

**(X) Graduação ( ) Pós-Graduação**

**MOTORISTAS DE APLICATIVO: entendendo o serviço prestado e suas condicionantes**

**Marcus Vinícius Arcanjo Martins da Costa**  
Universidade FUMEC  
[marcusarcanjo8@gmail.com](mailto:marcusarcanjo8@gmail.com)

**Thiago Soares Nunes**  
Universidade FUMEC  
[adm.thiagosn@gmail.com](mailto:adm.thiagosn@gmail.com)

**Jurema Suely de Araújo Nery Ribeiro**  
Universidade FUMEC  
[jurema.nery@fumec.br](mailto:jurema.nery@fumec.br)

**Wagner Luiz Silva**  
Universidade FUMEC  
[wlsilva@fumec.br](mailto:wlsilva@fumec.br)

## **RESUMO**

Esta pesquisa objetivou entender a prestação do serviço de motoristas de aplicativo de serviços de mobilidade urbana, exibindo as condicionantes que podem atrapalhar o trabalho. A metodologia abordada neste trabalho classificou-se como quantitativa e qualitativa, descritiva e serve para conhecer a opinião dos trabalhadores autônomos acerca de seu trabalho, por meio de um questionário online direcionado aos motoristas de aplicativos, onde estes respondiam sobre sua rotina de trabalho e dados demográficos além de entrevista. Constatou-se que apesar de todo trabalho dos prestadores de transporte por aplicativo, existem alguns fatores que não dependem dos mesmos e atrapalham seus rendimentos. Os envolvidos na profissão acreditam que, com o passar dos anos, a remuneração não foi reajustada de acordo com o esperado pela inflação, causando uma dificuldade na manutenção de seus gastos, como combustível, documentos, veículos e suas peças de reposição, somado aos riscos, normalização da Uberização e precarização do trabalho.

**Palavras-chave:** Uberização; Uber; Trabalho; Aplicativo; Autônomo; Pandemia.

## 1 INTRODUÇÃO

As relações de trabalho no século XXI passaram por transformações ocasionadas pelo avanço tecnológico que geraram uma grande massa de desempregados (MANZANO; KREIN, 2020). A partir deste fato, o setor de serviços se tornou o principal ramo de absorção desta demanda, fazendo com que os direitos garantidos fossem flexibilizados e o trabalho precarizado. As plataformas digitais, a fim de mascarar a relação de emprego, buscam se definir como empresas que possuem finalidade tecnológica, na medida em que se afirmam intermediadoras que ligam o usuário ao cibertariado<sup>1</sup> (IGUINI, 2021, p. 30).

Sobre a mudança nas flexibilizações do trabalho, cita Antunes:

A partir do início da década de 1970, como resposta do capital à sua própria crise, iniciou-se um processo de reorganização produtiva em escala global, ainda que de modo bastante diferenciado, bem como de seu sistema ideológico e político de dominação, cujos contornos mais evidentes foram o advento do neoliberalismo, a privatização do Estado, a desregulamentação dos direitos do trabalho e a desmontagem do setor produtivo estatal, da qual a era Thatcher-Reagan era a expressão mais forte. A isso se seguiu também um intenso processo de reestruturação da produção e de trabalho, com o intuito de dotar o capital do instrumental necessário para tentar repor os patamares de expansão anteriores. (ANTUNES, 2005, p.85)

Em todo o mundo, pessoas precisam se locomover de suas casas para o trabalho, escolas, lazer, que em grande maioria localizam-se nas áreas centrais das cidades. Mesmo que as cidades possuam boas estruturas de mobilidade urbana, ainda existem falhas. Somam-se a isto outros fatores como segurança, qualidade dos serviços de transporte público, congestionamentos e estresse no trânsito. Conforme Uber (2021), no ano de 2014, em um cenário de dinamismo, tecnologia e informação, a empresa visualizou oportunidades e inseriu-se no mercado como um novo modelo de negócios disruptivo no quesito mobilidade.

Diante da afirmação de Uber (2021), os aplicativos de mobilidade urbana, atraíram mais de 22 milhões de passageiros em mais de 100 cidades. Motoristas autônomos, carros de passeio e sem identificação, preços e descontos incrivelmente atraentes e tudo na tela do *smartphone*, assim começou a inovação disruptiva dentro da mobilidade brasileira. A dificuldade de achar vagas rotativas e o alto preço dos estacionamento privados podem levar quem antes utilizava somente o próprio carro como modo de locomover a procurar os aplicativos.

Embora recentemente o termo “uberização” seja utilizado por pesquisadores como

---

<sup>1</sup> Trabalho virtual, Trabalho virtual em um mundo real

Kramer (2017), fazendo uma alusão à empresa Uber para descrever “o fenômeno do surgimento de uma nova forma de organização do trabalho a partir dos avanços tecnológicos” (KRAMER, 2017, p.14), não se conhece muito sobre o trabalho dos motoristas.

Na era da informatização do trabalho inserida no mundo cada vez mais digital, observa-se uma maior informalização do trabalho dos terceirizados, dos precarizados, dos subcontratados, dos flexibilizados, e do subproletariado. (Costa, 2020). A precarização do trabalho é um grave problema não só nessa profissão, mas em muitas outras que existem. O motorista não possui nenhuma garantia que voltará bem para casa, e muitos relatam que os mesmos são responsáveis pela própria segurança. As plataformas digitais fundamentam-se na economia do compartilhamento. A atividade é realizada por trabalhadores autônomos - justamente pela ausência de subordinação jurídica, e não por empregados, maquiando-se a Relação de Emprego existente. (IGUINI, 2021).

A taxa de desemprego entre fevereiro e abril de 2021 totalizou 14,8 milhões de brasileiros, segundo o IBGE (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021). Para ser aprovado como parceiro, segundo a 99 (2021) são necessários: Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva com licença para exercer atividade remunerada (EAR); carro com 4 portas e ar-condicionado e ano a ser definido por cidade e smartphone compatível com o aplicativo.

A partir dessas questões, definiu-se que o objetivo deste trabalho é entender a prestação do serviço de motoristas de aplicativo de serviços de mobilidade urbana, exibindo as condicionantes que podem atrapalhar o trabalho.

Este artigo está estruturado em cinco seções a contar desta introdução. A seção consequente trata da fundamentação teórica sobre motoristas de aplicativo. Em seguida, é exposto o método usado para o desenvolvimento desta pesquisa. A quarta seção se refere a apresentação e análise dos resultados e, por último, são apresentadas as considerações finais.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO TEORICA**

De acordo com Uber (2021), a startup é a maior plataforma de mobilidade do mundo. A empresa que foi fundada em 2009, e chegou ao Brasil em 2014. Existem também outros aplicativos como 99, 99Taxi, *Cabify* e outras menores, que oferecem os mesmos serviços em cidades que as companhias não estão disponíveis. No Brasil, o número de trabalhadores em aplicativos chegou a 1,4 milhão em 2021. (LABS, 2021)

Nesse sentido, a entrada no mercado de plataformas digitais como a Uber promoveu uma inovação por meio de um novo modelo de dinâmica econômica do consumo e do trabalho.

As inovações e possibilidades trazidas por esse tipo de plataforma proporcionaram a diversos trabalhadores que estavam desempregados, ou mesmo para aqueles que queriam aumentar sua renda, a oportunidade de poder exercer uma atividade remunerada. A crise econômica então vivenciada pelo país, em conjunto com a dificuldade profissional de outras áreas em se posicionar no mercado, contribuiu para o aumento no número de motoristas parceiros desse tipo de aplicativo. (LOPES; VERBICARO; MARANHÃO, 2020).

Em consonância ao exposto supracitado, a Uber (2021) explana que, a liberdade de horário, possibilidade de dirigir onde desejar, chances de maiores ganhos e regalias para aluguel de carros e compra de aparelhos telefônicos, fizeram muitos brasileiros abdicarem de seu emprego de regime CLT e buscar este novo estilo de trabalho, onde se tem muito mais autonomia. Mas, em adjacência com o apreço dos consumidores pelos aplicativos ao passar dos anos, existiu um aumento considerável do combustível, do preço dos carros, manutenções e insumos, fazendo com que as pessoas, que anteriormente estavam desempregadas e enxergavam a plataforma como seu meio de renda, reavaliar a lucratividade do trabalho.

Apesar de tanto aumento nas variáveis, o motorista não obteve nenhum apoio para que sua rentabilidade continuassem a mesma. De acordo com Exame (2021), as tarifas recebidas por corrida não obtiveram aumento proporcional aos gastos, e assim, seria questão de tempo até se tornar inviável para certos profissionais.

Correa (2021) aponta que tramita um projeto de lei no para que se valide a regularização do trabalho de motoristas de aplicativo, apresentado pelo senador Acir Gurgacz, de Roraima, que diz: "enunciar direitos e proteger aqueles trabalhadores que prestam serviços por meio de plataformas digitais, tanto aquelas que são voltadas para o transporte individual de passageiros, como Uber, Cabify, 99, Buser e outras, quanto as dedicadas à entrega de bens de consumo, como iFood, Rappi e Loggi, entre outras".

Em relato do G1 (2021), a Uber bloqueou em 2021 o acesso de mais de 15 mil motoristas parceiros, o equivalente a 1% dos motoristas cadastrados na plataforma, alegando cancelamentos constantes por parte dos parceiros. Em nota, postada na mesma reportagem, a Uber citou a exclusão de 0,16% dos motoristas cadastrados, alegando que o comportamento deles prejudica intencionalmente o funcionamento da plataforma. A dúvida que fica é o motorista, que pode escolher seu horário, seu carro, sua localização, mas nem sempre a viagem a fazer. Visto também como grande problema o aumento do combustível, por exemplo, a gasolina que no início da pandemia tinha preços médios em R\$4,17 chegou a R\$7,00 reais em outubro de 2021. Segundo o Jornal *Invest News* (2021), cem reais em agosto de 2020 compravam 24 litros de gasolina, já no mesmo mês de 2021, compram apenas 17 litros do

combustível.

Conforme a Amorim (2021), a cada dia parece valer menos a pena trabalhar como motorista de aplicativo, pois 53% do lucro dos trabalhadores é gasto com combustível para trabalhar. Os combustíveis estão 32% mais caros em média neste ano, segundo dados da ANP (Associação Nacional do Petróleo).

Em conformidade com o sindicato dos condutores de veículos que utilizam aplicativos do estado de Minas Gerais (Sicovapp) “entre julho do ano passado e julho deste ano, 50% dos profissionais abandonaram as plataformas ou deixaram de rodar com regularidade.” Sobre a alta dos combustíveis, a Uber chegou a alegar que esse fator foge do controle da empresa, tentando desassociar a alta parcela que ela retira do motorista como “comissão” pelo serviço de ligá-lo ao passageiro. (TECMUNDO, 2021).

Quando as plataformas chegaram ao Brasil, os motoristas da plataforma foram constantemente hostilizados pela classe taxista, chegando a ter seus bens depredados e até mesmo agressões físicas. De acordo com Kupfer (1991), sugere-se que competitividade não pode ser entendida como uma característica intrínseca de um produto ou de uma firma. Ao contrário, entende-se ser a competitividade um conceito dotado de uma dimensão extrínseca à firma ou ao produto, estando também relacionada ao padrão de concorrência vigente no mercado específico considerado.

Conforme com G1 (2021), o presidente da Associação de Motoristas de Aplicativos de São Paulo, Eduardo Lima de Souza, afirma que um quarto dos motoristas de aplicativo deixaram de trabalhar para as plataformas desde o início da pandemia, com base em números da Prefeitura de SP. Também durante a pandemia, os altos custos foram motivos de tamanha insatisfação dos motoristas de aplicativo. Diversos protestos foram feitos por melhores condições de trabalho.

No dia 21 de agosto houve um grande movimento dos motoristas em busca das melhorias de condição de trabalho, sendo reivindicado o ICMS cobrado no combustível, as altas taxas cobradas pelos aplicativos e a tentativa de isenção do IPVA. (O TEMPO, 2021)

Durante a pandemia o preço dos insumos foi altamente afetado, e nos carros não foi diferente. O preço de veículos aumentou fortemente, sendo uma das consequências para a falta de matéria-prima para as montadoras. O preço de carros populares como Onix e Gol, teve um aumento de aproximadamente 17% em um curto período de 12 meses (OLIVEIRA, 2017).

De acordo com Uber (2021), a empresa possui em sua política de desativação normas que preveem como o motorista parceiro deve se portar:

1. Manter uma média de avaliação por parte dos usuários da plataforma abaixo da média de avaliação da cidade;
2. Ficar online no aplicativo sem estar disponível para iniciar a viagem e se locomover para buscar o usuário não é uma conduta aceitável;
3. Sugerir ou solicitar aos usuários uma determinada avaliação;
4. Aceitar viagens e ter uma taxa de cancelamento maior do que a taxa referência da cidade nas quais atua o motorista parceiro;
5. Ficar online na plataforma e ter uma taxa de aceitação menor do que a taxa referência da cidade na qual atua o motorista parceiro. (UBER, 2021).

A credibilidade das estrelas para garantir a segurança e a qualidade do trabalho é bastante questionável. Os motoristas são unânimes em classificar como falho e insuficiente este sistema, afirmando que raramente olham a pontuação dos passageiros para aceitarem as corridas e que nunca negaram uma corrida pela nota do usuário (AMORIM; MODA, 2021 p. 68).

A Uber adotou um sistema de limitar o motorista a 12 horas de trabalho consecutivas, sendo necessário um descanso mínimo de 6 horas (ALVES, 2020). Essa iniciativa foi necessária após a empresa decidir que um tempo maior que este de trabalho, o parceiro poderia colocar a sua integridade física e dos passageiros em risco. Vale ressaltar ainda, que os motoristas podem estar cadastrados em mais de uma plataforma, podendo superar as 12 horas limitadas.

Com o crescimento das plataformas de motorista de aplicativo, cresceu também a informalidade do trabalho, o que fez o comitê do gestor do Simples Nacional incluir os motoristas de aplicativo na categoria de Microempreendedores individuais. De acordo com o site Capital Social (2019), ser microempreendedor Individual (MEI) possui diversas vantagens como: Pagar menos tributos, facilidade de abrir o CNPJ e não tem custo. Confirma essa idéia Iguini (2021), relatando que as plataformas digitais, para diminuir qualquer possibilidade de discussão jurídica acerca da Relação de Emprego incentiva através de investimento em marketing, os trabalhadores autônomos a aderirem ao modelo MEI, a fim de realizarem suas atividades na forma de Pessoa Jurídica.

Trabalhar como motorista de aplicativo aumenta os gastos de manutenção do veículo, levando o trabalhador a passar mais horas dirigindo para cobrir estes gastos. Dirigir por mais horas faz com que o trabalhador invista ainda mais em seu veículo, aumentando assim a sua necessidade de ganhos financeiros. Trabalhe mais, ganhe mais, gaste mais: um ciclo vicioso que leva milhares de brasileiros a saírem cotidianamente de suas casas para dirigir por longas horas em busca de um salário que garanta a sua sobrevivência. (AMORIM; MODA, 2021 p.

65)

### 3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa é uma pesquisa quantitativa com análise simples de estatística, qualitativa e descritiva, que busca produzir informações aprofundadas da vida, da rotina e características dos participantes. A pesquisa qualitativa trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis (MINAYIO, 2001, p. 14).

Para a construção do instrumento foram tomadas como referência as pesquisas realizadas por Amorim e Moda (2021), Antunes e Filgueiras (2020), Manzano e Krein (2020) e Iguini (2021). Também foi de grande importância conversas com alguns motoristas durante a escolha do tema. Foi coletado opiniões de motoristas dos aplicativos em geral, como Uber, 99, InDriver e outros na região metropolitana de Belo Horizonte e na capital.

Também foi realizada uma entrevista com *influencer digital* de grande representatividade da profissão para reforçar alguns dados obtidos no questionário online.

Entender as principais queixas dos motoristas, através da opinião deles, é fundamental para poder fazer uma análise de dados assertiva, entendendo que o número de participantes neste questionário é muito inferior ao número de motoristas cadastrados, mas que os problemas relatados podem se repetir.

O questionário foi desenvolvido a partir da plataforma *Google Forms*, contendo dezoito perguntas abertas e fechadas, para entender melhor tanto o trabalho do motorista como suas características e dados sociais, e apresentou os seguintes agrupamentos: a) apresentação da pesquisa; b) perfil do contribuinte (idade, sexo, escolaridade, fonte de renda); c) motivos de trabalhar como motorista; d) opiniões e relatos da rotina de trabalho; e) a relação com os aplicativos; e f) opinião sobre os novos moldes do aplicativo. Tal pesquisa foi divulgada via *Instagram* especializado em motoristas de aplicativo e grupos de apoio do *Facebook*, para motoristas de todo Brasil no período de 10 a 20 de outubro de 2021. Ao final da pesquisa, obteve-se 138 participantes. Vale ressaltar que foi citado ao motorista parceiro que sua participação seria totalmente em anonimato.

#### 4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

O público-alvo da pesquisa é a categoria de motoristas de aplicativo no território nacional. Este questionário obteve 138 respostas, deixando livre ao participante a escolha de responder aquilo que se sente confortável. Inicialmente os participantes foram questionados pelo seu gênero, etnia, idade e escolaridade, conforme Tabela 1 a seguir.

**Tabela 1: Perfil dos participantes analisados**

	Frequência	Porcentagem
<b>Qual seu gênero?</b>		
Feminino	8	5,80%
Masculino	130	94,20%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Qual sua idade?</b>		
20 a 25 anos	46	34,07%
26 a 30 anos	39	28,89%
31 a 35 anos	24	17,78%
36 a 40 anos	14	10,38%
41 a 46 anos	12	8,88%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Qual sua etnia?</b>		
Branco	55	39,87%
Indígena	1	0,70%
Negro	36	26,09%
Pardo	46	33,34%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Qual sua escolaridade?</b>		
Ensino fundamental completo	3	2,20%
Ensino fundamental incompleto	1	0,70%
Ensino médio completo	37	26,81%
Ensino médio incompleto	4	2,90%
Ensino superior completo	36	26,09%
Ensino superior incompleto	50	36,23%
Pós-Graduação (MBA, Especialização) completo	3	2,20%
Pós-Graduação (MBA, Especialização) incompleto	3	2,20%
Pós-Graduação (Mestrado, Doutorado) incompleto	1	0,70%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

Observa-se na Tabela 1 que, nesta análise, o sexo masculino prevalece como 94,20% das respostas, sendo 130 homens, algo talvez já esperado pela complexidade de ser um trabalhador exposto, sem possuir segurança no ato do passageiro. A idade, 46 (34,04%) dos avaliados tem entre 20 e 25 anos, tendo como idade média da pesquisa 29 anos.



Confirmando a miscigenação, 55 (39,87%) dos analisados se consideram brancos, seguidos por 46 (33,36%) pardos e 36 (26,09%) negros.

Em escolaridade, nota-se que nestes participantes o trabalho como motorista de aplicativo possa ser uma via para quem ainda não possui ensino superior, sendo 50 (36,23%) se encaixando neste nível de escolaridade. Há também participantes com MBA ou mestrado como motoristas de aplicativo, 3% dos participantes deste questionário estão em curso ou completos.

A Tabela 2, a seguir, apresenta os dados de tempo que os usuários utilizam do aplicativo como fonte de renda.

**Tabela 2: Tempo de trabalho como motorista de aplicativo**

	Frequência	Porcentagem
<b>É Motorista há:</b>		
Menos de 2 anos	45	32,60%
Dois a Quatro anos	71	51,40%
Quatro a Cinco anos	16	11,60%
Mais de cinco anos	6	4,60%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

Encontra-se na Tabela 2, 71 (51,40%) dos motoristas com dois a quatro anos de trabalho, seguido por 45 (32,60%) tendo menos de dois anos. Pode ser associado a esses dados o desemprego que bateu recorde mundial durante a pandemia chegando a 14,6% da população, segundo o IBGE. Tal situação pode atrapalhar ainda mais quem poderia se interessar em ingressar ao vínculo empregatício formal, e trazendo muitos que perderam seus empregos aos aplicativos. A taxa de desemprego gerada a partir da flexibilização do trabalho tende a aumentar, gerando um contingente de pessoas em busca de qualquer oportunidade de emprego que supra sua necessidade de subsistência. (IGUINI, 2021, p. 28).

Já a Tabela 3, apresenta dados dos usuários quanto aos veículos utilizados na prestação do serviço.

**Tabela 3: Utilização dos carros**

	Frequência	Porcentagem
<b>Utiliza carro:</b>		
Alugado	25	18,10%
Próprio, Comprei para esta finalidade	72	52,20%
Próprio, já o tinha	41	29,70%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Para me proteger utilizo:</b>		

Não utilizo nenhum tipo de proteção	10	7,20%
O carro é alugado	25	18,07%
Proteção Veicular	74	53,60%
Seguradora	29	21,13%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

Pode-se notar que 72 (52,20%) participantes fizeram um investimento para poder começar na carreira de motorista de aplicativo, e 74 (53,60%) utilizam proteção veicular, recurso de proteção mais barato, mas possuem mais reclamações de não efetuar reparo/indenização e nem ser regulamentados pela SUSESP (SEGS, 2021).

A necessidade de se ter um veículo, junto com a oportunidade de usufruir do mesmo para pagar suas parcelas, evidencia o grande número de motoristas entrevistados que compraram o carro após começarem a trabalhar no aplicativo. Apesar de todo esforço dos parceiros para conseguirem oferecer um bom trabalho, em um bom carro e todo conforto que possa oferecer, esses motoristas viram o preço dos carros novos e usados aumentarem durante a pandemia do COVID 19, e tardando o desejo de muitos de trocar de instrumento de trabalho.

A Tabela 4, a seguir, mostra a frequência semanal dos usuários.

**Tabela 4: Sobre o Trabalho**

	Frequência	Porcentagem
<b>Média semanal trabalhada</b>		
1 dia	1	0,70%
2 dias	2	1,40%
3 dias	5	3,60%
4 dias	7	5,10%
5 dias	39	28,30%
6 dias	68	49,30%
7 dias	16	11,60%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Carga horária diária trabalhada</b>		
Até 5 Horas	8	5,80%
6 a 7 Horas	18	13,02%
8 a 9 Horas	34	24,64%
10 a 11 horas	44	31,90%
Acima de 12 Horas	34	24,64%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Rendimento líquido</b>		
Até R\$ 1.000,00	13	9,40%
De R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00	31	22,50%
De R\$ 2.000,00 R\$ 3.000,00	53	38,40%
De R\$ 3.000,00 a R\$ 4.000,00	25	18,10%

Acima de R\$ 4.000,00	16	11,60%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

A maioria dos motoristas entrevistados trabalham entre 6 e 7 dias da semana, um número muito alto se levar em consideração que uma mesma maioria recebe entre R\$1.000,00 e R\$3.000,00 reais por mês líquidos. A título de comparação, um trabalhador em regime CLT trabalha 44 horas semanais, enquanto, segundo tabela, um motorista de aplicativo trabalha em média de 47,5 a 57 horas semanais. Nesse sentido, é clarividente que a problemática da excessiva duração da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo é tema importante não apenas para os motoristas, mas, igualmente, para a toda a sociedade (LOPES; VERBICARO; MARANHÃO, 2020).

Recentemente, países como Reino Unido e França reconheceram o vínculo empregatício entre a Uber e motoristas, garantindo aos trabalhadores direito ao salário-mínimo, folgas remuneradas entre outros benefícios (IGUINI, 2021).

Amorim e Moda (2020) dizem que o assalariamento por peça, que é adotado pelas plataformas. Como uma das principais características desse trabalho é a flexibilidade em relação ao tempo e local de trabalho, esta forma de recuperação garante a intensificação no processo de realização do trabalho.

A Tabela 5 mostra a opinião dos usuários quanto ao regime CLT aplicado ao serviço prestado pelos aplicativos.

**Tabela 5: Das necessidades e preferências**

	Frequência	Porcentagem
<b>Opinião sobre o regime CLT</b>		
A favor	18	13,04%
Contra	101	73,20%
Neutro	19	13,76%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
<b>Motivo de escolha da profissão</b>		
Informalidade	56	40,58%
Necessidade	34	24,64%
Neutro	8	5,80%
Renda Extra	40	28,98%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

Pode ser percebido nesta parte da pesquisa que apesar das condições impostas aos

motoristas hoje como taxas, ganhos e regulamento, sua grande maioria (73,20%) preferem que seja mantido como MEI, frente ao Regime CLT. Na percepção dos motoristas e foi relatado que o CLT faria com que a renda diminuísse, e que o que é mais atrativo dentro da profissão, que é a liberdade de horários e espaço, seria colocada em pauta.

Dentre as opiniões do motivo de ser motorista, 56 (40,58%) citam a possibilidade de escolher seus horários, escolha de onde trabalhar e quanto tempo trabalhar por dia como cruciais para a escolha, citam a falta de oportunidade na área, e principalmente a perda do trabalho durante a pandemia 34 colaboradores.

Em termos materiais, no cenário brasileiro, o direito do trabalho assentou-se em um contexto industrial que operava nos sistemas Taylorista e Fordista. Em vista disso, a CLT, promulgada na década de 1940, traz casos trabalhistas de um período predominantemente industrial, as quais não institutos desatualizados para a nova realidade tecnológica. O Direito do Trabalho tem como base a proteção do empregado frente ao empregador, isto é, a relação contratual vivente entre empregador e empregado deve ser balanceada através da atuação do estado, garantidor de o mínimo de direitos através da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e da própria CLT (RESENDE, 2014).

Os motoristas de aplicativo são necessários de possuir o MEI, podendo contribuir com o INSS, tendo garantias em casos como previdência, invalidez, entre outros. É uma possibilidade ao trabalhador, de não ficar totalmente desamparado por não ter vínculo empregatício com as plataformas.

A Tabela 6 busca conhecer o histórico dos motoristas quanto a possíveis atos de violência sofridos durante a prestação dos serviços.

**Tabela 6: Violência no dia a dia**

	Frequência	Porcentagem
<b>Sobre o dia a dia</b>		
Já sofreu assédio	56	40,60%
Já sofreu preconceito	12	8,69%
Já sofreu violência	13	7,24%
Nunca sofreu nenhum dos citados acima.	60	43,47%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>

Fonte: dados da pesquisa

É importante entender também os malefícios e riscos que o motorista corre estando nas ruas, principalmente de acidentes, assédios, preconceito e violência. Quase 60% dos entrevistados citaram algum tipo de problema como assédio, preconceito ou violência. Relatos

dos entrevistados dizem que mesmo nesses casos, dificilmente a empresa se apresenta parceira do motorista, e muitas das vezes saem impunes. Vale ressaltar também que, quando o motorista sofre um acidente em trabalho ou é roubado, seu prejuízo e tempo parado são males somente do motorista, isentando a plataforma de qualquer problema.

Quando perguntados sobre se sentir seguro para trabalhar como motorista de aplicativo, 85 (65,38%) dos motoristas se sentem inseguros para trabalhar na plataforma, citando como: necessidade de conhecer melhor o passageiro, algum vínculo maior entre empresa e cliente, e a falta de apoio ao motorista em casos de acidente e roubos. Na mesma vertente, se perguntado sobre a opinião do motorista sobre a parceria entre motorista e plataforma, apenas 12 (9,20%) consideram a plataforma como sua parceira. Só em no primeiro semestre de 2021, 43 motoristas foram assassinados no Brasil enquanto estavam em trabalho, e incontáveis assaltados, que tem se aumentado dia após dia, acarretando insegurança e medo para sair de casa e trabalhar, sem ter a plena certeza que voltará ao ceio da família.

Durante a pandemia do Corona Vírus, as plataformas ofereceram aos seus motoristas que necessitassem ausentar do trabalho por estarem infectados, uma ajuda para que pudessem ficar em casa. Além disto, o ressarcimento em gastos com álcool em gel para o carro, e a Uber também ofereceu tela de proteção para os veículos em valores diferentes para suas categorias de motoristas, permitindo que o motorista não tenha contato com o passageiro.

Para os motoristas aqui avaliados, vale ressaltar que muitos citam os gastos como seus maiores oponentes para continuarem trabalhando no aplicativo. Segundo relatos, 95 dos contribuintes a está pesquisa utilizam da plataforma por ser o trabalho mais viável a eles, e 30 citam ainda a necessidade de continuar pois ainda possuem dívidas do carro que compraram para esta finalidade.

Os motoristas descrevem que a baixa aceitação de viagens se deve ao fato de que nem toda corrida é compensatória para ele, visto que, muitas das vezes, seus ganhos mal pagam o combustível. Ainda a relatos de que categorias como o 99Poupa e Uber Promo, onde os passageiros migram para essas categorias, que não são muito rentáveis.

Além disso, vale ressaltar que 101 (73,20%) dos colaboradores deste estudo afirmaram que o trabalho como Motorista de aplicativo é sua principal fonte de renda, e 97 (70,30%) recebe menos de R\$3.000,00 reais para o custeio de Luz, água, comida etc. É um valor que pode ser considerado muito abaixo, tendo em vista que em 2021 a cesta básica está cotada no mês de agosto de 2021 em R\$ 562,95 (DIEESE, 2021).

Os dados que foram coletados não conseguem expressar a individualidade de cada motorista que não pôde cooperar com este estudo, mas deixam um norte sobre as questões

levantadas.

## 5. CONCLUSÃO

Quando se fala de tecnologia, é inegável sua enorme contribuição para o mundo moderno. Também pode-se dizer que o mercado teve que acompanhar essa evolução e as plataformas de aplicativo vieram para confirmar ainda mais este conceito. O novo estilo de se locomover foi aprovado pelos consumidores desde quando chegou ao Brasil e continua muito viável aos passageiros, apesar de todas as variáveis que os afetam.

O objetivo deste trabalho foi entender a prestação do serviço de motoristas de aplicativo de serviços de mobilidade urbana, exibindo as condicionantes que podem atrapalhar o trabalho. Percebe-se que sua grande maioria, apesar de estar e continuar na plataforma, veem que a necessidade do trabalho é muito maior que o prazer de estar nele. Sua grande maioria concorda que existe uma precarização do trabalho efetuado, mas que com grande esforço consegue-se uma boa remuneração, acima do salário-mínimo.

Nota-se que os fatores que mais impactam na decisão de continuar trabalhando no aplicativo são a necessidade, o desemprego e a vontade de ter uma renda extra. Mas em contrapartida, durante a construção do trabalho se identificou que muitos motoristas já deixaram de trabalhar no aplicativo por não ser mais lucrativo, já que que todas as variáveis necessárias para o motorista estão mais caras que no início. Apesar do número de motoristas ter aumentado pelo desemprego, o preço do combustível e suas variáveis fazem com que, quem tenha opção de sair dos aplicativos, não pensem muito antes de tomar a decisão.

Conclui-se que, o aumento da informalidade afetou diretamente o montante de prestadores nessas plataformas de mobilidade urbana, o que não difere da atual realidade do país. Mediante todo cenário de instabilidade, tais como amplitude das condicionantes, tempo de trabalho e falta de segurança, os prestadores de serviço são expostos a riscos inexistentes e isentos dos benefícios de atividades laborais regidos pela CLT.

## REFERÊNCIAS

99. **Como me cadastro como motorista Pop?** Central de ajuda. 2021. Disponível em: <https://99novo.zendesk.com/hc/pt-br/articles/115014268847-Como-me-cadastro-como-motorista-Pop->. Acesso em 24/11/2021.

A CRÍTICA. **Jovens de geração y e z estão abrindo mão de comprar carro, aponta pesquisa.** Manaus: A Crítica, 19 jan. 2020. Disponível em:

<https://www.acritica.com/channels/dinheiro/news/jovens-da-geracao-y-e-z-estao-abrindo-mao-de-comprar-carro-aponta-pesquisa>. Acesso em: 25/10/2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?**. Contracam, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020.

ALVES, Paulo. **Uber limita uso de aplicativo por motoristas para 12 horas**. 2020. Techtudo. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2020/03/uber-limita-uso-de-aplicativo-por-motoristas-para-12-horas.ghtml>. Acesso em: 10/10/2021.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe. **Trabalho por aplicativo: Gerenciamento Algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber**. On-Line: Revista Fronteiras, 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.06/60747739>. Acesso em: 02 dez. 2021.

AMORIM, Paulo. **Pesquisa mostra número incrível de motoristas de app; profissão vale a pena?** 2021. Disponível em: <https://fdr.com.br/2021/10/11/pesquisa-mostra-numero-incrive-de-motoristas-de-app-profissao-vale-a-pena/>. Acesso em: 12/10/2021.

ASSOCIAÇÕES de Proteção Veicular poderão sofrer impacto com novas regras da Susep. **SEGS**, [S. l.], p. 1-6, 26 maio 2021. Disponível em: <https://www.segs.com.br/seguros/292097-associacoes-de-protecao-veicular-poderao-sofrer-impacto-com-novas-regras-da-susep>. Acesso em: 8 dez. 2021.

CANAL TECH. **Empresa Uber**. On-Line, 08 jul. 2021. Disponível em: <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>. Acesso em: 30/10/2021.

CAPITAL SOCIAL. **7 motivos para abrir uma empresa no MEI e como formalizar seu negócio em apenas 15 minutos (com guia prático)**. 1 fev. 2017. Disponível em: <https://capitalsocial.cnt.br/7-motivos-para-se-tornar-mei/>. Acesso em: 8/10/2021.

CORREA, Luana. **Projetos de lei: Projeto exige mais garantias a motoristas de aplicativos de transporte e entrega**. Rádio Senado. 2021. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2021/09/15/projeto-exige-mais-garantias-a-motoristas-de-aplicativos-de-transporte-e-entrega>. Acesso em: 14/11/2021.

COSTA, Crislaine. **Uber completa 5 anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens realizadas**. Uber Newsroom. On-Line, p. 1-1. 17 jul. 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>. Acesso em: 08/11/2021.

COSTA, Simone S. **Pandemia e desemprego no Brasil**. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/SGWCFyFzjrDwgDJYKcdhNt/>. Acesso em 03/11/2021.

DIEESE. **Em agosto, custo da cesta aumenta em 13 cidades**. São Paulo: Dieese, 08 set. 2021. Nota à Imprensa. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/2021/202108cestabasica.pdf>. Acesso em: 01/11/2021.

EXAME. **Motoristas reclamam de reajustes nas tarifas da Uber e 99.** 2021. Disponível em: <https://exame.com/negocios/motoristas-reclamam-de-reajustes-nas-tarifas-da-uber-e-99/>. Acesso em: 10/10/2021.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo.** Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27- 43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579>. Acesso em: 20 out. 2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Mercado de trabalho: taxa de desemprego fica em 14,7%, nível recorde no país.** 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/06/taxa-de-desemprego-fica-em-147-nivel-recorde-no-pais.shtml#:~:text=Taxa%20de%20desemprego%20fica%20em,06%2F2021%20%2D%20Mercado%20%2D%20Folha>. Acesso em 20/10/2021.

G1. **Exclusivo: mais de 40 motoristas de aplicativo foram assassinados em 2021 no Brasil, aponta levantamento.** 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2021/06/06/exclusivo-mais-de-40-motoristas-de-aplicativo-foram-assassinados-em-2021-no-brasil-aponta-levantamento.ghtml>. Acesso em: 01/11/2021.

G1. **Proteção veicular não tem garantias como o seguro, alertam autoridades.** 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2012/07/protecao-veicular-nao-tem-garantias-como-o-seguro>. Acesso em: 09/11/2021.

G1. **Trabalhadores de aplicativos somam 1,4 milhão no Brasil, diz Ipea.** On-Line, 07 out. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/10/07/trabalhadores-de-aplicativos-somam-14-milhao-no-brasil-diz-ipea.ghtml>. Acesso em: 27/11/2021.

G1. **Uber exclui motoristas por cancelamento constante de corridas.** On-Line, 24 set. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/09/24/uber-exclui-mais-de-15-mil-motoristas-por-cancelamento-constante-de-corridas-diz-associacao.ghtml>. Acesso em: 26/09/2021.

IBE. **Pesquisa revela que profissionais com MBA têm salários maiores.** 2021. Disponível em: <https://www.ibe.edu.br/pesquisa-revela-que-profissionais-com-mba-tem-salarios-maiores/>. Acesso em: 02/11/2021.

IGUINI, Lucas H. P. **Impactos sociais e jurídicos da uberização do trabalho.** 79 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/223455/TCC.pdf?sequence=1>. Acesso em: 25/10/2021.

KRAMER, J. C. A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo? Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR, Brasil, 2017.

KUPFER. **Padrões de concorrência e competitividade.** Rio de Janeiro. IEVUFRJ. 1991.

LOPES, Ana; VERBICARO, Dennis; MARANHÃO, Ney. **O direito à informação do**



**consumidor quanto a jornada de trabalho do motorista por aplicativo.** On-Line: Revista de Direito do Consumidor, v. 132/2020, 2020. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/Dennis-Verbicaro/publication/346956048\\_o\\_direito\\_a\\_informacao\\_do\\_consumidor\\_quanto\\_a\\_jornada\\_de\\_trabalho\\_do\\_motorista\\_por\\_aplicativo/links/5fd3d46245851553a0ac0254/o-direito-a-informacao-do-consumidor-quanto-a-jornada-de-trabalho-do-motorista-por-aplicativo.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Dennis-Verbicaro/publication/346956048_o_direito_a_informacao_do_consumidor_quanto_a_jornada_de_trabalho_do_motorista_por_aplicativo/links/5fd3d46245851553a0ac0254/o-direito-a-informacao-do-consumidor-quanto-a-jornada-de-trabalho-do-motorista-por-aplicativo.pdf). Acesso em: 01 dez. 2021.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil.** Cesit/Unicamp, 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](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). Acesso em: 10/10/2020.

MINAYO, Maria C. de S. **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade.** 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

O TEMPO. **Carreata: Motoristas de aplicativo fazem protesto com buzinação em BH.** 2021. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/motoristas-de-aplicativo-fazem-protesto-com-buzinaco-em-bh-1.2544890>. Acesso em: 06/11/2021.

OLIVEIRA, Diego. **Mercado: Preços dos carros novos disparam no Brasil.** 2017. Disponível em: <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/precos-dos-carros-novos-disparam-no-brasil-em-12-meses/>. Acesso em: 07/11/2021.

RESENDE, Ricardo. **Direito do Trabalho Esquematizado.** 4. ed. São Paulo: Método, 2014.

SEU DINHEIRO. **Sem carro zero no mercado, preço de usados sobe até 20% e vendas disparam – carro usado chega a custar mais que um novo.** 2021. Disponível em: <https://www.seudinheiro.com/2021/economia/sem-carro-zero-no-mercado-preco-de-usados-sobe-ate-20-e-vendas-disparam-carro-usado-chega-a-custar-mais-que-um-novo/>. Acesso em: 02/10/2021.

TECMUNDO. **Alta de combustíveis “expulsa” motoristas de Uber e 99.** 24 ago. 2021. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/223617-alta-combustiveis-expulsa-motoristas-uber-99.htm>. Acesso em: 05/11/2021.

TREVIZAN, KARINA. **Preço da gasolina já subiu mais de 32% nos postos em 2021; veja comparativo.** 2021. Disponível em: <https://investnews.com.br/economia/preco-da-gasolina-acumulado-2021/>. Acesso em 27/11/2021.

TUDO CELULAR. **Uber completa 7 anos no brasil com 1 milhão de motoristas cadastrados e usuários com mais de 8 mil corridas.** On-Line, 08 jul. 2021. Disponível em: <https://www.tudocelular.com/mercado/noticias/n176801/uber-completa-7-anos-no-brasil.html>. Acesso em: 30/10/2021.

UBER. **Dirigir na Uber vale a pena?** Uber Brasil. 21 jun. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/dirigir-uber-vale-a-pena/>. Acesso em: 01/11/2021.