

# NA ROTA DA TRANSFORMAÇÃO: ANALISANDO A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTORISTAS POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS – MA

## ON THE PATH OF TRANSFORMATION: ANALYZING THE UBERIZATION OF APP-BASED DRIVER WORK IN SÃO LUÍS – MA

Lia Renata Costa Gomes<sup>1</sup>

<https://orcid.org/0000-0002-7442-2172>

### RESUMO

O presente artigo investiga o impacto das plataformas digitais no ambiente de trabalho em São Luís– MA, com foco na análise das atividades dos motoristas vinculados às empresas/plataformas Uber e Pop 99. A pesquisa busca compreender a lógica subjacente ao trabalho plataformizado, examinando as características essenciais dessa modalidade de atividade e destacando as recentes transformações no mercado de trabalho. Utilizando a observação direta e as entrevistas com motoristas por aplicativo, como metodologia, o estudo revela que a “uberização” é uma realidade impulsionada pelo capitalismo digital, reconfigurando dinâmicas laborais, individualizando o trabalho e minando a coesão social. O resultado aponta para um processo de flexibilização mais acentuado nas relações de trabalho, caracterizado pela ausência de garantias e seguridade social.

**Palavras-Chave:** mercado de trabalho; uberização; plataforma digital; relações de trabalho; capitalismo digital.

### ABSTRACT

This article investigates the impact of digital platforms on the work environment in São Luís – MA, focusing on the analysis of activities carried out by drivers affiliated with the Uber and Pop 99 companies/platforms. The research aims to comprehend the underlying logic of platformized work, examining the essential characteristics of this employment modality and highlighting recent transformations in the labor market. Using direct observation and interviews with app-based drivers as the methodology, the study reveals that

<sup>1</sup> Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Docente no Centro Universitário Santa Terezinha - CEST. Integrante do Grupo de Estudos e Pesquisa em Trabalho e Sociedade (GEPTS) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: liarenata.costagomes@gmail.com

“uberization” is a reality driven by digital capitalism, reshaping labor dynamics, individualizing work, and undermining social cohesion. The findings point towards a more pronounced process of labor flexibilization, characterized by the absence of guarantees and social security.

**Keywords:** liminality; labor market; uberization; digital platform; labor relations; digital capitalism.

## INTRODUÇÃO

O presente estudo investiga o impacto das plataformas digitais no mercado de trabalho em São Luís, Maranhão, com especial ênfase na análise das atividades desempenhadas pelos motoristas associados às empresas/plataformas Uber e *Pop 99*. A pesquisa tem como objetivo compreender a lógica subjacente ao trabalho através de plataformas, examinando as características essenciais dessa modalidade de atividade destacando as recentes transformações observadas no mercado de trabalho.

A presente discussão propõe examinar a área compartilhada da uberização, centrando-se nos elementos mais prevalentes no cotidiano laboral dos motoristas que operam através de aplicativos. Além disso, serão identificados e analisados fatores críticos essenciais para a avaliação das condições de trabalho desses profissionais, com especial atenção às políticas de remuneração e segurança implementadas pelas plataformas.

A uberização, caracterizada pela prestação de serviços através de plataformas digitais que conecta consumidores a prestadores independentes, tem redefinido os paradigmas do mercado de trabalho contemporâneo. No contexto dos motoristas por aplicativo, alguns elementos emergem como predominantes em seu cotidiano laboral.

Desta maneira, é importante considerar que a uberização tornou-se um mecanismo que visa atrair uma força de trabalho em potencial, em virtude do qual passam a existir constantes mudanças, seja em relação às formas pelas quais esse trabalho se organiza, seja na forma mediante a qual a legislação abre espaço para regimes de trabalho que se tornam gradativamente flexíveis e precários. Um capital que subjuga o trabalhador em detrimento de maiores níveis de lucros e sem nenhuma responsabilidade das empresas sobre aquele que intensifica consideravelmente seus ganhos (Martins; Miranda, 2017).

Ao longo deste texto introdutório, será detalhado o delineamento da pesquisa, os métodos de coleta e análise de dados empregados, bem como as estratégias utilizadas para garantir a precisão e a objetividade dos resultados. A compreensão da metodologia é crucial para a avaliação crítica do estudo e para a interpretação adequada de suas descobertas, contribuindo assim para o avanço do conhecimento.

## METODOLOGIA

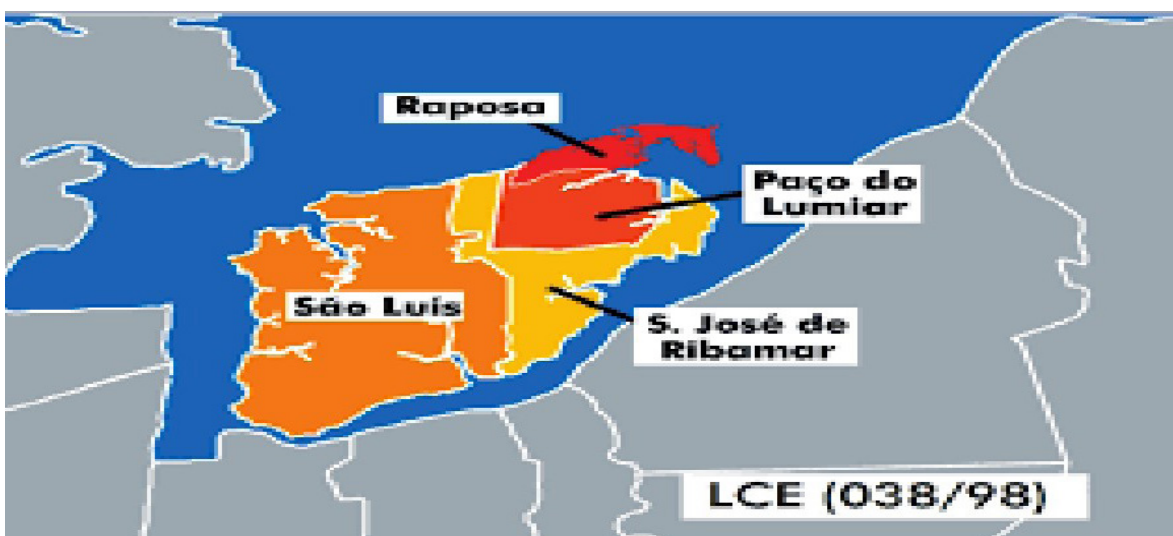
### LOCAL DE ESTUDO

O presente estudo foi conduzido na Região Metropolitana de São Luís, estado do Maranhão, Brasil. Esta área abriga uma população de 1.656.503 habitantes, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) referentes ao ano de 2021. Segundo informações do Diário do Transporte (2018), em 2018 o Maranhão já contava com um total de seis mil motoristas cadastrados em plataformas de transporte, sendo observada uma concentração significativa desses profissionais na Região Metropolitana de São Luís. É importante ressaltar que muitas regiões do estado não dispõem desse tipo de serviço.

A Região Metropolitana de São Luís abrange não apenas a capital, mas também diversos municípios adjacentes, totalizando treze municípios em sua composição. Esta designação foi conferida em virtude da interconexão socioeconômica e demográfica entre estes locais. Dentre os fatores que influenciaram a sua delimitação, destaca-se a significativa presença de motoristas provenientes de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, os quais contribuem para a dinâmica urbana da região.

É importante ressaltar que, embora a pesquisa abranja toda a extensão da Região Metropolitana de São Luís, houve uma concentração predominante das entrevistas e atividades de campo na capital, São Luís/MA. Esta cidade não apenas representa o epicentro político-administrativo do estado do Maranhão, mas também ostenta o maior contingente populacional dentre os municípios que compõem a região metropolitana. A seguir, apresenta-se um mapa dos municípios que compõem a Região Metropolitana de São Luís/MA, foco da pesquisa.

**Imagem 01: mapa da Região Metropolitana de São Luís/MA**



Fonte: IPEA (2014, p. 11)

A cidade de São Luís/MA é um dos polos econômicos centrais do estado do Maranhão, com um produto interno bruto (PIB) de R\$ 33,7 bilhões. Em relação aos setores mais expressivos do município, o terciário (comércio, turismo, serviços e administração pública) é o que mais se destaca. Com um aumento significativo do setor do turismo, uma vez que a cidade possui vários pontos de lazer, com belas praias e casarões históricos. A cidade também conta com dois pontos de escoamento de *commodities* (Porto do Itaqui e a Ponta da Madeira) para outras regiões do país. Além do setor terciário, a indústria de transformação também representa um papel importante no PIB da cidade. E “a agropecuária responde por menos de 1% da economia da cidade” (Guitarrara, [2021]).

Desta maneira, considerando que as plataformas se instalam em regiões onde a população é mais significativa e existe a necessidade dos serviços prestados pelas empresas/plataformas, a cidade de São Luís foi a cidade escolhida para a pesquisa, além dos fatores já destacados anteriormente.

## POPULAÇÃO DA AMOSTRA

Os critérios norteadores para a escolha da população foram: pessoas de ambos os sexos que trabalham como motoristas por aplicativo e residem na Região Metropolitana de São Luís/MA, não sendo necessário ser exclusivamente maranhense ou ludovicense, sob a condição de que pessoas de outros estados residam na cidade e labutem como motoristas por aplicativo.

A pesquisa realizada com vinte motoristas por aplicativo, entre eles o presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA), revelou um diversificado conjunto de características. Todos os participantes da pesquisa tinham mais de 21 anos, atendendo ao requisito mínimo da plataforma. Observou-se que sete dos motoristas nasceram em São Luís, enquanto os demais vieram de várias localidades, tanto dentro quanto fora do estado do Maranhão.

Um padrão notável foi identificado na origem dos pais dos motoristas, com uma predominância de cidades do interior do Maranhão, sugerindo uma tendência de permanência no estado de origem. A maioria dos motoristas nasceu e permaneceu no Maranhão, com alguns tendo deixado o estado temporariamente antes de retornar ou escolher estabelecer-se lá, seguindo o padrão familiar.

## COLETA DE DADOS

O método de pesquisa adotado visou compreender o trabalho uberizado a partir da perspectiva dos próprios motoristas, reconhecendo sua importância no funcionamento desse modelo econômico. As entrevistas foram essenciais nesse processo, e dado o desafio da dispersão geográfica dos trabalhadores, a estratégia consistiu em interagir com eles

durante as corridas. Como usuária das plataformas, foi mais fácil obter os contatos dos motoristas que posteriormente foram entrevistados. Devido à política de privacidade das plataformas, os números de telefone foram obtidos previamente e as entrevistas agendadas. Algumas foram conduzidas por videoconferência, facilitada pelo uso de plataformas como o *Google Meet*, enquanto outras foram presenciais, mantendo-se a abordagem inicial. Todas seguiram um roteiro semiestruturado, abordando inicialmente o perfil socioeconômico dos motoristas e depois as condições de trabalho, incluindo tempo, riscos, remuneração e motivações.

Além das entrevistas, participei ativamente de grupos de motoristas em aplicativos de mensagens para entender melhor a dinâmica do trabalho, sem interferir nas conversas cotidianas. Essa abordagem proporcionou uma compreensão mais profunda do trabalho de motoristas de aplicativo na economia compartilhada.

## ESTRUTURA DO ARTIGO

O artigo está inserido em uma discussão da sociologia do trabalho e da sociologia econômica, com um diálogo próximo à socioantropologia. Assim, após algumas considerações iniciais, apresento a organização do artigo, dividido em sete tópicos, além desta introdução e das considerações finais.

O primeiro tópico aborda a implementação e crescimento das plataformas digitais, como a Uber, e seu impacto no mercado de trabalho. No segundo tópico é construída uma discussão acerca do empreendedorismo impulsionado pela “uberização”, examinando seu impacto social e os desafios enfrentados pelos trabalhadores. No terceiro tópico se faz uma análise das condições laborais dos motoristas por aplicativo, evidenciando as inovações e dificuldades enfrentadas nessa jornada socio-ocupacional. Por conseguinte, temos o quarto tópico versando a respeito das condições de trabalho dos motoristas por aplicativo em São Luís/MA.

No tópico cinco, são discutidos os riscos e desafios enfrentados pelos motoristas que trabalham por aplicativos de transporte. Valorizar o trabalho envolve o princípio fundamental de remunerar de forma justa o trabalhador, é o que trata o sexto tópico. No último tópico, foi realizada uma análise sobre as estratégias de controle e subordinação como meios de gerenciamento em empresas/plataformas.

## TÁTICAS DE IMPLEMENTAÇÃO E CRESCIMENTO DE PLATAFORMAS DIGITAIS E SEU IMPACTO NO MERCADO DE TRABALHO

A Uber foi a primeira plataforma de transporte de passageiros a chegar ao Brasil, e já se encontra no país desde 2014. Depois dela, surgiram no país a *Pop/99* e a *InDrive*, essas

três são as mais populares, com um nível de preferência maior da população pela Uber e pela *Pop/99*. As plataformas digitais deram uma nova roupagem a esse tipo de serviço, com formas específicas de captação de mão de obra e de aproximação entre demandantes e ofertantes de serviços.

As plataformas digitais são vistas como “estruturas digitais” que buscam fazer uma ponte entre quem oferta e quem demanda serviços de maneira ágil através do uso da tecnologia. Esta última atrai muitas empresas e pessoas, mudando a forma de prestação de serviços na atualidade.

De acordo com a Agência IBGE Notícias (2019) e os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) contínua, o número de pessoas que passaram a trabalhar como motoristas por aplicativo no Brasil cresceu 29,2% e representou no ano de 2018 o maior índice de crescimento. Segundo os mesmos dados, cerca de 3,6 milhões de pessoas trabalhavam em veículos, representando 810 mil pessoas a mais que no ano de 2017, consagrando um crescimento expressivo.

A expansão da presença das empresas/aplicativos ocorreu de forma gradual, inicialmente concentrada nas regiões Sudeste e Sul do Brasil, expandindo-se progressivamente para o Norte e, posteriormente, alcançando os estados do Nordeste. Desde o ano de 2018, essa expansão abrange aproximadamente 117 áreas do território nacional. Dada a relevância desse fenômeno, diversos fatores devem ser considerados para uma análise abrangente, destacando-se “a concentração populacional, economias de aglomeração, engarrafamentos e sistemas de transporte público ineficiente” (Castanheira; Duarte, 2018, p. 107). Os elementos que promovem uma adoção mais ampla dos aplicativos pela população podem ser identificados por padrões consistentes em diferentes regiões do Brasil, particularmente notáveis após a introdução da Uber.

O Brasil emergiu como um ambiente altamente propício para o crescimento e operação das plataformas digitais, com a Uber destacando-se como uma das principais beneficiárias desse cenário. De acordo com Tozi (2018), o Brasil figura logo atrás dos Estados Unidos como um dos países mais lucrativos para a Uber, sendo as regiões metropolitanas brasileiras as principais contribuintes para a geração de taxas de lucratividade significativas.

A expansão da Uber no Brasil também pode ser explicada a partir do processo de urbanização, com a precária infraestrutura de transportes coletivos e a expansão dos transportes ditos alternativos (carrinhos, vans etc.), o aumento das passagens de ônibus e a comodidade das viagens de carro a preços mais baratos que os aplicativos oferecem aos passageiros fortaleceu ainda mais a preferência das pessoas pelo uso das plataformas.

Junto com o processo de ampliação do uso de novas tecnologias, há um avanço do capitalismo digital, principalmente em seu ciclo mais recente, que tem causado grandes transformações do mercado de trabalho, no qual a flexibilização é uma estratégia validada pelas grandes empresas. Consequentemente, essas mudanças ocasionam uma inserção de novos modelos de produção que alteram as relações sociais de trabalho (Ramalho, 2013).



Segundo Abílio (2019), existe uma lógica por trás do funcionamento dessas plataformas que validam posturas neoliberais e que buscam transferir para o trabalhador a responsabilidade sobre o trabalho que ele exerce, destituindo a empresa de toda a responsabilidade sobre os custos do trabalho, inclusive no que se refere à segurança do trabalhador.

No contexto brasileiro, as ideologias liberais e neoliberais exerceram uma influência substancial na economia do país, impactando significativamente as relações de trabalho. Este cenário resultou não apenas em taxas elevadas de desemprego, mas também na adoção de outras modalidades de contratação que reduziram a prevalência do emprego formal. Tal situação acarreta uma série de desafios para os trabalhadores, os quais, sem muitas alternativas disponíveis, acabam por se envolver nessas formas de atividade. Como consequência, esses trabalhadores enfrentam a perda de oportunidades para garantir direitos trabalhistas fundamentais, tais como Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), seguro-desemprego, contribuições para a previdência social, entre outros (Abílio, 2019).

A uberização e a plataformização são reflexos de um longo processo de desafios às estruturas sociais do trabalho, ocorrendo simultaneamente com mudanças nos modelos de produção. Essas transformações estão intrinsecamente ligadas à busca por valor financeiro e aos padrões de oligopolização e concentração de riqueza característicos do neoliberalismo. Embora exista uma padronização global do trabalho, é crucial entender suas implicações sociais e espaciais, bem como seu papel na divisão internacional do trabalho (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

A metamorfose em questão decorreu da imersão de novas tecnologias digitais e da expansão generalizada do acesso à internet, coadunadas com a reconfiguração paradigmática da indústria, agora caracterizada como indústria 4.0. As plataformas digitais, nesse contexto, apresentam uma multiplicidade de serviços que abrangem desde transações comerciais de produtos até a prestação de serviços como entrega de alimentos, transporte através de aplicativos como Uber e Pop/99, disponibilização de informações, setor turístico, divulgação e outros (Flores Neto, 2017).

A compreensão dos novos modelos de negócios decorrentes da indústria 4.0 requer uma análise aprofundada dos elementos fundamentais subjacentes. De acordo com Rubmann *et al.* (2015), essa fase paradigmática da industrialização se apoia em nove pilares tecnológicos essenciais, os quais formam a base do processo produtivo ao possibilitarem um fluxo de produção integrado, automatizado e otimizado. Essas transformações têm impacto significativo nas relações tradicionais de produção entre fornecedores, produtores e clientes, bem como na interação entre humanos e máquinas. Os nove pilares tecnológicos identificados são os seguintes: i) big data e análise; ii) robôs autônomos; iii) simulação; iv) integração de sistemas horizontais e verticais; v) internet industrial das coisas; vi) cibersegurança; vii) computação em nuvem; viii) fabricação aditiva.

Esses elementos não apenas delineiam a infraestrutura tecnológica subjacente aos processos de produção, mas também definem as capacidades e possibilidades emergentes dentro do contexto da indústria 4.0 (Rubmann *et al.*, 2015).

A indústria está atualmente em um estágio limiar, caracterizado pela evolução em direção a uma revolução na qual as redes digitais desempenham um papel fundamental nos processos operacionais de uma fábrica inteligente. Este avanço abrange todas as etapas, desde a concepção inicial até o *design*, desenvolvimento e fabricação dos produtos. Novos paradigmas tecnológicos estão sendo introduzidos com o objetivo de promover inovação em diversos setores do mercado, com destaque para a indústria.

Desse modo, a revolução da Indústria 4.0 está provocando uma profunda transformação nos processos de produção de bens e serviços, impulsionando ganhos substanciais. Entretanto, essa transição não se dá sem desafios significativos. Um dos principais reside na necessidade premente de capacitar os trabalhadores para operarem as novas tecnologias emergentes. Além disso, a salvaguarda da segurança dos dados e informações que fluem pela rede representa uma preocupação crucial.

As plataformas perseguem inicialmente a maximização do capital, objetivando gerar valor e perpetuar o crescimento desse capital. Essa estratégia é realizada por meio da priorização de uma clientela cuja satisfação é imperativa, visto que tal contentamento é crucial para a retenção e contínua participação dos usuários nas plataformas digitais (Flores Neto, 2017).

No contexto delineado, as plataformas digitais têm instigado nas organizações uma busca incessante por inovação tecnológica, promovendo a metamorfose dos paradigmas tradicionais de negócios e acentuando a dinâmica competitiva. Cumpre ressaltar que essas entidades digitais transcendem a simples transação comercial, englobando elementos que propiciam ganhos substanciais para a empresa (Flores Neto, 2017). Nesse contexto, a comercialização de produtos ou a oferta de serviços é apenas uma faceta, dado que essas plataformas conseguem amalgamar diversos fatores que contribuem significativamente para o aumento do lucro corporativo.

O que se vislumbra é que as plataformas invadam novos setores da economia, embora se destaquem atualmente nos transportes de passageiros, de cargas, no turismo e na entrega de alimentos, é só uma questão de tempo para ganharem novos espaços ou ampliarem os já conquistados, mesmo aqueles já timidamente invadidos.

A questão a ser levantada aqui é, com o aumento das plataformas digitais a tendência é a informalidade crescer exponencialmente, o trabalho se tornar mais precário, mais flexibilizado, e no pacote existirem categorias com trabalhadores extremamente distanciados entre si, o que tornará a ação coletiva entre eles difícil, ou seja, os trabalhadores terão grandes dificuldades de se organizarem enquanto grupo, para reivindicarem relações mais sólidas e menos contingentes.

O cenário contemporâneo do desenvolvimento capitalista destaca-se pela emergência da “Quarta Revolução Industrial”, conhecida como Indústria 4.0. Este paradigma



não apenas reconfigura os processos produtivos das empresas, mas também redefine as dinâmicas sociais e de trabalho.

## EMPREENDEDORISMO NAS RUAS: O IMPACTO SOCIAL DA UBERIZAÇÃO NAS TEIAS MODERNAS DO TRABALHO

O discurso do “empreendedorismo” evidencia ainda mais os descasos dessas plataformas no que se refere às proteções trabalhistas. Embora o trabalhador se encontre em uma situação de informalidade e em um contexto de “autogerenciamento”, o trabalho é monitorado e supervisionado o tempo todo através dos algoritmos. Existem inclusive penalidades para o trabalhador quando ele não segue as regras impostas pela empresa/aplicativo (Abílio, 2019).

Em muitos países, o governo desempenha um papel importante na criação de um ambiente favorável aos negócios, incentivando o empreendedorismo e a inovação. Isso pode incluir a criação de programas de incentivo fiscal, a oferta de financiamento para pequenas empresas e a promoção de parcerias público-privadas.

Por outro lado, em algumas situações, o controle estatal pode limitar a capacidade dos empreendedores em inovar e criar negócios. Por exemplo, em um país onde as regulamentações são muito rígidas, pode ser difícil para uma *startup* conseguir obter as licenças necessárias para operar legalmente. Além disso, em alguns setores, como o de tecnologia, o rápido ritmo de mudança e inovação pode tornar difícil para o governo acompanhar e regulamentar adequadamente (Dardot; Laval, 2016).

Este paradigma de trabalho se desdobra em uma dicotomia notável, permeada por duas correntes antagônicas. Por um lado, ecoa o discurso de autonomia e empreendedorismo, ressoando a narrativa da independência laboral. No entanto, à medida que se adentra no espectro oposto, depara-se com um cenário onde o trabalhador se encontra destituído de qualquer prerrogativa decisória em determinados contextos. Por exemplo, a capacidade de declinar ofertas de serviços, ainda que desprovida de viabilidade econômica naquele momento, é mitigada pela ameaça de desvinculação do trabalhador da plataforma.

Destarte, paradoxalmente, mesmo na ausência de qualquer vinculação contratual que confira responsabilidades à empresa em relação ao trabalhador, a sua permanência está condicionada ao acatamento inquestionável das imposições estabelecidas pela plataforma. Em síntese, esse contexto revela uma subordinação latente ao imperativo do capital, evidenciando as complexidades inerentes à interseção entre autonomia aparente e submissão pragmática no ambiente laboral contemporâneo (Abílio, 2019).

Neste contexto de desregulação temporal e ausência de normativas laborais, caracterizado pela inexistência de garantias trabalhistas, há uma notável intensificação do processo de exploração da força de trabalho e da precarização das condições laborais.

Nesse cenário, o Estado desempenha um papel preponderante, uma vez que legitima o processo de flexibilização das relações laborais, contribuindo para a sua fragilização. Tal fenômeno decorre da existência de lacunas significativas na legislação que favorecem as empresas, deixando o trabalhador com a parte mais vulnerável, à mercê das circunstâncias (Abílio, 2019).

Conforme as análises de Abílio (2019), o trabalho exercido por este contingente de trabalhadores caracteriza-se pela informalidade, configurando-se como uma modalidade em que o indivíduo é concebido como um “auto gerente” subserviente à dinâmica da empresa ou plataforma digital.

Nesse cenário, embora existam mecanismos de contenção notáveis inerentes a essa modalidade de atividade, o trabalhador é instado a adotar uma postura de autogestão e inovação ao longo do processo. A autora ressalta, ademais, que tal configuração laboral se enquadra no paradigma *Just in time*, delineando um contexto de competição incessante em que a correlação entre oferta e demanda assume a responsabilidade de arbitrar a viabilidade dos ganhos do trabalhador, bem como ditar o ritmo laborativo vigente.

Assim, com o intuito de obter uma compreensão mais aprofundada do fenômeno da uberização, realizamos a coleta de dados junto aos motoristas por aplicativo no município de São Luís - MA. Essa abordagem empírica visa fornecer *insights* específicos e detalhados sobre as dinâmicas e desafios enfrentados por esses profissionais no contexto local.

## NAVEGANDO PELAS ONDAS DA UBERIZAÇÃO EM SÃO LUÍS/MA - UMA JORNADA SOCIOOCUPACIONAL DE INOVAÇÃO E DESAFIOS

Em um contexto caracterizado por instabilidade econômica, precariedade laboral e flexibilização das relações de trabalho, a competitividade em busca de ocupações que assegurem níveis mínimos de dignidade ao trabalhador torna-se progressivamente desafiadora. A profissionalização emerge como um mecanismo crucial no encadeamento das trajetórias sócio-ocupacionais, representando um fator determinante na busca por estabilidade e dignidade.

Na análise dos dados de pesquisa, é observável que uma parcela significativa dos motoristas vinculados a plataformas de aplicativos tem sua formação profissional fundamentada em cursos técnicos. Ademais, parte desses profissionais adquiriu novos conhecimentos ao assumir diversas funções e/ou acumular experiências na própria empresa, enquanto outros buscaram aprendizado através da observação de familiares e amigos já engajados em atividades informais. Esta diversidade de abordagens na formação profissional dos motoristas por aplicativo demonstra a complexidade do cenário laboral contemporâneo.

Os cursos técnico e superior perduram como pilares substanciais na aquisição de ocupações mais seguras, mesmo em cenários laborais notavelmente competitivos. Esses

cursos propiciam uma inserção expedita, notadamente benéfica para indivíduos que carecem de experiência prévia, como exemplificado no percurso de Sousa, cuja trajetória iniciou-se no âmbito técnico, onde a observação atenta foi catalisadora de seu desenvolvimento até a esfera acadêmica superior. O investimento diligente em sua formação demonstra ser este um componente fundamental para conquistar proeminência e ocupar nichos distintos no mercado de trabalho contemporâneo.

Eu fiz o curso técnico em segurança do trabalho no CEFET, que hoje é o IFMA, aí eu cursei dois anos na época do curso, dois anos, e aí eu aproveitei e entrei na área da Alumar após o término do curso. Aí eu concluí o curso técnico, trabalhei na área da Alumar, aí eu saí depois disso e fui trabalhar com móveis projetados e ao mesmo tempo fui fazer o curso superior, com móveis projetados eu aprendi mesmo no dia a dia, eu observava o pessoal e tudo, tinha familiares que trabalhava com isso, eu observava o pessoal, e aproveitei para fazer o curso superior de engenharia civil à noite (Sousa, 2022).

A instrução educacional desempenha um papel fundamental na capacitação dos indivíduos para transitar eficazmente no dinâmico mercado de trabalho contemporâneo, notadamente em um contexto permeado por mudanças incessantes e progresso tecnológico ininterrupto. A obtenção de novas competências e conhecimentos assume importância primordial na adaptação às exigências de um cenário laboral em constante mutação.

A busca de educação adicional, seja por intermédio de cursos especializados, certificações ou instâncias educacionais mais formais, emerge como uma estratégia imperativa. Tal empenho proporciona aos indivíduos aprimorar suas perspectivas de inserção no mercado de trabalho, potencializando sua capacidade competitiva para cargos remunerados de maior magnitude e elevando substancialmente suas probabilidades de ascensão profissional.

Desta maneira, a educação é um investimento valioso na carreira profissional de qualquer pessoa e pode fornecer benefícios duradouros, incluindo a capacidade de migrar para novas oportunidades de emprego e prosperar em um mercado de trabalho em constante evolução.

Em outras duas falas, também aparece a importância da formação técnica para a entrada no mercado de trabalho. O trabalhador aproveitou as oportunidades que foram surgindo para se qualificar e melhorar suas condições de trabalho:

**Como se deu a sua formação profissional?** Lá em São Paulo o SENAI não é como aqui, lá eles abrem oportunidade para as várias idades, e lá eu sempre estava acompanhando pela internet alguns cursos, os cursos que eles oferecia para comunidade, e eu sempre estava aproveitando e me reciclando, mesmo que não fosse da minha área eu ia fazendo, eu sempre aproveitava um curso ou outro aí, começava a fazer o curso, aí no SENAI aparecia no mural a vaga para pessoa que já estava estudando aí eu ia lá fazia um teste, aí dava certo eu começava a trabalhar (Oliveira, 2021).

Nesse contexto, torna-se salutar a busca por formação técnica ou superior como meio eficaz para potencializar a competitividade no atual panorama laboral, em razão de que a evolução incessante das tecnologias demanda uma constante atualização. Nota-se, contudo, que a fenomenologia da “uberização” em si não impõe requisitos específicos de formação técnica ou superior, restringindo-se, na essência, à posse de um dispositivo móvel com conectividade à internet, habilidades operacionais para utilizar GPS, proficiência em condução veicular e a posse de uma habilitação permanente.

Não obstante, é imperativo salientar que mesmo essa modalidade de ocupação, aparentemente desvinculada de exigências acadêmicas convencionais, não prescinde de um patamar mínimo de conhecimento tecnológico para sua execução.

O que se observa é que essas mudanças “impulsionaram uma grande quantidade de indivíduos a atingir uma situação social mais alta do que a de seus pais”, principalmente porque atualmente possuem muito mais acesso às tecnologias e possibilidades de formação técnica profissional (Pastore, 2000, p. 3).

Na tessitura do mercado de trabalho moderno, a uberização se tornou uma realidade bastante expressiva, mas é uma atividade apenas para ser um apoio a mais na renda, um extra, e não para ser uma atividade exclusiva e permanente. Apesar de que a empresa/aplicativo incentiva os motoristas a permanecerem mais tempo na atividade, por exemplo, através das promoções, que não deixam de ser metas a cumprir e acabam fazendo com que o motorista rode com mais frequência e por muito mais tempo. Isto posto, no domínio da análise, a seguir são expostos alguns fatores sobre as condições de trabalho dos (as) motoristas em São Luís/Maranhão.

## **EXPLORANDO O TERRENO COMPARTILHADO DA UBERIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DAS CONDIÇÕES LABORAIS DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS/MA**

O elemento temporal emerge como um componente fundamental para os profissionais engajados nas plataformas de mobilidade, um ponto amplamente salientado em debates pregressos. Este elemento, invariavelmente, configura-se como um determinante preponderante nos rendimentos auferidos pelos motoristas por aplicativo. A extensão temporal dedicada à atividade correlaciona-se diretamente com a capacidade do trabalhador em realizar um volume mais substancial de corridas, consequentemente impactando positivamente seus ganhos. Nesse contexto, observa-se uma relação proporcional direta entre a quantidade elementar temporal investida e os resultados financeiros obtidos, revelando uma dinâmica intrínseca à natureza laboral desses profissionais.

A média de dedicação ao trabalho para condutores autônomos ou dependentes exclusivamente de plataformas digitais como fonte de subsistência é estabelecida em oito horas diárias. Apenas uma minoria excede este limite, operando por doze horas ou mais

diariamente, incluindo os sete dias da semana. Aqueles que simultaneamente se dedicam a outras atividades laborais apresentam uma média de quatro a seis horas de atividade por dia, durante os dias úteis, reservando os fins de semana para uma média de oito horas diárias de serviço. Em uma entrevista conduzida com Rocha, em 14 de agosto de 2021, ao questionar acerca da extensão temporal de seu trabalho diário e semanal, sua resposta indicou:

Diário é quatro horas, quando tem um feriadão, aí eu tiro para fazer corrida pela manhã e à tarde, e às vezes até dá oito horas, quatro pela manhã e quatro à tarde, às vezes quatro pela manhã e duas horas à tarde, mas sempre a meta é quatro horas, é o suficiente para fazer um valor para pagar algumas coisas e guardar o restante (Rocha, 2021).

Em outra fala, o motorista diz que tenta manter oito horas de trabalho por dia para se equiparar à média diária de uma boa parte das demais profissões, no intuito também de exercer algum tipo de controle sobre a atividade e não trabalhar de forma excessiva e se tornar prisioneiro das plataformas. Castro, em entrevista realizada em novembro de 2021, afirmou: “eu tento fazer uma média de oito horas, entende? Eu tento manter, até para não me tornar um refém do aplicativo, eu tento manter uma média de oito horas que seria uma jornada de trabalho normal”.

A percepção do motorista quanto à importância de ter um controle para não se tornar refém é pertinente, sendo que rodar mais significa aumentar os ganhos, e o motorista em questão tinha, até o período da entrevista, a atividade por aplicativo como sua única fonte de renda e pagava pensão para duas filhas. Outrossim, tinha consciência da necessidade de não ultrapassar, sendo que fazê-lo implicaria aderir ao processo de exploração das empresas/aplicativos.

Observando a trajetória desse motorista é possível entender o nível de clareza com relação a sua situação enquanto prestador de serviços na plataforma. Na época, ele tinha acabado de se formar em Turismo e Hotelaria, em uma universidade pública, e tem histórico de participação em movimentos sociais, grêmios estudantis e sindicatos. Provavelmente esse passado de participação em movimentos tenha contribuído para um maior nível de consciência quanto a sua situação enquanto trabalhador que porventura, pode ser explorado.

Além disso, os (as) motoristas (as) que trabalham em outras atividades organizam seus horários conforme a disponibilidade que possuem, em momentos livres, considerando como estratégia os períodos de promoções do aplicativo, bem como aqueles que têm um maior movimento de pessoas, nos quais, mesmo rodando uma quantidade menor de horas, é possível tirar rendimento:

Assim, como eu comecei a trabalhar eu deixei de rodar durante a semana né, no caso, de segunda a quinta. Só que a plataforma começou a colocar umas promoções, né. E aí, quando a plataforma coloca essas promoções, eu rodo no horário das promoções, né. E geralmente eles estão colocando promoções à noite, de nove às dez, de nove para dez horas da noite. Então, às vezes eles colocam de seis a sete da noite, que é o horário que eu tou saindo do trabalho, né.



Então eu aproveito esses horários para ter uma renda a mais. Os fins de semana é o principal dia, né (Santos, 2021).

É pertinente fazer um adendo a partir da fala acima: apesar do quantitativo de dias e horas dedicados à plataforma serem aparentemente menores, o trabalhador precisa se dividir entre duas atividades, em alguns casos emendando com a atividade principal e usando o período que seria de descanso remunerado para adquirir uma renda extra. O que faz com que esse trabalhador extrapole o quantitativo de oito horas, podendo chegar até quinze horas de trabalho.

Nesse caso, ele se torna refém da necessidade, porque tem família, precisa pagar o carro, tem filhos para amparar, entre outras necessidades. Considerando que provavelmente a renda principal não seja suficiente, ele acaba dedicando mais tempo de sua vida ao trabalho. Diante disso, ele não consegue ter um controle sobre seu tempo de trabalho, mas é levado pela necessidade.

Enquanto alguns buscam manter certo controle sobre seu tempo de trabalho, outros são levados pela necessidade e há aqueles que não conseguem mensurar o tempo que ficam disponíveis na plataforma. E, “o tempo é uma dimensão essencial da relação do homem com o mundo, o que torna sua discussão relevante tanto do ponto de vista social como sociológico” [...] (Cardoso, 2009, p. 27). Assim, como a plataforma deixa o trabalhador livre para fazer o seu horário, essa ideia de total liberdade pode ser, na verdade, uma grande armadilha para o trabalhador.

Eu trabalho uma média, assim, como eu te falei. Justamente por eu trabalhar a hora que eu quero, eu não consigo ter uma média padrão, porque, por exemplo, às vezes eu trabalho doze horas num dia, às vezes eu trabalho quatorze horas, às vezes eu não trabalho, às vezes passo dois dias sem trabalhar, mas às vezes eu passo quinze horas direto trabalhando, com sono, com fome (Serra, 2022).

Essa aparente liberdade torna-se, assim, paradoxal, uma vez que o próprio trabalhador se vê inadvertidamente aprisionado pela natureza exigente da atividade. A capacidade de determinar o próprio horário e pausas transforma-se em um dilema quando o motorista escolhe sacrificar seu bem-estar físico e mental em prol da continuidade da tarefa. Esse cenário sugere que, apesar da autonomia aparente, o trabalhador se torna, de certa forma, cativo da própria dinâmica da profissão. Essa complexidade na percepção do tempo de trabalho reflete as nuances e desafios subjacentes a essa atividade, evidenciando que a liberdade pode se manifestar de maneiras surpreendentes e por vezes contraditórias no contexto de trabalho dos motoristas.

Além do aspecto temporal, devem-se considerar os riscos inerentes ao trabalho, sendo que, no contexto da uberização do trabalho, estes emergem como uma realidade recorrente, merecendo assim uma análise.

## EQUILIBRANDO O TRABALHO E A CORAGEM: NAVEGANDO ENTRE A SEGURANÇA E OS DESAFIOS

O motorista por aplicativo está sujeito a muitas situações, que vão do assédio ao risco de perder a própria vida trabalhando. Como as plataformas não têm um controle tão rígido com relação aos passageiros, qualquer pessoa pode baixar o aplicativo e se cadastrar para usar os serviços. Dessa maneira, uma pessoa pode chamar um motorista na intenção de cometer um assalto. Fora isso, existem os riscos de acidentes de trânsito, que também são comuns:

Olha o risco hoje, o maior risco é acidente, acidente de trânsito, se envolver em acidente. Nos últimos anos já sofri dois acidentes, já me bateram, me bateram duas vezes no meu veículo no último ano e o mais sério é a questão de assaltos, entendeu? Hoje a insegurança é muito grande, basicamente todo dia a gente escuta ou no jornal, ou nos grupos privados de aplicativo que alguém foi assaltado. Ontem mesmo, dia onze, houve uma ocorrência que um motorista de aplicativo foi assaltado, colocaram o cara na mala e eles saíram para fazer assaltos, entendeu? Saiu no jornal e tudo, entendeu? Então, o maior risco mesmo é assalto, fora os acidentes de trânsito (Macedo, 2021).

Nesse contexto, uma parcela substancial dos condutores manifesta apreensão em relação à prática profissional. A crescente inquietação dos motoristas vinculados a aplicativos, sobretudo em ambientes urbanos, constitui uma problemática em ascensão. A circunstância de operação em horários noturnos ou em localidades consideradas perigosas amplifica significativamente a propensão a incidentes. Adicionalmente, os condutores, ao desempenharem suas atividades, podem tornar-se alvos de delitos como furto de veículos e assaltos à mão armada.

As empresas de aplicativos têm implementado medidas paliativas para garantir a segurança dos motoristas, como a verificação de antecedentes dos passageiros e a disponibilização de ferramentas de segurança, como botões de emergência. No entanto, muitos motoristas ainda se sentem vulneráveis e pedem por mais proteção e medidas efetivas para garantir sua segurança, porque as que se encontram disponíveis não são suficientes.

Para driblar os perigos, os motoristas encontram na experiência as estratégias e mecanismos para continuarem trabalhando e, em simultâneo, proteger suas vidas. Entre as estratégias estão: aceitar corridas somente no cartão; evitar rodar ou “pegar corridas” para bairros considerados de risco ou que representam um perigo maior; avaliar como o passageiro se comunica na plataforma, avaliando as mensagens e a linguagem utilizada; evitar corridas com muitos passageiros; analisar o local de embarque antes de parar o carro; olhar a nota do (a) passageiro (a); entre outras.

O presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo do Estado do Maranhão (AMAPMA), Carlos Augusto Aires, em entrevista, pontuou algumas medidas que a Associação vem tomando para amenizar os riscos e garantir mais segurança aos motoristas

por aplicativo, como a criação de um aplicativo que aciona imediatamente a polícia em uma situação de possível risco, além de apontar algumas medidas que os motoristas mais experientes já tomam para garantir algum nível de segurança.

Nesse sentido, como a atividade não é regulamentada, as plataformas assumem uma postura isenta em situações específicas. No máximo, quando o (a) motorista passa muito tempo parado, a plataforma envia uma mensagem para saber se está tudo bem, se aconteceu alguma coisa, mas se o motorista estiver sendo ameaçado, dificilmente vai conseguir responder e, mesmo que consiga responder, não será rapidamente socorrido.

Daí a necessidade de os motoristas buscarem medidas mais concretas para minimizar os riscos. O presidente da AMAPMA ressalta a carência de um engajamento substancial e de uma retroalimentação eficaz por parte das instituições de segurança:

Essa questão da segurança está dentro dessa questão que eu te falei, dos três pontos, que as operadoras não dão atenção para o motorista, a segurança ela é crítica, ela crítica mesmo, a gente tem aí diversos assaltos a motoristas de aplicativos dentro da capital São Luís, praticamente todos os dias, quase diário. Isso já se tornou rotina, nós fizemos um requerimento à polícia militar, à Secretaria de Segurança Pública do Estado. Eu fui lá, a gente conversou, ainda era o anterior secretário de segurança pública, porque eu acho que não é mais ele, polícia militar e polícia civil, delegado geral da polícia civil. E lá foi até uma conversa boa, que eles iam desenvolver um aplicativo de monitoramento e rastreamento [...]. Eles estão desenvolvendo, eu tenho até aqui no meu celular ainda, está em fase de conclusão ainda, só que também, faz tempo né, veio a pandemia interrompeu né, a gente voltou lá, e a gente precisa de mais interesse do poder público (Aires, 2022).

A vivência diária da atividade, acaba sendo um mecanismo importante para a garantia do mínimo.

Aí conta a experiência do motorista de destreza e atenção também, se você fizer uma chamada, eu vou conseguir identificar quem é você dentro da segurança, não 100%, mas 80, 90%. Eu não sei onde você mora, né, mas por exemplo, de repente você mora num local, você saindo desse local para outro local, a gente olhando tua nota, tua foto, e a gente consegue ter uma noção. Alguns trabalham, por exemplo, só no cartão de crédito. O assalto do cartão de crédito é bem menor, então muitos trabalham só no cartão de crédito, numa operadora deixam livre, a partir das dez horas. Na outra deixa só o cartão de crédito, porque é a segurança, né. Às vezes é muito difícil, mas você consegue pegar um passageiro repetido, né, que você já sabe, e têm alguns fatores assim, que pela percepção você vai sabendo quem é, tipo (Aires, 2022).

Outra estratégia utilizada pelos motoristas, segundo o presidente da EMAPMA, é atentar para pontos de embarque e desembarque, considerando também acontecimentos anteriores que demarcam fatores de risco, como alguém que parece seguir um roteiro de viagem incomum, principalmente em áreas consideradas de risco. O que não quer dizer que o passageiro seja alguém propenso a cometer um crime, mas o roteiro costuma apresentar um mínimo de lógica, como sair de uma residência e ir até um *shopping*, o que também não quer dizer que os assaltos não vão ocorrer nesses casos. Contudo,

Tem também aquele que consegue identificar aquele de periculosidade, uma pessoa numa parada de ônibus, numa parada de ônibus colocando para um posto de gasolina. Aí você começa a filtrar isso aí, não é 100% que seja um assalto, mas também não é que não seja, mas você começa a ter mais atenção, entendeu? Aí entra umas questões que infelizmente, que a gente fala que tem que ter um pouco de preconceito mesmo, tem que ter o preconceito, mas não um preconceito pejorativo, mas um preconceito digamos naquela questão de você mesmo antecipar seu conceito sobre sua percepção daquela pessoa, né. Não preconceito como eu digo, pejorativo, maldoso, mas tipo assim, você tem cinco segundos, você tem cinco segundos para identificar quem é a pessoa (Aires, 2022).

É possível perceber na fala do presidente da AMAPMA que certos aspectos simbólicos são utilizados como referências, símbolos que são também estereótipos construídos em torno dos fatores de reconhecimento dos indivíduos propensos a cometerem algum crime. Ou seja, “a tipificação do sujeito da ação violenta”, e “a persistência desses aspectos cognitivos produz discursos, nas políticas públicas e nas subjetivas inquietações, sentimento de insegurança, adjudicações sobre o caráter dos sujeitos, estranhamento em relação aos agressores [...]” (Souza; Adesse, 2005, p. 19).

Essas tipificações, embora sejam uma estratégia para evitar possíveis assaltos, latrocínios ou sequestros, não impedem de acontecerem e nem sempre são suficientes para uma boa análise do passageiro. Por isso, é extremamente importante tomar cuidado com os estereótipos, pois eles podem levar a preconceitos e discriminação, além de serem uma forma de generalizar e simplificar a complexidade das pessoas e grupos sociais. Os estereótipos podem reforçar desigualdades, limitar oportunidades e afetar negativamente a autoestima e a identidade de quem é alvo dessas generalizações.

Da mesma maneira, podem ocorrer equívocos: um indivíduo acima de qualquer suspeita, fora de todos os estereótipos, pode ser o agente do crime. Principalmente se o motorista por aplicativo não tiver as “manhas” dos que já estão há mais tempo na atividade como para poder identificá-lo. No entanto, paradoxalmente, aqueles que se encontram há mais tempo na atividade podem relaxar as estratégias criadas entre a categoria ou ficarem presos demais nos estereótipos já construídos e, por esse motivo, deixar passar despercebida uma situação que apresenta risco ao motorista.

Voltando sobre o assalto, por que tem muito assalto? Muitos motoristas novatos, tem dois fatores que assim, geralmente quem é assaltado, ou é o motorista bem novato, ou é o motorista muito experiente, por quê? Porque o novato ele não sabe os macetes e vai cegamente, e o mais antigo, que nunca foi assaltado, ele é o cara mais propício a ser assaltado, porque ele cai na falsa segurança: “ah eu já dirijo a quatro anos, nunca fui assaltado, então já sei de tudo”, entendeu? E aí, quando ele chega numa situação, ele pode relaxar em algum momento. Isso é um fator negativo, entendeu? Porque ele acha que é experiente [...]. (Aires, 2022).

A ausência de regulamentação e o formato de negócio das empresas/aplicativos legitimam sua neutralidade. O resguardo e o amparo que as empresas não prestam ao trabalhador é nivelado pelas próprias estratégias dos (as) motoristas para vencer os contratempos da atividade. Contudo, mesmo buscando artifícios para vencer os perigos

da atividade, como as coisas ocorrem nas plataformas podem atrapalhar as estratégias dos (as) motoristas.

A gente percebe, o aplicativo ele falha muito em levar a gente para muitas ruas que às vezes nem saída têm. É, em termos de localização mesmo, eles às vezes nos fazem atravessar um bairro perigosíssimo, não nos coloca em linha reta e acaba nos colocando para atravessar um bairro perigoso. Recentemente eu fui pegar um cliente que estava na Médici, e ele (o aplicativo) me faz passar por dentro da Salina do João Paulo. É uma rua que é considerada muito perigosa... Pois é. E ele (o aplicativo) me fez passar por lá. Se eu não soubesse como chegar na avenida, eu tinha parado em outro lugar, mas eu tinha essa opção, e às vezes o aplicativo não te dá muita opção e para não ser penalizado eu acabo tendo que obedecer (Rocha, 2021).

Existem diversos processos na justiça contra as plataformas, inclusive exigindo o pagamento de indenizações às famílias devido à morte do motorista durante o trabalho na plataforma. Segundo Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA, embora exista uma espécie de seguro para cada corrida realizada, as empresas/aplicativos se recusam a pagar as indenizações em caso de morte do (a) motorista. Além de não garantir segurança aos (as) motoristas, ainda se recusam a dar o mínimo de apoio às famílias.

Quanto custa a vida nessa busca pela sobrevivência? Certamente não tem preço, mas muitos trabalhadores acabam perdendo suas vidas em busca de um salário. Uma troca desleal entre trabalhadores e empresas, lados opostos dos lucros e dos riscos. Desta forma, na discussão sobre as condições de trabalho, a remuneração é um elemento crucial. A seguir, alguns pontos sobre o processo de remuneração nas plataformas digitais de mobilidade.

## VALORIZANDO O TRABALHO: O PRINCÍPIO FUNDAMENTAL DE REMUNERAR JUSTAMENTE

O paradigma remunerativo entre as plataformas de transporte, Uber e *Pop/99*, manifesta-se de maneira distinta, especialmente no que tange ao cronograma de disponibilização dos fundos provenientes de corridas realizadas com cartões de crédito, bem como na formulação das taxas incidentes sobre os ganhos do motorista por cada deslocamento. Ambas as plataformas adotam uma abordagem imediata ao descontar a percentagem correspondente à empresa quando a transação é realizada através de cartão.

Entretanto, ao lidar com transações em espécie, ambas optam por posteriormente gerar um boleto a ser quitado pelo motorista ou efetuam o desconto na corrida seguinte, caso seja processada eletronicamente. Esse peculiar mecanismo transacional destaca a complexidade intrínseca do ecossistema de remuneração em plataformas de transporte, demandando uma análise aprofundada das implicações financeiras e operacionais para os profissionais envolvidos.



O nosso pagamento, né. Então, o dinheiro é nosso, só que fica uma dívida com o aplicativo. Aí, a partir do momento que aparecer uma corrida em cartão, o aplicativo tira o débito que a gente tem com eles e o resto é nosso. Aí, quando vem corrida de cartão, o saldo devedor. Aí a plataforma já tira o deles. Se não tiver nenhuma corrida de cartão no dia, a gente fica com a dívida para o dia seguinte, aí se estiver lá, por exemplo, menos dez, aí eu faço a corrida de vinte no cartão. Aí dez é meu e dez eles descontam logo pelo aplicativo. (Gonçalves, 2021).

Na infraestrutura da plataforma Uber, conforme testemunho dos condutores, subsiste atualmente a implementação de um cartão intrinsecamente associado a uma conta, viabilizando aos motoristas a capacidade de efetuar transferências instantâneas para suas contas vinculadas ao pagamento instantâneo (PIX), bem como para suas contas bancárias pessoais, após a conclusão de cada deslocamento. Destarte, o referido cartão apresenta-se como um meio multifuncional, permitindo não apenas transações financeiras imediatas, mas também possibilitando a realização de compras e a efetuação de pagamentos tanto no débito quanto no crédito.

Contudo, isto é uma iniciativa recente e nem todos (as) os (as) motoristas possuem, principalmente quem começou a trabalhar recentemente para o aplicativo, uma vez que o iniciante precisa realizar uma média de 100 corridas para ter acesso à Uber/Conta e receber o cartão.

Então aqueles (as) que não detêm o cartão disponibilizado pela plataforma precisam aguardar alguns dias para receber os valores das corridas feitas em cartão de crédito pelos (as) passageiros (as). Nesses casos, a plataforma tem um dia específico para fazer o pagamento: na Uber ocorre nas segundas-feiras e na *Pop/99* ocorre nas quartas-feiras. Isso para corridas no cartão. Quando o (a) passageiro (a) paga em dinheiro o (a) motorista recebe na hora e depois repassa o valor da porcentagem às plataformas.

A ausência de um contrato estipulando um cronograma regularizado para a remuneração de serviços prestados, tal como a prática comum de estabelecer pagamentos no quinto dia útil de cada mês ou em períodos quinzenais, propicia uma dinâmica peculiar nas expectativas remunerativas dos motoristas. Neste contexto, observa-se uma predisposição por parte dos motoristas em buscar assegurar, de maneira imediata, sua receita após cada corrida realizada. A busca por uma renda imediata, desprovida de uma estrutura temporal predefinida, caracteriza-se como um fenômeno emergente.

No termo de uso dos passageiros (algumas orientações que aparecem no aplicativo aos passageiros em relação aos pagamentos), a plataforma Uber indica que o pagamento cobrado deve ser feito logo após a finalização da corrida. O usuário é responsável por todas as taxas e impostos referentes ao deslocamento. E a revisão de valores pode ser feita, mas serão ponderados os fatores que podem acabar aumentando o valor da corrida.

As promoções são meios de incentivar os (as) motoristas a realizarem mais corridas e, de alguma maneira, acabam funcionando como uma forma de meta. Ainda que a pessoa não seja obrigada a segui-la, ela acaba sendo tentada, principalmente quando os ganhos estão muito baixos.

As metas, característica do capitalismo moderno, tornaram-se um mecanismo eficiente, disfarçado de incentivo, e usado pelas empresas para levar os (as) trabalhadores (as) a produzirem mais, o que é um processo de controle e dominação. E, “nos modos mais clássicos, o controle se dava sobre os corpos e sobre a potência física produtiva. Com a evolução dos processos, verifica-se o controle pelos elementos do psiquismo humano, como o desejo, as pulsões e as idealizações” (Dias; Siqueira; Morais; Gomes, 2019, p. 194).

As plataformas também usam esses subterfúgios e o mais interessante é que elas se apresentam como missões a serem cumpridas e não como metas, até porque defini-las abertamente poderia dar margem à ideia de que as empresas/aplicativos utilizam os mesmos mecanismos das empresas formais.

Na lógica do capitalismo e na complexa realidade social do mercado de trabalho atual, as metas podem ser estratégias de exploração da mão de obra. Interesses e ideologias de mercados dominantes levam à criação de mecanismos que possibilitem usufruir da força de trabalho humano. Mesmo em meio a uma inserção de alta tecnologia, as políticas organizacionais adotadas pelas empresas beneficiam muito mais os empresários que os trabalhadores, além de representar uma relação de poder com forças desiguais (Gomes, 2017).

No capitalismo, as empresas geralmente definem metas para aumentar seus lucros, expandir seus negócios e superar a concorrência. Essas metas podem ser alcançadas através de estratégias de *marketing*, redução de custos, inovação tecnológica e outras medidas que aumentem a eficiência e a produtividade. Uma parcela dos (as) motoristas por aplicativo adere às missões, afinal, é um dinheiro a mais que será acrescido às corridas feitas, mesmo que o custo disso seja mais tempo dedicado ao trabalho. Por consequência, os elementos de submissão e controle tornam-se centrais nessas relações de trabalho.

## EQUILIBRANDO CONTROLE E SUBORDINAÇÃO: ESTRATÉGIAS PARA O GERENCIAMENTO DO TRABALHO

Os resultados da pesquisa evidenciam que uma parte dos condutores percebe modalidades de submissão e/ou supervisão e controle em relação ao labor desempenhado, ao passo que outros não conseguem discernir essa dinâmica em virtude da natureza peculiar do trabalho. Quando questionados (as) sobre as relações de subordinação ou se percebem algum tipo de controle sobre o trabalho, um dos motoristas respondeu:

Na verdade, é porque é assim, tem duas plataformas. A Uber ela parou muito de tentar controlar nossa forma de correr, depois que muitas pessoas entraram com ação na justiça, e eles cobravam, eles tinham taxa de aceitação, sem essa taxa de aceitação você seria bloqueado na plataforma, né. E aí, como muitas pessoas ingressaram com uma lei trabalhista, e quando eles impõem uma regra como essa, eles estão exigindo que você aceite as corridas, estão criando ali uma relação de trabalho. Então devido a isso a Uber retirou (Santos, 2021).

Na primeira abordagem, o controle se manifesta na taxa de cancelamento, visto que os motoristas operam dentro de um limite estabelecido para a realização de cancelamentos de viagens. Em algumas plataformas, a ultrapassagem desse limite pode resultar no bloqueio do motorista.

A apreciação do condutor em relação ao controle exercido pela plataforma sobre sua atividade revela-se significativa, notadamente quando se trata de uma ocupação informal e em que os motoristas operam de maneira autônoma. Nessas circunstâncias, os condutores teriam a prerrogativa de selecionar quais viagens desejam realizar, uma prerrogativa que se alinha com sua autonomia profissional. Entretanto, por intermédio de aplicativos e cláusulas contratuais, as empresas de mobilidade estipulam as condições que norteiam a atuação dos motoristas.

Estas condições abrangem diretrizes de comportamento, padrões de qualidade e salvaguardas de segurança, além de exigir a observância de determinados requisitos por parte dos (as) condutores (as). Adicionalmente, as empresas detêm a faculdade de impor sanções aos motoristas que não aderirem às normas preconizadas, incluindo medidas punitivas como suspensão ou exclusão da plataforma.

Portanto, embora os motoristas por aplicativo trabalhem como autônomos, as plataformas digitais exercem um certo grau de controle sobre suas atividades. Desse modo, “o chefe de si mesmo” vive o antagonismo nas empresas/aplicativos. “Com a taxa de aceitação [...] as empresas/aplicativos conseguem ter um controle do quanto o (a) motorista está disponível para o trabalho e o quanto pode contar com ele para atender as demandas” (Vida de Motorista, 2020).

O confronto entre os motoristas que atuam nas plataformas digitais de mobilidade e as empresas que as gerenciam evidencia uma dicotomia. Muitos condutores percebem-se submetidos e explorados pelas empresas, ao passo que estas alegam ser apenas intermediárias entre os motoristas e os passageiros, sem nenhuma responsabilidade além do que é estipulado nos contratos. Essa tensão entre as partes ressalta as complexidades e desafios inerentes a tal dinâmica laboral.

Os motoristas frequentemente expressam insatisfação em relação às práticas laborais adotadas por empresas de mobilidade, alegando que estas impõem condições de trabalho abusivas e arbitrárias. Entre as reclamações mais recorrentes estão a exigência de jornadas extensas e a aceitação de viagens com remuneração inadequada, resultando em uma situação de vulnerabilidade para esses profissionais.

As empresas de mobilidade argumentam que não são empregadoras diretas dos motoristas, portanto, não têm a obrigação legal de oferecer benefícios trabalhistas. Elas também afirmam que oferecem uma oportunidade de trabalho flexível e rentável para muitas pessoas, incluindo aqueles que não têm outras opções de trabalho ou que desejam complementar sua renda.

Em muitos países, incluindo o Brasil, essa disputa legal está em andamento e tem sido objeto de grande controvérsia e discussão pública. Alguns tribunais já decidiram que os motoristas são empregados e têm direito aos benefícios trabalhistas, enquanto outros

consideram que os motoristas são trabalhadores independentes, portanto, não têm direito aos benefícios em questão. A situação continua a evoluir e a mudar à medida que novos casos são julgados e novas leis e regulamentos são criados. Além disso, a Uber impõe restrições para o uso da plataforma e limita o acesso aos serviços prestados, isso configura um controle sobre a atividade para além das missões aqui analisadas como metas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A uberização emerge como um fenômeno contemporâneo, acompanhando as recentes transformações no panorama global do mercado de trabalho. Este fenômeno é intrinsecamente vinculado ao avanço do capitalismo digital, que instaura novos paradigmas de negócios, notadamente na esfera do trabalho em plataformas digitais. Observa-se uma metamorfose no âmbito da produção, com a indústria 4.0 operando de maneira mais eficaz, pautada pela utilização criteriosa de dados obtidos por meio de algoritmos. No contexto da sociedade em rede, a proliferação de atividades vinculadas a plataformas digitais se configura como uma decorrência quase inevitável.

Essas mudanças substanciais reverberam na configuração das relações laborais, caracterizando-se pela flexibilização, porém, paradoxalmente, também pela instabilidade, insegurança e fragilidade. A uberização, enquanto componente do capitalismo digital, converte o elemento humano, tanto físico quanto mental, em fonte de lucro rápido, com custos diminuídos ou quase inexistentes. Em consonância, consegue atrair consumidores a custos reduzidos. Nesse cenário, inserido na era do capitalismo financeiro, há uma centralização integral da propriedade, um controle individualizado do trabalhador através de algoritmos e uma notável desregulação do trabalho, contribuindo assim para a precarização das relações laborais (Motta Júnior, 2019, p. 1902).

A territorialização do capital emerge como um aspecto crucial na análise, haja vista que a presença da uberização se manifesta de forma expressiva nos centros urbanos das grandes cidades, estendendo-se progressivamente para outras regiões do país. Esta ocupação territorial acompanha uma reconfiguração produtiva do capital, exercendo uma influência marcante sobre o espaço urbano, alterando concomitantemente as dinâmicas das relações de trabalho e do tecido social.

A compreensão detalhada desse processo é inerentemente complexa, considerando a miríade de nuances envolvidas no trabalho por aplicativo, o que demanda uma análise cuidadosa. O escopo desta pesquisa abrangeu apenas uma fração limitada da totalidade das atividades em plataformas digitais, sendo restrito à região metropolitana de São Luís – MA, apesar de utilizar fontes secundárias para enriquecer a análise.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Revista Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, 2019. Disponível em: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-69242019000300041](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041). Acesso em: 27 mar. 2024.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Trabalho em plataformas digitais: perspectivas desde o Sul global. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 23, n. 57, p. 18-25, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/i/2021.v23n57/>. Acesso em: 27 mar. 2024.

AIRES, Carlos Augusto. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 27 mar. 2022.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho: disputas em torno da jornada do trabalhador**. São Paulo: Annablume, 2009. (Coleção Trabalho e Contemporaneidade).

CASTANHEIRA, Gabriel Rocha; DUARTE, Leandro Ribeiro. **Uberização e a ação política da UBER: a precarização como norma e o uso do território como recurso**. Belo Horizonte, EAD-UFGM, 24-27 jun. 2018. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/334658249\\_UBERIZACAO\\_E\\_A\\_ACAO\\_POLITICA\\_DA\\_UBER\\_A\\_precarizacao\\_como\\_norma\\_e\\_o\\_uso\\_do\\_territorio\\_como\\_recurso](https://www.researchgate.net/publication/334658249_UBERIZACAO_E_A_ACAO_POLITICA_DA_UBER_A_precarizacao_como_norma_e_o_uso_do_territorio_como_recurso). Acesso em: 5 ago. 2023.

CORONAVÍRUS x Uber e 99: 4 dicas para se prevenir da transmissão de doenças. **Vida de motorista**, 18 mar. 2020. Disponível em: <https://vidademotorista.com.br/coronavirus-x-uber-e-99/>. Acesso em: 7 dez. 2023.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DIAS, Cledinaldo Aparecido; SIQUEIRA, Marcos Vinícius Soares; MORAIS, Andreia Pereira Silva, GOMES, Kever Bruno Paradelo. Ideologia gerencialista e adoecimento mental no trabalho: uma análise crítica. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, [s. l.], v. 22, n. 2, p. 185–198, 2019. DOI: 10.11606/issn.1981-0490.v22i2p185-198. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpst/article/view/162257>. Acesso em: 2 abr. 2024.



FLORES NETO, Mario. Transformação digital e o crescimento das plataformas digitais: criando valor de forma exponencial. **Transformação digital**, 26 set. 2017. Disponível em: <https://transformacaodigital.com/mercado/crescimento-das-plataformas-digitais/>. Acesso em: 2 out. 2023.

GOMES, Lia Renata Costa. **Análise do processo de trabalho nas plantações florestais no oeste maranhense**. 2017. 165 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de São Luís, São Luís, 2017.

GONÇALVES, Thiago. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 18 jul. 2021.

GUITARRARA, Paloma. São Luís. **Brasil Escola**, [2021]. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/sao-luis.htm>. Acesso em: 12 dez. 2023.

IPEA. **Relatório de Pesquisa**. São Luis: IPEA, 2014. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca\\_metropolitana/rell\\_1\\_rmgs1.pdf](https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/rell_1_rmgs1.pdf). Acesso em: 3 abr. 2024.

MACEDO, Jefferson Rogério. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 23 nov. 2021.

MARTINS, Ana Christina Tavares; MIRANDA, Maria Geralda de. Capital Social, Precarização e Uberização do Trabalho. **LexCult: revista eletrônica de direito e humanidades**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 93-108, dez. 2017. Disponível em: <http://lexcultccjf.trf2.jus.br/index.php/LexCult/article/view/7>. Acesso em: 1 abr. 2024.

MOTTA JÚNIOR, Paulo Roberto Monsores da. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16., 2019, Vitória. **Anais** [...]. Vitória: UFES; CCHN, 2019.

OLIVEIRA, Saulo Vinícius. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 06 ago. 2021.

PASTORE, J. **Análise dos Processos de Mobilidade Social no Brasil no Último Século**. São Paulo: Makron Books, 2000.

PELEGI, Alexandre. São Luís (MA) quer limitar quantidade de veículos de aplicativo de transporte. **Diário do Transporte**, São Luís, 7 de mar. 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/03/07/sao-luis-ma-quer-limitar-quantidade-de-veiculos-de-aplicativos-de-transporte/>. Acesso em: 22 out. 2023.

RAMALHO, José Ricardo. Trabalho e os desafios da pesquisa sociológica. **Revista Brasileira de Sociologia**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 89–106, 2013. Disponível em: <https://rbs.sbsociologia.com.br/index.php/rbs/article/view/23>. Acesso em: 27 mar. 2024.

ROCHA, Maurício Fernandes. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 17 ago. 2021.

RUBMANN, Michael *et al.* Industry 4.0: The Future of Productivity and Growth in Manufacturing Industries. **BCG**, 9 abr. 2015. Disponível em: [https://www.bcg.com/publications/2015/engineered\\_products\\_project\\_business\\_industry\\_4\\_future\\_productivity\\_growth\\_manufacturing\\_industries](https://www.bcg.com/publications/2015/engineered_products_project_business_industry_4_future_productivity_growth_manufacturing_industries). Acesso em: 2 set. 2023.

SANTOS, Marcos Almeida. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 29 ago. 2021.

SERRA, Elvis Franco. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 12 mar. 2022.

SOUSA, Felipe. **Entrevista com motorista por aplicativo**. Entrevista concedida a Lia Renata Costa Gomes. São Luís, 24 jan. 2022.

SOUZA, Cecília de Melo; ADESSE, Leila (org.). **Violência sexual no Brasil: perspectivas e desafios**. Brasília, DF: Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, 2005.

TOZI, Fabio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *In*: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA LAS CIENCIAS SOCIALES Y LA EDIFICACIÓN DE UNA SOCIEDAD POST-CAPITALISTA, 15., 2018, Barcelona. **Anais** [...]. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2018.

(Recebido para publicação em 22 de janeiro de 2024)  
(Reapresentado em 17 de fevereiro de 2024)  
(Aprovado para publicação em 23 de fevereiro de 2024)