

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE
PERNAMBUCO**

CURSO DE BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Paulo Sérgio Bezerra Silva

**MOTORISTA DE APLICATIVO UBER NO RECIFE:
UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA.**

Recife

2019

PAULO SÉRGIO BEZERRA SILVA

**MOTORISTA DE APLICATIVO UBER NO RECIFE:
UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA.**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do Grau de Bacharel em Ciências Sociais, da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Professora Orientadora: Professora Maria Gilca Pinto Xavier.

Recife

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586m Silva, Paulo Sergio Bezerra
Motorista de aplicativo Uber no Recife: uma perspectiva Socioeconômica / Paulo Sergio Bezerra Silva. -
2020.
54 f. : il.

Orientadora: Maria Gilca Pinto Xavier.
Inclui referências.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal Rural de Pernambuco,
Bacharelado em Ciências Sociais, Recife, 2021.

1. Uber. 2. Motorista de Aplicativo. 3. Trabalho. 4. Informalidade. 5. Precariedade do trabalho. I. Xavier,
Maria Gilca Pinto, orient. II. Título

CDD 300

PAULO SÉRGIO BEZERRA SILVA

**MOTORISTA DE APLICATIVO UBER NO RECIFE:
UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA.**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do Grau de Bacharel em Ciências Sociais, da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Professora Orientadora: Professora Maria Gilca Pinto Xavier.

APROVADA em _____ de _____ de _____

Professor Membro da Banca: Mauricio Sardá de Faria

Professor Membro da Banca: Claudio Morais de Souza

Professora Orientadora: Professora Maria Gilca Pinto Xavier.

Recife

2019

Dedico a Deus pelas oportunidades a mim ofertadas, à toda minha família por sempre acreditarem no meu sucesso, à minha orientadora e àquelas pessoas (elas o sabem) que, contribuíram sobremaneira para este momento. Enfim, muitíssimo obrigado a todos!

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente a Deus pelo dom da vida e à D. Nilda, minha mãe, que sozinha, me inspirou a vida inteira.

Um agradecimento especial à Vania, minha esposa, por ter sempre me impulsionado em busca dos meus objetivos e torcido pelo meu sucesso, sempre me apoiando.

Agradeço aos meus filhos que me acompanham e me impulsionam na busca dos meus objetivos; meu “Lico”, que embora físico, é meu parceiro nas discussões político-sociológicas e nas leituras diversas e minha “Carí”, advogada que muitas vezes se confunde entre minha defesa ou minha acusação, quando o assunto é disciplina de estudos.

Agradeço às minhas irmãs, Gorete, Eliete e Ivonete, que mesmo distante sempre estiveram na expectativa do meu crescimento.

Agradeço à Daniela, minha nora e revisora gramatical e ao meu genro Filipe, o ortopedista que acredita nos meus sonhos e cuida das minhas mãos.

Meus agradecimentos àqueles amigos que no anonimato me apoiaram incondicionalmente na busca deste momento.

Agradeço à minha Instituição e a todos os que fazem a Universidade Federal Rural de Pernambuco ser referência no ensino de qualidade.

Meus agradecimentos aos colegas de sala, especialmente Lucas, Monika, Kiara e Elvio que silentes, debateram, discordaram, concordaram, mas enfim, respeitaram a minha presença e a minha voz e dessa forma me ajudaram a resistir muitas vezes à vontade de desistência no meio da caminhada.

Agradeço aos professores que sempre fizeram o possível e o impossível para garantir o melhor aprendizado para mim e para meus colegas de turma.

Por fim e não menos importante, agradeço incondicionalmente a minha orientadora, Maria Gilca Pinto Xavier pela sua dedicação, compreensão e por ter confiado na minha capacidade pra chegar até aqui. Obrigado a todos. Sem vocês não estaria realizando este sonho agora.

RESUMO

Este estudo científico tem como objetivo a análise do perfil do motorista de transporte de aplicativo Uber na cidade do Recife, que tem seu processo de trabalho organizado através de aplicativos para motoristas. Identifica-se o perfil socioeconômico destes trabalhadores na Cidade do Recife. A metodologia adotada foi qualitativa, realizada através de questionários na plataforma *google* com motoristas de transporte de aplicativo Uber, a fim de traçar os perfis desses trabalhadores, bem como através de observação participante e revisão bibliográfica. Aborda-se como a crise econômica entre 2014 e 2018 no Brasil, atuou para a consecução do aumento da informalidade do trabalho e o surgimento de novas modalidades de serviços, entre eles o de motorista de aplicativo Uber. Foram examinados os conceitos de Uber. Ressalta que a atividade que constitui a única opção de trabalho, mesmo sendo apresentado como informal e precário. Concluiu-se que o Uber proporcionou o surgimento de um tipo de profissional com grande capacidade de comunicação com o consumidor e ocasionou ainda diminuição do custo desse serviço prestado.

Palavras-chave: Uber - Motorista de Aplicativo – Informalidade – Trabalho Precário – Opção de Trabalho.

ABSTRACT

This scientific study aims to analyze the profile of the Uber application transport driver in the city of Recife, whose work process is organized through driver applications. The socioeconomic profile of these workers in the city of Recife is identified. The methodology adopted was qualitative, conducted through questionnaires on the google platform with Uber application transport drivers, in order to trace the profiles of these workers, as well as through participant observation and literature review. It approaches how the economic crisis between 2014 and 2018 in Brazil acted to achieve the increase of informality of work and the emergence of new types of services, including the application driver Uber. Uber's concepts were examined. It emphasizes that the activity that constitutes the only work option, even though presented as informal and precarious. It was concluded that Uber provided the emergence of a type of professional with great ability to communicate with the consumer and also caused a reduction in the cost of this service provided.

Keywords: Uber - Application Driver - Informality - Precarious Work - Job Option.

.

LISTA DE SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

EAR – Exerce Atividade Remunerada

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NME – Nova Matriz Econômica

PIB – Produto Interno Bruto

PTF – Produtividade Total dos Fatores

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CTPS – Carteira de Trabalho e Previdência Social

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA	ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.
AGRADECIMENTOS	15
RESUMO.....	16
ABSTRACT.....	17
LISTA DE SIGLAS.....	18
INTRODUÇÃO	10
METODOLOGIA	12
1. A CRISE ECONÔMICA NO BRASIL DE 2014 A 2018 - BREVE RELATO	14
2. O SURGIMENTO DO USO DO APLICATIVO COMO FERRAMENTA DE TRABALHO INFORMAL E PRECARIZADO.....	18
2.1 TRANSPORTE DE APLICATIVO E SUAS CARACTERÍSTICAS.....	18
2.2 TRABALHO INFORMAL	20
2.3 TRABALHO PRECÁRIO	22
3. DA CRISE DO MERCADO DE TRABALHO AO CRESCIMENTO DA INFORMALIDADE E DA NOVA MODALIDADE DE SERVIÇOS.....	25
3.1 A TECNOLOGIA DOS SMARTPHONES NO MUNDO DO TRABALHO.	25
3.2 O NOVO TRABALHADOR NA ERA DIGITAL.	27
Quanto a classificar o trabalho de motorista de aplicativo como trabalhador autônomo, carece, primeiramente de um olhar sobre esta concepção:.....	28
“o conceito de trabalhador autônomo é definido por critério de exclusão, ou seja, será considerado trabalhador independente aquele que não for enquadrado na categoria de empregado” (GOULART apud GAIA, 2019, p. 195).....	28
E essa tarefa de conceituar é dificultada em decorrência das novas formas de trabalho, especialmente aquelas que são desempenhadas à distância e com o emprego de aparatos tecnológicos “(...) as novas tecnologias aplicadas ao mundo do trabalho muitas vezes se destinam a encobrir a chamada subordinação jurídica em sua vertente clássica”. (GAIA 2019).	28
Uma das principais características do serviço de motorista de aplicativo Uber, no caso específico, é o fato de trabalhar utilizando-se da internet ao invés de trabalhar <i>in loco</i> . Posto isto, o resultado desta atividade é uma mercadoria não palpável e o motorista pode se sentir “livre”, labutando sem ter patrão, quando na verdade o patrão continua sendo o aplicativo, ou a empresa Uber.....	28
3.3 A UBER.....	29
3.4 UBER NO RECIFE.....	31
3.5 UBER E O MOTORISTA.....	33

3.6 O PERFIL DO TRABALHADOR UBER NO RECIFE (RESULTADO DA PESQUISA)	34
3.6.1 QUESTIONÁRIO	34
3.6.2 FAIXA ETÁRIA	34
3.6.3 SEXO	35
3.6.4 RAÇA.....	36
3.6.5 ESTADO CIVIL	37
3.6.6 POSSUI FILHOS	38
3.6.7 RENDA FAMILIAR.....	39
3.6.8 CONTRIBUINTES NA RENDA DA FAMÍLIA	40
3.6.9 OCUPAÇÃO ANTERIOR	41
3.6.10 AUTOMÓVEL	42
3.6.11 UBER COMO RENDA PRINCIPAL.....	43
3.6.12 HORAS DIÁRIAS DE TRABALHO	44
3.6.13 ATIVIDADES NAS HORAS FORA DO APLICATIVO	45
3.6.14 TEMPO DE ATIVIDADE.....	46
3.6.15 CONTRIBUINTES NA RENDA DA FAMÍLIA	47
3.6.16 UBER COMO SOLUÇÃO DIANTE DO DESEMPREGO.....	48
3.6.17 ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA	49
3.6.18 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE.....	49
CONCLUSÃO	51
REFERÊNCIAS	53

INTRODUÇÃO

Este estudo científico tem como objetivo a análise do perfil do motorista de transporte de aplicativo Uber na cidade do Recife, que tem seu processo de trabalho organizado através de aplicativos de celulares para motoristas.

Identifica-se o perfil socioeconômico destes trabalhadores na Cidade do Recife. A metodologia adotada foi pesquisa qualitativa, realizada através de questionários na plataforma *google* com motoristas de transporte de aplicativo Uber, a fim de traçar o perfil desses colaboradores, objetivando-se mapear o resultado da evolução dessa inovação tecnológica, especificamente no ramo dos serviços. Posteriormente, o estudo destacou os conceitos de inovação em serviços que estão atrelados à empresa.

De acordo com Gil (2008) a pesquisa bibliográfica exploratória pode ser comparada a uma expedição de reconhecimento. No caso do assunto tratado, esta expedição envolveu um levantamento bibliográfico e documental escasso, entrevistas padronizadas e não-padronizadas e um estudo de caso, através dos quais foi investigada toda essa recente incrementação tecnológica, implementada ao mundo do trabalho, mormente no caso do serviço de motorista de aplicativo Uber na cidade do Recife

Em que se refere a estruturação, o Trabalho de Conclusão do Curso, foi dividido em 3 capítulos, além das conclusões.

No primeiro, faz-se um breve relato da crise econômica no Brasil no período de 2014 a 2018 e as consequências dessa crise para o mundo do trabalho.

O segundo, traz uma abordagem sobre o aparecimento das novas tecnologias correlatas ao mundo do trabalho e como a informalidade derivada da crise econômica, se apropriou dessas tecnologias, como por exemplo, os aplicativos de *smarthphones*¹, apresentando uma nova situação de precariedade ao trabalhador.

No último capítulo, a análise aqui será sobre o labor tecnológico-digital, originário dessa recente onda da tecnologia e o perfil do chamado proletário digital,

¹ Palavra inglesa que significa 'telefone inteligente'. É um aparelho celular que combina recursos de computadores pessoais, com funcionalidades avançadas que podem ser estendidas por meio de programas aplicativos executados pelo seu sistema operacional chamados simplesmente, aplicativos. <https://pt.wikipedia.org/wiki/Smartphone>. Acesso em 10/01/2020.

como resultado de pesquisa realizada com motoristas da plataforma digital Uber na cidade do Recife.

Concluiu-se, enfim, que a crise econômica vivida no Brasil, atrelada a uma onda de tecnologia no mundo do trabalho e a consequente implementação no mercado, dessa nova modalidade de prestador de serviço via aplicativo Uber, possibilitou a migração desses desempregados para esta específica forma de labuta, lançando um olhar sociológico sobre esses trabalhadores e as consequências das relações de trabalho que a empresa Uber apresentou para a sociedade.

METODOLOGIA

A pesquisa qualitativa, de acordo com Minayo (2008) tem seu foco, principalmente, na exploração de conjunto de opiniões e representações sociais sobre o que se pretende investigar, não necessitando abranger a totalidade das falas dos interlocutores. Nesse sentido, a metodologia inclui simultaneamente a teoria da abordagem (o método), os instrumentos de operacionalização (a técnica) e a criatividade do pesquisador, que pressupõe e contempla suas experiências, sua capacidade e sua sensibilidade.

Com a finalidade de atender a essas etapas, esta pesquisa foi desenvolvida pela articulação de diferentes eixos estruturantes, inter-relacionados entre si. A exploração se deu pela pesquisa bibliográfica, a realização de questionário utilizando a plataforma digital *google* e um roteiro de entrevista semiestruturada. A entrevista, embora realizada por dois métodos (questionário digital e entrevista direta) objetivou, com propósitos bem definidos, coletar dados de ordens objetivas e subjetivas, servindo de chave por meio da qual acessa a realidade tal como percebida pelo indivíduo em questão.

No referencial teórico, as conceituações de crise econômica, trabalho informal e precariedade do trabalho foram realizadas através de pesquisa qualitativa em bases de pesquisa acadêmica, tais como *Scielo* e *Web of Science*, que usou como palavras chaves na busca: Uber - Motorista de Aplicativo – Informalidade – Trabalho Precário - Proletário Digital. Foram ainda examinados os conceitos de Uber. Trata-se de salientar uma ideia excepcional, como sendo uma atividade que constitui a única opção de trabalho, mesmo sendo apresentado como informal e precário. A pesquisa analisou artigos nacionais e internacionais escritos e publicados no período compreendido entre 2010 e 2019, com foco nos principais autores e conceitos abordados.

As entrevistas estruturadas e semiestruturadas utilizadas nessa pesquisa também foram organizadas em tópicos essenciais para apreensão do perfil dos motoristas de Uber da cidade do Recife, dentro de suas próprias perspectivas e, no intuito de responder aos questionamentos levantados pelo objeto de pesquisa.

Os tópicos essenciais nesta pesquisa se deram a partir dos objetivos específicos sobre a ponte entre a crise econômica vivenciada no Brasil e a migração

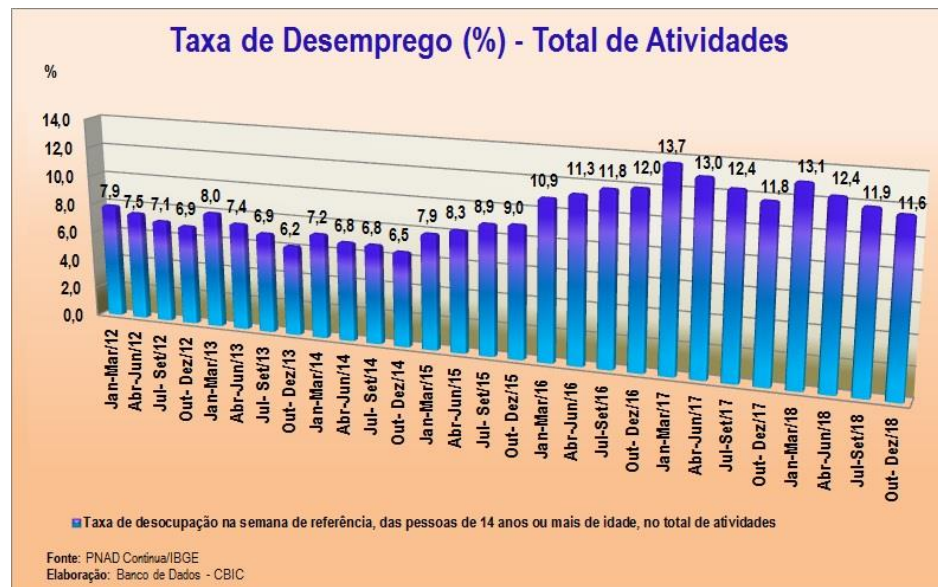
de postos de trabalho ou mesmo a introdução de novos motoristas a partir desse quadro de crise.

Foram distribuídas mais de 40 (quarenta) questionários e durante a experiência de seis meses de trabalho a conversa com colegas deixou ainda mais sólida a participação do autor no dia-a-dia do processo de trabalho. A amostra tornou-se suficiente para mostrar uma representatividade perante o universo e ao assunto abordado, pois as respostas estavam se repetindo sem acrescentar divergência no escopo do perfil do motorista de Uber.

As entrevistas com os participantes foram gravadas e posteriormente transcritas para análise, no intuito de construir o perfil do motorista de Uber.

1. A CRISE ECONÔMICA NO BRASIL DE 2014 A 2018 - BREVE RELATO

A partir da visualização do gráfico abaixo, que trata da taxa de desemprego no Brasil, no período compreendido entre 2014-2018, procuraremos traçar um breve histórico da chamada crise econômica, causadora desse desemprego, partindo da observação da taxa de desocupação das pessoas de 14 anos ou mais de idade, segundo Fontes do PNAD/IBGE que trouxe inúmeras consequências para o mundo do trabalho no Brasil e, particularmente na cidade do Recife.



A crise econômica ora abordada é compreendida como uma desaceleração do ritmo de crescimento da economia brasileira, ocasionada por um conjunto de choques de oferta e de demanda originou-se por volta de 2011 e teve como pico o período compreendido entre 2014-2018. Esses diversos choques de oferta e de demanda que atingiram a economia brasileira foram motivados, consoante FILHO (2017), por erros na condução de políticas públicas (Nova Matriz Econômica²) que reduziram a capacidade de crescimento da economia brasileira e geraram um custo fiscal elevado.

² A NME se baseava em uma forte intervenção governamental e englobava redução da taxa de juros básica, controle de preços, investimentos direcionados e subsídios.

A partir do segundo trimestre de 2014 o *ritmo de crescimento entra em colapso*. No segundo trimestre desse ano, o PIB apresenta uma queda de 0,33% na comparação com o mesmo período de 2013. O ritmo de decréscimo se acelera no terceiro trimestre para 0,58% na comparação com o 2013/T3. Após uma ligeira redução do ritmo de decréscimo no final de 2014, o ritmo de queda do nível de atividade econômica se acelera no primeiro trimestre de 2015, quando o PIB real apresenta uma contração de 1,87% na comparação com o primeiro trimestre de 2014. Na comparação entre o primeiro trimestre de 2014 e o primeiro trimestre de 2015 ocorre uma redução de 5,18 p.p. na taxa de crescimento do PIB.(OREIRO, 2017).

Nos trimestres seguintes a queda continua e o PIB se contrai a um ritmo de 5,82% no último trimestre de 2015. Em 2016 e 2017 a produção industrial diminui ao ponto de levantar duas questões para reflexão. A primeira questão refere-se à interrogação do porquê o ritmo de crescimento entrou em colapso a partir do segundo trimestre de 2014, ao invés de apresentar uma desaceleração mais gradual ao longo do ano? A segunda questão é por quais motivos o ritmo de queda do nível de atividade se intensifica a partir do primeiro trimestre de 2015?

A resposta a essas duas questões é de fundamental importância para podermos desenhar uma agenda de proposições de política econômica com vistas a retomada do crescimento.

“Para amplificar o problema, o governo deixou descontratadas as empresas geradoras de energia de São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Isso obrigou a compra de energia no mercado à vista ao longo da crise, elevando o custo para as empresas distribuidoras. Como essas não puderam repassar os preços, houve forte descapitalização delas que tiveram que bancar a diferença entre o preço da energia e seu custo. Essa política utilizou recursos públicos de forma exagerada e ocasionou em elevação da taxa de investimento doméstica no período. No entanto, a elevação do investimento não veio acompanhada de crescimento econômico, mas sim de redução da produtividade total dos fatores (PTF), reduzindo a capacidade de crescimento da economia no período.” (FILHO, 2017 in A Crise Econômica 2014/2017).

A Tabela 1 mostra a decomposição do crescimento do PIB brasileiro entre 2002 e 2016. No período 2010-2014 houve um aumento da participação do capital no crescimento do PIB, fruto da elevação do investimento. No entanto, houve imediata diminuição do crescimento da PTF, o que reduziu o produto potencial brasileiro.

Tabela 1 – Decomposição do crescimento do PIB

	PIB	PTF	Trabalho	Capital
2002-2010	3,9	1,6 41,1	1,1 27,9	1,2 31,0
2010-2014	2,2	0,5 24,2	0,0 0,5	1,7 75,3
2014-2016	-3,7	-1,9 49,9	-0,7 19,8	-1,1 30,3
2010-2016	0,2	-0,3 -119,8	-0,2 -107,9	0,7 327,7

Fonte: FILHO, 2017 in A Crise Econômica 2014/2017).

O Brasil incorporou a chamada NME a partir de 2011 que eram políticas de forte intervenção governamental na economia que combinaram política monetária com a redução da taxa de juros e política fiscal com interferência no investimento, elevação de gastos, concessões de subsídios e intervenção em preços.

Em 2012, por meio de um documento intitulado 101 Propostas para Modernização Trabalhista (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2012), os empresários apresentaram ao Congresso Nacional inúmeras reivindicações de alteração no direito do trabalho que suprimem e reduzem direitos dos trabalhadores, que foram conquistados nas lutas de classe desde o século XIX.

A política econômica recessiva, conduzida pelo ministro Henrique Meirelles, aumentou o exército industrial de reserva que força os salários para baixo. Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgados no portal da Agência Brasil de Comunicações informaram a existência de 13,3% de taxa de desemprego entre a população economicamente ativa (ABDALA, 2017). De acordo com este órgão oficial do governo, a população desocupada chegou a 13,8 milhões de pessoas, permanecendo estável em relação a fevereiro e crescendo 20,4% em relação a maio de 2016 (2,3 milhões de pessoas a mais). Esta foi considerada a maior taxa de desocupação para um trimestre encerrado no mês de maio desde o início da pesquisa, em 2012 (ABDALA, 2017).

O direito ao trabalho saudável, caracteriza o que denominamos trabalho decente, que fortalece os princípios básicos que o regem, o maior deles, os Direitos Humanos, a liberdade, equidade, segurança e dignidade da pessoa humana, são as metas de fundo para melhorar as condições de vida de homens e mulheres da sociedade.

Dentro deste contexto de crise econômica e, por consequência a imersão do trabalho numa espécie de “tragédia social”, como disse (ANTUNES,2018), assistimos, na cidade do Recife, um aumento da migração forçada dos postos de trabalho formal para o que se chama informalidade.

2. O SURGIMENTO DO USO DO APLICATIVO COMO FERRAMENTA DE TRABALHO INFORMAL E PRECARIZADO

2.1 TRANSPORTE DE APLICATIVO E SUAS CARACTERÍSTICAS

A plataforma UBER é estruturada em um modelo de negócio na economia colaborativa ou do compartilhamento, que necessita para garantir a eficiência da operacionalização que o maior número possível de usuários e motoristas estejam interligados em rede.³

O funcionamento do aplicativo de transporte exige o cadastramento prévio de trabalhadores que se colocam a disposição com seus veículos próprios ou alugados para prestar o serviço de transporte e objetos e dos usuários do serviço oferecido pela plataforma que buscam uma forma mais eficiente para realizar o deslocamento nos grandes centros urbanos.⁴

O marco da transição tecnológica deste século possibilita que novas formas sejam postas em ação, sem que exista um aparato legislativo. Refere-se à revolução do conhecimento, que renova-se a cada instante, rompendo com os sistemas conhecidos até então, como ocorre, por exemplo, com a economia de compartilhamento, em que o Uber faz parte.

A economia compartilhada ou também denominada de economia colaborativa pode ser conceituada, segundo (GAIA, 2019), como sendo aquela constituída por práticas comerciais que possibilitam o acesso a bens e serviços, sem que haja, necessariamente, a aquisição de um produto ou troca monetária. Entretanto, SLEE (2019) traz atenção sobre a contradição que há no termo “economia compartilhada”, pois o compartilhamento pressupõe a igualdade entre as pessoas no mercado e a realização de trocas movidas pelo altruísmo, o que é incompatível com a ideia de trocas de mercado com apelo comercial.

Contudo a tecnologia utilizada pela Uber apoia-se em plataforma de software e aplicativos de celular para conectar motoristas com passageiros oferecendo a estes

³ GAIA, Fausto Siqueira. **UBERIZAÇÃO DO TRABALHO – ASPECTOS DA SUBORDINAÇÃO JURÍDICA DISRUPTIVA**. Rio de Janeiro, p. 218, Editora Lumen Juris, 2019.

⁴ Idem. Ibidem, p. 218.

últimos um serviço de melhor qualidade, com economia de capital e tempo de acesso a locais, acrescentando algumas vantagens ao mercado e ficar com uma fatia dos ganhos.

Elaborada inicialmente como uma espécie de “economia de compartilhamento”, desde a origem, na verdade a Uber⁵, como o nome sugere, não está interessada em nada tão leve e vago como uma comunidade: projeta sim, uma inspiradora imagem de status “o motorista particular de cada um” (SLEE, 2019, p.38).

⁵ *Uber*, em alemão, é uma palavra que designa superioridade, estar por cima.

2.2 TRABALHO INFORMAL

O trabalho informal, é aquele exercido por trabalhadores que não possuem vínculos com uma empresa, não obtendo, dessa forma, direito aos benefícios e proteções sociais. A forma de contratação é desvantajosa para tais pessoas, as quais não possuem os benefícios que são garantidos pela Constituição Federal de 1988 e nem os previstos no Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT – Consolidação das Lei do Trabalho).

Nesse contexto, sem o registro em Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS), férias, décimo terceiro salário, hora-extra, adicional de insalubridade, adicional de periculosidade, aposentadoria, seguro-desemprego e auxílio doença, são sistematicamente renunciados por esses labutadores.

“Enfim, o trabalho informal como referência a um modo específico de participar do mercado de trabalho é uma invenção moderna que ainda não encontrou uma conceituação consensual entre os estudiosos do tema (SASAKI, 2009). Segundo esse autor, a noção de um setor formal, no sentido de estruturado e regulado, surgiu com o advento do modo capitalista de produção e com a constituição de um ente abstrato – o mercado de trabalho – em que o recrutamento de trabalhadores passou a ser institucionalizado na forma de emprego, como produto ou mercadoria a ser comercializada. Para ele, o modelo de um mercado regulado implica o contraponto de atividades não reguladas ou não cobertas por normas que regem esse mercado. As denominações das atividades não reguladas variam conforme o enfoque teórico dos estudos: setor não protegido, setor informal, processo de informalidade. Assim, a institucionalização dos termos formal-informal parece indicar uma classificação em situações reguladas e não reguladas de trabalho. Nesse sentido, explica-se o modo informal de trabalho pela oposição ao modo formal de trabalhar”.(LIMA, Thales Batista; COSTA, Márcia da Silva, 2016, p.313).

Para BECK (2016, p. 204) a profissão serve de parâmetro mútuo ou de identificação, com cujo auxílio contamos para avaliar as necessidades e capacidades pessoais e a posição econômica e social daquele que a tem. Por mais curioso que seja, produz se a equivalência da pessoa com sua profissão. Na sociedade em que a vida se alinha pela trama da profissão, identifica-se o indivíduo por algumas informações-chaves como, renda, status, conhecimentos linguísticos, interesses possíveis contatos sociais, etc

Apesar de tamanha heterogeneidade na parte conceitual, o que caracterizaria esses trabalhadores como informais seria o fato de em conjunto não contarem com o reconhecimento ou proteção no âmbito das normas e leis vigentes, sendo submetidos (como trabalhadores e empreendedores) a altos níveis de vulnerabilidade e a limitado

acesso a infraestruturas e benefícios públicos, em total desvantagem frente à economia formal, todavia essas condições, concentram a maior parte dos pobres, reunindo maior percentual de mulheres.⁶

Assim sendo, a condição de informal não significa ausência de regras ou de normas, ao contrário, desenvolve-se nesse ambiente arranjos, instituições e estruturas próprias, fundada na ajuda e confiança mútuas, sendo capazes de prover créditos, treinamento, transferência de tecnologia, acesso a mercados, assim como mecanismos de cumprimento de obrigações.⁷

⁶ VERAS, Roberto de Oliveira. **NOTAS SOBRE O TEMA DA REGULAÇÃO DO TRABALHO EM PERSPECTIVA FUTURA.** Futuro do Trabalho no Brasil: Perspectivas e Diálogos Tripartites. OIT – Organização Internacional do Trabalho, Brasília. 2018. p. 81-82.

⁷ Idem. Ibidem, p. 81-82.

2.3 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

Conceitualmente o trabalho precário, consiste na instabilidade e a insegurança contratual, assim como os contratos temporários ou tempo parcial involuntários, com baixos salários e profissões pouco qualificadas. O precário encontra-se, igualmente, relacionado com a falta de controle sobre as condições trabalho, a dificuldade de enquadramento e ações das organizações sindicais e a debilidade dos direitos e da proteção social.⁸

“A precarização do trabalho é uma marca da atualidade e mantém vivos, mesmo que frágeis, os debates e as resistências oriundas de movimentos sociais, sindicatos e autores das áreas de ciências humanas e sociais. Ao referir-se a esse fenômeno, tem-se a concepção de "precariado social", termo utilizado para caracterizar os trabalhadores assalariados ou não registrados, situados nas franjas do tecido social e previstos pelas políticas econômicas inspiradas nos pressupostos neoliberais na mundialização do capital e no deterioro das condições de vida e de trabalho (Castel, 1998). Desse modo, entende-se que a precarização do trabalho, como resultado das novas exigências impostas pela expansão do capitalismo (Castel, 1998), não está relacionada apenas à esfera econômica, mas também à deterioração de todo o tecido social, levando a um processo perverso de desfiliação, de despertencimento e de vulnerabilidade “(Franco, Druck, & Seligmann-Silva, 2010 apud MACHADO, et al, 2016).

“Uma de suas características é a ausência de vínculo trabalhista, o que está diretamente relacionado às perdas de direitos trabalhistas e de benefícios indiretos já conquistados (por exemplo, descanso remunerado, férias anuais remuneradas, referenciais de jornada de trabalho normal e de horas extras, transporte, alimentação, auxílio-educação) e às perdas salariais. Outros importantes aspectos negligenciados no contexto do trabalho precário são a organização e as condições de trabalho, que se apresentam através de metas inalcançáveis, ritmo intenso de trabalho, pressão de tempo, intensificação do controle e gestão pelo medo.” (MACHADO et al, 2016)

Às luzes de Antunes (2018, p.56) o aumento da exploração do trabalho, dessa forma que as empresas usuárias de tecnologia praticam, passou cada vez mais a se configurar uma superexploração da força de trabalho, ademais aumentou o desemprego, ampliou fortemente a informalidade, a terceirização e a flexibilização da força de trabalho.

Mesmo que Antunes (2014) siga considerando que a centralidade do trabalho se mantenha intimamente relacionada à produção de valor, o trabalho segue também esfacelado sob o ponto de vista da perda iminente dos direitos de proteção social arduamente adquiridos no país e, portanto, acentuam-se os processos de terceirização, precarização e informalização, que levam a uma ampliação da

⁸ CARMO, Renato Miguel do; MATIAS, Ana Rita. **AS DIMENSÕES EXISTENCIAIS DA PRECARIIDADE: JOVENS TRABALHADORES E OS SEUS MODOS DE VIDA**. p. 56, Revista de crítica de Ciências Sociais, nº 118, maio 2019.

vulnerabilização das condições sociais e de vida e que afetam, em graus variados, não apenas os trabalhadores brasileiros, mas também os que vivem em outros países do mundo.

Ainda, segundo Pochmann (2001), tratar deste tema é referir-se à precarização do trabalho, termo este que se refere ao surgimento de novas formas de trabalho a partir de um processo de mudanças estruturais no capitalismo.

A precarização não está presente apenas em ofícios que necessitam de capacidade física, pois a partir da revolução tecnológica e diante da era da informação, desencadeou-se um maior processo de intensificação da precariedade no labor, nos diversos níveis de labutadores.⁹

A precarização, ainda conforme Antunes (2018) é uma marca da atualidade, que juntamente com a informalidade, concede flexibilidade, porém retira direitos e garantias fundamentais, e essa instabilidade, faz com que o trabalhador, atue com menos suporte na execução de suas tarefas, em resumo é fruto de uma configuração do novo cenário de tendências no mercado, que nada mais é que um modo de fragilizar a atividade do proletário.

Assim, de um lado deve existir a disponibilidade perpétua para o labor, facilitada pela expansão do trabalho on-line e dos “aplicativos”, que tornam invisíveis as grandes corporações globais que comandam o mundo financeiro e dos negócios. De outro, expande-se a praga da precariedade total, que surrupia ainda mais os direitos vigentes.

Nesse contexto, o advento da internet possibilitou a prestação de serviços fora do local habitual de trabalho, acarretando o surgimento de novas modalidades de trabalho, dentre elas a uma nova modalidade de trabalho, denominada de motorista de aplicativo.¹⁰

Não obstante a atividade, que gera uma certa incerteza, instabilidade, contudo labor vira sinônimo de intermitência, e mesmo usando o trabalho via aplicativo para complementar a renda ou ser a principal fonte de sustento da família, obriga o

⁹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 26/11/2019.

¹⁰ PIMENTEL, Alexandre Freire. **NO CAMINHO DOS BYTES: CONCEITOS FUNDAMENTAIS PARA OS NOVOS TEMPOS DE TECNOLOGIA E TELETRABALHO. ORGANIZAÇÃO DO ESTADO E DO TRABALHO NA PÓS MODERNIDADE**. P. 129, São Paulo, Editora LTR, 2017.

motorista a dedicar longas jornadas de trabalho, sem respeitar os intervalos intrajornada¹¹ e interjornada¹².

¹¹ Intrajornada – intervalo para o almoço. Art 71 da CLT

¹² Intervalo entre uma jornada e outra (um dia e outro) CLT, Art 66

3. DA CRISE DO MERCADO DE TRABALHO AO CRESCIMENTO DA INFORMALIDADE E DA NOVA MODALIDADE DE SERVIÇOS.

3.1 A TECNOLOGIA DOS SMARTPHONES NO MUNDO DO TRABALHO.

Na pós-modernidade, conforme Gaia (2019), as atividades econômicas são concebidas e organizadas buscando incessantes inovações nas formas de produção de bens e de execução de serviços. De modo a manter ou até mesmo ampliar a competitividade no mercado.

“A alteração nas formas de prestação de serviços por meio de implantação de novas tecnologias representa o que se denomina de “inovações disruptivas”. O termo “disrupção” foi cunhado por Joseph L Bower e Clayton M. Christensen e representa a transformação ou mesmo a ruptura na forma tradicional de produção de um bem ou realização de uma atividade, em razão do emprego da tecnologia.” (GAIA, 2019, p. 217)

“A explosão da cultura digital durante o século XXI revigorou os mais importantes ideais emancipatórios, combalidos pela queda do Muro de Berlim. As pessoas e as comunidades passariam a dispor dos meios técnicos que lhes permitiriam estabelecer comunicação direta umas com as outras. A informação, os bens e os serviços poderiam ser oferecidos de forma eficiente sem que as condições objetivas de sua produção estivessem nas mãos das grandes empresas. Dispositivos eletrônicos com um poder cada vez maior estavam nas mãos das pessoas e operavam em rede”. (SLEE, Tom. Uberização. A Nova Onda do Trabalho Precarizado. 2019. Waterloo p. 25).

Nessa transição de séculos XX para o XXI, literaturas apostavam no fim do capitalismo, entretanto com a flexibilização do trabalho industrial (ANTUNES 2018), a qual gerou um contingente de desempregados e subempregados, parte dessa significativa força de trabalho dispensada da indústria foi realocada em contratações precarizadas, a tempo parcial, contratação temporária e intermitente ou mesmo por intermédio da terceirização de serviços. Outro grupo foi absorvido pelo setor de serviços, que vivenciou na última década do século XX, um crescimento exponencial, tanto em número de trabalhadores, quanto em importância para a economia. (GAIA, 2019).

A informatização e a entrada em todas as áreas trouxeram ganhos reais, como flexibilização dos horários, oportunidade de trabalho remoto e entre outros, mas também trouxeram desestabilização na qualidade de vida do trabalhador.

Portanto, o processo de informatização das empresas permitiu o maior controle dos trabalhadores, que lhe prestam serviços de alguma forma, sejam eles

empregados ou trabalhadores independentes e a monitoração *on-line* por ferramentas de informática permite que as empresas realizem o controle de frequência e produtividade desses trabalhadores.

3.2 O NOVO TRABALHADOR NA ERA DIGITAL.

Abordar o novo tipo de trabalhador é talvez, tentar descrever uma transição, um momento desse novo homem/mulher participe desse processo dinâmico e nesse contexto, ANTUNES (2018) distingue a classe trabalhadora de hoje, que o autor mesmo classifica de heterogênea, complexa e fragmentada, daquele proletariado industrial do século XIX e do início do século XX.

“compreender a classe trabalhadora hoje, de modo abrangente, implica entender esse conjunto heterogêneo, ampliado, complexo e fragmentado de seres sociais que vivem da venda da sua força de trabalho, que são assalariados e desprovidos dos meios de produção” (ANTUNES, 2018, p.91).

Nesse novo conceito as empresas iniciaram um processo de reestruturação com ênfase em uma nova revolução tecnológica, momento esse, que ficou marcado pela difusão de um novo padrão tecnológico o qual possibilitou a passagem da fase de mecanização e automação rígida para fase de automação flexível e a consequente diminuição dos postos de trabalho formais, causando, destarte, um aumento no desemprego e na informalidade, consequentemente.

No mundo pós-industrial, vem aflorando, em escala global uma tendência caracterizada pela expansão significativa de trabalhos assalariados no setor de serviços. (Idem, lbdem) e nesse contexto, esses trabalhadores (motoristas do aplicativo) se encaixam dentro dessa forma de trabalho que procura ocultar seu assalariamento, por meio do mito do trabalho autônomo. Assim denominados, os novos proletários de serviços (ANTUNES 2018).

“O infoproletário, essa classe de trabalhadores, atuantes na nova onda tecnológica, parece exprimir muito mais uma nova condição de assalariamento no setor de serviços, sujeito à exploração do seu trabalho, desprovido do controle e da gestão do seu labor e que vem crescendo de maneira exponencial desde que o capitalismo fez deslanchar a chamada era das mutações tecnológico-informacionais-digitais.” (ANTUNES 2018, p.79).

Outra palavra presente no léxico dessa era digital é a chamada flexibilidade.

“A flexibilidade é a palavra chave na organização das novas formas de trabalho no capitalismo tecnológico. Esse movimento teve início na indústria com a adoção do sistema Toyota de produção. A expansão desse modelo para outros setores, como o setor de serviços, foi uma exigência para garantir a competitividade das empresas no mercado global “. (GAIA, 2019,p.64).

Essas novas tecnologias permitiram que o trabalho pudesse ser desenvolvido fora do local da empresa e com a utilização de ferramentas e meios de trabalho do próprio executor do serviço ou atividade.

No contexto do trabalho na era digital e da precarização, identifica-se, uma certa dificuldade em reconhecer um critério seguro para determinar a subordinação jurídica, decorrente da porosidade apresentada pelas novas relações de trabalho, marcadas pela fluidez, liberdade, efemeridade e intermitência da atividade desse trabalhador (GAIA, 2019).

Quanto a classificar o trabalho de motorista de aplicativo como trabalhador autônomo, carece, primeiramente de um olhar sobre esta concepção:

“o conceito de trabalhador autônomo é definido por critério de exclusão, ou seja, será considerado trabalhador independente aquele que não for enquadrado na categoria de empregado” (GOULART apud GAIA, 2019, p. 195).

E essa tarefa de conceituar é dificultada em decorrência das novas formas de trabalho, especialmente aquelas que são desempenhadas à distância e com o emprego de aparatos tecnológicos “(...) as novas tecnologias aplicadas ao mundo do trabalho muitas vezes se destinam a encobrir a chamada subordinação jurídica em sua vertente clássica”. (GAIA 2019).

Uma das principais características do serviço de motorista de aplicativo Uber, no caso específico, é o fato de trabalhar utilizando-se da internet ao invés de trabalhar *in loco*. Posto isto, o resultado desta atividade é uma mercadoria não palpável e o motorista pode se sentir “livre”, labutando sem ter patrão, quando na verdade o patrão continua sendo o aplicativo, ou a empresa Uber.

3.3 A UBER

A Uber é uma companhia de tecnologia que transformou o modo como as pessoas se movimentam pelas cidades. Ao conectar, de forma simples, motorista parceiros e usuários através de um aplicativo, trouxe uma inovação na mobilidade urbana aos usuários e oportunizou uma nova forma de negócios para os motoristas parceiros.

De acordo com o site oficial da empresa, a Uber foi idealizada em 2009, porém foi oficializada em 2010, na cidade de São Francisco (EUA), por Garret Camp e Travis Kalanick, atualmente está presente em mais de 700 cidades em 63 países, com mais de 4 milhões de motoristas parceiros no mundo, em sua plataforma (Site Oficial Uber), sendo uma das empresas que mais se expandiu no período recente.

No Brasil, chegou junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje estão cadastrados mais de 600 mil, motoristas parceiros, presente em mais de 100 cidades do Brasil e um total de acima dos 22 milhões de usuários.

O objetivo é oferecer por meio do aplicativo, a opção de contratar viagens confortáveis e cômodas para todos os usuários, transformando a maneira como as pessoas se movimentam pelas cidades.

O propósito da empresa é administrar uma plataforma digital que busca conectar motoristas e passageiros, sendo uma de suas características, em todos os países instaurados, adotar políticas de flexibilidade com seus motoristas. Toda a relação entre a empresa e seus motoristas – denominada por ela de ‘parceiros’ - se dá mediada por uma plataforma digital e com os motoristas sendo enquadrados como prestadores de serviços autônomos.

Para tornar-se um motorista parceiro da Uber, basta o motorista instalar o aplicativo da empresa em seu telefone, ter um carro de um dos modelos requeridos e enviar para a Uber fotos da sua carteira de motorista, do veículo e da certificação de antecedentes criminais, sem nenhum contato direto entre a empresa e o motorista.

Após este processo, o usuário é cadastrado na plataforma da empresa e, a todo o momento em que ligar o aplicativo, passará a receber oportunidades de

viagens solicitadas por passageiros, sendo que ao final da corrida a Uber ficará com cerca de 25% do pagamento feito pelo serviço.

Em seus anos iniciais a empresa funcionou apenas na modalidade Uber Black, que permite motoristas profissionais, donos de carros modelos sedans da cor preta, prestarem seus serviços, tendo como foco principal a locomoção para atividades formais.

Porém, foi em 2012 que a empresa começou a se popularizar mundialmente com o surgimento da modalidade UberX3, que passou a ser um serviço de baixo custo feito por motoristas não profissionais, em carros de passeio e tendo como foco o deslocamento de passageiros em seu cotidiano.

Em 2018, no Brasil, foi regulamentada pela Lei nº 13.640, de 26 de março, também conhecida como Lei do UBER, que dispõe do transporte remunerado privado individual de passageiros, e altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e ainda trata da competência exclusiva dos municípios na regulação e fiscalização do serviço privado de transporte de passageiros.

3.4 UBER NO RECIFE

No Recife, em 2016¹³, a UBER chegou com sua proposta inovadora do transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por plataformas digitais, todavia a regulamentação do aplicativo ocorreu após três anos, com o Decreto Municipal nº 32.391 de 12 de abril de 2019, e a Lei Municipal nº 18.528, de 21 de novembro de 2018.

Os motoristas “parceiros” terão como requisitos essenciais para cadastramento na plataforma digital do aplicativo, em conformidade com a Lei Municipal da Cidade do Recife, nº 18.528, de 21 de novembro de 2018:¹⁴

- a) Nome completo do usuário e do condutor;
- b) Data e hora da aceitação da corrida;
- c) Motivo do cancelamento e/ou troca do condutor, se houver;
- d) Trajeto realizado pelo condutor entre a aceitação da corrida e o embarque do usuário;
- e) Data e hora do embarque e desembarque do usuário;
- f) Trajeto realizado até o desembarque do usuário;
- g) Mensagens trocadas entre motorista e usuário, se houver;
- h) A transcrição das ligações telefônicas realizadas, se houver;
- i) Preço final da corrida.

§ 1º Os dados do Protocolo de Registro Numérico devem ser enviados ao consumidor em até quarenta e oito horas a contar da solicitação.

§ 2º Os dados gerados no Protocolo de Registro Numérico devem ser armazenados pela empresa fornecedora do serviço pelo prazo mínimo de cinco anos após a abertura da reclamação.

§ 3º As informações solicitadas pelo usuário serão prestadas imediatamente e suas reclamações, resolvidas no prazo máximo de cinco dias úteis a contar do registro.

§ 4º O usuário será informado sobre a resolução de sua demanda e, sempre que solicitar, ser-lhe-á enviada à comprovação pertinente por meio eletrônico.

§ 5º A resposta ao consumidor será clara e objetiva e deverá abordar todos os pontos da demanda do consumidor.

§ 6º Quando a reclamação versar sobre serviço não solicitado ou cobrança indevida, a cobrança será suspensa imediatamente, salvo se o fornecedor indicar o instrumento por meio do qual o serviço foi contratado e comprovar que o valor é efetivamente devido.

Art. 10. São obrigações dos condutores, entre outras exigidas pela operadora e, comprovadas anualmente perante elas:

I - apresentar comprovante de endereço ou declaração de residência com data de emissão não superior a 60 (sessenta) dias;

II - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, explicitando o exercício de atividade remunerada;

III - apresentar certidões negativas de antecedentes criminais;

¹³ <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/03/03/uber-comeca-a-funcionar-no-recife-224037.php>. Acesso em 10/01/2020.

¹⁴ <https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1853/18528/lei-ordinaria-n-18528-2018-dispoe-sobre-a-utilizacao-intensiva-do-sistema-viario-para-o-transporte-remunerado-individual-privado-de-passageiros-intermediados-por-plataformas-digitais-no-municipio-do-recife?q=18.528%2F2018+>. Acesso em 10/01/2020.

IV - ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea H do inciso V do Art. 11 , da Lei nº 8.213 , de 24 de julho de 1991. (NR);

V - apresentar relatório regular de pontuação emitido pelo DETRAN.

VI - apresentar certificado de aprovação em curso específico para condutores de TRPIP, cujo conteúdo será definido pela CTTU e promovido por entidades reconhecidas pela mesma.

VII - não utilizar caixa luminosa ou qualquer sinalização.

Art. 11. Os veículos utilizados pelos condutores devem apresentar pelo menos as seguintes condições, comprovadas anualmente perante as operadoras:

I - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV vigente;

II - comprovação de pagamento do seguro obrigatório DPVAT;

III - possuir no máximo 08 (oito) anos de fabricação;

IV - ter capacidade máxima de 07 (sete) lugares, incluindo motorista;

V - apresentar certificado anual de aprovação em inspeção de segurança veicular, fornecido por instituição reconhecida pela Prefeitura do Recife/CTTU;

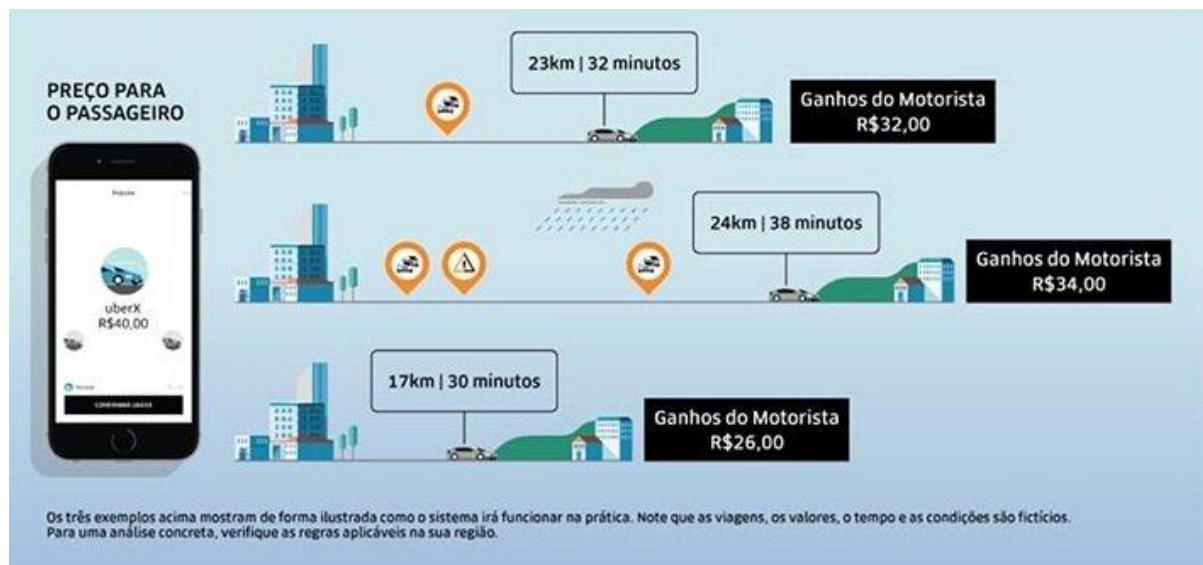
VI - ter emplacamento de municípios do Estado de Pernambuco.

VII - apresentar declaração firmada pelo proprietário do veículo autorizando a utilização do mesmo para a exploração de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiro, quando for o caso;

A regulamentação do serviço, criou regras específicas, nas quais trouxe mais segurança e credibilidade na plataforma, tanto aos motoristas parceiros como aos usuários, universalizou o acesso aos serviços à população de modo geral, com qualidade e tarifas acessíveis.

3.5 UBER E O MOTORISTA

A remuneração dos motoristas da Uber no Brasil foi recentemente alterada. Ao invés de serem taxados fixo (25%), o pagamento atualmente tem base na distancia percorrida e o tempo gasto. No novo modelo o passageiro continuará pagando pela estimativa da viagem, calculada antes de o trajeto ser percorrido.



Fonte: Uber.

Com relação às condições de trabalho, é comum o relato dos motoristas que perfazem uma jornada de 10 a 12 horas por dia, cinco a seis vezes por semana e os próprios motoristas desenvolvem práticas de controle do seu tempo de trabalho, estipulando suas metas de remuneração diárias e semanais.

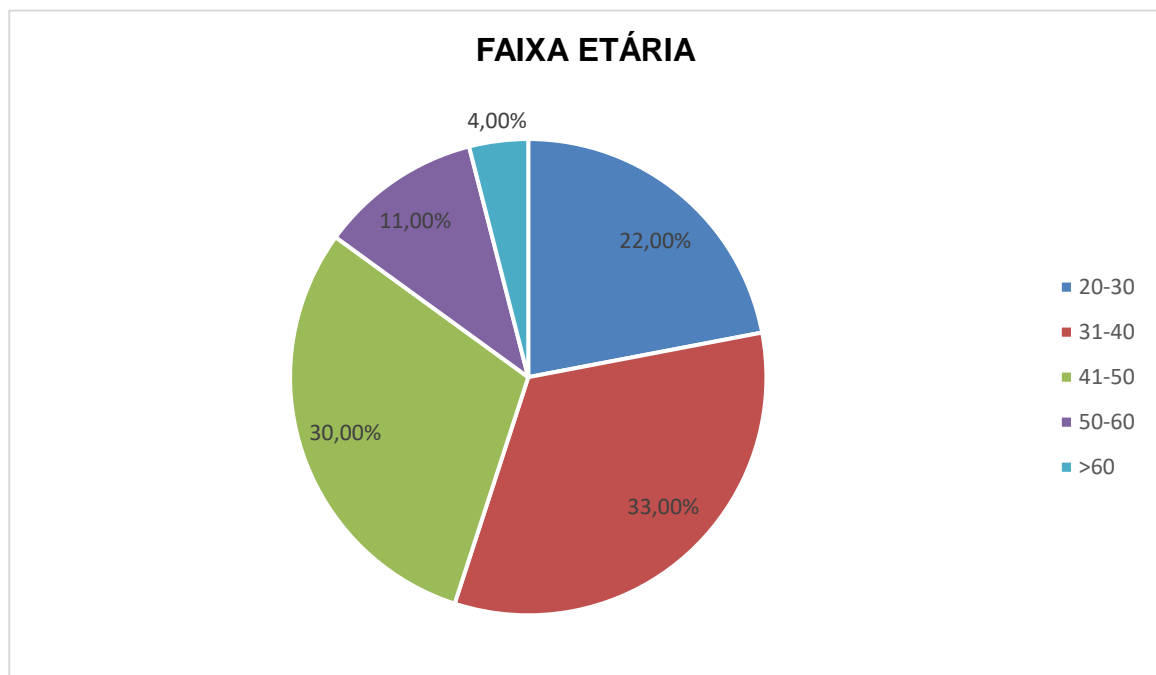
3.6 O PERFIL DO TRABALHADOR UBER NO RECIFE (RESULTADO DA PESQUISA)

3.6.1 QUESTIONÁRIO

Em atendimento às diretrizes propostas no referido trabalho, qual seja o de buscar conhecer o perfil dos motoristas de aplicativo Uber na cidade do Recife, o seguinte questionário, contendo quinze perguntas, foi distribuído a noventa motoristas e grupos do aplicativo *whatsapp* desses motoristas, no período de setembro a novembro de 2019, de forma aleatória, através da plataforma *google*, obtendo-se um total de vinte e sete respostas, as quais passamos a apresentar com as referidas análises de cada questão levantada. Contudo, vale observar que apesar do número de motoristas contactados, a dificuldade do controle da devolução das respostas se deu por conta do uso da plataforma digital. A seguir, o resultado dessa pesquisa:

3.6.2 FAIXA ETÁRIA

GRÁFICO 1 – Perfil: Faixa Etária



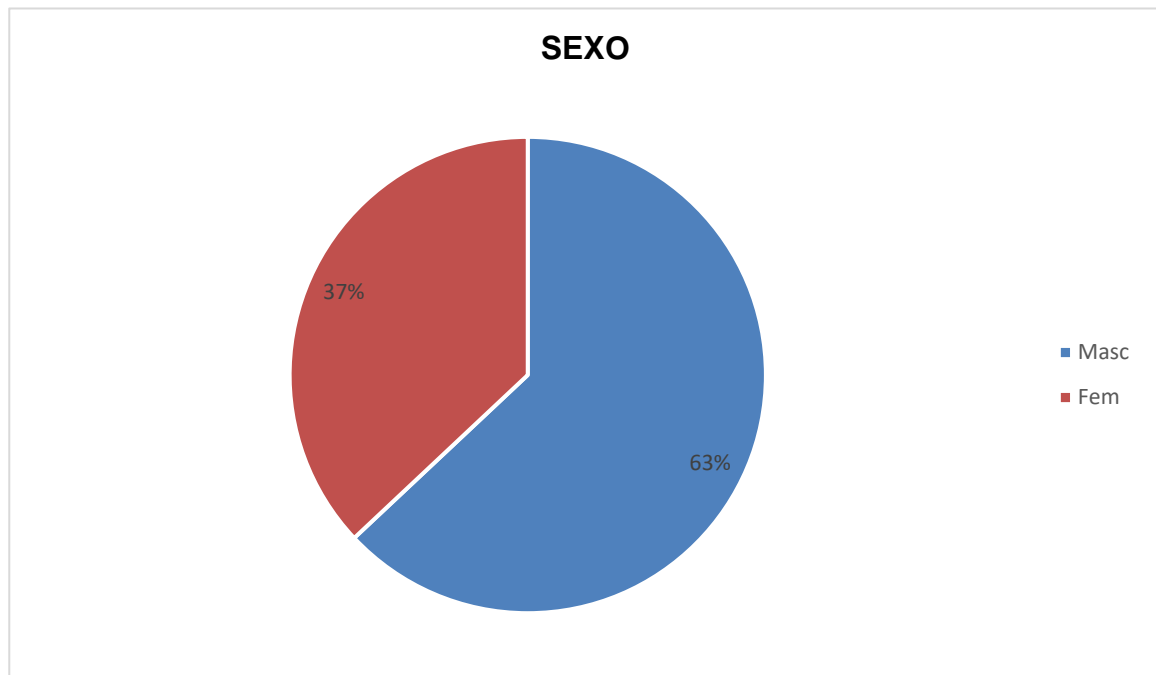
Fonte: Autor (2019).

Percebe-se que, entre o grupo de 30 a 50 anos, a presença é marcante. Pode-se claramente entender esse grupo etário como aquele de participação efetiva no mercado de trabalho e, justamente o público afetado diretamente pela crise econômica e a conseqüente migração da formalidade para a informalidade.

Na amostra da faixa etária entre 20 e 30 anos, a suposição é de que a dificuldade de inserção no mercado de trabalho no primeiro emprego faz esses jovens fluírem para este novo mercado.

3.6.3 SEXO

GRÁFICO 2 – Perfil: Sexo

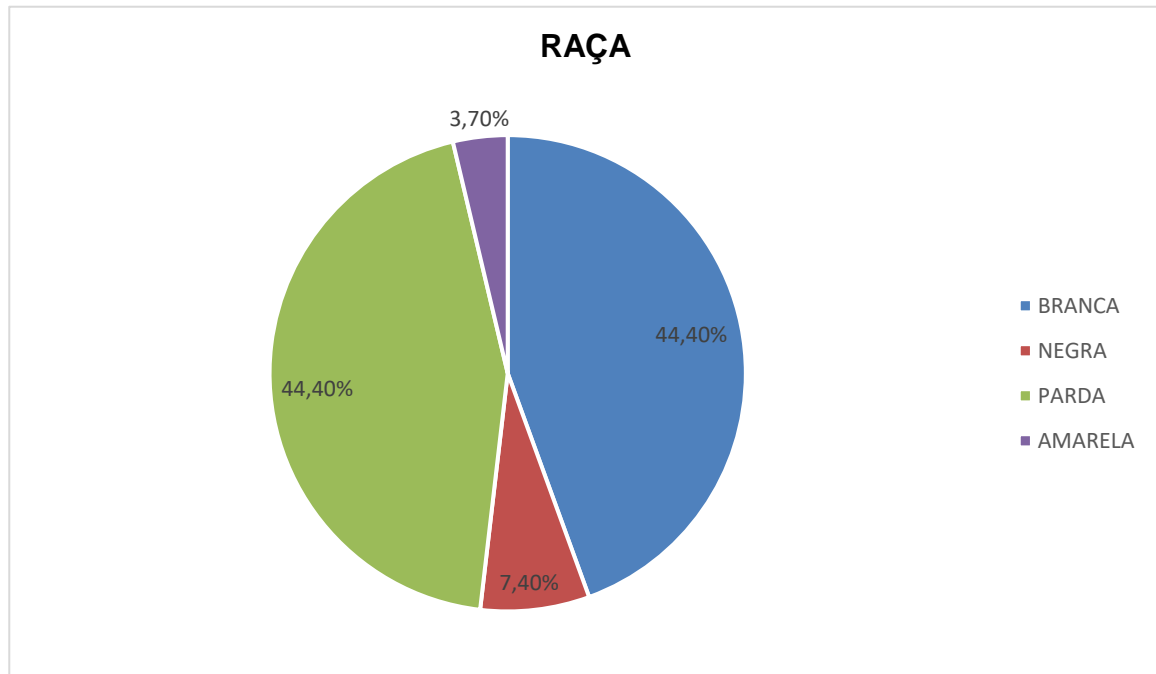


Fonte: Autor (2019).

A presença masculina no mundo do trabalho, porém ainda é dominante. O que se observa nesse novo ramo de tecnologia de serviços é a crescente participação das mulheres.

3.6.4 RAÇA

GRÁFICO 3 – Perfil : Raça

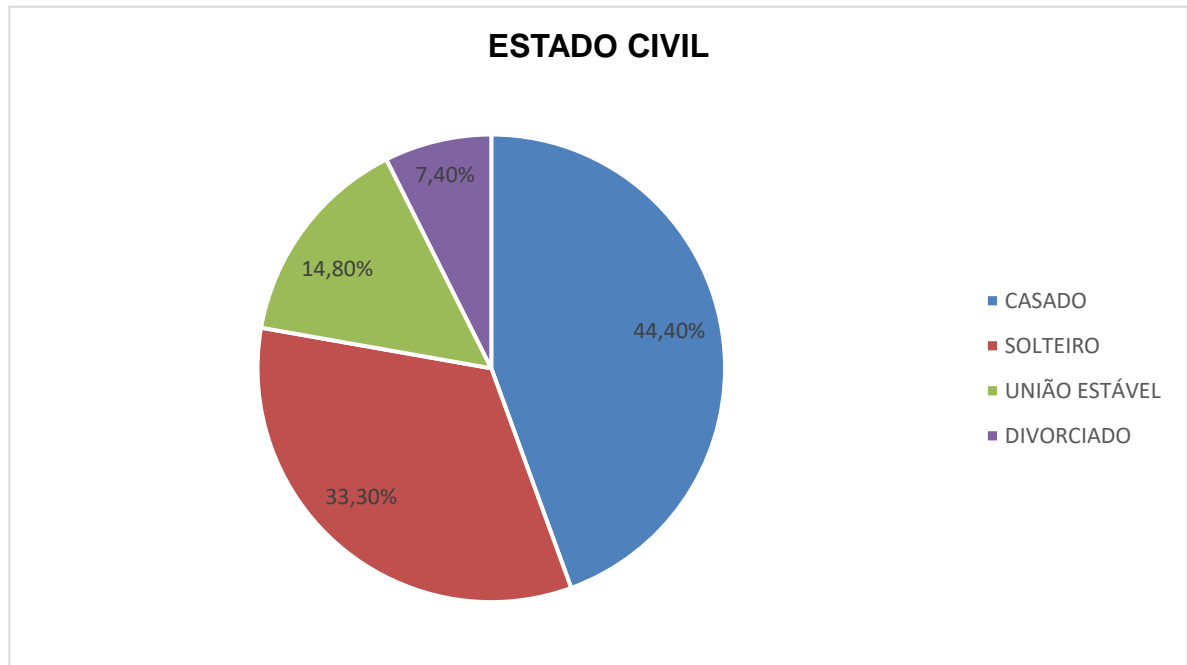


Fonte: Autor (2019).

Neste ponto, percebe-se que praticamente não há distinção entre brancos e pardos. Por outro lado, a diminuta participação de indivíduos da cor negra carece de uma melhor análise, em se tratando do ambiente escolhido para pesquisa, qual seja a cidade do Recife e área metropolitana, onde boa parte da população se autodenomina negra.

3.6.5 ESTADO CIVIL

GRÁFICO 4 – Perfil : Estado Civil

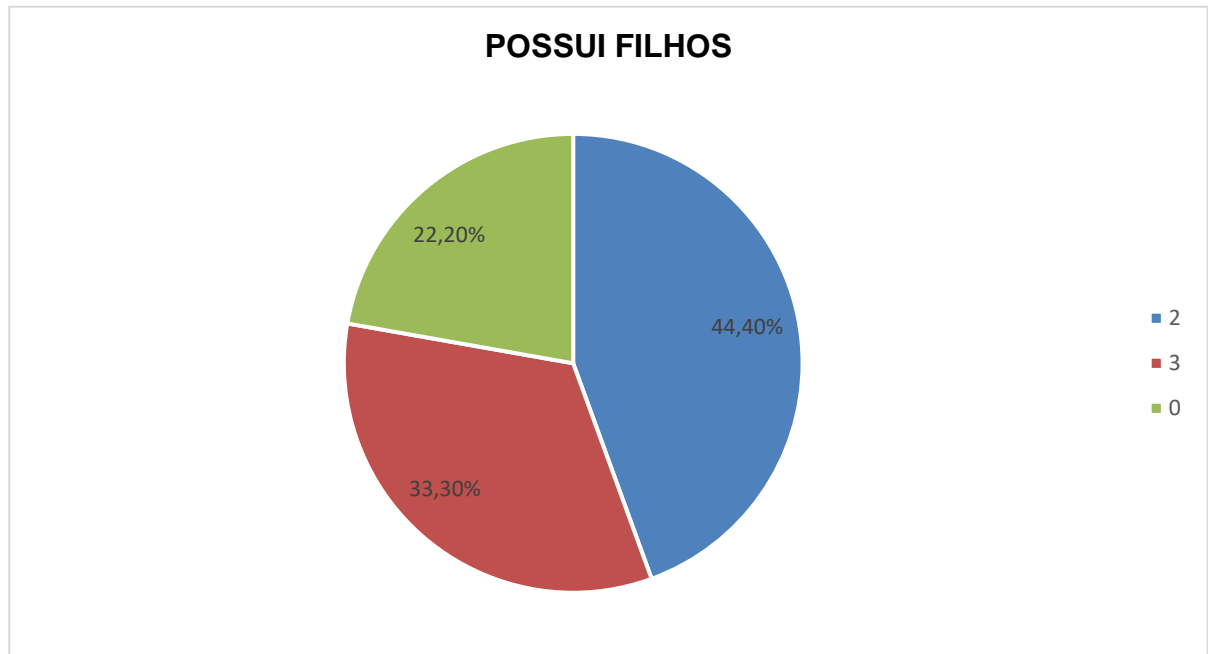


Fonte: Autor (2019).

Em sua maioria pessoas casadas são atores dessa modalidade de prestação de serviço, que buscam a participação nessa atividade como a saída apresentada para a busca do sustento da família.

3.6.6 POSSUI FILHOS

GRÁFICO 5 – Perfil : Possui Filhos

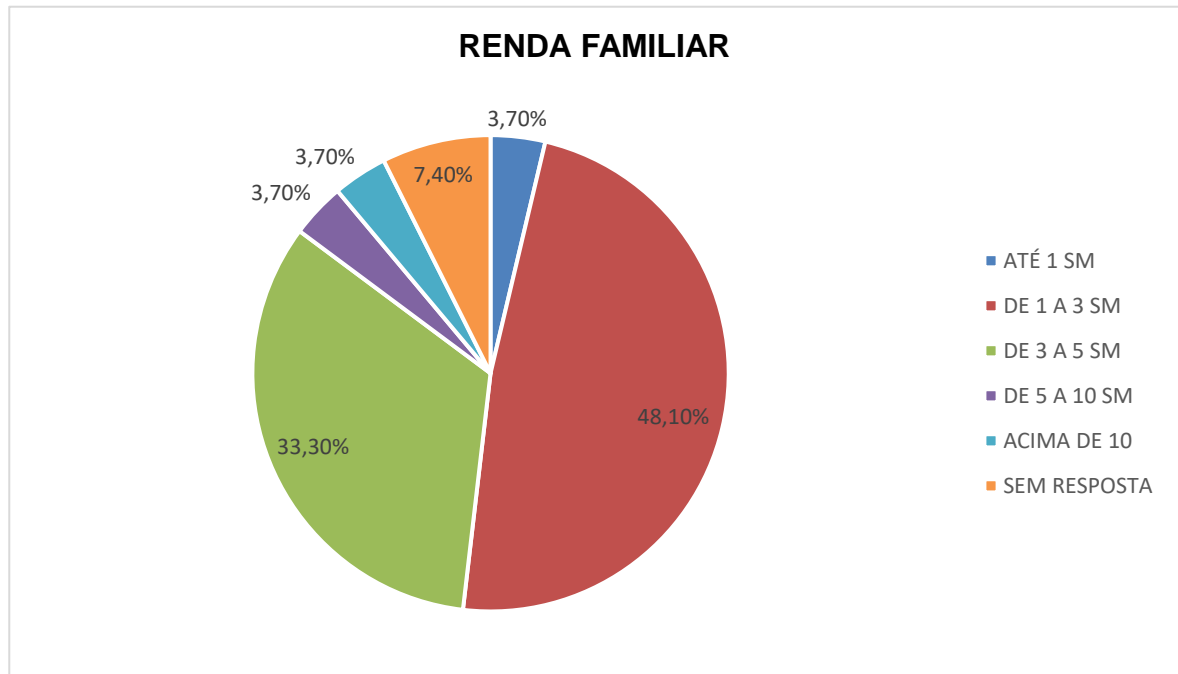


Fonte: Autor (2019).

Provavelmente pelo motivo anterior, a maioria possui filhos mas é perceptível uma boa participação de jovens casados e sem filhos.

3.6.7 RENDA FAMILIAR

GRÁFICO 6 – Perfil : Renda Familiar

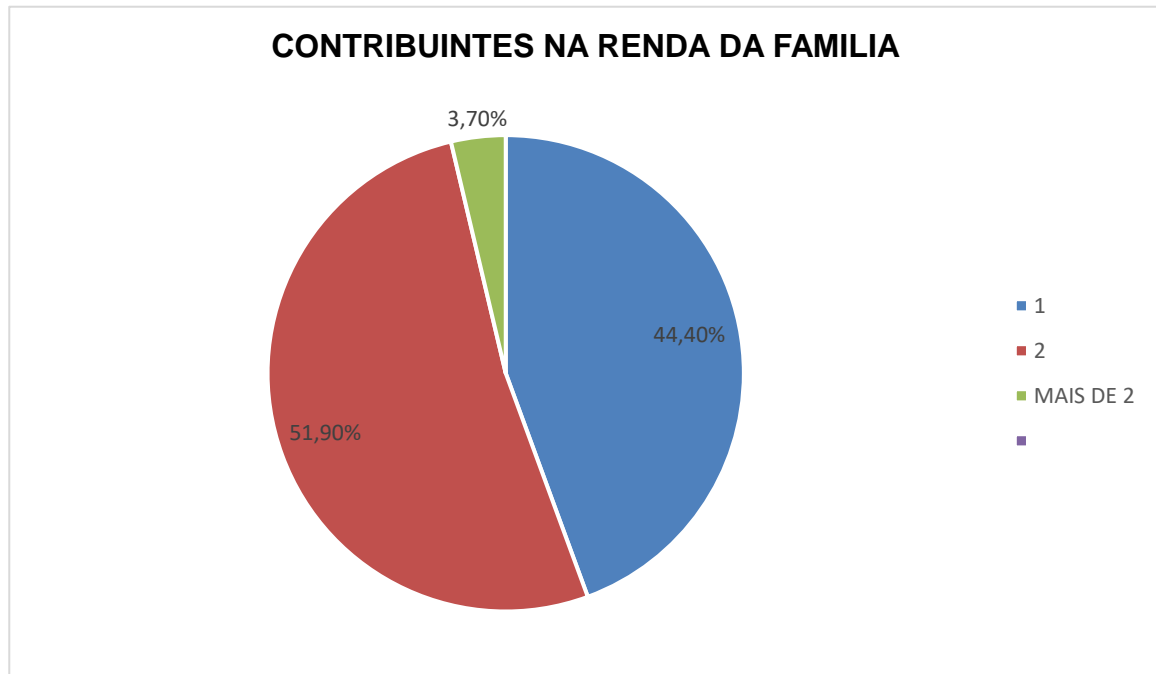


Fonte: Autor (2019).

A grande maioria dos motoristas de aplicativo Uber é formada por pessoas que possuem uma renda familiar considerada baixa a mediana (1 a 3 salários mínimos), verificando também a presença de uma boa quantidade de pessoas que recebem de 3 a 5 salários mínimos.

3.6.8 CONTRIBUINTES NA RENDA DA FAMILIA

GRÁFICO 7 – Perfil : Contribuintes na Renda da Família

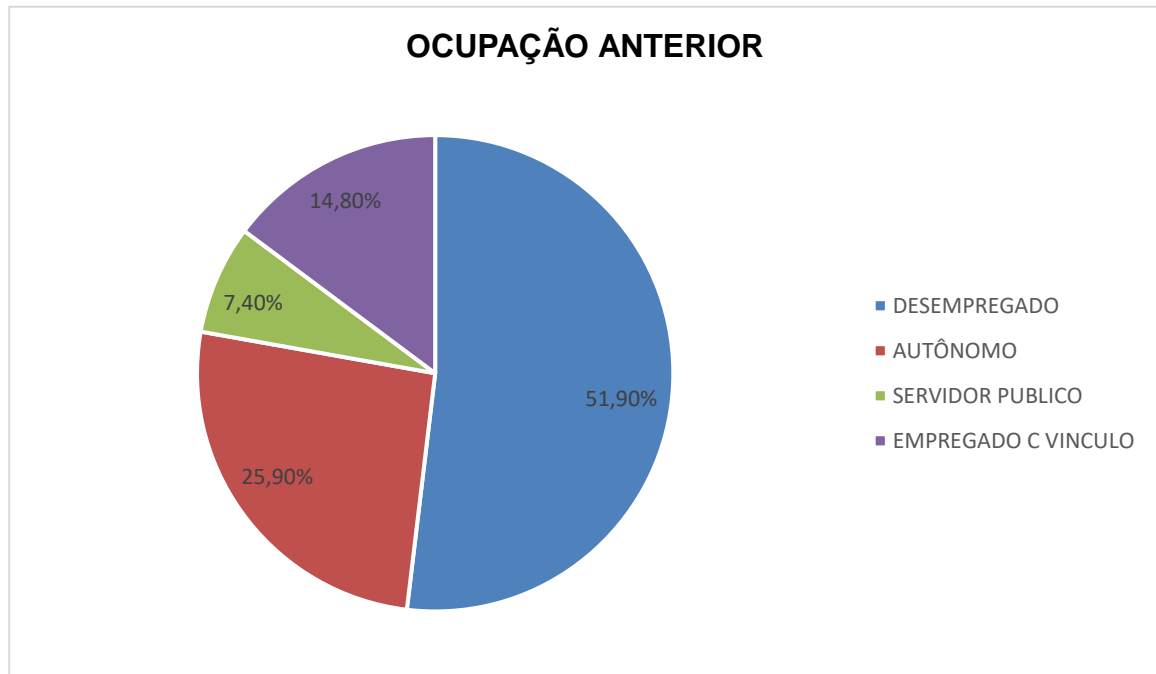


Fonte: Autor (2019).

Em sua maioria o universo de motoristas do aplicativo Uber na cidade do Recife é constituído por pessoas que possuem mais alguém que o auxilia na composição da Renda familiar.

3.6.9 OCUPAÇÃO ANTERIOR

GRÁFICO 8 – Perfil : Ocupação Anterior

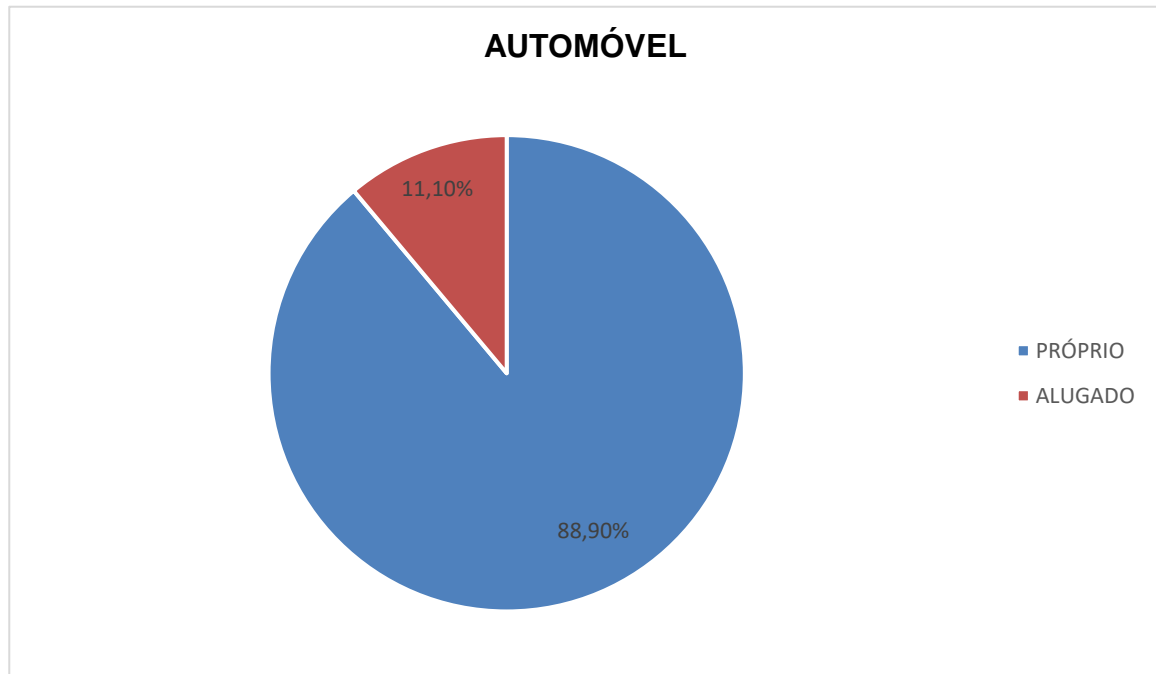


Fonte: Autor (2019).

Foi apurado que a enorme maioria da amostra pesquisada estava desempregada antes de se entregar à nova modalidade de trabalho; $\frac{1}{4}$ do total de pesquisados já vinha da informalidade e uma relativa quantidade de pessoas (14,8%) possuía algum vínculo empregatício.

3.6.10 AUTOMÓVEL

GRÁFICO 9 – Perfil : Automóvel

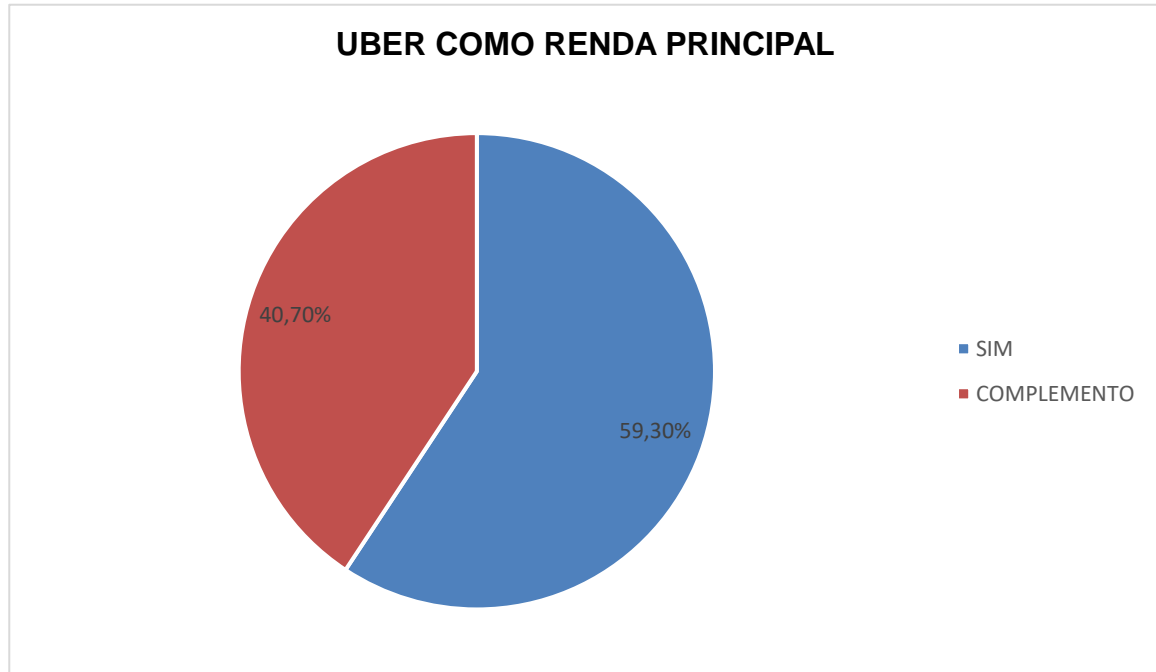


Fonte: Autor (2019).

Maioria esmagadora é proprietária do automóvel que dirige, no entanto para 11,2% o automóvel, meio de trabalho, é alugado.

3.6.11 UBER COMO RENDA PRINCIPAL

GRÁFICO 10 – Perfil : Uber como Renda principal

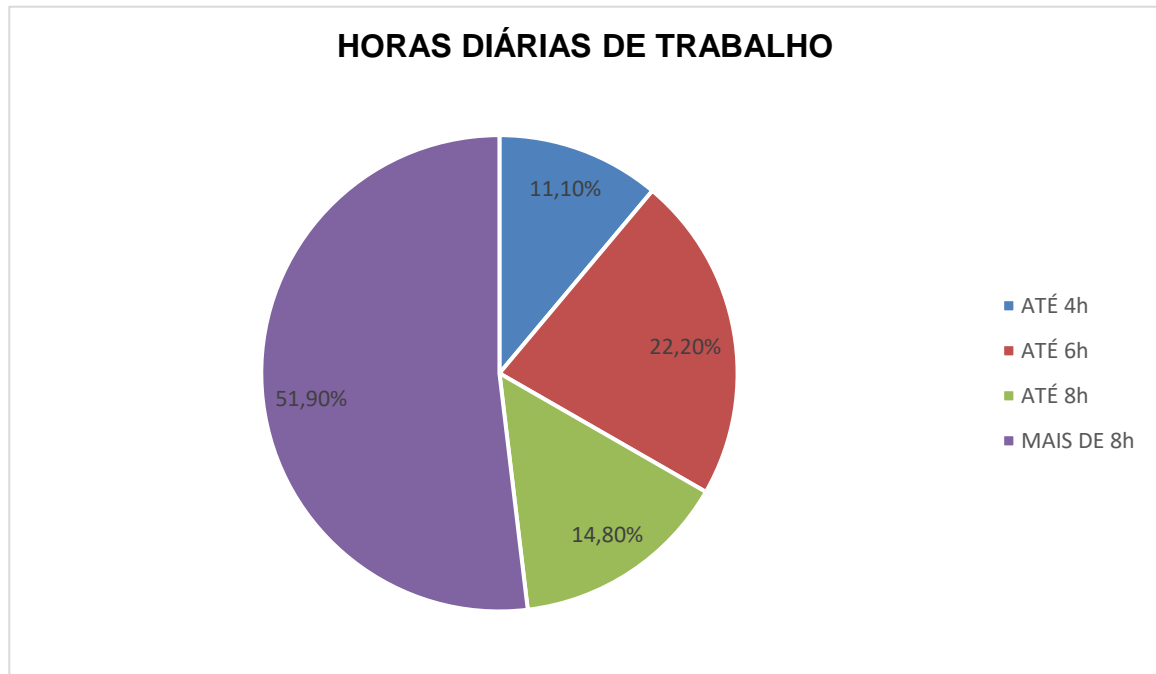


Fonte: Autor (2019).

Para mais da metade dos motoristas das respostas, sua renda principal deriva do trabalho no aplicativo e esses costumam trabalhar mais de 08 (oito) horas diárias de trabalho.

3.6.12 HORAS DIÁRIAS DE TRABALHO

GRÁFICO 11 – Perfil : Horas diárias de Trabalho

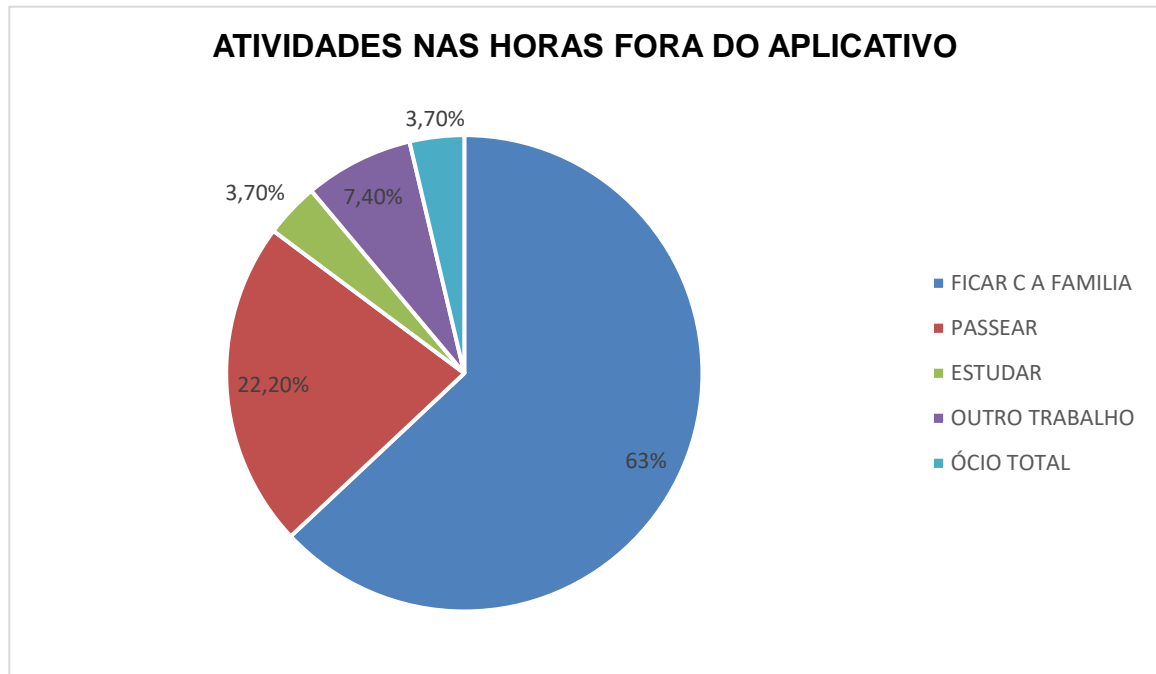


Fonte: Autor (2019).

A maior parte dos entrevistados dirige por mais de 8h/dia.

3.6.13 ATIVIDADES NAS HORAS FORA DO APLICATIVO

GRÁFICO 12 – Perfil : Atividades nas horas fora do aplicativo

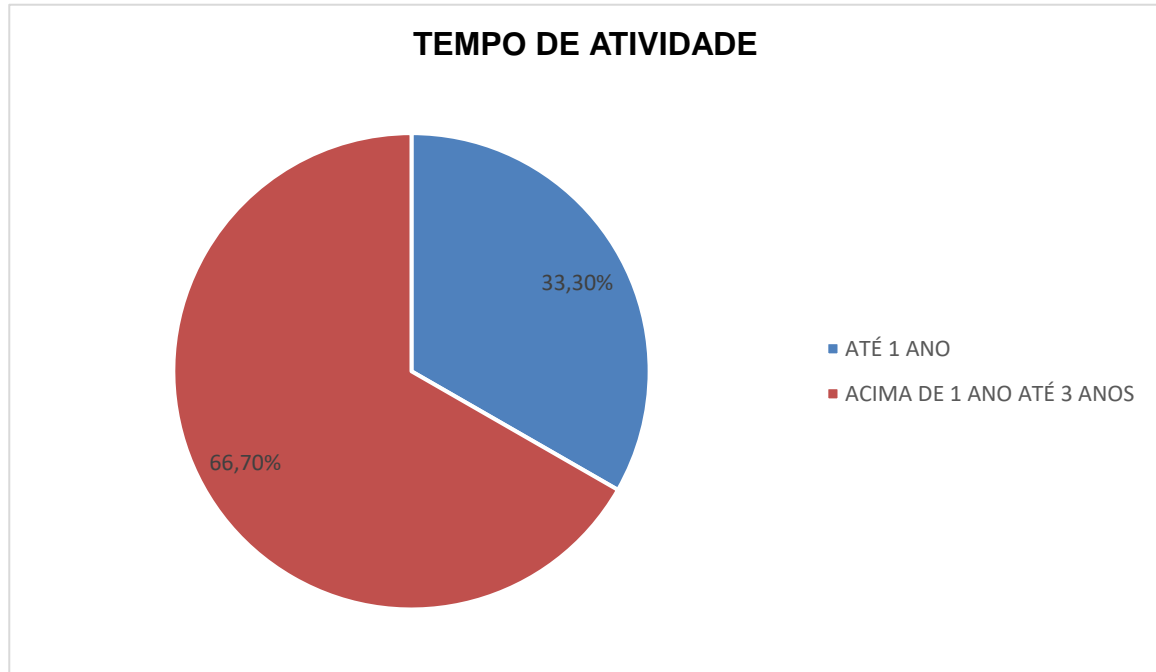


Fonte: Autor (2019).

Sobre a utilização de seu tempo livre, a grande maioria aproveita para permanecer com a família, no entanto, 7,4% realiza outro trabalho. Percebe-se que a maior parte, dirige mais de 8 h e no entanto, uma parcela desses ainda tem outra ocupação.

3.6.14 TEMPO DE ATIVIDADE

GRÁFICO 13 – Perfil : Tempo de Atividade

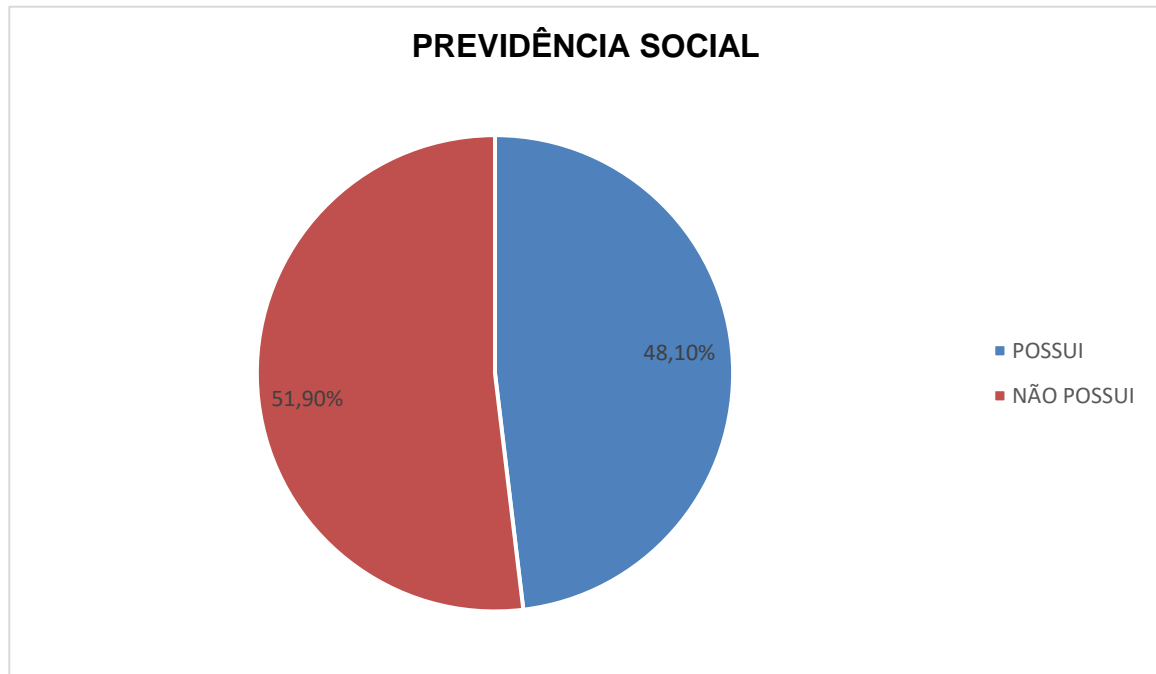


Fonte: Autor (2019).

No Gráfico acima, 66,7% trabalham na Uber há mais de um ano. Pode-se deduzir que não surgiu outra ocupação que valha a pena abandonar esta atividade.

3.6.15 CONTRIBUINTES NA RENDA DA FAMILIA

GRÁFICO 14 – Perfil : Possui Previdência Social

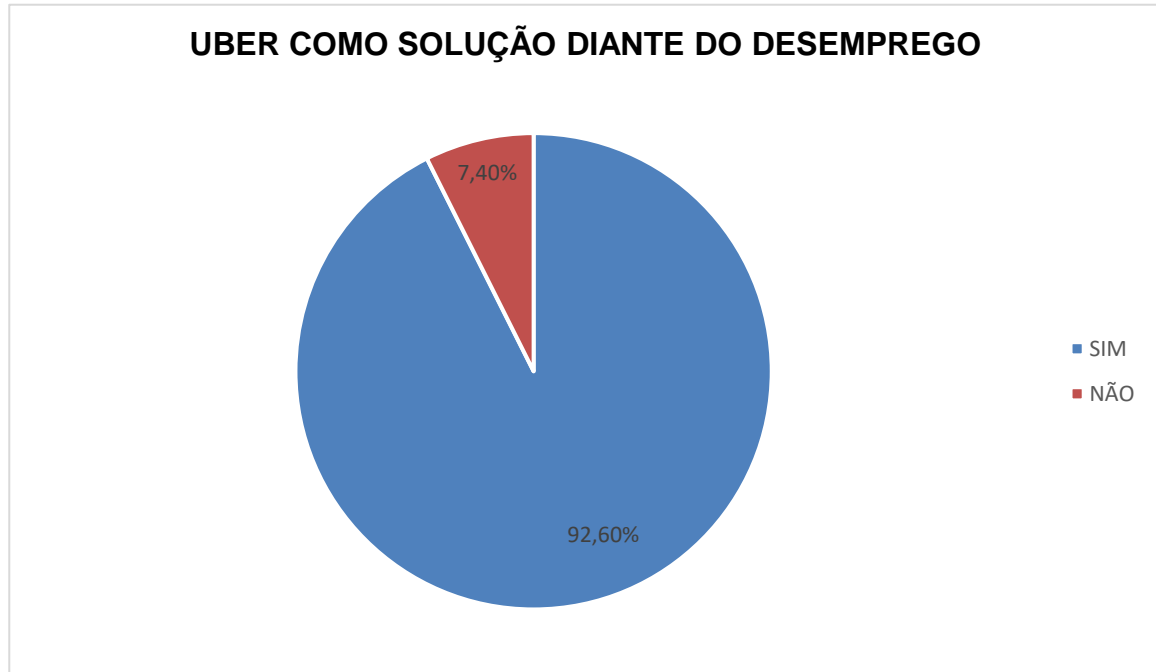


Fonte: Autor (2019).

Aqui percebe-se um sinal da precariedade. Quase a metade dos entrevistados, não possui Seguridade Social, ou seja, o futuro dele e de sua família, está inseguro.

3.6.16 UBER COMO SOLUÇÃO DIANTE DO DESEMPREGO

GRÁFICO 15 – Perfil : Uber como solução diante do desemprego



Fonte: Autor (2019).

O gráfico acima, demonstra que 92,60 %, dos motoristas, concordam que, mesmo dificuldades encontradas na prestação do serviço por parte da empresa Uber, o que níveis de precariedade, ainda assim é a solução diante do desemprego.

3.6.17 ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA

Foram entrevistados 09 (nove) motoristas de Uber e a percepção dessas respostas, é que todos afirmam trabalhar com a plataforma a menos de um ano. 5 (cinco) citam o serviço como sua principal fonte de renda, mas não única; os demais afirmam que exercem a atividade como atividade exclusiva. Quanto à jornada, sessenta por cento dos entrevistados afirma que trabalha de oito a dez horas por dia, os demais têm jornada livre.

A faixa de renda mostrou-se bastante heterogênea, 50% tem renda acima de R\$1.000,00 (um mil reais. Nenhum dos entrevistados afirmou concordar com a taxa cobrada pela Uber (25%) e todos declararam que as mudanças na forma de taxação das viagens só camufla a exorbitante exploração da empresa sobre seus serviços. noventa por cento dos entrevistados afirma nunca já ter exercido a profissão de taxista ou já ter pensado em exercê-la, portanto, dirigir nas ruas, com público desconhecido é novidade e este dado é motivador para a maioria.

Este mesmo percentual foi obtido quando perguntados sobre se considera inseguro o serviço de motorista de aplicativo; Quanto ao motivo da regulamentação da Uber, todos se mostraram a favor e citaram como diferenciais da empresa aspectos como a livre jornada, baixo custo, qualidade do serviço e segurança.

3.6.18 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

Durante aproximadamente seis meses, o autor esteve atuando como motorista do aplicativo Uber, a fim de perceber a real situação vivida por um motorista de aplicativo, tendo sido extraídas, dentre outras, as seguintes observações:

- Com relação aos ganhos, para se obter uma renda diária de R\$ 250,00 livres (faz-se necessário dirigir de 10 a 12 h/dia;
- O esgotamento físico consequente da permanência sentado ao volante do automóvel por horas ininterruptas é algo que pode acarretar problemas de saúde futuros;
- Os custos com combustível e manutenção do automóvel devem ser considerados, pois esses mesmo não são repassados pela Uber;

- O discurso de flexibilidade de horário não visa diminuir horas de trabalho mas - diluir o tempo para atuação da empresa em todos os horários;
- O trânsito em áreas de risco provoca ansiedade e medo nos motoristas. Nessas condições e locais a empresa poderia planejar em taxar melhor o valor das corridas.

CONCLUSÃO

Consoante Gaia (2019), o mundo do trabalho vem passando por transformações na forma de organizar o trabalho humano e essas transformações carecem de um olhar acurado em suas particularidades, a fim de discutirmos as novas relações de trabalho e as consequências advindas dessas novas relações na vida em sociedade.

Com a expansão do uso dos aparelhos celulares chamados *smartphones* e a popularização da utilização da internet, as empresas chamadas *startups*, que fazem uso dessa tecnologia proliferaram no mercado e possibilitaram, no caso da Uber, o aparecimento de nova categoria de prestadores de serviços, os motoristas de aplicativo.

Nesse contexto, procuramos analisar, através de uma pesquisa qualitativa exploratória, composta de revisão bibliográfica e aplicação de questionários, bem como de uma observação participante, o perfil do motorista de transporte aplicativo Uber na cidade do Recife, sob uma perspectiva socioeconômica. Na busca dessa compreensão e consoante com a hipótese de que esses trabalhadores são oriundos da crise econômica sentida no Brasil no período de 2014 -2018, passou-se à investigação.

Conceitos como Precarização e informalidade foram analisados e verificados que não apenas se fazem presentes nessa população estudada, mas que a configuração recente desse mundo do trabalho tem dado a essas palavras significados fortes, em virtude da consequência que as acompanham.

As variações de postos de emprego do formal para a informalidade e a insegurança que a crise econômica, somada a essa neoinvasão tecnológico-digital forçaram o trabalhador a buscar seu sustento com uma modalidade dita informal e em seguida forçaram o estado a elaborar leis que regulassem a atividade, no caso aqui estudado, de motorista de transporte de aplicativos via plataforma digital.

Verificou-se que, a Uber surgiu no Brasil em 2014 e na cidade do Recife em 2016, ou seja, no transcurso de uma crise econômica que assolava o país, portanto abraçando uma gama de desempregados, que como constatado através da pesquisa, em sua maioria é constituída por homens que possuem seu próprio automóvel

e são responsáveis, em sua maioria pela renda da família. Constatou-se ainda que esses motoristas de Uber do Recife veem a atividade como a principal saída para o desemprego, muito embora relatem ganhos baixos em virtude do lucro recebido pela empresa Uber. sentem-se inseguros com relação à previdência e demais direitos, no entanto necessitam utilizar seu automóvel para adquirirem dinheiro. Todo esse quadro de precariedade não os impedem de executarem o labor ora estudado como atividade principal, em sua maioria.

Pensando, não somente nessas novas relações de trabalho trazidas pelo serviço da plataforma Uber mas no mundo social desses motoristas, denominados pela própria empresa, de colaboradores, verifica-se que o modelo de trabalho por aplicativos representa uma mudança do modelo clássico de produção, pois adotou formas de contratação envolvendo prestadores de serviço autônomos ou mesmo de terceirização da sua atividade. Nesse contexto, o motorista de aplicativo Uber sofreu essa transformação na sua relação de trabalho, pois o empresário transmitiu-lhe riscos do seu empreendimento, conforme Gaia(2019).

Uma pergunta que pode- se deduzir, a partir da análise total do texto é: Se o pagamento é realmente tão baixo, por que tantas pessoas dirigem para a Uber? Obviamente que para escapar do fantasma do desemprego, bem como da situação e vulnerabilidade social, decorrente da crise econômica vivida no período de 2014-2018, essas pessoas migraram, mesmo que a contragosto do trabalho formal para a informalidade e ao se deparar com o novo mundo tecnológico que faz uso das *startups* e, passaram a engrossar o contingente da nova classe trabalhadora, na linguagem de Antunes (2018) os “*infoproletários*”.

Por que como se refere SLEE (2019, p. 121), quando se fala de trânsito, há muito mais em questão do que uma simples relação comercial. Trata-se de equilibrar os interesses de consumidores e motoristas, de garantir preços previsíveis, de saber se os carros são seguros e de fazer com que o sistema como um todo se encaixe no quebra-cabeça que é o tráfego urbano.

Finalmente, podemos deduzir a partir do presente estudo que não somente o processo de mobilidade das pessoas dentro das cidades está em mutação. Todavia, e essa é a principal contribuição desta monografia para a sociologia do trabalho é o que diz respeito às novas relações de trabalho que a atividade de motorista de Uber trouxe para o contexto do labor e como essas relações de uma forma ou de outra interferem na vida do indivíduo, da família e portanto, de toda a sociedade.

REFERÊNCIAS

- Alves, Giovanni. (2007). **Dimensões da reestruturação produtiva: Ensaios de sociologia do trabalho**. São Paulo: Práxis. [Links]
- Alves, Giovanni. (2013b). **O que é o precariado**, *Blog da Boitempo*, Acesso em: 20 de novembro de 2019, de: <<http://blogdaboitempo.com.br/2013/07/22/o-que-e-o-precariado/>> [Links].
- Antunes, Ricardo. (2011). **Os modos de ser da informalidade: Rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho?** *Serviço Social e Sociedade*, 107, 405-419. Acesso em: 20 de novembro de 2019, de: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-66282011000300002> [Links].
- ANTUNES, Ricardo. **O PRIVILÉGIO DA SERVIDÃO: O novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo, Boitempo Editorial, 2018.
- ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (organizadores). **INFOPROLETÁRIOS degradação real do trabalho virtual**. São Paulo, Boitempo Editorial, 2ª Reimpressão: março de 2015.
- BARROS, Ana Cirne Paes de. **Uber: o consumo colaborativo e as lógicas do mercado**.
- BAUER et al. **QUALIDADE, QUANTIDADE E INTERESSES DO CONHECIMENTO**. In: BAUER, Martin W; GASKELL, George. Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático. Rio de Janeiro. Vozes, 2002.
- BAUMANN, Renato (Org.). **O Brasil e a economia global**. Rio de Janeiro. Campus, SOBEET, 1996. p. 33-51.
- BAUMANN, Renato. **Uma visão econômica da globalização**. In:
- BECK, Ulrich. **SOCIEDADE DE RISCO, Rumo a uma outra modernidade**. São Paulo, Editora 34 Ltda, 2ª Reimpressão, 2016.
- BECK, Ulrich. **SOCIEDADE DE RISCO, Rumo a uma outra modernidade**. São Paulo, Editora 34 Ltda, 2ª Reimpressão, 2016.
- CARMO, Renato Miguel do; MATIAS, Ana Rita. **AS DMENSÕES EXISTENCIAIS DA PRECARIIDADE: JOVENS TRABALHADORES E OS SEUS MODOS DE VIDA**. p. 56, *Revista de crítica de Ciências Sociais*, nº 118, maio 2019.
- Franco, Tania., Druck, Graa., & Seligmann-Silva, Edith. (2010). **As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado**. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35(122),229-248. Acessado em: 20 de novembro de 2019, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572010000200006. [Links]
- GAIA, Fausto Siqueira. **UBERIZAÇÃO DO TRABALHO – ASPECTOS DA SUBORDINAÇÃO JURIDICA DISRUPTIVA**. Rio de Janeiro, Editora Lumen Juris, 2019.
- GIL, Antônio Carlos. **COMO ELABORAR PROEJTOS DE PESQUISA**. 4ª edição, 11 reimpressão. São Paulo. Editora Atlas, 2008.
- MASI, Domenico de. **O FUTURO CHEGOU – MODELOS DE VIDA PARA UMA SOCIEDADE DESORIENTADA**. Rio de Janeiro. Casa da Palavra Produção Editorial, 2014.
- MINAYO. Maria Cecília de Souza (orgganizadora). **PESQUISA SOCIAL** Teoria, método e criatividade. 27º edição. Petrópolis - RJ. Editora Vozes, 2008.

OREIRO, José Luis. **A grande recessão brasileira: diagnóstico e uma agenda de política econômica.** *Estud. av.* [online]. 2017, vol.31, n.89 [citado 2019-10-30], pp.75-88.

PIMENTEL, Alexandre Freire. **NO CAMINHO DOS BYTES: CONCEITOS FUNDAMENTAIS PARA OS NOVOS TEMPOS DE TECNOLOGIA E TELETRABALHO. ORGANIZAÇÃO DO ESTADO E DO TRABALHO NA PÓS MODERNIDADE.** São Paulo, Editora LTR, 2017.

SLEE, Tom. **UBERIZAÇÃO, A NOVA ONDA DO TRABALHO PRECARIZADO.** São Paulo, Editora Elefante, 4ª Reimpressão 2019.

VERAS, Roberto de Oliveira. **NOTAS SOBRE O TEMA DA REGULAÇÃO DO TRABALHO EM PERSPECTIVA FUTURA. Futuro do Trabalho no Brasil: Perspectivas e Diálogos Tripartites.** OIT – Organização Internacional do Trabalho, Brasília. 2018.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 26/11/2019.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em 10/01/2020.

<https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/03/03/uber-comeca-a-funcionar-no-recife-224037.php>. Acesso em 10/01/2020.

<https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1853/18528/lei-ordinaria-n-18528-2018-dispoe-sobre-a-utilizacao-intensiva-do-sistema-viario-para-o-transporte-remunerado-individual-privado-de-passageiros-intermediados-por-plataformas-digitais-no-municipio-do-recife?q=18.528%2F2018+>. Acesso em 10/01/2020.

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Smartphone>. Acesso em 10/01/2020.

<https://tecnoblog.net/249553/uber-fim-taxa-fixa-motoristas-brasil/>. Acesso em 10/01/2020.