

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

MÔNICA JUNQUEIRA JUSTINO

Você trabalha ou só faz uber?

Autoetnografia sobre a minha experiência como motorista de aplicativo em Uberlândia

Uberlândia

2022

Mônica Junqueira Justino

Você trabalha ou só faz uber?

Autoetnografia sobre a minha experiência como motorista de aplicativo em Uberlândia

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Sociais.

Área de concentração: Ciências Sociais

Orientadora: Profa. Dra. Patrícia Vieira Trópia

Uberlândia
2022

Mônica Junqueira Justino

Você trabalha ou só faz uber?

Autoetnografia sobre a minha experiência como motorista de aplicativo em Uberlândia

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Sociais.

Área de concentração: Ciências Sociais

Uberlândia, 17 de agosto de 2022

Banca Examinadora:

Patrícia Vieira Trópia (UFU)

Márcio Ferreira de Souza (UFU)

Rafaela Cyrino Peralva Dias (UFSJ)

Uberlândia
2022

AGRADECIMENTOS

Agradeço à professora Patrícia Vieira Trópia, pela melhor orientação que eu poderia ter, pela paciência, motivação e compreensão.

Agradeço ao Programa de Educação Tutorial (PET) por uma jornada acadêmica fascinante, que proporcionou uma combinação de experiências e aprendizagens indescritíveis.

RESUMO

Este trabalho apresenta, por meio do método da autoetnografia, a minha experiência como motorista de aplicativo em Uberlândia, a fim de lançar uma reflexão sociológica a respeito da uberização e plataformização do trabalho. A descrição da experiência de aproximadamente três anos como motorista revela novos ângulos e detalhes desse modo de organização e gestão de trabalho contemporâneo mediado pelas tecnologias da informação e comunicação (TIC). Trata-se da combinação entre o olhar de pesquisadora e simultaneamente de objeto de pesquisa. Neste processo de autorreflexão, a leitura da bibliografia e o relato de experiência levaram a um processo de análise crítica e autocrítica e de identificação das relações de exploração, subordinação e controle a que estão submetidos os motoristas por aplicativo.

Palavras-chave: autoetnografia; motorista de aplicativo; flexibilização do trabalho.

ABSTRACT

This work presents, through the method of autoethnography, my experience as a driver by platform in Uberlandia, in order to launch a sociological reflection on the uberization and platformization of work. The description of the experience of approximately three years as a driver reveals new angles and details of this way of organizing and managing contemporary work mediated by information and communication technologies (ICT). It is the combination of the researcher's perspective and simultaneously the research object. In this process of self-reflection, the reading of the bibliography and the report of the experience led to a process of critical and self-critical analysis and the identification of the relationships of exploitation, subordination and control to which application drivers are subjected.

Keywords: autoethnographic method; platform driver; flexibilization of work

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
1.1 Pesquisar a própria experiência.....	6
1.2 A etnografia do meu próprio trabalho.....	8
1.3 Organização da monografia.....	10
2 O TRABALHO E AS PLATAFORMAS DIGITAIS.....	11
2.1 A uberização e precarização do trabalho de motoristas por aplicativo.....	11
2.2 Empresas por aplicativos.....	15
2.2.1 A empresa Uber.....	15
2.2.2 A empresa 99.....	20
2.3 O perfil dos motoristas por aplicativo.....	22
3 RELATO DE EXPERIÊNCIA COMO MOTORISTA DE APLICATIVOS.....	25
3.1 Como tudo começou.....	25
3.2 Primeiras impressões como motorista.....	26
3.3 A lógica do motorista “parceiro”.....	29
3.4 Saúde e segurança.....	32
3.5 A experiência como motorista de aplicativo durante a pandemia.....	35
3.6 Relações sociais.....	37
3.7 O que muda quando se é motorista mulher.....	39
3.8 Minha jornada de trabalho como motorista de aplicativo.....	40
3.9 Autorreflexão sobre minha trajetória.....	44
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	48
REFERÊNCIAS.....	50

VOCÊ TRABALHA OU SÓ FAZ UBER? – AUTOETNOGRAFIA SOBRE A MINHA EXPERIÊNCIA COMO MOTORISTA DE APLICATIVO EM UBERLÂNDIA

1 INTRODUÇÃO

1.1 Pesquisar a própria experiência

A proposta desta pesquisa partiu de uma conversa sobre os rumos da minha monografia, que em um primeiro momento versava sobre as bases sociais das manifestações de rua dos setores conservadores. Entretanto, sentia dificuldades para desenvolvê-la. Passei algum tempo sem nenhuma evolução na pesquisa. Conversando a respeito da pandemia de Covid-19 e do tempo em que não me dediquei ao tema com a minha orientadora, professora Patrícia Vieira Trópia, começamos a pensar em um novo tema de pesquisa. Diante das minhas dificuldades financeiras e da minha realidade material, ela me propôs que eu pesquisasse algo que estivesse próximo da minha realidade, da minha rotina, um objeto de pesquisa que me estimulasse a produzir a monografia e enfim concluir a graduação. Foi então que chegamos ao tema dos aplicativos pois há 3 anos estou trabalhando como motorista por aplicativo.

Decidi investigar a questão da plataformização, da uberização do trabalho, ou seja do trabalho como motorista em empresas por aplicativo a partir da minha experiência. Partimos do suposto que, ao tomar minha experiência de aproximadamente três anos como motorista, poderíamos identificar aspectos, ângulos e nuances menos conhecidos do trabalho por aplicativo.

Este trabalho atualmente envolve cerca de 1 milhão de motoristas e entregadores no Brasil, segundo o site da empresa Uber¹. Todavia, o real número de motoristas é uma incógnita. Apenas de forma aproximativa (proxy), é possível quantificar a partir da PNAD-C o contingente de motoristas em empresas por aplicativo pois estes trabalhadores são informais.

O mercado de trabalho brasileiro é historicamente marcado por elevado percentual de informalidade. A taxa de informalidade foi reduzida durante os governos do Partido dos Trabalhadores (2003 a 2014). Mas, partir de 2015, com a crise política e econômica, resultado da adoção de políticas de ajuste fiscal - a lei do Teto de Gastos de 2016, a

Reforma trabalhista de 2017 e a Reforma da Previdência de 2019 – “o desemprego dobrou e permaneceu em patamar superior aos 11%, a subutilização da força de trabalho alcançou 1/4 da população ativa e houve uma proliferação do número de trabalhadores em ocupações precárias” (Manzano e Krein, 2020, p. 1), entre as quais de entregadores e motoristas por aplicativos. Os autores calculavam que no período 2016-2020, o número de condutores de automóveis, taxis e caminhonetes passou de 1,39 milhões para 2,02 milhões, um aumento de 41,9%. Manzano estima que, em 2022, haveria cerca de 1,5 milhão de trabalhadores sob controle das plataformas, dos quais 90% do setor de transporte de carga e passageiros¹.

As plataformas digitais constituem uma nova forma das empresas organizarem as suas relações entre obrigações, deveres e direitos. Elas adotam uma nova forma de gestão dos ativos e dos passivos empresariais, ocasionando profundas mudanças. Que mudanças são estas? As empresas por aplicativo alteram as relações de trabalho, como ressalta Manzano (2021). Primeiramente, o autor ressalta que trabalhadores, consumidores, empresários e investidores assumem funções diferentes. Ademais há uma alteração na divisão internacional do trabalho pois as plataformas deslocam demandas de trabalho, terceirizam trabalhos online, como por exemplo as denominadas fazendas de *click* e *crowdwork*.

Abílio (2020) evidencia que a uberização torna o trabalhador desprovido de direitos e, ao mesmo tempo, totalmente controlado. É um autônomo totalmente subordinado às empresas. Como afirmam Antunes e Filgueiras, as supostas novas formas de organização do trabalho constituem estratégias de contratação e gestão do trabalho que mascaram o assalariamento.

A negação do assalariamento é elemento central da estratégia empresarial, pois, **sob a aparência de maior autonomia (eufemismo para burlar o assalariamento e efetivar a transferência dos riscos), o capital busca, de fato, ampliar o controle sobre o trabalho para recrudescer a exploração e sua sujeição.** (2020, p. 29. Grifos nossos)

Estudar a uberização implica ao mesmo tempo olhar para o gerenciamento algorítmico e os processos de flexibilização e precarização do trabalho de enormes contingentes de trabalhadores disponíveis. A autora tem insistido na complexidade do fenômeno da uberização. Uberização é uma “nova forma de organização, gerenciamento e controle do trabalho, que se apresenta como uma tendência global” (ABÍLIO, 2020, p.

¹ Ver: <https://www.dmtemdebate.com.br/e-preciso-garantir-direitos-sociais-e-do-trabalho-a-todos-que-contribuem-com-a-manutencao-e-melhora-da-vida-entrevista-com-marcelo-manzano/>

14). Supõe um gerencialmente algorítmico e trabalhador *just-in-time* - disponível o maior tempo possível, mas remunerado apenas de acordo com a exata utilização de sua força de trabalho. Estas relações não são assumidas pelas empresas e, nem mesmo pelo poder judiciário, como relações de trabalho, de subordinação e por fim exploração do trabalho - o que tem sido tema de controvérsia, por exemplo com sindicatos e associações de taxistas, e disputa mundo afora.

As empresas desenvolvedoras de plataformas digitais buscam dissimular as relações econômicas e de poder que estabelecem com trabalhadores e clientes, tornando-as opacas. Segundo Manzano (2022), “se você fala com os CEOs destas empresas eles dizem que são empresas de tecnologia” e não de transporte de mercadorias e passageiros

São leves, flexíveis, a tal ponto que se “apertar”, elas fecham, apagam os motores. Elas não têm o que perder. Elas não carregam passivo. Elas não têm prédios, quase não tem funcionários. É quase tudo terceirizado para outras pessoas jurídicas. Na Espanha, se não me engano, a Uber saiu do mercado por conta da regulamentação. Em São Paulo, no início deste ano, a Uber eats parou de atuar de uma hora para a outra. Eles desligam o aplicativo e pronto. O AirBnb, na China, saiu fora por conta da regulamentação proposta pelo governo. É simples. Ele só desliga o botão. (MANZANO, 2022).

Diante das novidades e do caráter especialmente opaco e complexo das relações de trabalho constitutivas das empresas por aplicativos, entendemos que investigar a uberização “por dentro”, por meio da minha experiência como motorista de aplicativos, poderia contribuir com o campo de estudos do trabalho. Essa vivência, essa bagagem de conhecimento, pode lançar novas reflexões sociológicas sobre a questão do trabalho por plataformas.

De fato, como motorista, tenho vivido muitas experiências, as quais serão descritas e analisadas nesta monografia.

1.2 A etnografia do meu próprio trabalho

Como estudante de Ciências Sociais, a decisão de pesquisar minha prática como motorista desembocou em pergunta óbvia: qual a validade desta pesquisa? Trata-se, afinal, de uma etnografia menos convencional.

Identificamos então na autoetnografia a base do método científico para o desenvolvimento desta pesquisa. Trata-se de um método qualitativo, crítico, autorreflexivo, que permite alcançar particularidades indispensáveis para a pesquisa sociológica.

“Autoetnografia” vem do grego: auto (self = “em si mesmo”), ethnos (nação = no sentido de “um povo ou grupo de pertencimento”) e grapho (escrever = “a forma de construção da escrita”). Assim, já na mera pesquisa da sua origem, a palavra nos remete a um tipo de fazer específico por sua forma de proceder, ou seja, refere-se à maneira de construir um relato (“escrever”), sobre um grupo de pertença (“um povo”), a partir de “si mesmo” (da ótica daquele que escreve). (SANTOS, 2017, p.218)

Como exposto pelo autor Silvio Matheus Alves Santos no artigo: “O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios”, o uso da autoetnografia como um processo de introspecção sociológica sistemática, juntamente com a recordação emocional, permite que, por meio da experiência, seja possível compreender um modo de vida.

Além disso, o autor apresenta a tríade que compõe o método autoetnográfico: a primeira é a orientação metodológica, cuja sustentação é etnográfica e analítica; a segunda parte é a orientação cultural, que consiste na experiência vivida, na relação do pesquisador com os sujeitos e objetos da pesquisa além da interpretação dos fenômenos sociais. E por fim, a última parte da tríade, a orientação do conteúdo, cujo pilar é a autobiografia associada a um caráter reflexivo.

O autor confere muita importância à reflexividade.

“A reflexividade assume um papel muito importante no modelo de investigação autoetnográfico, haja vista que a reflexividade impõe a constante conscientização, avaliação e reavaliação feita pelo pesquisador da sua própria contribuição/influência/forma da pesquisa intersubjetiva e os resultados consequentes da sua investigação”. (SANTOS, 2017, p.218)

Com base nesse “equilíbrio triádico da autoetnografia”, o pesquisador, a partir desse método, se torna parte não só da definição como do processo de desenvolvimento da pesquisa. Dessa maneira, a narrativa pessoal é o que se destaca nesse método, com o objetivo de descrever e analisá-la sistematicamente para compreender uma experiência.

Neste sentido, a autoetnografia é o processo e o produto da pesquisa.

“A autoetnografia é um método de pesquisa que: a) usa a experiência pessoal de um pesquisador para descrever e criticar as crenças culturais, práticas e experiências; b) reconhece e valoriza as relações de um pesquisador com os “outros” (sujeitos da pesquisa) e c) visa a uma profunda e cuidadosa autorreflexão, entendida aqui como reflexividade, para citar e interrogar as interseções entre o pessoal e o político, o sujeito e o social, o micro e o macro”. (SANTOS, 2017, p. 221)

O objeto da autoetnografia de Santos (2017) foi sua experiência passada, como trabalhador negro, confrontando a discriminação e a desigualdade no ambiente de trabalho. No caso dessa monografia, tomo como objeto autoetnográfico minha recente

(ainda em curso) experiência como trabalhadora e estudante universitária, mulher, motorista de aplicativo na cidade de Uberlândia.

1.3 Organização da monografia

O primeiro capítulo versa sobre o tema desta monografia: a uberização em geral e o trabalho de motoristas por aplicativo, em particular.

No segundo capítulo, o objetivo é abordar especificamente duas empresas de aplicativo de transporte individual, a Uber e a 99. Estas duas empresas foram escolhidas pois eu estou cadastrada em ambas.

No capítulo três inicialmente relato minha experiência e trajetória como motorista de aplicativo e, na sequência, faço uma autorreflexão sobre esta trajetória. Trata-se aqui de fazer uma autobiografia reflexiva (Santos, 2017), visando relatar e refletir criticamente sobre minha própria experiência e para além disso contribuir sociologicamente sobre o mundo do trabalho flexível contemporâneo.

Ao final apresentamos algumas conclusões do trabalho.

2 O TRABALHO E AS PLATAFORMAS DIGITAIS

2.1 A uberização e precarização do trabalho de motoristas por aplicativo

Estudar e debater sobre o mundo do trabalho na contemporaneidade é inevitavelmente esbarrar na flexibilização do trabalho, na ideia do trabalhador *just-in-time*, em uma nova forma de gerenciamento, de controle do trabalho, que atualmente perpassa a relação entre os trabalhadores e as plataformas digitais, uma tendência global abordada por alguns autores como plataformização ou uberização do trabalho. Como advertem Abílio et al (2021), a uberização e a plataformização vêm chamando a atenção da sociologia do trabalho e de outras áreas que pesquisam e estudam o trabalho. Que fenômeno é esse?

Não há consenso na literatura sobre que termo seria mais adequado para definir as transformações no capitalismo e no mundo do trabalho, que estariam associadas ao uso das novas TIC. A literatura relaciona tais transformações ao uso de tecnologias, novas formas de gestão da força de trabalho e à financeirização, mas os termos utilizados variam bastante segundo Antunes e Filgueiras (2020): *Gig-economy*, *platform economy*, *sharing economy*, *crowdsourcing*, *on-demand economy*, uberização, *crowdwork*, trabalho digital.

Os autores afirmam que uma parte da literatura é acrítica pois compreende que as transformações no capitalismo e no mundo trabalho, intermediadas pelas tecnologias da informação e comunicação, seriam benéficas para quem trabalha na medida em que facilitariam tanto a comunicação entre provedores de serviços e consumidores quanto “a busca por oportunidades de renda para trabalhadores/as, independentemente da sua localização espacial” (ANTUNES e FILGUEIRAS, 2020, p. 31). Mas, por sua vez, há inúmeras abordagens críticas acerca das transformações vinculadas às tecnologias da informação, evidenciando que a uberização está diretamente relacionada ao contexto mais geral de precarização do trabalho (ANTUNES, 2018).

Segundo De Stefano, a tecnologia digital não é condição necessária para a adoção de modalidades contratuais de trabalho flexibilizadas e precarizadas e que, portanto, o uso das tecnologias no trabalho pode ocorrer em um mercado de trabalho protegido e regulado (Apud FILGUEIRAS e ANTUNES, 2020, p. 31). Filgueiras (2016) também afirma que a estratégia de contratação de trabalhadores, negando sua condição de assalariados, se intensifica nas últimas décadas e antecede as plataformas por aplicativos. Neste sentido, negar a condição de assalariamento “é uma estratégia chave na gestão do

trabalho” (FILGUEIRAS e ANTUNES, 2020, p. 33), pois negar a existência de direitos e transferir os riscos e ônus aos trabalhadores dificulta, embora não impeça, a organização e resistência às determinações do capital.

A negação do assalariamento, com o rótulo de trabalho autônomo, ou a negação da relação de trabalho, tem como consequência que os trabalhadores não recebem salários, renda ou jornada garantida em seus contratos, não tem quaisquer direitos a descanso semanal remunerado, férias entre outros direitos vitais. A possibilidade de usufruir o descanso semanal, de interromper o trabalho em feriados e finais de semana não é proibido, nem regulamentado, mas se torna praticamente impossível diante da necessidade de sobrevivência e das formas de controle das empresas por aplicativos.

“Assim, a grande novidade na organização do trabalho introduzida pelas novas TIC é, além de potencializar exponencialmente as formas de obtenção de lucros e até mesmo de extração do mais valor, é o de permitir que as empresas utilizem essas ferramentas como instrumental sofisticado de controle da força de trabalho, de que são exemplos o registro em tempo real da realização de cada tarefa, velocidade, local e movimentos realizados; a mensuração das avaliações; tudo sob o aparente comando dos algoritmos” (FILGUEIRAS e ANTUNES, 2020, p. 33).

Manzano (2021) afirma que a plataformização é a transformação mais radical desde a Segunda Revolução Industrial (1850-1945). Ela ganhou muita visibilidade na pandemia, não apenas porque se tornou uma alternativa de trabalho diante da paralisia econômica como expôs o drama daqueles que continuaram trabalhando, como entregadores e motoristas, para garantir os efeitos do isolamento social. A pandemia permitiu que segmentos sociais que não faziam uso de aplicativos para solicitar entregas passassem a fazê-lo. E hoje impressiona as várias áreas que têm se utilizado das plataformas: cuidado, educação, jornalismo, saúde, cuidados pessoais. Ela rompeu as barreiras ao forçar a utilização das tecnologias. Trata-se de uma nova forma de gestão que modificou o sistema de mobilidade urbana.

“No início de 2019, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 3,8 milhões de brasileiros tinham no trabalho por aplicativo sua principal fonte de renda. Já a pesquisa do Instituto de Locomotiva demonstrou que aproximadamente 17 milhões de pessoa obtém regularmente algum rendimento por meio do trabalho por aplicativo no Brasil” (ABÍLIO, 2020 p.111)

A plataformização ou uberização está relacionada à lógica de precarização do trabalho. Mas não são sinônimos. Uberização é uma das formas de precarização do trabalho que acontece via plataformas digitais (CARDOSO, 2022). O surgimento das plataformas digitais permite a conexão direta entre consumidores e produtores e tem

produzido mutações profundas no capitalismo e nas relações de trabalho (CARDOSO, 2021).

Diante disso, o conceito de uberização revela um lado da flexibilização do trabalho: o processo de informalização, isto é, as transformações no significado de trabalho informal, que por sua vez acompanham o processo de terceirização, de transferência de responsabilidades. A uberização cerca-se de políticas neoliberais quando se trata na regulamentação do Estado e eliminação de direitos. Para além disso, utiliza a ideia do empreendedorismo para camuflar e mascarar a armadilha da ‘gestão da própria sobrevivência’.

“A uberização não pode ser entendida apenas como uma espécie de ponta do iceberg do neoliberalismo e da flexibilização do trabalho, muito menos como mero resultado da inovação tecnológica. É preciso compreender que ela dá visibilidade, em uma perspectiva global, a elementos que são insistentemente invisibilizados e diretamente associados à constituição da periferia em sua especificidade no desenvolvimento capitalista.” (ABÍLIO, 2020 p.113)

Quatro características são fundamentais para compreender o fenômeno da uberização (ABÍLIO, 2020). A primeira é a alteração do trabalhador com direitos, garantias, tempo e remuneração estabelecidos, para um trabalhador autônomo, um trabalhador *just-in-time*. A segunda é o que a autora chama de ‘gerenciamento algorítmico do trabalho’, que consiste em uma nova maneira de controle do trabalho, isto é, as empresas se colocam neste processo como mediadoras entre a oferta e a demanda, tanto que essas plataformas se definem como empresas de tecnologia, não de transporte. O terceiro aspecto da uberização é a quantidade imprecisa de trabalhadores, pois se trata de uma multidão de pessoas disponíveis o tempo inteiro nos aplicativos. Com isso, o controle e fiscalização desse trabalho está sob a vigilância das ‘empresas-aplicativo’, que, por sua vez, terceirizam parte desse processo, utilizando as avaliações dos próprios usuários como parâmetros. Por fim o último aspecto desse conceito é a nova identidade profissional que se forma a partir dessa informalização do trabalho, a de ‘trabalhador-amador’.

“O trabalhador uberizado inicia sua jornada sem ter qualquer garantia sobre qual será sua carga de trabalho, sua remuneração e o tempo de trabalho necessário para obtê-la. As estratégias pessoais para a gestão da própria sobrevivência passam a estar no cerne da reprodução social dos trabalhadores, ao mesmo tempo que são incorporadas e gerenciadas no processo de trabalho.” (ABÍLIO, 2020 p.116)

Com essa transferência de responsabilidades, o trabalhador perde direitos, garantias e identidades.

O trabalhador uberizado não estabelece um vínculo empregatício com as ‘empresas-aplicativos’, justamente por assumir essa posição como trabalhador autônomo. Nada pode ser estabelecido entre esses sujeitos e as plataformas na esfera trabalhista. Isto é, a autonomia desses trabalhadores é uma estratégia neoliberal utilizada por essas empresas para exploração do trabalho. Afinal, esse novo tipo de gerenciamento do trabalho abre espaço para jornadas de trabalho exaustivas e o cadastro em mais de uma empresa para que haja uma boa remuneração, entre outros aspectos desse “autogerenciamento”. Ao mesmo tempo, é imprescindível destacar que essa autonomia não é real, afinal quem controla a distribuição do trabalho e o valor da remuneração são as plataformas.

“O trabalhador passa a ter seu trabalho utilizado e remunerado na exata medida da demanda. Aquele hoje denominado empreendedor é na realidade o trabalhador solitariamente encarregado de sua própria reprodução social. Sozinho enquanto gerente de si próprio, ao mesmo tempo que segue subordinado às empresas.” (ABÍLIO, 2020, p.116)

As empresas têm ampla flexibilidade para extrair dos trabalhadores o máximo lucro, mas para trabalhadores a flexibilidade (escolher horários, periodicidade, locais e forma de trabalho) é aparente, sobretudo para os motoristas cuja ocupação principal é o trabalho por aplicativo, porque na prática são obrigados a trabalhar mais para garantir sua sobrevivência e manutenção de seus instrumentos de trabalho, exatamente como a empresa indica.

Se a flexibilidade e a autonomia criam mascaram a relação de exploração, por sua vez não constituem mera ilusão. É o que revela pesquisas como a realizada por Greggo et al. (2022). Os autores buscaram identificar os aspectos que atraem os motoristas para os aplicativos e chegaram aos seguintes resultados: quanto aos aspectos positivos de seu trabalho, os participantes destacaram a flexibilidade de horário (45%), complementação de renda ou remuneração (35%) e ausência de chefe (10%). Como aspectos negativos foram informados a falta de segurança (66%), baixa remuneração (44%), ausência de vínculo empregatício (13%) e falta de autonomia (10%).

A literatura destaca o papel da ideologia na conformação do trabalhador uberizado. Dardot e Laval (2016) afirmam que os discursos do empreendedorismo, pautados por uma racionalidade neoliberal, difundem e estimulam a competição e o individualismo como condição de sucesso, cujo efeito é ocultar a precarização e a flexibilização do trabalho. Carmo et al (2021) advertem que a difusão da ideologia do

empreendedorismo tem o efeito de isentar o Estado da responsabilidade de garantir mínimas condições de vida aos cidadãos, de esvaziar a noção de direitos sociais e do poder político como agente de proteção social e de redistribuição de renda. Este discurso responsabiliza os próprios indivíduos por seu sucesso ou fracasso, desconsiderando as determinações políticas e sociais. Abílio (2021) reconhece o peso do empreendedorismo, mas pondera que devemos prestar mais atenção para as formas contemporâneas de gerenciamento e controle do trabalho, ou seja, para as formas sofisticadas e algorítmicas da dominação capitalista.

Vejam no próximo capítulo a trajetória das empresas de aplicativo no Brasil e o modo como buscam atrair “parceiros” e gestar a força de trabalho dos motoristas por aplicativos.

2.2 Empresas por aplicativos

Uber e 99 são as duas empresas de aplicativos mais utilizadas no Brasil. Pesquisa realizada pelo IBOPE Conecta mostrou que a norte americana Uber representava 54% das preferências dos consumidores e, em segundo lugar, aparecia a chinesa 99pop. Como afirmamos, as duas empresas foram escolhidas pois são justamente às quais estou cadastrada.

Neste capítulo, pretendo apontar aspectos históricos e algumas controvérsias em torno das empresas e o modo como atuam mundialmente.

2.2.1 A empresa Uber

A Uber Technologies Inc.'s, nome fantasia Uber, foi fundada em 2010 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, com o objetivo de promover serviços com carros de luxo. No entanto, rapidamente expandiu a ideia e passou a oferecer, por meio da tecnologia, a mobilidade de pessoas e objetos. Afirmar-se como uma empresa de tecnologia é um aspecto bastante ressaltado pela bibliografia que está atenta à forma como a empresa se apresenta, ou seja, como a empresa juridicamente procura se enquadrar. A Uber não se apresenta como uma empresa de transporte, mas como uma empresa que oferece serviços de tecnologia para consumidores e trabalhadores.

Atualmente a empresa Uber está presente em mais de 10 mil cidades no mundo, trabalhando na movimentação e conexão de pessoas por meio de carros, motos e até caminhões articulados.

Segundo a própria empresa, ela atua em 71 países, realiza cerca de 19 milhões de viagens/entregas pelo mundo, possui 20 mil funcionários, conta com 4,4 milhões de motoristas/entregadores e 118 milhões de usuários no contexto global.

No Brasil, 1 milhão de motoristas/entregadores estariam cadastrados e atenderiam cerca de 22 milhões de brasileiros. Em 2018 os carros de aplicativo já eram o segundo meio de transporte mais utilizado pelos brasileiros, atrás apenas dos veículos próprios¹

No Brasil, a Uber chegou em 2014, no contexto da Copa do Mundo, primeiramente no Rio de Janeiro e posteriormente nas cidades São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Em 2016, o Uber Eats chega ao território nacional.

A empresa apresenta a seguinte proposta da plataforma²:

“opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery para todos os nossos usuários. Para quem dirige ou entrega por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda, que pode ser ativada de maneira fácil e rápida.”

A missão da empresa Uber segundo suas próprias palavras é:

“Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão. Porque acreditamos em um mundo onde a mobilidade deve ser acessível. Para você poder se mover e ganhar dinheiro com segurança. De uma forma que seja sustentável para nosso planeta. E, independentemente do seu gênero, raça, religião, habilidade ou orientação sexual, defendemos seu direito de se movimentar e ganhar dinheiro livremente e sem medo.”

Esta forma de se organizar e atuar no mercado rendeu à empresa uma história controvertida, mas de lucros estrondosos. Em 2019, a empresa abriu seu capital. Em 2021, registrou um lucro líquido de US\$ 1,1 bilhão, US\$ 3,9 bilhões em receita e 1,5 bilhão de viagens em sua plataforma.

No Brasil, em 2018, a empresa havia faturado 959 milhões de dólares, um crescimento de 115% em relação ao ano anterior². O faturamento subiu 406% em relação a 2016. Para demonstrar o impacto desse aplicativo no país, a empresa revela que aproximadamente 68 bilhões de reais foram repassados para “os parceiros” de 2014 a 2020.

¹ Ver: <https://machine.global/a-historia-da-uber-99-e-cabify/>

² Ver: <https://exame.com/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>

Denominar os trabalhadores como parceiros e se colocar no mercado como uma empresa de tecnologia constitui, como destacado pela bibliografia, estratégia central da Uber para não assumir responsabilidades, custos e alcançar lucratividade. A empresa reafirma sempre que é uma opção de mobilidade para os usuários e uma opção de rendimento para os motoristas “parceiros”. Com isso ela não emprega nenhum motorista e não possui, também, uma frota de veículos.

Na aba “Quem somos” do site da empresa na internet, mobilizar, correr, mover-se, ser veloz e ganhar dinheiro em tempo real são as ideias que a empresa busca divulgar.

“Mobilizamos o mundo. É nossa força vital. Corre por nossas veias. É o que nos tira da cama todas as manhãs. Isso nos leva a reimaginar constantemente como podemos nos mover melhor. Para você. Por todos os destinos que te esperam. Por tudo o que você quer alcançar. Para todas as suas formas de ganhar dinheiro. No mundo todo. Em tempo real. Na incrível velocidade do agora”.³

No âmbito legal a empresa, no Brasil, é registrada como Uber do Brasil Tecnologia Ltda. A empresa informa que está respaldada constitucionalmente pelas Leis federais 12.578/12 e 13.640/18 (que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros). Os motoristas dessa maneira, “prestam o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros”. Além disso a Uber, por ser uma empresa legalizada, paga impostos para o Brasil, que, segundo a própria empresa, corresponderiam a cerca de 4,9 bilhões de tributos pagos como PIS, Cofins, Imposto de Renda, ISS e outros.

Embora o princípio constitucional da livre iniciativa seja a base da legalidade da Uber, esta legalidade tem sido muito questionada. A legalidade da empresa, em particular o não reconhecimento de vínculo e responsabilidade, foi contestada no âmbito do próprio STF (que não reconheceu o vínculo trabalhista, por sinal) e objeto de processos trabalhistas contra a empresa.

Dutra e Sepúlveda argumentam, com base nos princípios do trabalho digno da OIT (208), que:

“Considerando as condições de trabalho, nota-se que, apesar de os aplicativos de entrega como UberEats, Rappi, iFood movimentarem a economia e a proporcionarem a geração de renda, estes não promovem o trabalho digno, uma vez que sobre estas relações, tal como conformadas pelos aplicativos de entregas, não incidem diversas regras fundamentais

³ Ver: https://www.uber.com/br/pt-br/about/?utm_campaign=CM2062653-search-google-brand_1_208_US-Orlando_driver_web_acq_cpc_en_Generic_exact_uber_kwd-169801042_485866994574_123542853308_e_c&utm_source=AdWords_Brand

para a garantia do patamar civilizatório mínimo, tais como a de limitação razoável das horas de labor e a promoção da segurança e higiene do trabalho” (2020, p. 1240).

Segundo as autoras, embora a ordem jurídica infraconstitucional no país crie patamares distintos de proteção entre as relações de trabalho sendo a maior proteção destinada às relações de emprego (CLT, Estatuto servidor público etc.), isso “não significa dizer que essas relações [não empregatícias] estejam desprotegidas por completo ou infensas à tutela da dignidade da pessoa humana” (Dutra e Sepúlveda, 2020, p. 1241).

A ausência de regras trabalhistas que resguardecam a relação entre os “usuários entregadores” e os aplicativos já vem causando diversos acidentes de trabalho, seja pelo excesso de horas de trabalho, ausência de equipamentos de proteção ou estresse gerado pelo excesso de entregas, argumentam as autoras.

Em 2021, a 8ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região reconheceu a existência de relação de emprego entre um motorista e a Uber do Brasil. O Tribunal também condenou a empresa ao pagamento de indenização por danos sociais (dumping social). A decisão foi tomada a partir do entendimento de que quem presta serviços para a Uber não tem margem de escolha e que, ao se inscrever, adere a uma modalidade de subordinação “por evidente necessidade”. O parecer do desembargador Marcelo Ferlin D’Ambrosio aponta ainda que a empresa possui poder controlador, fiscalizador e de comando suficiente para contar com uma prestação de trabalho humano altamente estabilizada e subordinada. O magistrado também ponderou que o fato do trabalhador usar recursos próprios para prestar serviços, em si, não atesta independência na relação de emprego pois tais condições são impostas pela Uber.⁴

Reportagem realizada pelo The Intercept Brasil (Ribeiro, 2022) revela, por sua vez, as estratégias utilizadas pela empresa Uber para driblar a legislação e evitar jurisprudência. A analista judiciária do TRT-3, Ana Carolina Leme, explora em sua tese de mestrado a estratégia da empresa Uber classificada como “intento de simular falsa uniformidade jurisprudencial”, isto é, quando um trabalhador entra com um processo contra a empresa para que seja reconhecido o vínculo empregatício, a Uber utiliza a jurimetria.

“A ideia não é economizar dinheiro, mas evitar a criação de jurisprudência: um predatório trabalho de longo prazo para desestimular

⁴ Ver: <https://www.conjur.com.br/2021-set-23/trt-reconhece-vinculo-emprego-entre-motorista-uber>

novos processos e, caso eles ocorram, garantir uma decisão favorável.” (RIBEIRO, 2022)

Como não existe nenhuma decisão judicial que estabeleça ou não o vínculo empregatício do motorista com a plataforma, cada magistrado interpreta o processo de alguma forma. No entanto, buscam-se como referência decisões de juízes anteriores sobre a mesma situação. É nesse momento que a empresa utiliza a jurimetria, pois ela analisa a probabilidade de cada magistrado ou tribunal de decidir a favor do motorista ou da plataforma. Se as chances da Uber de perder são maiores, a empresa oferece um acordo para o motorista, para evitar o registro de uma derrota no tribunal. Se as chances de ganhar são maiores, ela não interrompe o processo e espera até o fim do julgamento.

Segundo Leme (2019), os acordos são ofertados aos motoristas em segunda instância, quando o trabalhador recorre da primeira decisão. Outro aspecto dessa estratégia da Uber é a proximidade com que são propostos os acordos, muitas das vezes na véspera do julgamento, quando se tem conhecimento qual é o magistrado ou grupo responsável pelo processo. Dados levantados por Leme,

“apontam que, até julho de 2018, o TRT-3 havia analisado, em segunda instância, pouco mais de 30 processos individuais contra a Uber pedindo reconhecimento de vínculo de trabalho. Destes, 14 foram considerados improcedentes e 12 tiveram acordo. Em nenhum o vínculo de trabalho foi reconhecido. (LEME, 2019)”

Nos acordos propostos pela Uber, o trabalhador não poderá entrar com um novo processo contra a empresa, além disso, é evidenciado “quitação ampla, geral e irrestrita de qualquer pendência entre as partes.” Essa estratégia de acordos pontuais feito pela plataforma, também foi apontado pelo desembargador do TRT-3 Antônio Gomes de Vasconcelos, que em 2020 não homologou um acordo entre Uber e um motorista, junto a isso houve um parecer do Ministério Público do Trabalho:

“com uso de jurimetria, o MPT chegou à conclusão de que processos encaminhados para turmas específicas do TRT-3 recebem propostas de acordo, enquanto em processos encaminhados para outras não há movimentação da empresa – independente de qual tenha sido o resultado na primeira instância”. (RIBEIRO, 2022)

2.2.2 A empresa 99

No rastro do “fenômeno Uber”, a empresa 99 foi fundada em 2012 no Brasil, por três estudantes da Universidade de São Paulo USP: Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras. Foi adquirida em 2018 pela empresa chinesa Didi Chuxing, considerada a maior plataforma de transporte por celular do mundo.

A Didi foi fundada em junho de 2012, como Didi Dache, pelo empresário Cheng Wei. Em 2015, ocorre a fusão com sua maior concorrente, a Kuaidi Dache, que naquele momento já contava com investimento da Alibaba, uma empresa gigante do chamado e-commerce. Além das vantagens advindas da concentração de capital com a fusão das duas empresas, a nova empresa contou com investimento da Tecent, 5ª maior empresa de internet do mundo. Em agosto de 2016, o grupo Didi Chuxing adquiriu as operações da Uber na China país, alcançando uma participação de cerca de 90% do mercado naquele país⁵.

Segundo Matheus Moraes, presidente da empresa em 2018, a empresa ganhou mercado rapidamente.

“Com pouco mais de três anos, tinha 140 funcionários e, hoje [2018], elevou o quadro para cerca de mil trabalhadores. A companhia tem representações administrativas em 10 cidades, mas, só no Brasil, atua em 500 localidades, no caso do táxi, e em 40, no Pop, que é um serviço de motorista particular”⁶.

A empresa conquistou aproximadamente 60% da população mundial. Além disso, a proposta da 99 é oferecer, através da tecnologia, um serviço de transporte barato, rápido e seguro para os usuários, e para os motoristas possibilidade mais rentável em sua rotina.

Segundo a própria empresa, no Brasil ela conta com 600 mil motoristas, 18 milhões de usuários além de estar presente em mil cidades.

Além disso, a 99 apresenta tipos diversificados de serviços. Por meio do seu aplicativo, ela oferece o 99Pop aos motoristas particulares, o 99táxi presente em todo o Brasil, oferecendo descontos de até 30% e o 99Top com táxis de luxo.

Falando um pouco mais sobre a plataforma Didi, ela disponibiliza um leque de opções de transporte para mais de 450 milhões de usuários. Dentre essas alternativas de mobilidade estão: táxis, carros particulares, carros de luxo, bicicletas, entrega de

⁵ Ver: <https://machine.global/didi-chuxing-conheca-a-empresa-que-derrotou-a-uber-na-china/>

⁶

Ver: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/07/28/internas_economia,697965/valendo-mais-de-us-1-bi-99-projeta-crescer-mais-50-neste-semester.shtml

alimentos, ônibus e microônibus. Outro dado que o site da 99 apresenta é que a plataforma Didi realiza em torno de 30 milhões de passeios diários. A Didi formou também parcerias com empresas como a Uber, 99, Taxify, Ola, Careem, Lyft e Grab.

Quando foi vendida para a Didi Chuxing, a 99 foi avaliada por US\$1bilhão, segundo o então presidente da empresa Matheus Moraes.

No que se refere à legalidade do app 99 no Brasil, a empresa opera nas mesmas condições que a Uber, de acordo com as mesmas leis previstas na Constituição Federal.

Dessa forma, segundo a própria 99 a sua missão nada mais é que:

“Existimos para fazer o melhor para os nossos usuários e inovamos para estarmos sempre na frente. Buscamos o equilíbrio entre experiência, eficiência e crescimento, tendo a segurança sempre em primeiro lugar”⁷.

No site da 99, afirma-se também que a Didi “se esforça para construir um ecossistema de transporte aberto, eficiente e sustentável”, o que entretanto é questionável a julgar pelo maior fluxo do transporte individual de passageiros e as consequências para o meio ambiente, inclusive crescimento dos níveis de poluição⁸.

De acordo com Matheus Moraes, “um dos objetivos da empresa é acabar com a sensação de monopólio”. Contudo, refletindo sobre esse posicionamento, percebemos que por trás dessa fala, temos na verdade não uma tentativa de ‘acabar com a sensação de monopólio’, mas substituir o que já existe, ou seja, implementando o seu próprio monopólio.

Como já explorado anteriormente, a expansão da empresa ocorre por meio da compra de empresas de mobilidade em diferentes países, realizando parcerias, fusões, o que vai na contramão da livre concorrência. Tal como ocorreu no Brasil, um recurso utilizado para aumentar a adesão dos usuários foi a diminuição dos valores de cada corrida, acompanhada de outras estratégias diárias, como promoções para motoristas, isto é, campanhas de metas desenvolvidas para que os motoristas permaneçam disponíveis na plataforma, para ganhar um bônus em dinheiro no final de cada missão ou desafio. Dessa maneira, com essas estratégias sendo aplicadas a 99 se tornou no Brasil, juntamente com a Uber, as duas plataformas de mobilidade mais utilizadas.

E acrescenta,

⁷ Ver:

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/07/28/internas_economia,697965/vale-ndo-mais-de-us-1-bi-99-projeta-crescer-mais-50-neste-semester.shtml

⁸ Ver: <https://revistagalileu.globo.com/Ciencia/Meio-Ambiente/noticia/2020/02/carros-de-aplicativo-aumentam-poluicao-em-quase-70-diz-estudo.html>

“Temos feito uma **bela guerra** de preços Brasil a fora (sic). Aqui, em Brasília, somos, em média, 15% mais baratos do que o concorrente (...) recentemente, lançamos uma promoção: R\$ 8,99 de preço fixo no Plano Piloto nos horários de pico. Vale até 5 de agosto nas corridas de até R\$ 20. No fim do dia, o motorista acaba fazendo mais dinheiro mesmo que o passageiro pague menos. Reduzimos a margem para ganhar escala.” (Grifos são nossos)⁹.

Os valores em média por dia ou por corrida variam muito de cidade para cidade. O cálculo da quilometragem mais o tempo de deslocamento varia de acordo com a tabela de preços. Tomando Uberlândia como referência, as corridas variam entre R\$6,90 a R\$20,00. É muito difícil fazer uma corrida com valor acima de R\$20,00. Trabalhando 10 horas por dia, a média é aproximadamente de R\$250,00 a R\$300,00 reais diariamente. Depende da meta colocada pelo motorista. Conheci um motorista cuja meta é de R\$400,00 por dia. Neste caso, ele terá que trabalhar mais horas.

Esta guerra de preços explicita a estratégia de concorrência adotada pela empresa, a qual impacta diretamente nas condições de trabalho dos motoristas.

2.3 O perfil dos motoristas por aplicativo

Pesquisas tem buscado traçar o perfil dos motoristas por aplicativo no Brasil. Pesquisas mostram que a maioria dos motoristas é do sexo masculino e tem nesta atividade a ocupação principal e jornadas longas. Barbosa (2019) pesquisou motoristas por aplicativo na cidade de João Pessoa e coletou relatos que revelam aspectos positivos – interatividade com passageiros – e negativos – uma rotina de insegurança e o cansaço das longas horas de jornada para compensar os altos custos. Seus informantes afirmam que estabelecem e procuram cumprir metas antes de retornar para casa. Embora alguns tenham afirmado que a flexibilidade de horários os atraiu para o trabalho como motoristas, alguns depoimentos revelam uma prática extenuante: “sou escravo da Uber” (BARBOSA, 2019, p. 51).

Pesquisa realizada por Greggo et al. (2022) com 104 motoristas por aplicativo durante a pandemia de Covid-19 identificou que a maioria se encontra na faixa etária entre 31 e 50 anos (65,4%), é do sexo masculino (84%), casado ou em união estável

9

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/07/28/internas_economia,697965/vale-ndo-mais-de-us-1-bi-99-projeta-crescer-mais-50-neste-semester.shtml

(80%), branco (54%), com ensino médio completo (50%). Chama atenção o fato de 24% terem superior completo e 10% pós-graduação.

Tabela I – Características do trabalho dos motoristas de aplicativo (N-104)

Características do trabalho	Variável	(%)
Ocupação principal (referida)	Motorista de aplicativo	85
	Outras	15
Veículo	Próprio financiado	56
	Próprio quitado	28
	Alugado	15
Tempo de trabalho como motorista de aplicativo	Menos de 1 ano	18
	1 a 2 anos	43
	3 a 5 anos	37
	Mais que 5 anos	2
Horas diárias de trabalho	1 a 5 horas	10
	6 a 10 horas	40
	11 a 12 horas	23
	Mais que 12 horas	27
Dias de trabalho na semana	1 a 4 dias	8
	5 a 6 dias	68
	7 dias	24
Distância média percorrida por semana (em Km)	Menos de 500 km	12
	501 a 1000 km	40
	1001 a 2000 km	39
	Mais que 2001 km	9
Renda como motorista de aplicativo, em relação à renda total	Menos de 30%	9
	De 30 a 50%	14
	De 51 a 70%	15
	De 71 a 99%	13
	100%	49

Fonte: Greggo et al. (2022).

No que diz respeito às características do trabalho (Tabela I), o transporte de passageiros por aplicativo era a ocupação principal de 85% dos pesquisados. Do total, 56% utilizavam o próprio veículo financiado e apenas 15% o alugavam. Um dado revelador da pesquisa é o tempo de trabalho pois 43% estavam entre 1 e 2 anos como motoristas por aplicativo e 37% entre 3 e 5 anos.

Longas jornadas são trabalhadas pela maioria: 68% trabalham entre 5 e 6 dias semanais e 24% 7 dias por semana. Trabalham no mínimo 11 horas por dia 50% dos pesquisados e 48% percorrem no mínimo 1.000 km semanais. Do total dos pesquisados, 49% têm sua renda integral derivada do trabalho como motorista e 87% gastam no mínimo 500 reais por mês com o veículo.

Em relação à segurança, 46% dos motoristas se sentem pouco seguros, 51% sofreram algum tipo de violência e dentre os tipos de violência sofrida 42% reportaram agressão verbal, 24% vandalismo e 22% assédio sexual.

No que diz respeito ao impacto da pandemia, os autores afirmam que a maioria dos motoristas 70 (67,3%) manteve o trabalho durante a pandemia de Covid-19, dos quais 21 (30%) permaneceram trabalhando durante todos os dias da semana.

Do total de pesquisados, 55 (78,6%) tiveram redução significativa das horas trabalhadas na pandemia, e, desses, 23,6% relataram diminuição de 30% de horas trabalhadas, 32,7% diminuição em 50% e 43,6% diminuição de mais de 50% de horas trabalhadas.

Com a redução da jornada, 96% tiveram diminuição de renda pessoal ou familiar, o que levou 72,1% a solicitar o auxílio emergencial, embora apenas 49% tenham conseguido o auxílio. No que diz respeito às medidas protetivas, todos os pesquisados passaram a usar máscaras e a maioria intensificou a higienização do automóvel, disponibilizando álcool em gel para os passageiros.

“(...) 16,3% dos motoristas referiram sintomas compatíveis, mas apenas seis (4%) tiveram seu diagnóstico confirmado por exames. Desses, três solicitaram o auxílio oferecido pela Uber para motoristas que precisassem de afastamento do trabalho por conta da Covid-19. Nenhum requerente obteve o benefício da empresa.” (Greggo et al., 2022, p. 99).

Relativamente ao perfil identificado pela pesquisa, minha ocupação principal é o trabalho por aplicativo, utilizo veículo financiado, trabalho há aproximadamente três anos como motorista, 6 dias por semana, entre 10 a 11 horas por dia e a minha renda depende totalmente deste trabalho. A manutenção com o carro também é de no mínimo de R\$500,00 por mês.

Há uma diferença, pois, como mulher eu identifico que a porcentagem de assédios é maior. Em relação ao período da pandemia, eu também percebi que a quantidade de horas trabalhadas diminuiu, mas não tanto quanto o volume de solicitações de viagens. Diante dessa realidade, solicitei o auxílio emergencial e obtive.

Trabalhei durante toda a pandemia seguindo as orientações da Organização Mundial da Saúde OMS, não tive nenhum sintoma do Covid-19. Para além disso, também solicitei prorrogação de parcelas do financiamento do veículo, já que a minha renda mensal caiu drasticamente.

O detalhamento da minha experiência como motorista passo a descrever no capítulo a seguir.

3 RELATO DE EXPERIÊNCIA COMO MOTORISTA DE APLICATIVOS

3.1 Como tudo começou

Em outubro de 2019, por uma questão financeira, trabalhar como motorista de aplicativo foi uma das alternativas que considerei para conciliar trabalho e o curso universitário de Ciências Sociais. Primeiro e principal motivo foi a flexibilidade do horário com o qual iria trabalhar. Segundo, por ter em meu convívio pessoas que já eram motoristas de plataformas há algum tempo. Com isso, comecei a preparação para me tornar uma motorista “parceira”. O primeiro passo era ter uma CNH definitiva com pelo menos um ano. Em seguida, solicitar a inclusão, na própria carteira de motorista, de uma observação chamada EAR - Exerce Atividade Remunerada. Para isso, era necessário passar por um exame psicotécnico. Com essa atualização dos documentos, fui à procura da minha ferramenta de trabalho, um carro.

Como eu não possuía um veículo e não tinha condições de comprar um, a solução foi alugar um carro. Sobre esse processo de locação é importante ressaltar alguns pontos. Como eu já estava um pouco familiarizada com a realidade de um motorista de aplicativo, por conhecer bem uma pessoa que estava nesse processo, alugar um carro era, e ainda é, algo comum entre os motoristas, por vários motivos. Dentre eles o ônus da manutenção do veículo, IPVA pago, seguro incluído, mecânica e futuramente o processo de venda de um carro muito usado. Ainda dentro desse processo de locação de veículo, o futuro motorista de aplicativo tem duas opções: alugar um carro de uma locadora, ou de um particular. A diferença entre as duas alternativas é o contrato de locação, porque o valor do aluguel mensal é praticamente o mesmo.

No contrato com as locadoras o valor do calção é maior e geralmente você precisa pagar o primeiro mês adiantado. Posteriormente, as parcerias entre locadoras e as plataformas como Uber e 99pop passaram a permitir o pagamento semanal até pelo próprio aplicativo de motorista, ou então algum desconto no valor final. O pagamento da mensalidade pelo aluguel dos carros via aplicativo representa uma garantia para as locadoras pois o valor do aluguel do carro é diretamente repassado pela plataforma. Se o motorista não atingir o valor semanal no dia do pagamento por meio do aplicativo Uber, ele deve pagar essa diferença. Nestes casos, a locadora envia um boleto bancário pelo e-mail cadastrado com esse valor restante, com prazo de pagamento de até três dias. Além

disso, nesse tipo de contrato o motorista tem um limite de quilometragem mensal, que alterna entre cinco a seis mil quilômetros.

No caso de contratação particular de veículos, o valor do calção normalmente é mais baixo, o locador não precisa pagar adiantado o primeiro mês e o limite de quilometragem é livre. No meu caso, eu decidi por uma locação particular. Conversei e acertei tudo diretamente com o proprietário do carro. Uma curiosidade sobre isso é que os donos desses carros alugados, pelo contrato particular, também são motoristas de aplicativo em sua maioria.

Como na maior parte dos contratos particulares, o meu calção era de R\$500,00 (quinhentos reais), o pagamento semanal, livre da manutenção do veículo e sem limite de quilometragem mensal. Os valores de locação independentemente do tipo de contrato variavam entre R\$1.200,00 (um mil e duzentos reais) a R\$1.800,00 (um mil e oitocentos reais). No meu caso, eu teria que pagar semanalmente R\$400,00 (quatrocentos reais), totalizando mil e seiscentos reais por mês. O pagamento era feito ou por meio de uma transferência, depósito em conta ou pessoalmente, mediante um encontro.

Por fim, no caso das locadoras o carro é entregue limpo e com o tanque cheio e terá que ser devolvido nas mesmas condições. Já no contrato particular isso é negociável. No meu caso eu peguei o carro limpo, mas com o tanque na reserva.

3.2 Primeiras impressões como motorista

No mesmo dia em que assinei o contrato de locação particular do carro, eu o cadastrei nas plataformas. Já com a nova CNH em mãos e os dados do veículo, usei um link de indicação para me registrar nos aplicativos. Com esse link o motorista que me indicou ganharia um valor no final de algumas metas cumpridas, como por exemplo, na 99Pop se eu fizesse 99 corridas o motorista que me apresentou ganharia um valor em dinheiro. Esses prêmios por indicação variam tanto de aplicativo para aplicativo, quanto por situação, ou seja, os valores dos prêmios são “aleatórios”: essa semana pode estar um valor de oitocentos reais e na próxima semana dois mil e quinhentos reais.

Com os aplicativos baixados, comecei o cadastro: nome, CPF, CNH, conta bancária, sexo, endereço, cidade, verificação facial com e sem a CNH em mãos, placa do carro, cor, modelo e ano de fabricação. Em seguida, o cadastro muda para o status de análise, que futuramente se transformará em uma liberação, correção de dados, ou rejeição. No meu caso, a liberação da 99Pop saiu primeiro, em questão de 7 ou 8 horas e

na Uber em um dia aproximadamente. Com a liberação obtida, eu estava com todas as ferramentas a disposição, carro, aplicativos, celular no suporte, carregador de telefone, troco em dinheiro, água e algumas dicas para iniciantes, dadas por duas motoristas que eu já conhecia, uma delas a minha irmã.

As principais dicas eram relacionadas à segurança, como bairros conhecidos como perigosos, nomes que não correspondiam as pessoas que iam utilizar o serviço – como por exemplo, quem chamou foi uma mulher e a pessoa que apareceu no embarque era um homem. Um conselho muito bom foi olhar o passageiro antes dele entrar no carro, pois se, por algum motivo, não gostar, achar algo estranho, não ter medo de cancelar a corrida. Primeiro, sair do local e em seguida cancelar a corrida. Não rodar no período da noite, pelo menos até já ter uma experiência. Outra dica importantíssima que ainda pratico, principalmente durante a noite, é não desligar o veículo nem para o embarque e nem para o desembarque. Nessa época eu participava de um grupo de motoristas pelo WhatsApp, que, além de uma companhia, era um ótimo suporte.

Ainda sobre a questão de adaptação com as plataformas e a segurança, os aplicativos também fornecem informações e tutorias de como utilizá-los da forma correta, isto é, respeitando as suas diretrizes e políticas. Além disso, possuem um suporte para a resolução de problemas com o próprio app, com passageiros, acidentes e no período da pandemia, com a questão do COVID-19. Com toda essa base pronta, comecei a minha contagem regressiva para o pagamento do aluguel do carro, que se tornou uma das principais preocupações naquele momento.

Nos primeiros dias, qualquer acontecimento era uma mistura de ansiedade e empolgação. O medo de dar errado alguma corrida e não saber lidar com a situação, o aprendizado constante de como funcionava cada aplicativo, a preocupação com o pagamento do veículo, em administrar a minha jornada de trabalho. Enfim, sentia o estresse do período de experiência, mesmo com a ajuda de outros “colegas de trabalho”. Simultaneamente a empolgação de fazer parte de um grupo, de experimentar uma nova realidade, com os ajustes de uma nova rotina, mas a maior felicidade, sem dúvida, era o retorno financeiro.

Desde o primeiro dia de trabalho, é possível identificar o que move realmente os motoristas de aplicativo, o retorno praticamente imediato da aplicação da sua força de trabalho. Em outras palavras, o “lucro” proveniente do serviço de mobilidade urbana compensa, atrai e seduz o motorista “parceiro” com essa lógica imediatista. O retorno

imediatamente é com certeza a chave do sucesso da empresa e paralelamente a sua principal armadilha para os sujeitos que fazem essa máquina funcionar.

Nesses primeiros dias, a recompensa era imediata pois em poucas horas – aproximadamente de três a quatro horas – o que eu havia ganhado com as corridas me causava dois tipos de sensação: a primeira, querer mais, porque a recompensa é muito palpável; e a segunda, que o ganho era real e aparentemente sem muitas complicações.

Com essa mistura de sentimentos a minha primeira semana como motorista foi literalmente de muita correria. Acordar todos os dias por volta das seis horas da manhã, fazer as corridas de ida para o trabalho dos passageiros, realizar uma pausa entre nove e dez ou onze horas, aproveitando que o número de chamadas é reduzido. Retornar, fazer algumas corridas até o horário de almoço. Algumas vezes, já almoçar por volta das onze para não ter que fazer outra pausa. Seguir rodando durante a tarde, se necessário uma pausa rápida de lanche, água ou banheiro. No final da tarde, aproveitar o horário de pico, no qual as tarifas das corridas são geralmente maiores, conhecidas também como *corridas com dinâmico*, ou seja, corridas com valores mais altos devido ao aumento da procura pelo serviço de mobilidade urbana. Essas *corridas com dinâmico*, com tarifas mais elevadas, geralmente acontecem em dias chuvosos, finais de eventos, horários de pico e, à noite, nos finais de semana. O horário de pico é das 16:30 até 19:00 aproximadamente, quando cresce a demanda de chamadas, pois a maioria das pessoas estão saindo do trabalho. Essa foi a minha jornada de trabalho durante muito tempo, principalmente nos dias de semana.

Em dias aleatórios, eu tirava um ou dois dias de folga. Na época ouvíamos boatos de que na terça-feira era o dia do motorista de aplicativo folgar porque, por algum motivo, seria um dia ruim de chamadas. Mas até o momento não percebi nada a respeito. Com as semanas se passando, fui me adaptando a essa nova rotina, me organizando para fazer o dinheiro semanal da locação do veículo. Dessa maneira, fui construindo as minhas metas para formular aproximadamente meu salário.

Diante disso, quando me refiro ao ganho real ou a recompensa palpável, o intuito é expor como o salário de um motorista de plataformas é construído. Utilizo o termo “construído” porque se trata de um processo no qual há uma dependência entre o valor final do salário, a quantidade de corridas e o tempo trabalhado pelo motorista. Em outras palavras, quando somamos os valores de todas as corridas feitas em um mês, subtraindo os gastos com combustível e o aluguel do veículo o resultado é o lucro. E o lucro é o salário. Este salário é formado de corrida em corrida, com uma jornada na qual o motorista

define, isto é, o tanto que ele ganha, o lucro que o motorista tem no final das contas, depende de como ele constrói a sua rotina de trabalho.

3.3 A lógica do motorista “parceiro”

Aprofundando na questão de como funciona o raciocínio de ganho de um motorista de aplicativos, é essencial definirmos o perfil desse condutor, pois isso influencia diretamente no montante de seus ganhos, de seu salário. Entretanto, antes de adentrar nesse tema é importante ressaltarmos alguns aspectos da jornada de trabalho de um motorista de plataformas.

O primeiro aspecto - que percebi durante a minha experiência de aproximadamente três anos como motorista de aplicativos – diz respeito à flexibilidade de horário. A flexibilidade existe, você realmente trabalha e para de trabalhar a hora que você quer. Mas isso não quer dizer que o motorista consegue fugir de um movimento que é maior que suas escolhas individuais. Isto é, o motorista que realmente precisa “lucrar”, precisa primeiro ter uma constância, uma jornada constante, seguir e definir as suas metas, manter uma disciplina como base e esse processo está conectado ao hábito dos usuários, dos passageiros.

Como funciona esse movimento provocado pelos clientes das plataformas de mobilidade urbana?

Durante a semana, os melhores horários com um alto número de solicitações de viagens são as idas e voltas do trabalho dos passageiros. A partir de quinta-feira, as chamadas após o horário “comercial” de trabalho aumentam, as pessoas fazem alguma atividade de lazer. De sexta a domingo são os dias em que o motorista mais ganha e mais trabalha. No começo do mês os números de chamadas são maiores, pois geralmente é quando os clientes recebem. Além disso, quando tem algum evento na cidade, como shows, concursos grandes, ENEM etc., o motorista tem mais e melhores oportunidades de ganhar muito em pouco tempo, principalmente porque a tarifa aumenta consideravelmente.

Para além disso, é fundamental evidenciar como o perfil do motorista de aplicativos interfere na construção da sua jornada de trabalho. Por exemplo, se o motorista trabalha de forma integral ou utiliza as plataformas de mobilidade urbana como renda extra. Se possui família, se é homem ou mulher, se o carro é próprio quitado ou

financiado, se o carro é alugado. Conversando com outros motoristas, pude perceber como esse perfil influencia diretamente na projeção dos ganhos.

Discorrendo um pouco mais sobre a jornada de trabalho do motorista de aplicativo a fim de evidenciar o impacto que ela tem sobre esse sujeito, o intuito é revelar os aspectos indispensáveis sobre o tema, isto é, os três fatores que compõem este processo. São eles: o motorista “parceiro”, a empresa e o usuário.

Começando pelo usuário, a jornada de trabalho do motorista afeta o passageiro a partir do momento em que ela oferece risco a ele, quando a quantidade de horas trabalhadas de forma ininterrupta pode causar um acidente, por conta do cansaço. Um exemplo disso, foi o caso do acidente que ocorreu em São Paulo com o ex-BBB Rodrigo Mussi, pois o motorista de aplicativo dormiu ao volante e colidiu com a traseira de um caminhão no dia 31 de março de 2022.¹⁰

Em segundo, sob a perspectiva das empresas, a jornada de trabalho do motorista parceiro não é, aparentemente, uma preocupação, pois para a maioria das plataformas o tempo de conexão é flexível, uma decisão de cada motorista. No entanto, pelo questionamento principalmente da mídia sobre essa jornada excessiva de trabalho que tem resultado em acidentes de trânsito, alguns aplicativos como a Uber limitam a conexão dos motoristas em 12 horas.¹¹ Isto é, o motorista pode utilizar a plataforma da Uber por, no máximo, 12 horas ininterruptas. Quando ele atinge esse limite de tempo ocorre uma suspensão de 6 horas. Entretanto, como existe mais de um aplicativo de mobilidade urbana, o motorista que não quiser ficar parado essas 6 horas, ele se conecta a outra plataforma e continua trabalhando. Todavia, há uma pressão subliminar para que os motoristas estejam disponíveis o tempo mais amplo possível, que permaneçam em *modo de espera* (SOUTO MAIOR e VIDIGAL, 2022), uma *jornada sem fim*.¹²

“Quem viaja bastante de Uber, ou apps similares, sabe que muitos motoristas usam mais de um. E não é raro ficarem o dia inteiro na rua, mesmo que seu real desejo fosse ficar em casa com a família. Resta saber até que ponto a ferramenta vai conseguir o impacto positivo que pretende, uma vez que esses motoristas não poderão mais usar a Uber, então partirão para outras opções de apps que funcionem em suas cidades”.¹³

¹⁰ <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/05/04/policia-de-sp-conclui-que-motorista-de-aplicativo-que-levava-rodriigo-mussi-foi-imprudente-e-cumpria-excesso-de-jornada.ghtml>

¹¹ <https://canaltech.com.br/apps/uber-limita-tempo-online-dos-motoristas-12-horas-por-dia-161348/>

¹² <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>

¹³ <https://canaltech.com.br/apps/uber-limita-tempo-online-dos-motoristas-12-horas-por-dia-161348/>

Castro (2016) chamou de trabalho perpétuo a disposição e capacidade de trabalhadores de tecnologia da informação de resistir aos excessos das jornadas e de não parar para as atividades reprodutivas de si mesmo e/ ou dos outros. A autora notou que seus informantes tinham consciência que gostariam de parar de trabalhar. Mas os informantes descreviam o ato de suspender o trabalho remunerado por um tempo e/ou de maneira definitiva como algo impossível em função da necessidade de reprodução de suas vidas. Embora os informantes da pesquisa sejam profissionais desenvolvedores de TI, o paralelo com o trabalho como motorista de aplicativo é plenamente possível de ser feito.

Abílio também destaca a importância do tempo de trabalho disponível para as empresas, tempo que é constitutivo da uberização. Como a autora ressalta em seus trabalhos, o trabalhador por aplicativo se transforma em um trabalhador *just-in-time*, disponível o maior tempo possível para as empresas, mas que é remunerado apenas quando inicia a corrida (ABÍLIO, 2020).

Mas a jornada de trabalho do motorista não é indiferente às plataformas. Se por um lado ela procura criar algum constrangimento e “regulamentar” o limite máximo da jornada, é preciso destacar que este limite máximo é, por exemplo no caso brasileiro, 50% maior do que a jornada de trabalho legal de 8 horas diárias. Por outro lado, a Uber não estipula uma jornada mínima, mas, por meio da política do motorista “parceiro”, constrange o trabalhador a ficar em *modo de espera* mesmo que consiga poucas ou nenhuma chamada, como nos casos dos motoristas que ficam nos aeroportos por vezes um dia inteiro para conseguir uma única corrida¹⁴.

O último e principal fator que pressiona pela ampliação da jornada de trabalho é o do motorista “parceiro”. Sabendo que a jornada está diretamente associada ao seu ganho final e que é flexível, a quantidade de horas, ou seja, a duração da jornada, acaba se tornando uma questão secundária, pois deixa de ter importância quando o motorista foca no lucro. Para exemplificar isso, descrevo duas situações.

A primeira, são as festas de final de ano, Natal e Ano Novo. Nessas datas, o motorista - e me incluo nesse processo - não se importa em respeitar uma quantidade padrão, por exemplo, de 8 horas de serviço. Eu já rodei 24 horas praticamente ininterruptas, nessas datas, porque os preços das corridas ficam o tempo inteiro no

¹⁴ (<https://motoristaelite.com/fila-virtual-de-espera-uber/>)

dinâmico, elas, então, ficam bem mais caras. Os motoristas entendem que vale muito a pena se “sacrificar” nesses dias para arrecadar uma quantidade maior de dinheiro.

O segundo exemplo, que evidencia este aspecto, são as chamadas *missões*, oportunidades, promoções, recompensas, campanhas, que são basicamente metas estipuladas pelas plataformas. Essas metas funcionam da seguinte forma: se o motorista fizer 80 corridas de sexta-feira às 4:00 horas até segunda às 4:00 horas ele ganhará uma recompensa de 250 reais por exemplo. Ou então se o motorista fizer 25 corridas das 16:00 até as 22:00 ele terá multiplicado seus ganhos em até 155%. Quando o motorista aceita realizar esses “desafios” a quantidade de horas que ele vai levar para completar esse desafio se torna praticamente irrelevante. Neste sentido, esta política da Uber constrange o motorista a intensificar e expandir a jornada. Eu já fiz 40 corridas em um dia para bater a meta, fiquei aproximadamente 12 horas e 30 minutos rodando. Isso foi possível porque fiquei escolhendo as corridas mais curtas. Foi um desafio, especialmente, pois me marcou muito, por ser, para mim, inalcançável.

A 99Pop divulgou a campanha de 98 corridas em um final de semana. Eu teria que fazer 49 corridas no sábado e a mesma quantidade no domingo. Isso me mostrou mais uma vez que o aplicativo não se preocupa com a jornada de trabalho, e que mesmo que para mim seja absurdo, com certeza tiveram motoristas que cumpriram o desafio.

Como ressaltam Souto Maior e Vidigal, é preciso que a legislação limite e regulamente a jornada de trabalho dos motoristas por aplicativos pois “existe o impulso do capitalismo de plataforma em se apropriar do trabalho na inteireza das 24 horas diárias (2022, p. 67).

3. 4 Saúde e segurança

Partindo destas observações sobre a jornada de trabalho, uma das primeiras questões levantadas, principalmente para as pessoas que observam a rotina de um motorista, ou seja, para as pessoas que veem essa situação de fora, é a preocupação com a saúde.

O fato de um condutor trabalhar sentado durante muito tempo, fazendo movimentos repetitivos, tarefa que exige atenção constante no trânsito, no aplicativo, nos usuários, tudo isso afeta profundamente a saúde dos motoristas por aplicativo. O cansaço resultante de uma jornada excessiva é visível, as dores nos pés, joelhos, ombros, coluna.

Além de afetar a saúde física, a jornada em excesso afeta muita das vezes o sono. O motorista tem conhecimento de tudo isso, ele sabe que trabalhou demais, mas ao mesmo tempo, entende que precisava ter feito isso. O trabalho como motorista de aplicativos é mecânico e mental e as condições de trabalho causam sofrimento psíquico (Souto Maior e Vidigal, 2022).

As empresas de aplicativos de mobilidade individual realizam muitas parcerias com locadoras, lojas de pneus, operadoras de telecomunicações, *fast foods* e, também, com academias. Essa é a compensação que elas oferecem em relação a qualidade de vida do motorista. O suporte em relação a saúde dos motoristas é concentrado em situações associadas à segurança, isto é, em caso de acidente e durante a pandemia. Todas as medidas das plataformas, como reembolso, acompanhamento psicológico ou auxílio estão ligadas a segurança.

Quanto à saúde mental é imprescindível ressaltar a pressão e auto responsabilização por eventuais fracassos e acidentes que acompanham os motoristas. A pressão das plataformas disfarçada por meio das metas, dos “incentivos”, nos faz questionar se o motorista é realmente um autônomo. O motorista tende a pensar que é dele a responsabilidade, a *culpa*, por não conseguir completar esses desafios, por ser um processo que supostamente depende só de um sujeito e da sua disposição para realizar o serviço. O motorista se sente culpado se ele tira um dia de folga, um dia que ele perdeu dinheiro, ou então que se tivesse trabalhado pelo menos um pouco seria melhor do que ter tirado o dia todo de folga. Essa culpa está atrelada à responsabilidade quase que total, aos deveres que a empresa por aplicativo reserva aos motoristas. A empresa difunde que tudo depende de você, um salário bom, um carro bom, uma vida em geral boa. Se é você quem faz seu dinheiro a satisfação disso está condicionada a você. Passo agora a relatar os aspectos relativos à segurança.

Os aplicativos oferecem algumas ferramentas que podem ajudar o motorista em situação de risco, seja um assalto, assédio, discriminação, ou qualquer situação de conflito que fuja do padrão de uma corrida normal. Diante disso durante todo percurso da viagem, fica disponível na tela do GPS um botão, quando você seleciona para abrir aparecem alguns recursos de segurança, são eles: Acompanhe minha viagem. Compartilhe sua localização e status de viagem com familiares e amigos, status de viagem – mostre o status atual da sua viagem à polícia, grave um áudio da corrida, contatos de confiança, Polícia: 190.

Além disso, para as motoristas mulheres, as empresas por aplicativo ainda oferecem mais uma opção na configuração de preferências de corridas. Na área do aplicativo, o motorista seleciona quais corridas ele deseja receber, no caso da 99Pop existem 4 opções: o 99pop (são as corridas normais), o 99Poupa (corridas com valores mais baixos para estimular o uso do aplicativo em horários com pouca demanda; ele foi muito utilizado durante a pandemia e está atualmente inativo pelo sistema), o 99Entrega (utilizado para entrega de objetos) e o 99Compartilha (são corridas mais baratas para o passageiros; o motorista busca mais de um passageiro e faz duas corridas em uma, coletando passageiros que estão indo para a mesma direção). Por fim, há a quinta opção exclusiva para as motoristas mulheres, o 99Mulheres. Trata-se de um filtro do aplicativo a partir do qual as motoristas mulheres buscam apenas passageiros cadastrados do sexo feminino. Pode acontecer, com essa opção ativa, de eventualmente uma mulher solicitar uma viagem para um terceiro, do sexo masculino. Neste caso a motorista decide se leva ou não esse passageiro.

No aplicativo da Uber há praticamente as mesmas opções. Na área de preferências de direção podemos selecionar três tipos de serviços atualmente: o Entregas (vinculado ao aplicativo do UberEats), o Uber Flash (entrega de objetos) e o UberX (que são as corridas normais). Para os carros modelo sedan ou com porta malas maiores ainda há o UberComfort. Na época de pandemia também havia o UberPromo, que consistia em corridas mais baratas em horários de pouca demanda. O chamado U-Elas é o recurso oferecido pelo aplicativo para as motoristas mulheres receberem apenas solicitações de usuárias mulheres.

Para concluir a descrição deste item relativo à segurança, é pertinente ressaltar o que ocorre em casos de acidentes, assaltos, agressões, assédio. O suporte dos dois aplicativos age de forma praticamente imediata. Tive problemas com algumas viagens nos dois aplicativos em que estou inscrita - o 99Pop e Uber. Um recurso que eles oferecem é o bloqueio de solicitações do usuário para o motorista que registra a ocorrência, isto é, quando o motorista reportou o passageiro por alguma conduta que foge das políticas do aplicativo. Neste caso, o motorista pode bloquear as chamadas desse usuário para ele, eliminando completamente a chance de pegar a viagem desse passageiro futuramente. Além disso, tanto os motoristas quanto os passageiros podem ter suas contas desligadas, ou pela quantidade de reclamações, ou por uma conduta considerada extrema.

Uma medida de segurança que as plataformas também adotam é a verificação do usuário, exigindo no cadastro dados que possam localizar e identificar o passageiro. A

verificação por meio de um cartão de crédito também foi adotada. O aplicativo também informa ao motorista se o usuário usa o aplicativo com frequência ou não.

Com esses anos trabalhando como motorista, aprendi que mesmo que você tenha tido um pequeno problema com o usuário, se você perceber que há alguma chance dele te reportar para o aplicativo, faça o mesmo como uma forma de se resguardar. Afinal, como já aconteceu comigo o passageiro pode agir de má fé e aumentar, ou inventar, uma história que não aconteceu. Por isso, o recurso de gravar um áudio da corrida é muito importante para nós motoristas. Mesmo que as plataformas demonstrem apoio a seus parceiros, a probabilidade de serem injustos com os mesmos é muito maior do que com os usuários.

3.5 A experiência como motorista de aplicativo durante a pandemia

Quando me cadastrei nas plataformas de mobilidade urbana ainda não estávamos em pandemia, entretanto, poucos meses seguintes, no final de fevereiro e início de março de 2020 já recebia a confirmação dos primeiros casos de coronavírus. Segundo a linha do tempo do coronavírus no Brasil, feita pela Sanar Saúde, no dia 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declara pandemia de coronavírus. No dia 17 de março, a primeira morte por COVID-19 foi registrada no Brasil. No dia 20 de março, já havia 904 casos confirmados de infecção pelo vírus e 11 mortes. Diante dessa situação assustadora, conforme a pandemia avançava, a quantidade de casos confirmados e mortes aumentava. As medidas de enfrentamento ao coronavírus foram estipuladas, os serviços essenciais foram determinados pelo governo e dentre eles estava o transporte. Era perceptível o medo das pessoas diante desse cenário pandêmico.

Segundo Trópia (2021),

“a Lei nº 13.979 dispôs sobre as medidas para enfrentamento à situação de emergência de saúde pública de importância internacional (ESPII) decorrente do surto do coronavírus, entre as quais a definição de isolamento, quarentena e demais medidas preventivas – uso de máscaras, estudos epidemiológicos, exumação, necropsia, cremação e manejo de cadáver etc. – bem como medidas restritivas temporárias à circulação de pessoas em rodovias, portos ou aeroportos, saída e entrada no país (BRASIL, 2020a). Por meio do Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, o governo Bolsonaro definiu os serviços públicos e as atividades essenciais que não podem ser paralisados com as medidas de quarentena ou *lockdown* e que são “indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade” posto que, “se não atendidos, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população” (BRASIL,

2020b). O momento de urgência tornou, então, essenciais uma série de serviços entre os quais os de assistência à saúde.

Seguindo as recomendações da OMS, foram tomadas iniciativas para o distanciamento social, evitar aglomerações, uso de máscara, álcool em gel, quarentena e isolamento. Eu decidi continuar trabalhando. Segui todas essas medidas durante toda a pandemia.

As plataformas reforçavam a necessidade de segurança todos os dias. A cada 24 horas a 99Pop requisitava uma foto do motorista com máscara¹⁵. A Uber também fazia o mesmo: a cada 24 horas apresentava as medidas obrigatórias a serem seguidas para uma viagem segura. Nós tínhamos que assinalar uma por uma, como concordância. Até hoje os aplicativos seguem algumas medidas e sugerem a aplicação de outras. Desde o início da pandemia no Brasil até hoje julho de 2022, eu trabalhei como motorista de aplicativos de forma ininterrupta.

Mesmo com medidas mais restritas contra a covid-19, quando por exemplo o comércio fechou em Uberlândia e ficamos apenas com os serviços essenciais funcionando, como mercados e farmácias, eu permaneci trabalhando, de máscara, álcool, pouco ou nada de contato com passageiro, higienizando maçanetas, portas e bancos.

Nessa época mais extrema do isolamento, as corridas ocorriam de hora em hora. O auxílio emergencial foi imprescindível para sobreviver a essa pandemia. Ao longo desses dois longos anos, presenciei o medo da contaminação, a redução do transporte de passageiros e a inclusão de transporte de mercadorias. Testemunhei a estocagem de alimentos de algumas pessoas. Cheguei, inclusive, a fazer uma viagem com o carro apenas com mantimentos, pois as pessoas que solicitaram a viagem não cabiam no carro, junto com as compras.

Testemunhei muitas tragédias: de lutos e histórias sobre o coronavírus. Acompanhei a abertura e fechamento do comércio de Uberlândia, o toque de recolher e o medo diante de tudo isso. Aos poucos o medo foi passando, as descobertas científicas dando esperança para a população, as controvérsias políticas e sanitárias, o período de vacinação contra o COVID-19. Durante todo esse tempo, não apresentei nenhum sintoma. Trabalhei na pandemia e fiz parte do grupo de trabalhadores essenciais que continuou na ativa. Eu me cuidei e cuidei dos outros como pude.

¹⁵ Ver também: <https://tecnoblog.net/noticias/2020/06/15/99-dara-r-14-milhao-em-alcool-em-gel-e-escudos-de-plastico-para-motoristas/>

Inicialmente, os motoristas de aplicativo tiveram que arcar com os custos adicionais para adotar medidas de proteção para evitar o risco de contaminação pelo Sars-CoV-2 (Greggo et al., 2022). É plausível supor que a queda no número de corridas bem como reportagens evidenciando o risco de exposição de motoristas e passageiros tenha levado as empresas por aplicativos a passar a se responsabilizar pelos itens de proteção.

Em maio de 2022, alguns aplicativos, além de reforçar as medidas de proteção contra o coronavírus, instituíram um sistema de reembolso de álcool em gel e máscaras. A Uber instituiu uma política de assistência financeira. Os motoristas compravam e as plataformas reembolsavam o valor em até 40 reais, mediante algumas condições e procedimentos¹⁶. Além disso, na Uber motoristas comprovadamente com covid, poderiam receber um tipo de auxílio durante a quarentena.

Em junho de 2020, a 99pop também passou a adotar medidas para combater o vírus, destinando recursos para a distribuição de álcool em gel e escudos de proteção plásticos para criar uma barreira física entre passageiros e motoristas. A medida foi adotada em 18 cidades brasileiras¹⁷.

3.6 Relações sociais

No que diz respeito às relações sociais dentro desse cenário onde há as plataformas, os motoristas e os usuários, é indispensável destacar que o vínculo do motorista com os aplicativos é aparentemente muito simples. O condutor “parceiro” se cadastra na plataforma, confirma que vai agir de acordo com as políticas e diretrizes de cada aplicativo e aluga esse software para trabalhar. Digo que o motorista aluga, pois a cada corrida realizada, as empresas cobram uma taxa, um percentual que varia de 1% a 40% na Uber e na 99Pop cerca de 35% de cada corrida. Se necessário os aplicativos oferecem suporte 24 horas. Por mais que os motoristas mantêm essa conexão com as plataformas praticamente todos os dias, para que seja realizado o seu trabalho. A lógica

¹⁶ Para solicitar reembolso, o motorista deveria seguir alguns passos: 1) Você precisa ter recebido esse email diretamente da Uber para ser elegível ao reembolso. 2) Entre no menu Ajuda do seu aplicativo de motorista parceiro. 3) Selecione a opção de “conta e repasse de ganhos”, onde você vai encontrar um item com o nome “Reembolso de Álcool em Gel COVID-19”. 4) Depois de selecionar essa opção, envie pelo próprio aplicativo uma foto da nota fiscal da compra e uma foto do produto. Ver: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/reembolso-articulos-de-proteccion-personal/>

¹⁷ <https://tecnoblog.net/noticias/2020/06/15/99-dara-r-14-milhao-em-alcool-em-gel-e-escudos-de-plastico-para-motoristas/>

do sujeito autônomo permanece, isto é, a relação de trabalho entre motoristas “parceiros” e aplicativos fica encoberta na comodidade do uso do aplicativo. O motorista liga o aplicativo, fica online na espera de uma solicitação de viagem, aceita a chamada, busca o passageiro, realiza a corrida, finaliza e recebe por isso. Essa é a base da relação entre motoristas “parceiros” e aplicativos de mobilidade.

A relação entre motoristas e usuários é mediada pelas plataformas, na maioria das viagens, o condutor “parceiro” se desloca para buscar o passageiro no ponto de embarque, o usuário entra no veículo, a rota é traçada pelo GPS, o motorista percorre esse caminho, finaliza a corrida no ponto de desembarque e recebe o valor calculado pelo aplicativo. Assim que a corrida é finalizada as plataformas disponibilizam uma avaliação tanto para os passageiros quanto para os motoristas. Essa avaliação de satisfação é feita de 1 a 5 estrelas, se o passageiro quiser dar gorjetas, ou realizar algum comentário, elogio etc também é possível. Em casos de situações de risco, como já descrito na parte de saúde e segurança, tanto o usuário quanto o motorista podem utilizar o suporte dos aplicativos para reportar acidentes, assédios, direção perigosa, linguagem inadequada, discriminação etc.

Para além dessa relação mecânica entre usuários e motoristas, é pertinente ressaltar os tipos de passageiros que frequentemente nos deparamos no dia a dia. Alguns perfis sempre se repetem, como os usuários que não interagem ou interagem o mínimo possível, que entram calados e saem calados. Os passageiros entrevistadores, perguntam tudo da sua vida, idade, se tem filhos, se o Uber é só um extra. Os que te pedem conselhos sobre a vida. Os que romantizam a sua profissão, que afirmam com veemência que é maravilhoso dirigir, conhecer novas pessoas todos os dias, definir seus horários e ter qualidade de vida. E os despreocupados, demoram para embarcar, erram os endereços, pedem paradas não previstas, sujam o carro, batem a porta, as vezes são desrespeitosos.

Para além dessas relações já previstas, temos a relação entre motoristas, diversos grupos são formados entre condutores “parceiros”. A princípio foram criados para aumentar a segurança de motoristas que rodam a noite. Um dos mais famosos grupos de Uberlândia chama corujas por conta disso. Nesses grupos de WhatsApp experiências são trocadas, ajuda com os aplicativos são feitas, a localização em tempo real é mandada para auxiliar na segurança. Mas além disso, se estabelece uma relação não passageira, afinal, por mais que haja uma interação entre motoristas e usuários, ela é momentânea em sua maioria. A relação de trabalho que muitos “parceiros” estabelece são entre eles, por meio desses grupos, eles não só conversam e confraternizam com seus “colegas de trabalho”,

como também criam uma rede de apoio. Se o motorista passou por uma situação como carro estragado, acidente, blitz, eles se movimentam para te ajudar muitas vezes.

Já participei de alguns grupos temos esses prós já citados e temos os contras: para muitos o grupo vira uma competição, um termômetro para saber se você está ou não “trabalhando direito”, lucrando de verdade. Muitos é claro mentem sobre os seus ganhos reais, mas a competição não deixa de existir e é geralmente desgastante. Depois de passar por pelos menos 6 grupos de motoristas, a dica é não levar tudo que falam a sério, procurar um grupo saudável, com pessoas que estão ali só pra se ajudarem, trocar uma ideia, tomar uma de vez em quando. O que ocorreu em pelo menos 4 desses 6 grupos que participei foi uma tentativa de hierarquização, ou seja, o administrador do grupo ou um grupo de administradores ditavam as regras, o que afasta a ideia de que o motorista está conversando com seus “colegas de trabalho”. O problema é que chega em um ponto que você não se sente mais parte do grupo, se você não tiver uma boa relação com a “elite” (com os administradores).

3.7 O que muda quando se é motorista mulher

O que muda quando se é motorista mulher? Muda tudo.

Quando fui fazer o meu cadastro no aplicativo, eu precisei de uma foto para o perfil do motorista. Quando fui tirar a fotografia eu recebi o conselho de não tirar uma foto tão bonita para evitar assédio.

Das frases que mais escutei e mais escuto quando as pessoas se deparam com uma motorista mulher são: Você não tem medo? Mas você não dirige a noite não né? Te acho muito corajosa de trabalhar como Uber.

De fato, eu me sinto muito mais segura quando viajo com uma mulher. Podia ter um jeito de escolher só motoristas mulheres. E eu respondo, sim eu tenho medo, porque além do perigo de um assalto, tem o medo do estupro. No meu caso eu tento não dirigir depois da meia noite, pois as ruas não estão tão movimentadas e se eu precisar de ajuda talvez eu não consiga. Não acho que se trata de coragem, mas de necessidade, mesmo que as plataformas ofereçam alguns recursos exclusivos para mulheres, não estamos isentas de tudo. Para realmente ganhar dinheiro não compensa permanecer com o recurso de pegar apenas usuários do mesmo gênero ativado. Temos a opção de reportar assédios, mas as motoristas mulheres presenciam situações constrangedoras tão sutis, que isso não chega a ser denunciado.

Uma delas é quando um homem puxa assunto com você, só pra te perguntar se o seu namorado, marido não tem ciúmes do seu trabalho como motorista. Ou então se você é solteira e tem filhos. Tem os usuários também que te “elogiam” falam do seu sorriso, da sua cor, do seu cabelo, do seu jeito, pedem seu telefone. Teve uma vez que o passageiro entrou em contato com o aplicativo para dizer que esqueceu um pertence, só para o aplicativo disponibilizar o meu número e ele poder entrar contato comigo para dizer que queria me “conhecer melhor”, e neste caso eu reporte para a plataforma. Além disso, incontáveis vezes assumi uma postura mais rígida, ou até grossa para evitar esse tipo de situação. Quando as mulheres falam que se sentem mais seguras de fazer uma viagem com uma motorista mulher isso é recíproco. É menos uma preocupação que temos que ter durante o trabalho, mesmo que seja momentâneo.

Quando participei de um grupo apenas de mulheres motoristas, todas mandavam a localização em tempo real por uma questão de segurança. Muitas mulheres se preocupavam até com a roupa que iam trabalhar para diminuir as chances de assédio. Qualquer informação de algum passageiro mal intencionado era divulgado. Tentávamos nos proteger com o que estava ao nosso alcance. Atualmente, sigo com a mesma ideia, mas sem o grupo como apoio. Eu escolhi as minhas medidas de segurança. Sei que muitas motoristas trabalham a noite, de madrugada, muito mais por necessidade do que por preferência.

São estas razões que explicam porque muda tudo quando se é motorista mulher - na verdade quando se é mulher em um contexto geral - porque vivemos em constante alerta. Quando a motorista está trabalhando, ela está em uma situação vulnerável porque ela não conhece quem vai entrar no carro. Pode apenas ser um usuário que precisa de uma viagem até o seu destino, mas também pode ser um passageiro mal intencionado. Além disso, temos que ouvir algumas “piadas” seja de passageiros ou no próprio trânsito. Aquela famosa frase “tinha que ser mulher” é uma das mais escutadas, ou então que mulher é ruim no volante, que somos lerdas etc.

3.8 Minha jornada de trabalho como motorista de aplicativo

Atualmente a minha rotina de trabalho é a seguinte: começo a trabalhar depois do almoço. Eu almoço e ligo o aplicativo. A partir do momento que eu ligo o aplicativo, eu fico por conta dos aplicativos até aproximadamente 20 horas. Começo meio-dia e vou até

8:00 ou 8:30 da noite. Mas isso depende muito da missão que têm disponível ou da meta que eu tenho que cumprir. É muito variável a forma como eu trabalho.

Às vezes eu saio pela manhã porque o número de corridas que eu pretendia fazer num dia normal de trabalho não está dando, foi insuficiente. Então eu preciso bater a meta e saio pela manhã, faço corridas pela manhã, faço a pausa para o almoço e sigo até a noite, sem pausa. As minhas pausas são entre uma corrida e outra. Mas eu permaneço dentro do carro esperando uma nova corrida. É muito difícil eu fazer uma pausa durante o trabalho. Muito difícil. Só se eu estiver apertada para ir ao banheiro ou se eu precisar resolver alguma coisa neste horário que eu estipulei como jornada. Aí eu faço essa pausa. No mais, não faço. Essa é a minha rotina de segunda à sexta.

Nos finais de semana, eu também trabalho. Geralmente quando eu bato as metas e tudo mais, principalmente as metas dos finais de semana, eu folgo na segunda-feira. Na segunda-feira eu tiro o dia todo para resolver todas as outras questões da vida: casa, família e questões pessoais. Muitas vezes eu não descansei de fato. Então na verdade não foi uma folga para mim. Não foi uma folga para mim na segunda-feira. Ai na terça eu começo novamente e vou até domingo. Na sexta-feira, eu sempre tento acordar às 6 horas da manhã e começar a trabalhar. Mas às vezes eu não consigo. Aí eu começo 9:30 ou 10:30. Faço uma pausa para o almoço e vou até a noite. Então eu tento fazer o máximo de corridas possível na sexta-feira, de 30 a 40 corridas na sexta-feira. Por que eu inicio a jornada bem mais cedo na sexta-feira? Para sobrar menos corridas para fazer no sábado e no domingo pois segundo a promoção eu tenho que fazer 80 corridas de sexta até domingo.

Na verdade, na Uber, a promoção começa às 4 horas da manhã de sexta e termina às 4 horas da manhã da segunda-feira. Eu geralmente faço semanalmente a promoção da Uber. Mas o que acontece. Eu não trabalho nas madrugadas. Eu trabalho até no máximo 1 hora da manhã (meia noite, meia noite e meia) por causa dos riscos: assalto, é muito complicado lidar com pessoas alcoolizadas, que é que mais acontece nos finais de semana. Se eu precisar de ajuda, eu acho que vai ser mais difícil nos finais de semana. O fato de ser uma mulher, então, o risco de o assédio existir. Por mais que tenham recursos nos aplicativos para a gente pegar só mulheres, para cumprir o desafio, para cumprir a meta, pegar só mulheres, não compensa. Então essa é a minha rotina.

Quando eu começo a trabalhar, geralmente eu não paro. É extremamente exaustivo. Reconheço que não é saudável porque eu faço praticamente duas refeições por dia. Eu faço a refeição do almoço e da janta. Quando eu chego do trabalho, geralmente

assim muito exausta, em função da quantidade de horas de trabalho ininterruptas, eu peço um Ifood, ou então saio, como alguma coisa. São poucas as vezes realmente que eu faço algo em casa para comer ao chegar em casa, pois, realmente, eu sinto um cansaço enorme. Já houve épocas que a minha jornada era totalmente diferente dessa.

Por que a minha rotina se dá dessa forma? Porque diminui um pouco dos gastos em relação ao meu trabalho. O que isso significa?

Antes eu alugava um carro. Hoje eu já tenho um carro. Eu comprei um carro. Então eu reduzi de 1.600,00 reais por mês que eu tinha que pagar para a locação do veículo, hoje eu pago 750,00 aproximadamente por mês pelo carro.

Lembrando, entretanto, eu assumi todo o ônus. Qual? Pagar o seguro, o IPVA, a manutenção. E realmente a manutenção é cara por mais que seja um carro popular com uma manutenção considerada barata. Como a gente utiliza e desgasta o carro praticamente o dia inteiro, a gente vai parar no mecânico numa quantidade de vezes muito maior do que qualquer outra pessoa que utiliza um carro. Ou seja, é diferente o desgaste do carro de passeio e do carro que você usa como forma de locomoção de passageiros para o trabalho.

Por isso que eu reduzi um pouco a minha jornada de trabalho. Eu modifiquei na verdade porque no final sai meio que elas por elas. Nos dias que eu trabalho 8 horas ou oito horas e meia, tem dias que eu trabalho 10, tem dias que eu trabalho doze horas. Ou mais... ou 14 horas. No último domingo eu trabalhei 14 horas para bater a meta. Foi extremamente exaustivo porque você fica o tempo todo online, você fica disponível para receber a chamada, as solicitações de viagem, e simplesmente não toca. E simplesmente não tem. E você também tem que traçar uma estratégia, e a estratégia para bater a meta é fazer corridas pequenas, corridas curtas, porque o que vale são viagens concluídas na Uber. Então você pega passageiro, inicia a viagem, percorre o caminho, deixa o passageiro e finaliza. Aí contabiliza na sua missão que você completou a corrida. Essa é a praticamente a jornada.

De manhã, como eu disse, às vezes eu saio para completar as missões. Tem muitas missões durante a semana que eu não faço. Ultimamente não tenho feito para me concentrar em outras atividades, como por exemplo a monografia, a Faculdade. Não estou conseguindo cumprir estes desafios, mas eles não são assim tão apetitosos. Eu já fiz. Mas ultimamente não tenho feito.

Esse final de semana, por exemplo, foi um desafio que eu pensei: não tem como eu não fazer. É muito dinheiro. E a gente se vê na necessidade de ganhar este dinheiro

que vai ajudar muito a pagar as contas, até tirar mais um dia de folga, de descanso. Mas foi extremamente exaustivo. A gente se esgota muito.

Eu atualmente estou muito esgotada. Era para eu ter folgado apenas na segunda-feira, hoje é quarta-feira e eu estou exausta. Ocorreu também um problema. Eu levei meu carro na segunda-feira para o mecânico para aproveitar o dia de folga, ele consertar e me devolver na terça-feira. Na terça-feira, à tarde, ele me devolveu o carro, eu poderia ter trabalhado 3 ou 4 horas, mas eu não fiz isso. Voltei para a casa porque eu ainda estava me sentindo muito cansada. Hoje o meu carro está aqui, eu posso ligar o aplicativo, mas eu não liguei, porque eu entrei num processo de exaustão, de esgotamento.

Não consegui fazer nada. E não apenas em relação ao trabalho. Acredito que eu esteja assim por conta do trabalho que eu me encontro nessa situação de não conseguir fazer nada. De me sentir extremamente cansada. Foi pelo fato de ter por exemplo trabalhado 14 horas no domingo. Porque era o último dia para finalizar a missão. Eu tinha que finalizar pois não tem como. Você coloca na sua cabeça, assim... já trabalhei sexta e sábado, o dia inteiro, no sol, na secura que está a cidade de Uberlândia, enfim nas condições que é o nosso trabalho. E isso para chegar no domingo e eu não completar o desafio? Aí eu pensei. Eu já fiz mais da metade das corridas que eu preciso para completar o desafio. Acredito que faltavam 32 corridas no domingo para completar 80, porque o sábado foi muito ruim de corrida. Deixei 32 corridas para serem finalizadas no domingo. E assim, você coloca na sua cabeça isso. É doentio, é pesado. E fiz as 32 corridas. Quando eu terminei a minha jornada era meia-noite. Eu estava terminando a minha última corrida, para completar o desafio.

Cada motorista tem sua rotina de trabalho. Quando eu participava dos grupos, tínhamos rotinas diferentes pois cada um usava essa virtude de trabalhar como Uber – que é a flexibilidade de horários – para fazer o seu horário mesmo. Mas praticamente todos, acabavam trabalhando em um horário em comum que são os horários de pico.

Tinha alguns motoristas que saíam 5 horas da manhã e ficavam até meio-dia. Ou então paravam 9 horas da manhã e retornavam meio-dia, uma hora da tarde. Tem gente que trabalha só à noite. Então cada um faz uma rotina de trabalho. Tem gente que tem outro emprego e trabalha como motorista quando pode, ou só aos finais de semana, ou só algumas horas do dia. Mas isso acontecia antes dessas promoções, principalmente da Uber.

A 99 já tinha promoções interessantes como, por exemplo, o 99multiplica. O motorista fazia uma quantidade de corridas e a cada etapa concluída iniciava-se outra

multiplicada por uma porcentagem. A 99 tinha pequenas missões diárias, aliás ainda tem. Eu não acho que compensa fazer as missões das campanhas da 99. Por quê? É certo. Quando você completa uma missão da 99, como eu completei há um tempo, eram 70 corridas por 300,00 de segunda até quinta-feira. Quando eu completei as 70 corridas e ganhei os meus 300,00, o que a 99 entendeu? Entendeu que essa motorista fez as 70 corridas muito rapidamente, ela terminou de fazer as 70 corridas na quarta feira, não foi nem na quinta-feira. E o que ela fez? Chegou no final de semana, ela pegou os mesmos 300,00, aumentou a quantidade de corridas e colocou como desafio. Eu fiquei assustada porque era uma quantidade absurda de corridas. Era 300,00 por 98 corridas. No final de semana, de sexta à domingo. Então, a 99 é sempre assim. Você consegue completar um desafio deles, eles aumentam a quantidade de corridas com o objetivo para verificar se você vai realmente aceitar o desafio.

Já a Uber, ao menos por enquanto, está mantendo essas duas missões: de segunda a quinta-feira são 70 corridas e os valores variam entre 100,00 a 120,00 150,00 e nos finais de semana, de sexta à domingo, são 80 corridas, que variam entre 230,00 até 430,00. No final de semana foi 530,00 se você completasse as 80 corridas. São as promoções que mais valem a pena.

Essa é praticamente a minha jornada. É como eu me organizo para fazer as corridas.

3.9 Autorreflexão sobre minha trajetória

Muitas vezes, quem percebe toda essa exaustão do motorista, por estar dentro desse processo de trabalho, e concordar com essas condições. Missões etc. são pessoas de fora.

O motorista fica muito pilhado. Ansioso para terminar logo. Para que você se livre logo, para que você ganhe, para ganhar logo, para ficar livre, para curtir o resto do final de semana.

Quantas vezes eu saí de manhã no sábado, cheguei até umas 8:00 ou 8:30 da noite, mesmo faltando corridas do dia para completar a meta, e dividir entre os três dias de forma mais ou menos equitativa, para ficar mais confortável, para não ficar tão cansativo, para poder pegar o resto da noite e ter esse momento de lazer. Então assim, são decisões que pesam muito para o motorista. Decidir parar, decidir não fazer, não completar as missões, as promoções, as metas, é uma decisão muito difícil.

Houve um final de semana que fiz as corridas, tentei bater a meta e simplesmente não consegui. Estava horrível de solicitação. Conversando com outros motoristas, não entendíamos o porquê. Era o recesso escolar? Não entendíamos. E eu não completei. E era uma ótima promoção de 430,00 reais que eu ia ganhar ao final das 80 corridas. E eu não completei nem a primeira etapa da missão que seriam as 70 corridas. E você fica muito frustrado.

E essa questão de fazer, fazer, fazer e não completar a missão te afeta pois, afinal, você acabou abdicando de outras questões da sua vida para completar a missão e não conseguir é uma sensação horrível. Na segunda-feira seguinte, me deu uma crise de ansiedade. Isso te faz questionar... eu deveria ter saído mais cedo, da próxima vez eu vou sair mais cedo, eu vou fazer isso, isso e aquilo. E aí você se pega pensando da seguinte forma... a culpa é minha. Eu que não me organizei, eu que parei tal hora e devia ter ido até meia noite. Eu parei cedo demais... Dava para ir até tal hora... Já fiz isso antes! Já trabalhei 14 horas antes! Por que eu trabalhei só 10 horas? Por isso eu não consegui cumprir o desafio. Então a culpa é minha. Você acaba entrando nessa lógica de se auto responsabilizar. É claro que se você simplesmente não ligar o aplicativo em três dias, realmente a culpa é sua. Você não quis tentar realizar a missão. Como não foi este o caso, quando você tenta, você está disponível durante horas e horas na plataforma a fim de cumprir o desafio, a fim de trabalhar mesmo, é muito frustrante. E por mais que eu tenha uma noção como cientista social de refletir sobre essas sutilezas que acompanham a lógica capitalista de produção etc. e tal, que é a questão das metas, que é uma questão que está pegando muito na Uber, eu caio na lógica, eu me pego na lógica.

Neste sentido, é possível fazer um paralelo com o estudo de Castro (2016) com trabalhadores de TI que não conseguiam nem ao menos pensar na interrupção temporária do trabalho, conformando um trabalhador perpétuo, ideal no capitalismo.

“É a partir da socialização gerada nesse novo cenário, composto por uma miríade de micro e pequenas empresas, startups, trabalhadores autônomos, freelancers, e PJs, que transita esse novo trabalhador ideal para o capital. Além do individualismo, das ideias da autorresponsabilização e autorrealização, a ideologia empreendedora, amparada e difundida pelas políticas de Estado, ajudam a produzir, na prática, o consentimento de trabalhadores cujo destino é serem perpétuos, ou seja, trabalhadores que não podem e/ou não conseguem parar de trabalhar.” (CASTRO, 2016, p.183)

Diante disso, assim como os trabalhadores de TI, os motoristas de aplicativo também trabalham muito e estão disponíveis sempre, sem feriados ou finais de semana, pagamos o preço da autonomia, do ‘empreendedorismo’. Como abordado por Castro, a interrupção dessa produção flexível, como por exemplo em caso de adoecimento ou gravidez, provoca danos apenas ao trabalhador que parou. Se eu quebrar uma perna e não conseguir dirigir, eu paro de ganhar. Portanto, o meu ‘fracasso’ está diretamente ligado a essa gestão de si, a gestão da própria sobrevivência. É por isso, que a concepção de trabalhador ideal cabe dentro desse processo:

“Se atuar em relações de trabalho flexíveis significa ser capaz de aguentar uma rotina de trabalho intensa e cheia de excessos, cabe perguntar quem é esse trabalhador que nunca para, não se fragiliza, não adocece, não engravida, não cuida de pessoas que dele sejam dependentes. Esse trabalhador é aquele que possui, idealmente, um corpo jovem, saudável e que exerça uma masculinidade padrão.” (CASTRO, 2016, p.188)

E a gente acaba se autossabotando. Entrando em uma questão mais psicológica, a gente se autossabota no processo desse trabalho. E aí vem na mente uma reflexão sobre autonomia, que autonomia? Que é uma pauta de campanha da Uber e da 99, é o flerte muito certo para atingir esse possível parceiro, que eles chamam. E você acaba olhando para o seu trabalho e entendendo que essa autonomia está mascarada, ela está encoberta. Essa autonomia acaba sendo encoberta pelas regras que o próprio aplicativo impõe. O aplicativo, na verdade, dita essas regras. E não só na questão da jornada de trabalho, das metas, missões e campanhas. O aplicativo dita a sua meta, a sua não autonomia por essas missões, por essas promoções. E para além disso, ele te obriga a entrar em situações que um autônomo de verdade, na verdade, não entraria. Você acaba entrando em um movimento que é muito maior do que você, na sua individualidade como motorista, como autônomo de fato.

Você não escolhe como você quer fazer a corrida, você não escolhe nem quanto você quer cobrar na sua corrida, como você quer fazer o seu cálculo, quanto você cobraria numa corrida de 1,5km ou numa corrida de 20 km. Então as regras são postas para nós. E nós estamos lá e a gente lê e aceita os termos de conduta, do preço, de tudo que o aplicativo te oferece. A gente aluga uma plataforma, mas nas condições dela. Não tem negociação nenhuma.

Inclusive a gente tem que usar os próprios recursos da plataforma para se manter nela. Eu tive um episódio em que a Uber me mandou um e-mail falando que uma pessoa

me reportou para a plataforma, por direção perigosa, linguagem inadequada e eu lembro dessa situação porque eu também reporte a passageira pela grosseria, pelos xingamentos que eu ouvi. Assim, a plataforma te coloca contra a parede mesmo. Se você repetir tal atitude - a propósito, atitude que não aconteceu – ela não quer saber se aconteceu ou não. A não ser que você prove que não aconteceu. A plataforma te desliga, ela te suspende, ela te bloqueia. Ela age assim: foda-se você. A gente tem mais 1 milhão de motoristas que vão continuar trabalhando de acordo com as nossas diretrizes e nos dando dinheiro a cada corrida, na taxa cobrada a cada corrida.

Então, além de ter que dirigir, manter o seu carro, o ônus disso tudo, seja ele alugado, seja próprio, ter que trabalhar no sol, ter que trabalhar com pessoas que é uma situação muito difícil, ter que trabalhar com situações diversas, com possibilidade de acidente. Enfim, em uma situação exaustiva pela quantidade de horas que a gente tem que trabalhar, que não são as melhores situações de trabalho, para realmente compensar financeiramente, você ainda tem que se preocupar com a sua segurança de fato. A cada corrida você não sabe quem está entrando no seu carro. É um estranho entrando no seu carro, que pode ou não pode te assaltar, pode ou não pode te xingar, pode ou não te fazer algum mal, agir de má fé, enfim você tem que usar os recursos do aplicativo para se garantir nele. Para provar que não é o usuário que sempre tem razão. Porque o usuário te reporta, mente, para ganhar vantagem, age de má fé para ganhar vantagem e a plataforma aceita e te bloqueia. E é tranquilo para eles te bloquearem.

Eu entendo que se o motorista realmente errou como por exemplo caso de motoristas que assediaram passageiros. Concordo, ele tem que ser bloqueado. Mas quando você não está errado e mesmo você também reportando o passageiro, você tem que provar para a plataforma. Por exemplo, se eu tivesse recebido, mesmo que injustamente, outra reclamação de passageiro que eu tive uma linguagem inadequada ou direção perigosa, eu ia ser bloqueada pela Uber. E eles não querem saber se é ou não verdade. Teve mais de uma reclamação, então, o motorista não está de acordo com as nossas diretrizes.

Portanto, o que eu aprendi durante estes anos? Você tem que manter muito a calma, tentar ativar um modo de gravação disponível no aplicativo, assim que finalizar a corrida reportar o passageiro, se teve algum problema com ele. E é isso. Você vive nessa constante ameaça também, de você ser desligado.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A autoetnografia desenvolvida neste trabalho me levou a uma profunda autorreflexão, ao mesmo tempo em que me permitiu explorar nuances entre o sujeito e o social, o micro e o macro.

Nos primeiros relatos sobre a minha trajetória e meu cotidiano, eu me identificava como uma motorista parceira, uma colaboradora, que lucrava ao final do dia trabalhado. Eu até me via como uma trabalhadora, mas não compreendia completamente o tipo de relação estabelecida com as empresas. A leitura da bibliografia e a reflexão sobre o meu próprio depoimento me permitiram compreender relações que estavam inicialmente opacas.

Que conclusões é possível tirar deste processo de pesquisa?

Busquei desenvolver, inicialmente, algumas discussões sociológicas sobre o capitalismo flexível contemporâneo, que aprofunda uma relação de exploração do trabalho controlada pelos algoritmos. Esta relação é fantasiada de “liberdade”, de autonomia, acompanhada da lógica imediatista, a qual pode ser ativada de forma simples e fácil, por meio até de um simples cadastro, com um retorno imediato da aplicação da sua força de trabalho.

A autorresponsabilização é o caminho do sucesso para as plataformas digitais que mediam o serviço de mobilidade urbana. Ela elimina direitos – ao mesmo tempo que pressupõe que trabalhadores tenham menos direitos - e reconfigura a identidade do trabalhador informal. Embora divulgada como uma relação livre, fruto livre vontade entre as partes, as relações concretas dos motoristas, relações de subordinação, controle e exploração, são ocultadas e mascaradas pelas empresas. Embora sejam ocultadas, tais relações são sentidas no cotidiano do trabalho tenso e exaustivo, um trabalho perpétuo, sem tempo para descansos longos e recuperação da energia vital.

Com essa transferência de responsabilidades, rotulada como trabalho autônomo, o autogerenciamento, isto é, a gestão da própria sobrevivência mostra muito mais do que a capacidade ou a habilidade profissional do sujeito de garantir seu próprio sucesso.

Essa estratégia das empresas por aplicativo é uma demonstração atual de uma forma de precarização do trabalho, a uberização. Trata-se de um fenômeno que evidencia de quem é o verdadeiro ‘lucro’, a cada corrida, sob as suas regras e políticas de conduta, sob o seu controle: o verdadeiro lucro são das plataformas digitais de mobilidade urbana que reproduzem essa lógica em um contexto global.

Diante disso, quem paga o preço? Quem produz o lucro? O motorista “parceiro”, que para garantir o seu “lucro”, ou melhor, a remuneração do seu trabalho, se submete a jornadas exaustivas, a situações constrangedoras, a eliminação de direitos, mergulha ou é devorado pela retórica do empreendedorismo, da autonomia. O trabalhador informal, que é controlado pelos algoritmos, pelas metas, promoções, missões e desafios dados por um aplicativo. Um sujeito que na verdade não estabelece nenhuma relação de parceria com as plataformas em que é cadastrado. Pelo contrário, que exerce o trabalho perpétuo (CASTRO 2016), que entra em um processo de exaustão não pelo medo do fracasso, mas pela necessidade material do sucesso.

Uma relação de trabalho tão distorcida, que nem os próprios passageiros reconhecem, afinal a pergunta que, como motorista de aplicativo, eu mais escuto é: você trabalha ou só faz uber?

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579/pdf>
- ABÍLIO, Ludmila Costhek Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. *Estudos Avançados* [online]. 2020, v. 34, n. 98 [Acessado 22 Março 2022] , pp. 111-126. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>>. Epub 08 Maio 2020. ISSN 1806-9592. <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>.
- ALVES SANTOS, Silvio Matheus. O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios. [s. l.], p. 214 -241, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/plural/article/view/113972/133158>. Acesso em: 12 jun. 2022.
- ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, 2020, p. 27-43.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.
- BARBOSA, Heron Barroso. Relações de Trabalho e Novas Tecnologias: um estudo sobre os motoristas do aplicativo Uber em João Pessoa. Dissertação (Mestrado) UFPB. João Pessoa, 2019.
- CASTRO, Bárbara. Trabalho perpétuo: o viés de gênero e o ideal de juventude no capitalismo flexível. **Lua Nova**, São Paulo, 99, 2016, 169-199.
- CARDOSO, Ana Cláudia. Trabalho nas plataformas digitais. Instituto Lula. 2021. Disponível em: <https://institutolula.org/boletim-trabalho-nas-plataformas-digitais>
- CARDOSO, Ana Cláudia. Atividades de cuidado. A uberização do trabalho pelo processo de plataformização. Instituto Humanitas Unisinos. 2022. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/159-entrevistas/615722-atividades-de-cuidado-a-uberizacao-do-trabalho-pelo-processo-de-plataformizacao-entrevista-especial-com-ana-claudia-moreira-cardoso>
- DARDOT, Pierre. LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. São Paulo, Boitempo, 2016.
- FILGUEIRAS, Vitor. Regulação da terceirização e estratégias empresariais: o aprofundamento da lógica desse instrumento de gestão da força de trabalho. **Cadernos do CEAS**, n. 239, 2016, p. 742-770.
- GREGGO, João Pedro.; DE LUCCA, Sergio Roberto.; AZEVEDO, Valmir.; BANDINI, Marcia. Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. **Saúde Debate**, Rio de Janeiro, V. 46, n. 132, p. 93-106, 2022. Disponível em: <https://scielosp.org/pdf/sdeb/2022.v46n132/93-106/pt>

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. São Paulo: LTr, 2019.

MANZANO, Marcelo.; KREIN, André. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. Cesit, 2020. Disponível em: https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf

MANZANO, Marcelo A plataformação é a transformação mais radical desde a 2ª Revolução Industrial". **Clínica do Direito do Trabalho**. 2021. Disponível em: <https://cdtufpr.com.br/a-plataformizacao-e-a-transformacao-mais-radical-do-trabalho-desde-a-2a-revolucao-industrial-diz-pesquisador-da-clinica-direito-do-trabalho-da-ufpr/>

SOUTO MAIOR, Nívea Maria Santos. VIDIGAL, Viviane. Em modo de espera: a condição de trabalho e a vida uberizada. **Revista Katálysis**, vol. 25, núm. 1, pp. 62-72, 2022. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/1796/179669791006/html/>

TRÓPIA, Patrícia Vieira. Nem deuses nem heróis: a ação sindical dos trabalhadores da saúde durante a pandemia de Covid-19. **Política & Sociedade**. Florianópolis, Vol. 20, nº 48, 2021, p. 41-77.