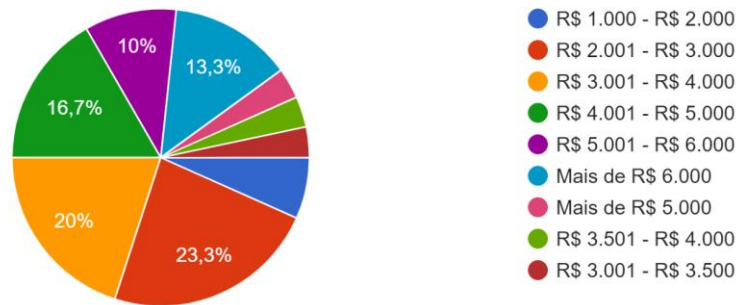
Acima observamos a distribuição percentual dos motoristas por raça, sendo os considerados pardos e negros 66.7% e os considerados brancos somam 30%.

Conseguimos observar a diferença entre pardos e negros em relação aos brancos, que chega a 36,7%.

Gráfico 3 - Renda

3) Qual é sua renda mensal como motorista de aplicativo em Ouro Preto?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor

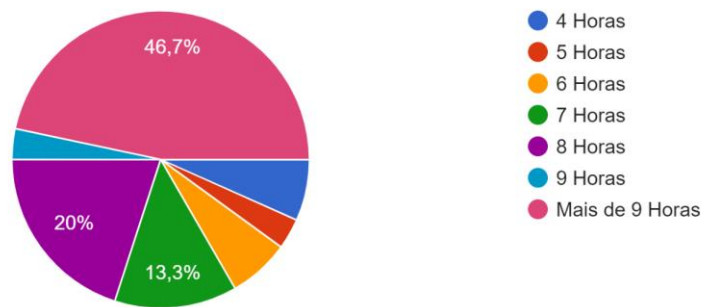
Acima temos a renda mensal dos motoristas de aplicativo da região de Ouro Preto, tendo uma escala de R\$1.000 até R\$6.000 ou mais. Apenas 6,7% (2 motoristas) votaram que obtém entre R\$1.000 a R\$2.000, já entre R\$2.001 a R\$4.000 foram 49,9% (15 motoristas), sendo a maioria dos votos. Entre R\$4.001 a R\$6.000 foram 26,7% (8 motoristas) e com faturamento maior que R\$6.000 votaram 16,6% (5 motoristas).

A diversificação de rendas possíveis como motorista de aplicativo em Ouro Preto pode ser observada aqui, assim como a renda média dos motoristas, que chega de R\$2.000 a R\$4.000, sendo possível obter mais que o dobro do salário mínimo atual, que hoje é de R\$1.412.

Gráfico 4 - Carga Horária

4) Quantas horas diárias você atua, em média, como motorista de aplicativo?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Acima vemos o gráfico de horas trabalhadas por dia, em média, pelos motoristas de aplicativos, onde vemos que 50% desses motoristas trabalham 9 horas ou mais por dia, já para 33,3% (10 motoristas) trabalham de 7 a 8 horas por dia, e 16,7% (5 motoristas) atuam de 4 a 6 horas diárias como motoristas de aplicativo na cidade de Ouro Preto.

Podemos identificar a conexão da renda mensal com as horas trabalhadas, onde aqui, 15 motoristas trabalham de 4 a 8 horas diárias com renda mensal de R\$2.000 a R\$4.000, já os que trabalham 9 horas ou mais chegam a faturar de R\$4.001 a R\$6.000 ou mais.

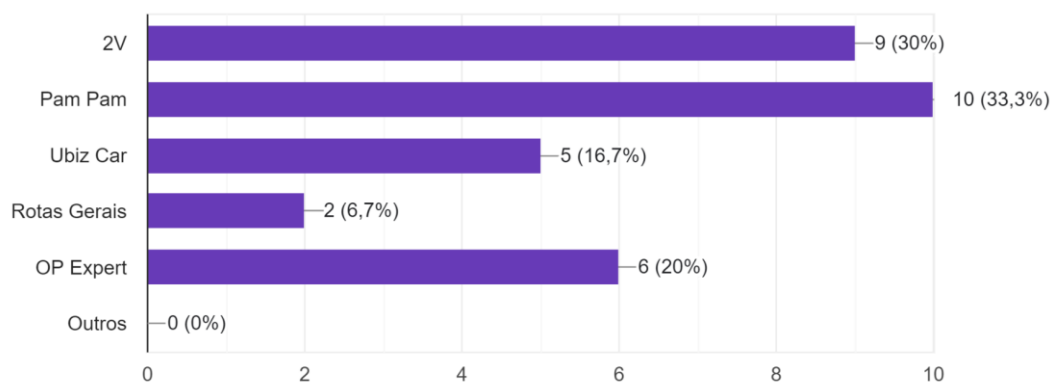
As horas médias trabalhadas por dia pelos motoristas é de suma importância para que possa ver a rotina diária desses motoristas onde 15 motoristas trabalham por 9 horas ou mais por dia, e através de comentários que foram colocados pelos motoristas nas perguntas, alguns motoristas trabalham de 12 a 16 horas em média por dia, tempo que não foram colocados como opção na pergunta. Segundo Krein *et al.* (2021):

Nesta nova forma de organização do trabalho, normaliza-se o trabalho aos finais de semana, o trabalho por seis ou sete dias da semana e as longas jornadas de trabalho. (KREIN *et al.*, 2021)

Gráfico 5 - Formas de atuação

5) Em quais aplicativos você atua?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Acima vemos os aplicativos que atuam em Ouro Preto, e através das entrevistas obteve-se 30% (9 motoristas) trabalhando para o aplicativo 2V, 33,3% (10 motoristas) atuam pelo Pam Pam, 16,7% (5 motoristas) trabalham para o Ubiz Car, apenas 6,7% (2 motoristas) trabalham para o Rotas Gerais e pelo Op Expert foram 20% (6 motoristas).

Obtemos aqui todos os aplicativos que atuam na região de Ouro Preto, no qual apesar de todos esses terem alguns aspectos similares, como uma taxa fixa igual para todos os motoristas, taxa essa de R\$2,00 por corrida efetuada, necessidade de ter CNH com EAR, que é a possibilidade de exercer atividade econômica com ela, possuem diferenças estruturais, nas quais será caracterizado cada abaixo com as características principais de cada aplicativo.

2V

- Caso cancele 2 corridas ou mais o motorista é bloqueado por 3 a 6 horas pelo aplicativo.
- Não possui suporte imediato caso ocorra algum problema nas corridas, apenas 24 horas depois do ocorrido.
- Possui reuniões semestrais com os motoristas.
- Exige que o motorista coloque o adesivo da plataforma, porém caso queira, pode rodar em outra plataforma.

- Veículo com até 10 anos de uso.

Pam Pam

- Pode não aceitar até 2 corridas, caso cancele mais fica bloqueado por 3 a 6 horas.
- Possui uma chave de emergência, na qual envia a localização para outros motoristas e para a central.
- Possui contato direto com os donos, e segundo relatos, tem apoio.
- Tem reuniões semestrais.
- Exige o adesivamento do veículo com a logo da plataforma e não autoriza rodar em outro aplicativo.
- Exige que o carro tenha seguro para passageiro

Ubiz Car

- Pode não aceitar até 5 corridas, caso não aceite mais bloqueia por 3 a 6 horas.
- Possui um botão do pânico que envia localização para todos os motoristas e para a central.
- Não autoriza rodar em outros aplicativos.
- A plataforma possui uma seguradora, mas cobra do motorista e exige a assinatura.
- Carro de até 10 anos de uso.

Rotas Gerais

- Possui regras claras de como o motorista deve agir e se vestir, assim como proibir que o motorista discuta com o passageiro de qualquer forma.
- É proibido não aceitar corridas próximas, e caso cancele será punido, tendo a gravidade da punição de acordo com o volume de cancelamentos.
- Deixa claro que toda responsabilidade das corridas está com o motorista.
- Coloca metas mensais para os motoristas.
- Não possui suporte previsto.

OP Expert

- Não propõe suporte imediato.
- Pode cancelar até 5 corridas, caso cancele mais é bloqueado por até 3 horas.
- Proíbe rodar em outros aplicativos.
- Necessário ter seguro passageiro.
- Necessário ter no mínimo 15 horas semanais no aplicativo.
- Carros de até 10 anos.

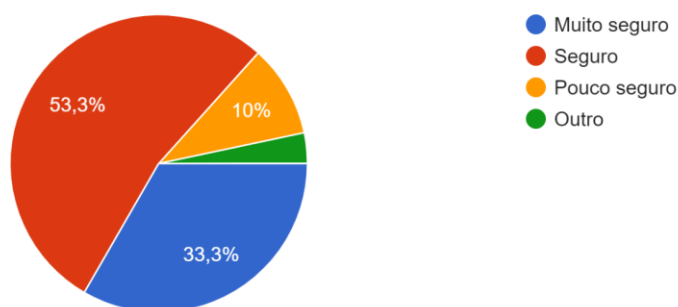
Além das características citadas acima, todos eles funcionam através de crédito pela plataforma, ou seja, o motorista credita um valor mínimo no aplicativo, na maioria deles valor esse de R\$30,00, e de 15 em 15 dias a plataforma abate o valor das taxas somadas nesse período, que no caso é de R\$2,00 por viagem executada.

Conseguimos observar uma diferença significativa na estrutura dos aplicativos regionais com as grandes globais como a Uber e a 99, como exemplo temos o 2V e o Pam Pam que possuem reuniões semestrais com todos os motoristas da região, a fim de abrir o diálogo e ter contato com as pontuações dos trabalhadores. O Pam Pam e UbizCar oferecem um botão de pânico, para caso ocorra algum problema com os motoristas que envia localização para a central e para outros carros. Mas mesmo tendo alguns aplicativos que buscam criar um ambiente com diálogo entre as duas partes e algum tipo de suporte para problemas rotineiros, algumas características problemáticas da uberização contínua, como a punição ao motorista caso ele cancele um volume de corridas, a proibição de alguns aplicativos em poder rodar em outras plataformas e a transferência de riscos relacionadas a acidentes e ao custo do seguro passageiro.

Gráfico 6 - Segurança no trabalho

6) Quão seguro você se sente em relação às sua rotina de trabalho, incluindo a sua segurança pessoal?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico enumera quão seguro o motorista se sente no seu dia a dia, no qual 86,6% (26 motoristas) se sentem seguros ou muito seguros na sua rotina de trabalho, 10% (3 motoristas) se sentem pouco seguros, e 1 motorista não soube opinar sobre. A segurança do trabalhador é um dos pontos de debate central no que se refere ao trabalho uberizado, onde segundo Abílio (2019):

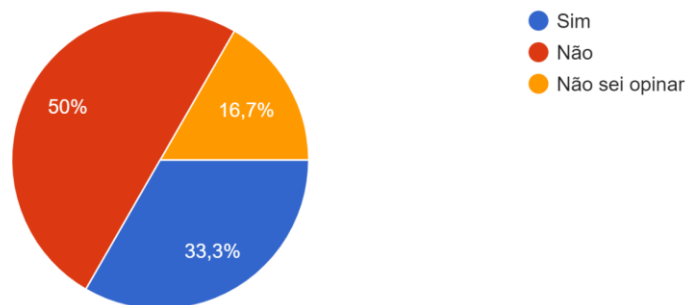
Nessa condição de quem adere e não mais é contratado, o trabalhador uberizado encontra-se inteiramente desprovido de garantias, direitos e segurança associados ao trabalho; arca com riscos e custos de sua atividade; está disponível ao trabalho e é recrutado remunerado sob novas lógicas. (Abílio, 2019, p. 2).

Diante do exposto por Abílio (2019), é visto que a classe uberizada está à mercê da reestruturação dos direitos trabalhistas e da segurança do trabalho no novo modelo de trabalho oferecido pelas plataformas, no entanto, mesmo diante da retratação verídica da teoria que retrata a insegurança no trabalho por plataforma é possível perceber que os motoristas de determinados locais, como é o caso de Ouro Preto, se sentem muito seguros exercendo a sua rotina de trabalho, mas com isso devemos olhar as particularidades da região de Ouro Preto, sendo uma cidade do interior com cerca de 80.000, turística e controlada no quesito segurança, ajuda a proporcionar a rotina de trabalho mais segura para os motoristas de aplicativo.

Gráfico 7 - Direitos Trabalhistas

7) Você acredita ser necessária a aprovação do projeto de lei que prevê para os motoristas de aplicativos direitos como: salário-mínimo por hora, INSS e carga máxima de 12h dias nos aplicativos?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Acima vemos o quadro que representa a necessidade, segundo a visão dos motoristas, sobre a aprovação do projeto de lei que prevê direitos básicos para os motoristas de aplicativos, onde vemos que 50% (15 motoristas) acham que não é necessária, e 33,3% (10 motoristas) acham necessária a aprovação do projeto, e 16,7% (5 motoristas) não souberam opinar.

Os resultados acima mostram uma divisão clara na percepção dos motoristas em ser prioridade a aprovação do projeto de lei 1471/22 que prevê direitos como:

- Uma carga máxima de 12 horas diárias em cada aplicativo, com uma carga mínima de 8 horas
- Uma remuneração mínima de R\$ 32,10 por hora
- A contribuição ao INSS pelos trabalhadores e pelas empresas
- Os motoristas paguem 7,5% sobre $\frac{1}{4}$ do valor da remuneração, e as empresas paguem 20%

Os direitos previstos servem para assegurar de alguma forma os motoristas de aplicativos em sua rotina de trabalho, e como discorrido por Masson *et al.* (2021) em artigo sobre os motoristas de aplicativo na cidade do Rio de Janeiro:

Sobre possíveis reservas de alternativas na relação com as empresas, um exemplo que mostra certa pressão do polo da atividade sobre o polo mercantil na quase ausência de intervenção do polo político, é a elaboração pelas associações de motoristas de um projeto para embasar o diálogo com essas empresas no que tange à tarifa, segurança e respeito ao motorista. (MASSON *et al.*, 2021)

O movimento de associações de motoristas de aplicativo de algumas regiões do Brasil busca sanar problemas decorrente da nova modalidade de trabalho tentando dialogar com personagens que podem mudar essa realidade, como é o caso do Rio de Janeiro citado acima, porém o projeto de lei que está sendo tramitado vai contra os desejos de grande parte dos motoristas e também dos estudiosos e parlamentares de esquerda. Na atual pesquisa feita em Ouro Preto, a maioria dos entrevistados não acredita ser necessário a aprovação do projeto, tendo como principal ponto os impostos relacionados a essa aprovação. Mas observamos uma parte significativa a favor da aprovação do projeto, que chega a 10 motoristas.

Fomentando o lado contrário da aprovação do projeto, houve um manifesto apoiado através de assinaturas como do Ricardo Antunes, Vladimir Safatle, Virgínia Fontes, parlamentares do PSOL entre outros, no qual é discursado que:

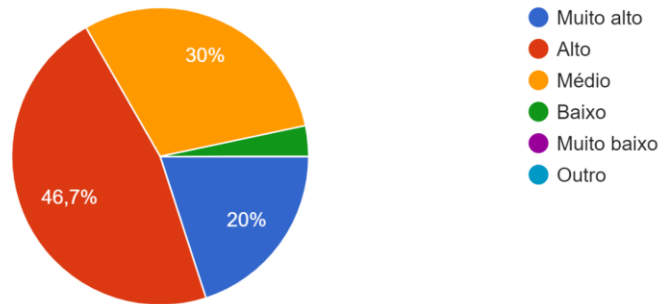
O PLP 12/2024, ao definir motoristas de aplicativos como “trabalhadores autônomos por plataforma”, não apenas ignora a realidade da relação de trabalho e subordinação existente entre as grandes plataformas digitais e seus trabalhadores/as, mas legitima uma precarização sem precedentes. Este projeto, sob a pretensão de regulamentar o trabalho uberizado às novidades tecnológicas, promove, na verdade, uma legitimação jurídica de práticas laborais que exacerbam a vulnerabilidade, a exploração e a desproteção completa dos direitos do trabalho. (MANIFESTO, CONTRA, PL 12/1024, 2024)

Observamos que o projeto de lei em si não contempla as diversas áreas da precarização que atinge os motoristas, tendo erros crônicos em sua formulação, porém é de extrema importância que se ache um caminho que regulamenta e dignifica esses trabalhadores com direitos básicos e segurança no ambiente de trabalho através da legislação.

Gráfico 8 - Custos com a atuação profissional

8) Quão alto você acha o custo para se trabalhar (incluindo automóvel, gasolina e celular) alto para com o valor remunerado?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico acima representa o volume do custo para se trabalhar como motoristas de aplicativo na percepção desses trabalhadores, e vemos que 66,7% (20 motoristas) acham o custo alto ou muito alto, 30% (9 motoristas) acreditam que os custos são médios e 1 motorista acha o custo baixo. Os dados mostram um dos fatores que mais se debatem quando falamos sobre o trabalho uberizado, que é a transferência de riscos e custos para se exercer a rotina de trabalho. Discorrido por Franco e Ferraz (2019):

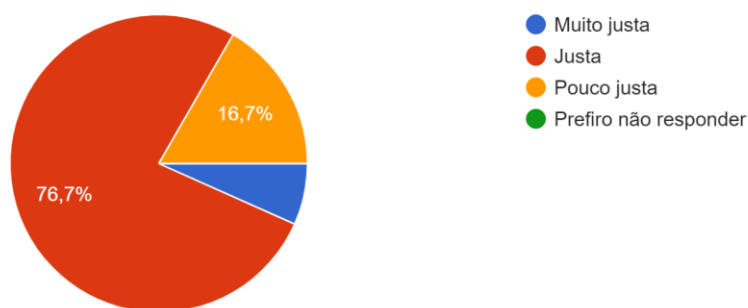
No processo de trabalho sob os moldes da uberização, os elementos físicos do custo de produção necessário para desenvolver a atividade produtiva são transferidos/terceirizados para os próprios trabalhadores motoristas – sendo, portanto, parte do valor de reprodução da sua força de trabalho. (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Analisando o resultado do quadro 8, evidencia-se que os motoristas sentem o peso do custo para se trabalhar na atividade através das transferências de custos e riscos para os motoristas, como gastos com combustível, reparação de danos no veículo e outros custos operacionais, sendo esse elemento chave para a sustentação do modelo de negócios de aplicativos de transporte. Dessa forma, é evidente que o cenário trabalhista está sendo remodelado através da uberização, e com isso traz práticas irreversíveis, em vista que a estrutura de custos alocados para o motorista se tornou peça fundamental para o sucesso e perpetuação desse sistema.

Gráfico 9 - Equidade de remuneração

9) Você acredita ser justa a remuneração em relação ao esforço e tempo dedicados dos motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Acima analisamos o quanto os motoristas acham justas as remunerações atuando pelos aplicativos de mobilidade em Ouro Preto, onde 76,7% (26 motoristas) acham justa a remuneração, 6,7% (2 motoristas) acreditam ser muito justa a remuneração e 16,7% (5 motoristas) acham a remuneração pouco justa.

A análise da percepção dos motoristas em Ouro Preto mostra um consenso geral sobre ser justa a remuneração como motorista de aplicativo, entretanto devemos analisar algumas ressalvas. A visão de uma remuneração justa pode ser interpretada em condições específicas enfrentada pelos trabalhadores, como por exemplo a comparação com outras alternativas disponíveis no mercado de trabalho, comparar a remuneração com o salário mínimo atual, que é de R\$1.412, ou pela necessidade de uma renda imediata ou até mesmo pela flexibilidade que a modalidade oferece, muitas vezes distorcem os pontos de impacto da precarização do trabalho que ocorre, tendo rotinas de trabalhos de 9, 10, até 16 horas por dia, arcando com todos os custos operacionais e pela própria remodelação da remuneração onde é pago apenas pela atividade executada, ou seja, do momento que o passageiro entra no carro até o destino final,

no qual os horários que não estão com chamadas não é remunerado, sendo assim uma forma desproporcional de remuneração para com o tempo investido no trabalho.

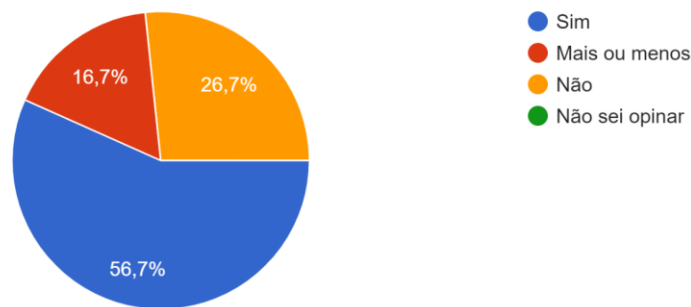
É analisado através do olhar de Krein *et al.* (2021):

Em síntese, são trabalhadores explorados e subordinados que fazem longas jornadas sem saber se o tempo à disposição será remunerado ou não, pois sua remuneração depende da demanda e das determinações obscuras e flexíveis sobre o uso de sua força de trabalho. (KREIN *et al.*, 2021).

Gráfico 10 - Suporte dos aplicativos aos motoristas

10) Você acredita que as plataformas que atuam na região de Ouro Preto buscam sanar os problemas do dia a dia dos motoristas?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

No gráfico vemos, na perspectiva dos motoristas, o quanto eles acreditam que as plataformas na região de Ouro Preto atuam para sanar os problemas diários que acontecem e podem vir a ocorrer na rotina de motorista de aplicativo, e 56,7% (17 motoristas) acreditam que sim, 26,7% (8 motoristas) acreditam que não, já 16,7% (5 motoristas) votaram mais ou menos.

O resultado indica um percentual positivo sobre os aplicativos de motoristas em Ouro Preto, principalmente quando comparamos com relatos sobre os grandes aplicativos como a Uber e a 99. Em pesquisa feita no Rio de Janeiro com motoristas de aplicativos, Masson *et al.* (2021) diz:

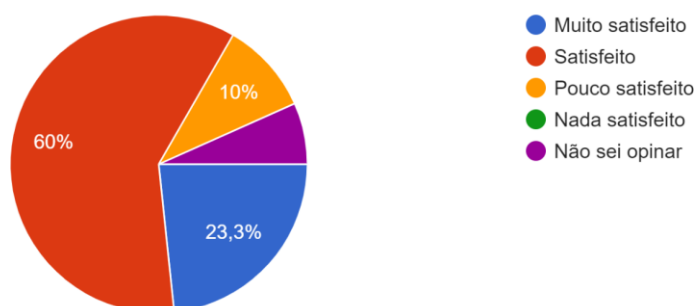
Esses relatos mostram que apesar do conjunto de normas que são impostas pela empresa, não há um suporte dado pelas prescrições que possa apoiar as infidelidades que aparecem no curso da atividade. Assim, ao procurar um respaldo organizacional que os ajude a sanar os problemas, os motoristas deparam-se com um vazio de normas, contribuindo para uma permanente sensação de insegurança. (MASSON *et al.*, 2021).

Conseguimos observar que os grandes aplicativos possuem lacunas organizacionais que implicam em uma digitalização das relações de trabalho, entretanto, vimos que os motoristas de aplicativo de Ouro Preto sentem que as plataformas regionais atuam para diminuir os problemas que ocorrem no dia a dia dos motoristas, seja pela relação ser direta com diretores dos aplicativos, pelo apoio da rede de motoristas de cada aplicativo ou por soluções que são propostas como medida de segurança. Entretanto, podemos observar que a maioria dos aplicativos possuem punições para motoristas que cancelaram até 5 corridas e alguns não oferecem nem um tipo de suporte nem contato direto com os motoristas, como foi visto na resolução gráfico 5.

Gráfico 11 - Satisfação com as condições de trabalho

11) Quão satisfeito você está com as condições de trabalho, incluindo o estado do seu veículo e a segurança geral durante as corridas?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico mostra a satisfação dos motoristas de aplicativo com a sua rotina de trabalho, incluindo o estado do veículo e a segurança durante as corridas e vemos que 83,3% (25 motoristas) estão satisfeitos ou muito satisfeitos, 10% (3 motoristas) estão poucos satisfeitos e 2 motoristas não souberam opinar.

Vemos resultados positivos relacionado ao trabalho dos motoristas de aplicativo da região de Ouro Preto, na qual uma grande maioria está satisfeito com as condições de trabalho

e o estado do veículo, tendo em vista a geográfica peculiar de Ouro Preto que exige uma manutenção para o motorista, como pode ser observado através de relatos durante as entrevistas.

Em contrapartida, é observado nas análises dos grandes centros uma insatisfação constante relacionada às condições de trabalho, reflexo da metodologia uberizada de transferência de riscos e custo, como é descrito por Amorim e Moda (2020):

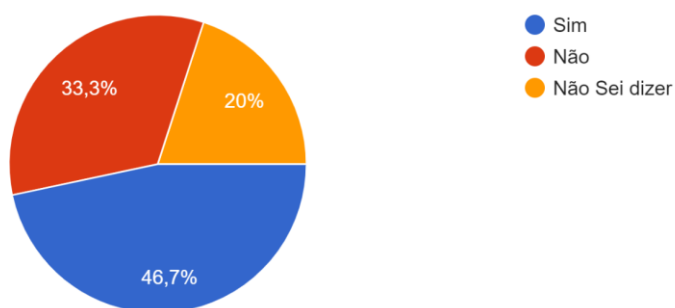
Se a empresa abdica da posse dos veículos e dos celulares é apenas e tão somente pelo fato de não ser pela mediação desses elementos que se garante o controle sobre o serviço prestado. Para nós, uma das características deste trabalho é o comando do processo se dar através via aplicativo, sendo ele meio de produção responsável pelo gerenciamento dos motoristas pela empresa e, conseqüentemente, o responsável pela radicalização da subsunção real do trabalho ao capital. (AMORIM; MODA, 2020)

Apesar dos fatores citados acima, e tendo em mente o que foi discorrido no gráfico 10, observamos que os motoristas de Ouro Preto avaliam positivamente o trabalho e a relação com as plataformas da região, apesar da existência total de transferência dos custos e riscos para o trabalhador.

Gráfico 12 - suporte imediato ao motorista

12) Caso você tenha algum problema durante suas corridas , a plataforma propõe algum tipo de auxílio imediato para solucionar o problema de forma eficiente?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Aqui podemos observar, na perspectiva dos motoristas, se as plataformas dão algum suporte imediato e se solucionam de forma eficiente para problemas que venham a ocorrer

durante a rotina de trabalho, no qual 46,7% (14 motoristas) votaram que sim, 33,3% que não possuem suporte, e 20% (6 motoristas) não sabem opinar.

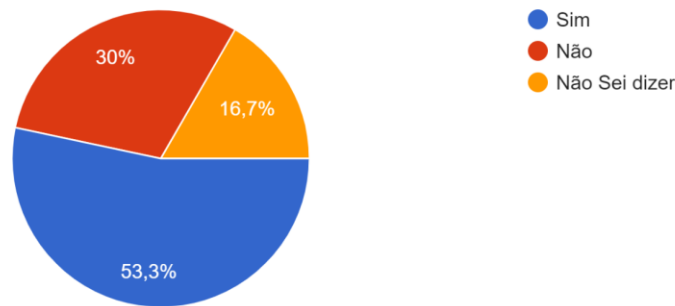
As possibilidades de contratemplos durante a rotina de trabalho dos motoristas são elevadas, sendo suscetíveis a acidentes de trânsito, problemas com o veículo ou até mesmo com passageiros mal intencionados. Tais problemas muitas vezes são difíceis de resolver, especialmente quando não existe suporte eficiente.

A partir de dados colhidos sobre as plataformas de Ouro Preto, vimos que algumas propostas são oferecidas por certas plataformas, mesmo que seja através da terceirização, a maioria das plataformas indicam o melhor seguro para os motoristas, e caso preferir, o seguro para o carro inteiro. Já plataformas como o 2V e o Pam Pam possuem reuniões semestrais com os motoristas, outros tem soluções para possíveis socorros imediatos como o botão de pânico, oferecido pela Ubiz Car e o Pam Pam, e também existe uma organização de apoio que entre os motoristas de cada aplicativo. Entretanto, podemos observar que a maioria dos aplicativos possuem punições para motoristas que cancelarem até 5 corridas, proíbe de atuar em outras plataformas. Aplicativos como Rotas Gerais e OP Expert não oferecem soluções imediatas para problemas que podem ocorrer, tão pouco possuem o mesmo grau de proximidade com os motoristas como outros, que realizam reuniões semestrais. E assim podemos analisar o gráfico averiguando a divisão de respostas, tendo em vista as diferenças estruturais existentes entre os próprios aplicativos da região de Ouro Preto, sendo esses fatores que influenciam na percepção de suporte para os motoristas.

Gráfico 13 - Relação Algoritmo x Motorista

13) Você sente que o algoritmo das plataformas exigem uma máxima eficiência do trabalhador para que se tenha corridas com pagamentos melhores?

30 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Vemos aqui o resultado que representa, na visão dos motoristas, se eles sentem que o algoritmo da plataforma exige que ele seja eficiente (atuar por mais tempo sem cancelar corridas) na rotina de trabalho para que se tenham corridas com pagamentos melhores, onde 53,3% (16 motoristas) votaram que sim, 30% (9 motoristas) votaram que não, e 16,7% (5 motoristas) não sabem opinar.

A algoritmização do trabalho é peça central do trabalho uberizado, sendo essa a fórmula que é gerenciado as grandes massas de trabalhadores nesse tipo de modalidade de trabalho. Os algoritmos são modelados pelas plataformas, na qual direciona as viagens a serem aceitas, a precificação dependendo da demanda em cada região, e principalmente as viagens que aparecem para cada motorista, o que não é totalmente esclarecido por nem uma empresa de plataforma. Segundo Masson *et al.* (2021)

A lógica complexa dos algoritmos – por exemplo, na alocação de corridas, na compilação dos percursos e na estrutura de pagamento – e a falta de transparência sobre captação e uso dos dados produzidos por trabalhadores e consumidores são elementos estruturais para o sistema de controle das empresas-plataforma. Não haver clareza sobre as regras que regem o trabalho, assim como sobre como elas funcionam e o que as fundamentam, configura uma assimetria de poder e informação entre as empresas e os trabalhadores. (MASSON *et al.*, 2021).

Devemos destacar primeiramente as particularidades que ocorrem em Ouro Preto, no qual por ser uma cidade pequena não existe uma demanda diferenciada em cada bairro, ou seja, a demanda é igual em toda a cidade sendo apenas modificada em períodos de maior demanda, como nos finais de semana. Porém, mesmo não existindo esse direcionamento de trabalhadores em diferentes locais através da demanda, como ocorre em grandes centros tendo melhores pagamentos em bairros com muita procura, existe um direcionamento para corridas com pagamentos melhores através da sua performance geral, a partir do volume de corridas realizadas com a quantidade de corridas que não são aceitas pelos motoristas, sendo esse fator percebido por 14 motoristas nas entrevistas. Na discussão do gráfico 5, vimos que a maioria dos aplicativos proíbem que o motorista não aceite até 5 corridas que estejam próximas, caso contrário o motorista será bloqueado ou até te punições mais severas, segundo informações colhidas pelos próprios aplicativos. Podemos observar uma conexão entre o volume dos cancelamentos de corridas, o volume de corridas realizadas pelos motoristas para o direcionamento de corridas com pagamentos melhores, criando uma gamificação do trabalho que exige para o trabalhador eficiência máxima na sua rotina sendo obrigado a aceitar quaisquer tipos de corrida, mesmo que talvez não valesse a pena para o motorista.

5.2. Análise Crítica Dos Resultados

O fenômeno da uberização é um reflexo de uma trajetória de expansão do capitalismo, no qual, a partir da possibilidade e caminhos que a chegada da 4^o revolução industrial oferece, unindo com a ideologia capitalista de acúmulo de capital, criaram-se as empresas de plataforma, como é o caso dos aplicativos de mobilidade urbana, que têm como principal serviço a entrega de um algoritmo que dita a jornada de trabalho, a remuneração e as condições que o trabalhador vai enfrentar, sem quaisquer segurança prevista pela legislação e contendo a terceirização completa dos custos e riscos existentes para atuar como motorista de aplicativo. Nessa nova modalidade, as empresas de plataforma conseguem gerenciar uma massa gigantesca de pessoas apenas através do algoritmo e de políticas pré-estabelecidas para a jornada de trabalho, sendo na maioria delas uma relação plataforma-trabalhador totalmente robotizada. Os motoristas de

aplicativo, diferente de outros tipos de trabalho, possui uma demanda quase que constante, principalmente em grandes cidades, onde o tráfego humano acontece de forma intensa, e essa mesma demanda faz com que o trabalho de motorista de aplicativo seja executado durante muitas horas seguidas, tendo em vista que o trabalhador que procura essa modalidade busca especificamente uma remuneração, seja ela renda principal ou extra.

Essa modalidade de trabalho, se expandiu não só nos grandes centros, mas também em cidades do interior, como é o caso de Ouro Preto. Mesmo não sendo uma cidade grande com um tráfego de pessoas em grande escala, o trabalho de motoristas de aplicativo se tornou uma realidade na rotina e no dia a dia das pessoas em Ouro Preto, transformação essa que ocorreu a menos de 4 anos atrás. O objeto de pesquisa deste trabalho foram os motoristas de aplicativo da região de Ouro Preto, onde a partir de uma entrevista semi-estruturada com 30 motoristas, obteve-se dados relevantes para que se tenha uma visão de como acontece o trabalho de motoristas na região entendendo as principais características e as configuração desta modalidade em pequenos centros, compreendendo assim as principais diferenças entre os aplicativos regionais com os grandes aplicativos através do olhar dos motoristas.

As características principais dos trabalhadores relacionados a interseccionalidade dessa modalidade, evidenciaram um pluraridade na faixa etária, onde mesmo a maioria tendo entre 18 a 25 anos, existem ao menos 2 a 4 motoristas nas faixas entre 26 a 50 anos, sendo 20 motoristas desses pardos ou negros. Esses dados mostram como o trabalho dos motoristas de aplicativo chama atenção de todas as faixas etárias, seja por falta de oportunidade ou para fazer uma renda extra.

Foi possível identificar diferenças principalmente na relação entre trabalhador e plataforma, dado que as principais plataformas da região têm uma proximidade direta com os motoristas, como é o caso do 2V e o Pam Pam, que possuem reuniões todo semestre com os motoristas a fim de entender e buscar criar uma rede de apoio que assegure os motoristas. Alguns aplicativos também buscam sanar possíveis problemas que o passageiro possa ter durante as corridas através de um botão do pânico existente no aplicativo do motorista, oferecido pelo Pam Pam e Ubiz Car. Entretanto alguns aplicativos não buscam proximidade com os motoristas nem possuem artifícios para solucionar possíveis problemas durante a corrida,

Os dados obtidos relacionados a rotina de trabalho mostram que 50% dos motoristas trabalham 9 horas ou mais, e outros 50% trabalham de 4 a 8 horas, sendo aqueles que trabalham de 9 horas ou mais obtêm um faturamento de R\$ 4.000 a R\$6.000, já os que atuam de 4 a 8 horas diárias tiram de R\$ 2.000 a R\$ 4.000 por mês. Quando perguntados se acham justa a remuneração em relação ao esforço e horas dedicadas, 26 motoristas acham justa e 2 motoristas votaram que acham muito justa, sendo 86,4% dos entrevistados. Aqui devemos averiguar como as particularidades dos preços das corridas na região de Ouro Preto influenciam para que os motoristas se sintam satisfeitos com a remuneração, mesmo que para isso tenham que trabalhar 8, 9 ou até 16 horas por dia, como foi evidenciado durante a pesquisa. Abaixo é mostrado o valor de uma corrida com a mesma distância em diferentes lugares, o primeiro é uma corrida na cidade de Vila Velha - Es, uma cidade com cerca de 470.000 habitantes, e a segunda é uma corrida em Ouro Preto.



Figura 1 - Corrida 2V

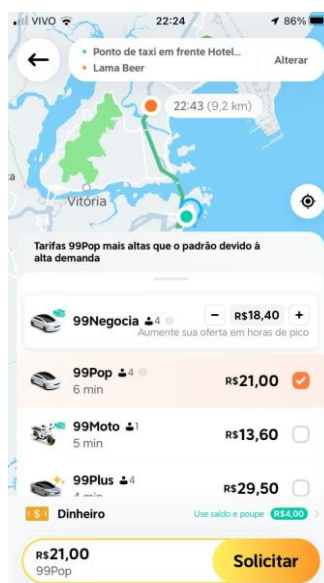


Figura 2 - Corrida 99

As respectivas corridas possuem a mesma quilometragem, sendo 9,2 km, onde na corrida pelo 2V, o motorista gasta 11 minutos para executar a maior rota possível entre dois pontos em Ouro Preto, saindo de uma entrada da cidade, no presídio de Ouro Preto até o parque do Itacolomi, na saída para a cidade de Mariana. Nessa corrida o motorista fatura R\$39,10, contando que a taxa fixa das plataformas é de R\$2,00, o motorista faz R\$37,10 em 11 minutos. Já na corrida pelo aplicativo 99 na cidade de Vila velha, a mesma quilometragem dura cerca de 20 minutos, onde o trajeto escolhido é indo do bairro Praia da Costa até a UFES, atravessando toda a capital de Vitória onde em certos horários pode ocorrer muito trânsito. O motorista da 99 fatura R\$21,00, a taxa da 99 é de 19,9% semanal, ou seja, após 7 dias é descontado essa porcentagem do motorista do valor total feito nesse período. Se aplicarmos essa taxa apenas nessa corrida, o motorista fatura R\$16,80 em 20 minutos

Nesta análise, percebemos que os motoristas da região de Ouro Preto faturam mais que o dobro que os motoristas da 99, como o exemplo da cidade de Vila Velha, e executam isso em menor tempo. Apesar da geografia particular de Ouro Preto, na qual de um bairro para outro existe uma diferença de níveis, fazendo com que haja muitas ladeiras pelo percurso, sem esquecer das ruas de pedra do centro histórico que consequentemente afetam o desempenho e exigem obrigatoriamente a manutenção do carro. Nesse contexto, podemos identificar fatores que explica a satisfação dos motoristas de Ouro Preto em relação ao faturamento nesse tipo de

trabalho, vendo que eles conseguem faturar mais em menos tempo comparando com uma região maior.

A algoritmização do trabalho é inevitavelmente semelhante em todos os aplicativos de motoristas, seja eles regionais ou globais, tendo como objetivo buscar a eficiência máxima dos trabalhadores, impedindo de escolher quais corridas são mais rentáveis ou melhores para cada motorista, criando artifícios para dificultar que motoristas não aceitem corridas próximas, colocando-os suscetíveis a punições por parte da plataforma caso cancelar mais de 5 corridas.

A transferência de custos e risco também é unanimidade em todos os aplicativos de mobilidade, sendo obrigatório aos motoristas arcar com custos de combustível, telefone e manutenções no carro e ao seguro para passageiros, no qual é exigido por lei. Hoje corre em votação uma lei que busca criar uma nova modalidade de contrato de trabalho para os motoristas de plataforma, criando uma categoria chamada “Trabalhador autônomo por plataforma”, onde prevê um teto de 12 horas diárias e um salário mínimo por hora, entretanto não contempla questões que afetam e precariza o trabalho dos motorista de aplicativo, como a transferência de risco e custos totais para os trabalhadores, a falta de um planos benefícios como plano de saúde, plano dentário, vale-refeição, férias remuneradas e seguro desemprego é uma das principais necessidades, como foi visto através de comentários dos motoristas entrevistados. Na visão dos entrevistados que não acham ser necessário a aprovação do projeto, o maior motivo é pela obrigatoriedade do pagamento de impostos relacionados a essa nova categoria. Já pelos teóricos, é visto que o projeto aprova os fatores que tornam o trabalho precarizado e abre portas para uma deformação nas configurações trabalhistas que asseguram o trabalhador e criam mecanismos para proporcionar qualidade de vida aos funcionários de empresas. O projeto de fato não contempla características fundamentais para os motoristas, assim como cria um teto de jornada de trabalho, sendo esse fator impeditivo para grande parte da massa trabalhadora, visto que muitas pessoas criam rotinas de trabalho alternadas, podendo trabalhar apenas final de semana, mas rodando de 9 a 16 horas, onde geralmente possui valores mais rentáveis nesse período como foi evidenciado durante as entrevistas.

A partir dessas análises, é observado que, de forma geral, os motoristas estão satisfeitos com o trabalho de motorista de aplicativo em Ouro Preto, seja pela segurança que a cidade pequena proporciona, ou pela proximidade que existe com algumas plataformas, fazendo com

que exista um laço e contato humanizado, ou pela remuneração que é de certa forma mais eficiente que em grandes centros urbanos, como foi observado no exemplo citado, mas as características que modificam direitos e conquistas da classe trabalhadora, que foram formadas a partir de muita luta e modificações da sociedade, existem e são inevitáveis para a sobrevivência do modelo de negócio de plataforma. A percepção dos motoristas podem ser de forma positiva mas devemos levar em consideração fatores importantes que afetam diretamente o trabalhador, sendo a principal delas as oportunidades que essas pessoas tem no mercado de trabalho, visto que o trabalho por aplicativo, mesmo que exista os custos para exercer o trabalho, ainda sim é uma remuneração maior que o salário mínimo atual, no qual a remuneração da média dos motoristas é maior que qualquer tipo de trabalho oferecido para pessoas que não tem qualificação necessária e que estão fora do mercado. Também existem aqueles que fazem como renda extra, trabalhando de 4 a 7 horas diárias, que podem faturar de R\$1000 a R\$3000. Diante disso, mesmo com a qualidade da remuneração sendo mais alta que as oferecidas no mercado de trabalho, o trabalhador é colocado em um jogo por dinheiro, no qual busca incessantemente a eficiência no trabalho através da algoritmização das plataformas, que direcionam os motoristas a uma jornada exaustiva abrindo brechas para uma rotina com até 16 horas diárias trabalhadas. O custo para as plataformas é incrivelmente baixo, onde ela apenas entrega o algoritmo e a interface, recebendo R\$2,00 fixo de cada corrida executada por cada trabalhador, sem arcar com quaisquer custos para a efetivação das corridas. Por isso, é possível dizer que os trabalhadores estão sem saída, onde a melhor oportunidade para trabalhar e ter um salário digno é como motorista de aplicativo, mas mesmo que seja a melhor disponível, com melhor faturamento e os motoristas aprovam e gostam de atuar nessa categoria, características que precariza e modifica as estruturas do trabalho existem, desestruturando todos os pilares que asseguram e dignificam o trabalhador previstas pela legislação trabalhista, no qual é impossível no modelo de negócio flexibilizado por plataforma existir um contrato de trabalho fixo onde assegura o trabalhador de toda e qualquer surpresas assim como arcar com os custos operacionais. O modelo de negócio dos motoristas mostra como as instituições capitalistas se articulam e criam mecanismos para uma eficiência de capital, na qual terceirizam custos e riscos para os trabalhadores e oferecem apenas o algoritmo e a demanda, criando uma gamificação do trabalho onde controla indiretamente a força de trabalho, ajustando tarifas e algoritmos que

impulsionam o trabalhador a se submeterem a jornadas exaustivas sem a segurança de um emprego formal ou estabilidade financeira. A evolução tecnológica que está por vir pode tirar facilmente o trabalho dessas pessoas, visto que países desenvolvidos já existem Uber que não possui motorista, o carro faz toda a rota sozinho sem a necessidade de material humano. Basta o tempo para sabermos o futuro desses trabalhadores, tendo em vista a imprevisibilidade que existe, seja pelas transformações que estão por vir, ou até por questões que afetam a demanda desses motoristas, por exemplo a Covid-19.

6. CONCLUSÃO

A construção da sociedade caminhou para a evolução exponencial dos meios de produção e do controle de massas, e através da junção com as novas tecnologias criadas no início do século 21 se formou fenômenos sociais e econômicos como é o caso da uberização, uma nova modalidade de trabalho que modifica as relações de trabalho onde antes estabelecia uma relação entre empregado e empregador, hoje é realidade a relação entre empregado e plataforma, sendo totalmente informatizado não tendo mais contato humano entre meio produtivo e funcionário para a efetivação do trabalho, como é o caso de motoristas de aplicativo. Esse fenômeno já é realidade em todo o mundo, inclusive em pequenas regiões, como é o caso da cidade de Ouro Preto. Neste estudo foi possível compreender as atuais configurações do trabalho dos motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto, no qual, através de uma entrevista semi-estruturada obtivemos que 50% dos motoristas trabalham de 9 horas ou mais por dia, 50% fatura mensalmente de R\$2.000 a R\$4.000 reais, existem 5 principais aplicativos atuando em Ouro Preto, 86,6% se sentem muito seguros atuando nessa modalidade, 66,7% acham o custo para se trabalhar como motorista de aplicativo alto, 76,7% acham a remuneração justa para com o tempo dedicado nesse tipo de trabalho, 83,3% estão satisfeitos ou muito satisfeitos com as condições de trabalho e 53,3% acreditam que os algoritmos das plataformas exigem uma máxima eficiência do trabalhador para que apareça corridas com pagamentos melhores. Existem 5 principais aplicativos atuantes em Ouro Preto, no qual foi identificado semelhanças e diferenças entre eles, principalmente no que se refere a suporte e contato direto com os motoristas. Para uma melhor eficiência e suporte para com os motoristas, é necessário que os aplicativos que não possuem artifícios para suporte imediato ao motoristas crie mecanismos para que possa solucionar possíveis problemas que possam ocorrer nas corridas, assim como criar laços próximos entre diretores e motoristas, tendo em vista que todos os aplicativos possuem representantes ou na cidade de Ouro Preto ou no estado de Minas Gerais, a fim de ouvir questionamentos e problemas que os motoristas apresentem. A pesquisa possui algumas limitações, uma delas é o contexto econômico e social, onde por conta da situação econômica e pela falta de boas oportunidades no mercado influencia os resultados e podem não ser representativos em diferentes situações. Para um melhor entendimento das ramificações da uberização dos motoristas de aplicativo em regiões pequenas, deve haver uma investigação em

diversos outros estados Brasileiros sobre pequenos aplicativos de mobilidade urbana que atuam em determinadas regiões, assim como buscar e averiguar quais as outras categorias de trabalhadores que a uberização está se introduzindo, tendo em vista que o trabalho por contrato intermitente pode existir em qualquer tipo de prestação de serviços, e é questão de tempo para vermos esse sistema remodelar outras modalidades de trabalho no Brasil.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Revista Psicoperspectivas, v.18, n.3, 2019.

<http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674> Publicado baj

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?**1. Estudos Avançados, [S.L.], v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. FapUNIFESP (SciELO).

<http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Os laboratórios do trabalho digital: uberização como apropriação do modo de vida periférico**. São Paulo: Boitempo, 2021. 92 p. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7551210/mod_resource/content/1/Uberiza%C3%A7%C3%A3o%20como%20apropria%C3%A7%C3%A3o%20do%20modo%20de%20vida%20perif%C3%A9rico%20-%20Ludmila%20Ab%C3%ADlio%202021.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. **Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Sociologias, [S.L.], v. 23, n. 57, p. 26-56, ago. 2021. FapUNIFESP (SciELO).

<http://dx.doi.org/10.1590/15174522-116484>.

ANTUNES, Ricardo. **Trabalho Intermitente e Uberização Do Trabalho No Limiar da Indústria 4.0: trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0**. In: ANTUNES, Ricardo (org.). Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020. Cap. 1. p. 8-15.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. **Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da uber**. Fronteiras - Estudos Midiáticos, [S.L.], v. 22, n. 1, p. 1-14, 14 mar. 2020. Semanal. UNISINOS - Universidade do Vale do Rio Dos Sinos. <http://dx.doi.org/10.4013/fem.2020.221.06>.

AZEVEDO, Wagner Fernandes de. **China impulsiona o continente asiático na “maratona” pela hegemonia. Retrocessos no Mundo do Trabalho**, São Leopoldo, p. 38-42, 29 abr. 2019. Semanal. Entrevista com Marcos Cordeiro Pires.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

BRASILEIRO, Ada Magaly Matias. **Manual de produção de textos acadêmicos e científicos**. 1ª ed. São Paulo: Atlas, 2016.

BRASIL.Governo Federal. Eduardo Biagini . **Motoristas de aplicativos: entenda o projeto e saiba o que é fato e o que é 'fake': confira perguntas e respostas sobre o projeto elaborado com participação de motoristas, empresas e governo federal, para criar proteção previdenciária e**

melhorar condições de trabalho. Confira perguntas e respostas sobre o projeto elaborado com participação de motoristas, empresas e Governo Federal, para criar proteção previdenciária e melhorar condições de trabalho. 2024. Edição: Paulo Donizetti de Souza. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202404/direitos-para-motoristas-de-aplicativos-entenda-o-projeto-de-lei-e-o-que-muda#:~:text=Pelo%20projeto%2C%20os%20motoristas%20passam,das%20empresas%20operadoras%20de%20aplicativos..> Acesso em: 20 ago. 2024.

CRENSHAW, Kimberlé. **Mapping the margins: intersectionality, identity politics, and violence against women of color.** Stanford Law Review, v. 43, n. 6, p. 1241-1299, jul. 1991.

COLLINS, Patrícia. Hill.; BILGE, Sirma. **Interseccionalidade.** 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. **Uberização do trabalho e acumulação capitalista.** 2019. 13 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Econômicas, Departamento de Ciências Administrativas, Ifmg, Rio de Janeiro, 2018.

GIBB, Lygia. **A tendência de despadronização da jornada de trabalho: configuração no Brasil e impacto nas mulheres.** 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, 2017.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARARI, Yuval Noah. Sapiens **Uma Breve História da Humanidade: sapiens uma breve história da humanidade.** Porto Alegre: Leph Editores, 2012. 452 p. Tradução de Janaína Marcoantonio. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4899892/mod_resource/content/2/Sapiens%20Uma%20Breve%20Hist%C3%B3ria%20da%20Humanidade.pdf. Acesso em: 12 jun. 2023.

INDÚSTRIA, Portal da. Indústria 4.0: Entenda seus conceitos e fundamentos. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/industria-4-0/#:~:text=A%20Ind%C3%BAstria%204.0%20tamb%C3%A9m%20chamada,no%20Brasil%20e%20no%20mundo.> Acesso em: 26 jul. 2023.

KREIN, José Daria *et al.* (org.). **O Trabalho Pós-Reforma Trabalhista (2017): o trabalho pós-reforma trabalhista (2017).** São Paulo: Cesit-Unicamp, 2021. 516 p. Disponível em: https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2021/06/VOL-1_A-reforma-trabalhista_21.06.21.pdf. Acesso em: 26 jul. 2023.

KREIN, Jose Daria *et al.* **A Despadronização Do Tempo De Trabalho: múltiplos arranjos e mecanismos de controle da jornada.** São Paulo: Unicamp, 2021.

LARA, Lorena, G1: Brasil tem 1,6 milhão de pessoas trabalhando como entregadores ou motoristas de aplicativos. São Paulo, 13 abr. 2023. Disponível em:

<https://g1.globo.com/trabalho-e-carreira/noticia/2023/04/13/brasil-tem-16-milhao-de-pessoas-trabalhando-como-entregadores-ou-motoristas-de-aplicativos.ghtml>. Acesso em: 19 maio 2023.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política. 4. ed. Hamburgo: Boitempo, 1890. 1493 p. Tradução de :Rubens Enderle. Disponível em: <https://www.gepec.ufscar.br/publicacoes/livros-e-colecoes/marx-e-engels/o-capital-livro-1.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2023.

MÉSZÁROS, István. **Para Além Do Capital**: rumo a uma teoria da transição. 3. ed. São Paulo: Boitempo, 2002. 1096 p. Tradução por Paulo Cezar Castanheira.

MASSON, Leticia Pessoa *et al.* **“Parceiros” assimétricos**: trabalho e saúde de motoristas por aplicativos no rio de janeiro, brasil. *Ciência & Saúde Coletiva*, [S.L.], v. 26, n. 12, p. 5915-5924, dez. 2021. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1413-812320212612.14652021>.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo De Plataforma**. Luxemburgo: Elefante, 2016. 97 p. Tradução e comentários: Rafael A F. Zanatta.

STANDING, Guy. **O Precariado**: a nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autentica Editora, 2014. 276 p. Tradução: Cristina Antunes.

WILL, Daniela Erani Monteiro. **Metodologia da Pesquisa Científica**: metodologia da pesquisa científica. 2. ed. Santa Catarina: Palhoça Unisulvirtual, 2012. 128 p.

ANEXOS

Roteiro de entrevista semi-estruturada

PERGUNTAS	REFERENCIAL TEÓRICO	OBJETIVO ESPECÍFICO
Quão seguro você se sente em relação a sua rotina de trabalho, incluindo a sua segurança pessoal?	STANDING, Guy. O Precariado: a nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014. 276 p. Tradução: Cristina Antunes. p. 28-29	Entender o nível em que o trabalhador se sente seguro em sua profissão.
Você acredita ser necessária a aprovação do projeto de lei que prevê para os motoristas de aplicativos direitos como: salário-mínimo por hora, INSS e carga máxima de 12h diárias nos aplicativos?	MASSON, Letícia Pessoa; ALVAREZ, Denise; OLIVEIRA, Simone; TEIXEIRA, Márcia; LEAL, Samara; SALOMÃO, Gabriela Siqueira; AMARAL, Sarah de Paulo do; CHRISTO, Cirlene de Souza. “Parceiros” assimétricos: trabalho e saúde de motoristas por aplicativos no rio de janeiro, brasil. <i>Ciência & Saúde Coletiva</i> , [S.L.], v. 26, n. 12, p. 5915-5924, dez. 2021. FapUNIFESP (SciELO).	Entender a perspectiva e pensamento dos motoristas em relação a melhorias na rotina de trabalho.
Você acha o custo para se trabalhar (incluindo automóvel, gasolina e celular) alto para com o valor remunerado?	ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. <i>Sociologias</i> , [S.L.], v. 23, n. 57, p. 26-56, ago. 2021. FapUNIFESP (SciELO).	Entender o grau do custo para se trabalhar na perspectiva do trabalhador.

<p>Você acredita ser justa a remuneração em relação ao esforço e tempo dedicados dos motoristas de aplicativo na região de Ouro Preto?</p>	<p>ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. Sociologias, [S.L.], v. 23, n. 57, p. 26-56, ago. 2021. FapUNIFESP (SciELO).</p>	<p>Entender a percepção dos trabalhadores em relação ao retorno financeiro.</p>
<p>Você acredita que as plataformas que atuam na região de Ouro Preto buscam sanar os problemas do dia a dia dos motoristas?</p>	<p>SCHOLZ, Trebor. Cooperativismo De Plataforma. Luxemburgo: Elefante, 2016. 97 p. Tradução e comentários: Rafael A F. Zanatta.</p>	<p>Visualizar o apoio das plataformas da região de Ouro Preto para com os motoristas de aplicativo.</p>
<p>Quão satisfeito você está com as condições de trabalho, incluindo o estado do seu veículo e a segurança geral durante as corridas?</p>	<p>ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. Estudos Avançados, [S.L.], v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. FapUNIFESP (SciELO).</p>	<p>Obter o grau de satisfação do trabalhador diante da rotina de trabalho, relação ao seu investimento para se trabalhar e a sua segurança.</p>
<p>Caso você tenha algum problema durante a suas corridas, a plataforma propõe algum tipo de auxílio imediato para solucionar o problema de forma eficiente?</p>	<p>SCHOLZ, Trebor. Cooperativismo De Plataforma. Luxemburgo: Elefante, 2016. 97 p. Tradução e comentários: Rafael A F. Zanatta.</p>	<p>Entender o nível de suporte que as plataformas da região de Ouro Preto oferecem para possíveis acidentes na rotina de trabalho dos funcionários.</p>
<p>Você sente que o algoritmo das plataformas exige uma máxima eficiência do trabalhador para que se tenha corridas com pagamentos melhores?</p>	<p>ANTUNES, Ricardo. Trabalho Intermitente e Uberização Do Trabalho No Limiar da Indústria 4.0: trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: ANTUNES, Ricardo (org.). Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020. Cap. 1. p. 8-15.</p>	<p>Visualizar como os trabalhadores enxergam o funcionamento dos algoritmos das plataformas regionais.</p>