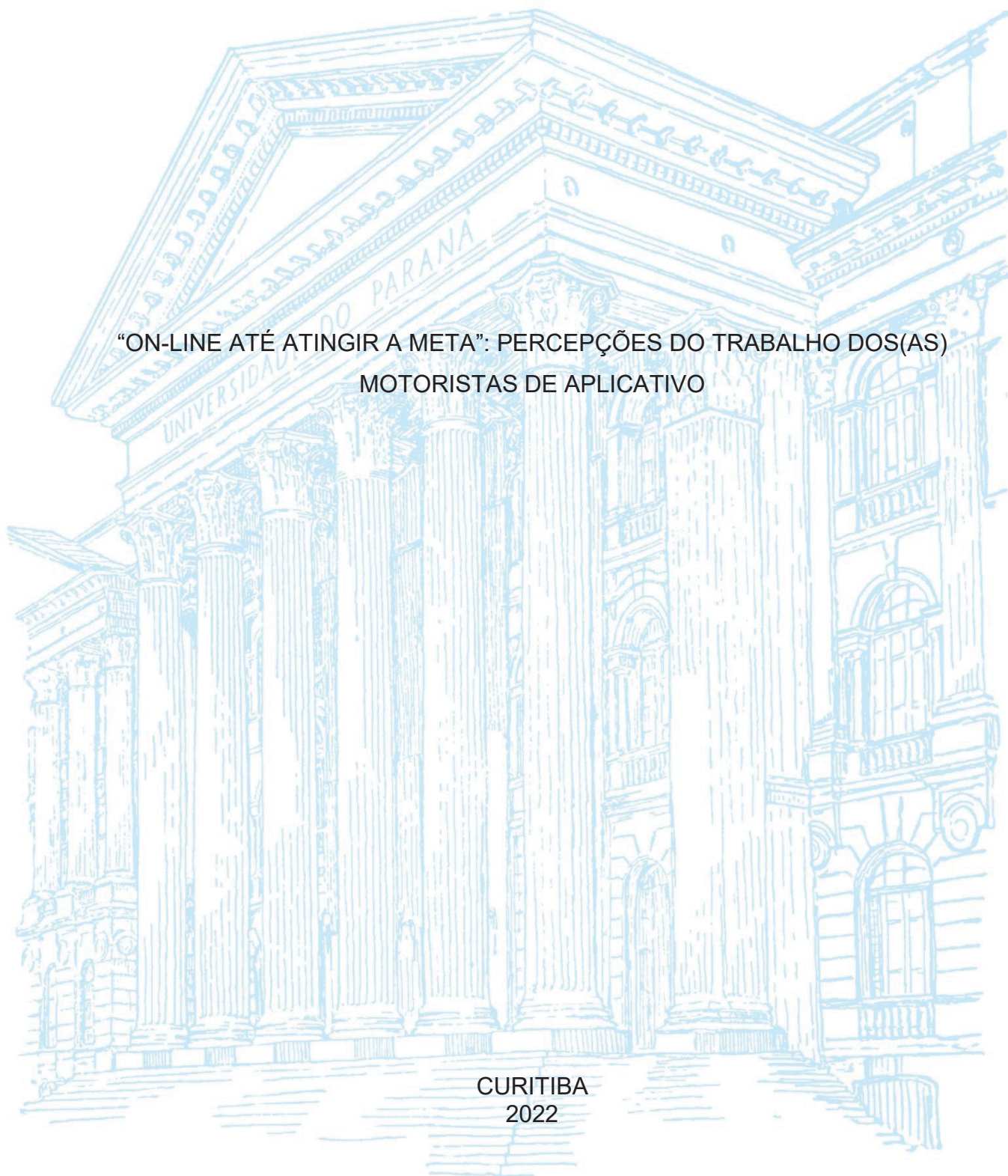


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

FABIANO FRANCO DANIEL

“ON-LINE ATÉ ATINGIR A META”: PERCEPÇÕES DO TRABALHO DOS(AS)
MOTORISTAS DE APLICATIVO

CURITIBA
2022



FABIANO FRANCO DANIEL

“ON-LINE ATÉ ATINGIR A META”: PERCEPÇÕES DO TRABALHO DOS(AS)
MOTORISTAS DE APLICATIVO

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná.

Orientador Prof. Dr. Jaime Santos Junior

Coorientadora Prof.^a. Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi

CURITIBA

2022

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA

Daniel, Fabiano Franco

On-line até atingir a meta : percepções do trabalho dos (as)
motoristas de aplicativo. / Fabiano Franco Daniel. – Curitiba, 2022.
1 recurso on-line : PDF.

Mestrado (Dissertação) – Universidade Federal do Paraná,
Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em
Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Jaime Santos Junior

Coorientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Aparecida da Cruz Bridi

1. Motorista de aplicativos. 2. Aplicativos móveis. 3. Trabalho
– Aspectos sociais. I. Santos Junior, Jaime. II. Bridi, Maria
Aparecida da Cruz, 1964-. III. Universidade Federal do Paraná.
Programa de Pós-Graduação em Sociologia. IV. Título.

Bibliotecária: Fernanda Emanoéla Nogueira Dias CRB-9/1607



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO SOCIOLOGIA –
40001016032P2

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação SOCIOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **FABIANO FRANCO DANIEL** intitulada: "**On-line até atingir a meta**": **percepções do trabalho dos(as) motoristas de aplicativo.**, sob orientação do Prof. Dr. JAIME SANTOS JUNIOR, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 25 de Abril de 2022.

Assinatura Eletrônica

26/04/2022 13:55:13.0

JAIME SANTOS JUNIOR

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

25/04/2022 19:20:44.0

MARCIO DE AGUIAR VASCONCELOS MONETA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

26/04/2022 16:44:00.0

MARTA REGINA CIOCCARI

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO)

Assinatura Eletrônica

25/04/2022 17:28:56.0

MARIA APARECIDA DA CRUZ BRIDI

Coorientador(a) (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

A todas e todos que, por saberem, sofrem das dores.

AGRADECIMENTOS

À minha companheira Lidiana por sempre acreditar. Agradeço-lhe pelas discussões, pela compreensão e pela esperança. Esperança que me nutriu nos momentos em que estive à beira da desistência. Mas, sobretudo, por estar ao meu lado durante o terrível momento pandêmico por que passamos juntos.

Às minhas filhas por tudo, mas sobretudo por entenderam o que este projeto significa. Muito obrigado à minha filha Beatriz pela compreensão e paciência. Muito obrigado à minha filha Sofia pelos ouvidos nas noites em que eu lia os complexos textos e lhe fazia dormir.

Ao Professor Dr. Jaime Santos Júnior, meu orientador, por me ensinar a arte de ser sociólogo, pelas excelentes intervenções e riquíssimos debates, mas sobretudo pela dedicação, paciência e confiança depositadas no meu trabalho.

À minha orientadora Professora Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi, por confiar em minha autonomia e por, no momento certo, propor mudanças essenciais ao projeto, mas sobretudo por acreditar desde nosso primeiro encontro.

Ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPR e a todas e todos os colegas dos grupos de pesquisa, em especial o GETS e o LABET.

À Colega Bárbara Caramuru Teles, do Programa de Pós-graduação em Antropologia da UFSC, que teve participação essencial na elaboração do projeto de pesquisa. Sem sua ajuda talvez não estive escrevendo estas páginas, neste momento.

À Colega Camila Ribeiro de Almeida Rezende pela riquíssima orientação no árduo processo de escrita.

Ao amigo Wallace Ferreira Carvalhosa, pelo incentivo, pelas dicas na fase de elaboração do projeto de pesquisa e pelas boas discussões que travamos ao longo do período.

Aos trabalhadores e às trabalhadoras entrevistadas, por dedicarem algumas horas de seus dias para contarem um pouco de suas histórias.

Aos Servidores, Juízes e demais trabalhadores dos Tribunais Regionais do Trabalho da 9ª e da 10ª Região pela convivência.

Aos(às) trabalhadores(as) brasileiros(as).

Aos(às) colegas da turma do mestrado de 2020.

Hoje, você é quem manda, falou,
tá falado, não tem discussão (...)
Apesar de você, amanhã há de ser outro dia (...)
(CHICO BUARQUE, 1978)

O capital só surge quando o possuidor de meios de produção e de meios de subsistência encontra no mercado o trabalhador livre como vendedor de sua força de trabalho, e essa condição histórica compreende toda uma história mundial.
(KARL MARX, em O Capital, p. 245)

Quando há demanda, basta uma chamada e os trabalhadores e as trabalhadoras devem estar on-line para atender o trabalho intermitente. As corporações se aproveitam: expande-se a uberização, amplia-se a pejotização, florescendo uma nova modalidade de trabalho: o escravo digital.
(RICARDO ANTUNES)

RESUMO

O fenômeno do trabalho por aplicativo se espraia pela atual sociedade capitalista e proporciona inúmeras e desafiadoras consequências. Entendê-lo tornou-se imprescindível diante do rumo que se pretende tomar enquanto sociedade e enquanto classe trabalhadora. Com o objetivo de compreender a experiência de mulheres e homens no papel motoristas intermediados por aplicativos, esta dissertação analisa as percepções, anseios e perspectivas associadas a esse tipo de trabalho no Distrito Federal, valendo-se de uma abordagem que relaciona as trajetórias de vida e ocupacionais. A partir de entrevistas com trabalhadoras e trabalhadores de aplicativos de mobilidade urbana, a pesquisa objetivou apreender as trajetórias de vida e ocupacional das pessoas entrevistadas e captar as percepções sobre a ocupação. Buscou compreender, também, as estratégias utilizadas pelos(as) motoristas no dia a dia da ocupação, assim como, captar as perspectivas dos(as) entrevistados em relação aos aplicativos, ao mercado de trabalho e à vida pessoal. Resultou da pesquisa a compreensão sobre o universo dos motoristas, a partir da visão dos sujeitos, que põe o trabalho por aplicativo em outra perspectiva, ou seja, para além dos signos que pretendem caracterizar a profissão, por exemplo, o signo da precariedade, elementos mais afeitos às estratégias de vida no trabalho, alternativas ao mercado de trabalho e perspectivas profissionais e pessoais emergiram dos relatos.

Palavras-chave: Trabalho. Aplicativos. Motoristas. Experiências. Trajetórias.

ABSTRACT

The phenomenon of work by application spreads across the current capitalist society and provides numerous and challenging consequences. Understanding this phenomenon has become essential in view of the course that is intended to be taken, as a society and as a working class. In order to understand the experience of women and men as drivers by application, this dissertation analyzes the perceptions, desires and perspectives associated with this type of work in the Distrito Federal, using an approach that relates life and occupational trajectories. Based on interviews with workers in urban mobility applications, the research aimed at the life and occupational trajectories of the people interviewed and capturing perceptions about the occupation. It also sought to understand the strategies used by drivers in the day-to-day of the occupation, as well as to capture the perspectives of the interviewees in relation to applications, the job market and in relation to personal life. The research resulted in an understanding of the universe of drivers from the point of view of the subjects who put work by application in another perspective, that is, beyond the signs that intend to characterize the profession, for example, precariousness, elements more used to the strategies of life at work, alternatives to the job market and professional and personal perspectives emerged from the reports.

Keywords: Work. applications. drivers. Experiences. trajectories.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – GRUPO VIROTE	82
FIGURA 2 – ON-LINE ATÉ ATINGIR A META.....	84
FIGURA 3 – MODO-INDIQUE-E-GANHE	104
FIGURA 4 – PRAÇA PICK UP	111
FIGURA 5 – DETALHAMENTO DE GANHOS	126

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – PERFIS DOS ENTREVISTADOS	47
QUADRO 2 – IMAGENS EXTRAÍDAS DE GRUPO DE WHATSAPP	83
QUADRO 3 – TRABALHADORES INFORMAIS	94

LISTA DE SIGLAS

TIC	Tecnologias da Informação e Comunicação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
SHN	Setor de Hotéis Norte
COVID	Doença do Coronavírus
ENEM	Exame Nacional do Ensino Médio
ANP	Agência Nacional do Petróleo
ASMAP	Associação de Motoristas por Aplicativos
COPERMAPA	Cooperativa de Motoristas por Aplicativo
SINDTIP	Sindicato dos Trabalhadores no Transporte Individual de Passageiros
SINDIMAAP-DF	Sindicato de Motoristas por Aplicativos no Distrito Federal
GDF	Governo do Distrito Federal
DETRAN/DF	Departamento de Trânsito do Distrito Federal

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	PERCURSO METODOLÓGICO	22
2.1	A (RE)CONSTRUÇÃO DO OBJETO	22
2.2	CONTEXTUALIZAÇÃO, RECORTES E PROBLEMAS	25
2.3	MÉTODOS E FERRAMENTAS DA PESQUISA	27
2.3.1	O questionário e o itinerário exploratório	30
2.3.1.1	Estratégias de distribuição dos questionários	32
2.3.1.2	Recorte para as entrevistas	36
2.3.2	Observação nos grupos de WhatsApp	37
2.3.3	As entrevistas e o método	38
3	UM BREVE PREÂMBULO	44
4	TRAJETÓRIAS EM FORMA DE RELATOS	47
4.1	FABÍOLA	48
4.2	TEODORO	53
4.3	SOFIA	60
4.4	ULISSES	66
4.5	TELMA	70
5	VIRAR-SE MOTORISTA E SE VIRAR ENQUANTO MOTORISTA	77
5.1	A INSERÇÃO NO MUNDO DOS APLICATIVOS	85
5.2	E O TRABALHO EM SI, COMO É?	97
5.3	AS ESTRATÉGIAS	116
6	O QUE HÁ NO SEU HORIZONTE?	132
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS E ENCAMINHAMENTOS	145
	REFERÊNCIAS	153
	APÊNDICE 1 – QUESTIONÁRIO	159

1 INTRODUÇÃO

Quando visitei a Capital do País, em agosto de 2016, eu, então morador da cidade de Curitiba, conhecida dentre outras coisas pelo seu sistema de transporte público, me vi no Setor de Hotéis Norte (SHN) de Brasília necessitando me deslocar à Área Octogonal. Diante da escassa oferta de ônibus, e mesmo estando próximo a um ponto de táxi, baixei o aplicativo Uber, inseri os dados do meu cartão de crédito e iniciei ali minha vida como usuário daquele extraordinário serviço de mobilidade urbana, acessível na palma da mão, à distância de um toque.

Fiz a solicitação pelo aplicativo, que era bem intuitivo, e em poucos minutos o carro chegou. Durante a viagem, o motorista, que usava um veículo modelo popular, porém novo e com vários acessórios que proporcionavam bastante conforto ao passageiro, ofereceu-me água, balinhas, estas com que minha filha mais nova, então com 4 anos, encheu a mão. O motorista nos arguiu sobre a temperatura interna do veículo e questionou, em tom afirmativo, se a música estava boa. Eu e minha família, companheira e duas filhas, embora adeptos de outro estilo musical, ratificamos silenciosamente o som que tocava, temperado pelos comentários entusiasmados do apresentador, que destacava o processo de impedimento da então Presidenta da República (era fins do mês de agosto), e seguimos viagem. Ao final do trajeto, sem muita habilidade com aquela ferramenta, eu avaliei o motorista com 5 estrelas, pois, apesar do dissabor auditivo, a viagem foi agradável e mais econômica que uma viagem de táxi.

O que me chamou a atenção, sobretudo, foram alguns pontos da conversa que tive com o motorista. Era um homem branco, aposentado, ex-empregado do Banco do Brasil, segundo ele, que disse gostar de dirigir, que estava meio aborrecido de ficar em casa e resolveu baixar o aplicativo e “tirar um extra”. Estava aparentemente satisfeito e foi bastante cordial. Falou que a autonomia e o dinheiro que entrava fácil na sua conta o deixavam muito feliz. Alegou que dirigia por cerca de 4 horas ao dia e, sem mencionar valores, argumentou que não tinha do que reclamar.

Voltei a Curitiba e continuei a utilizar o aplicativo como passageiro. Naquele momento, a partir do segundo semestre de 2016, o Brasil já enfrentava um aumento sensível na taxa de desemprego e o que notei foi uma leve mudança no discurso dos motoristas. Em que pese a diferença geográfica, quando voltei de Brasília, os motoristas, em sua maioria, apresentavam-se mais satisfeitos do que nos meses que se seguiram.

Alguns relatos davam conta de muitos motoristas trabalhando exclusivamente para empresas de aplicativo, da diminuição nos ganhos, ou seja, a fim de manter os ganhos de outrora, trabalhava-se mais. As balinhas rarearam e as águas também. O serviço continuava satisfatório sob o ponto de vista do passageiro, mas algo estava a mudar.

Diferentemente de Brasília, que à época já tinha uma regulamentação sobre os aplicativos de mobilidade¹, Curitiba estava a ferver por causa do conflito que nasceu entre os taxistas e os motoristas². Aqueles não legitimavam a atuação destes nas ruas e era sabido que os motoristas por aplicativo não podiam estacionar, para buscar ou deixar passageiros perto de um ponto de táxi. Um carro havia sido tombado na capital paranaense, diziam, estupefatos, os motoristas.

O serviço de carona compartilhada³, então, a partir dos conflitos e da adesão, tanto de motoristas quanto de passageiros, ganhara uma visibilidade ímpar. Nascia ali o meu interesse pessoal pelo tema.

A partir da edição da Lei n. 13.467/2017, que alterou pontos significativos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), um tópico me chamou a atenção, tendo-se em vista os motoristas por aplicativo. A figura do contrato de trabalho intermitente, que aparecia como novidade, poderia acolher os motoristas, refletia eu.

Diante dessas impressões, pensei em analisar o fenômeno pelo prisma das relações sociais. Entretanto, influenciado pela minha formação e atuação

¹<https://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=5691&txtAno=2016&txtTipo=5&txtParte=>. Acesso em 14/06/2021

²<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/06/confusoes-entre-taxistas-e-motoristas-do-uber-sao-registradas-em-curitiba.html>, acesso em 14/06/2021

³Termo utilizado frequentemente à época quando se falava da novidade.

profissional na Justiça do Trabalho, intentei a análise do fenômeno através da lente do Direito e iniciei o processo de construção do meu objeto.

Essa construção, ainda no nascedouro das minhas reflexões, demandava uma mudança necessária de foco. A princípio, a intenção da pesquisa era enquadrar os motoristas por aplicativo numa categoria específica de trabalhadores a fim de lhes direcionar a atenção do ordenamento protetor trabalhista. Assim, a proposta consistia em abordar a hipótese segundo a qual os motoristas por aplicativo poderiam ser encarados como trabalhadores intermitentes.

Não que essa problemática seja irrelevante, mas apenas tangencia um problema sociológico.

Nesse sentido, porque almejava um mestrado em sociologia, quando li Paugam e me deparei com a afirmação segundo a qual “tornar-se sociológico é ousar colocar questões impertinentes, mostrar o que está em jogo por detrás da cena, inteirar-se de todas as artimanhas da vida social, enfim, desvelar a realidade escondida dos fenômenos sociais” (PAUGAM, 2015, p. 17), parecia que o autor estava a apontar para a minha necessária mudança de foco.

A questão sociológica subjacente àquela modalidade de transporte e ocupação passa pela compreensão do contexto político-econômico, inovação tecnológica, popularização do uso de tecnologias da informação e comunicação (TIC), economia do compartilhamento, difusão dos ideais do empreendedorismo, desemprego estrutural e, por fim, fomento de políticas de viés neoliberal. Mas, para além dessas questões, pensava eu, analisar a experiência do trabalho a partir das subjetividades proporcionaria outros enfoques que entendia mais relevantes e mais inovadores que a simples compreensão do fenômeno por meio de uma análise tão somente objetiva.

Dito isso, pensei em lançar mão do seguinte objetivo: captar as percepções de mulheres e homens que trabalham para os aplicativos de mobilidade urbana no Distrito federal e, nesse sentido, meu objeto de pesquisa tomou outro enfoque e passou a se concentrar nas experiências que emergem desse tipo trabalho.

A ideia começou a se delinear a partir da intenção de usar entrevistas a fim de obter dados subjetivos, mas também de pensar o fenômeno segundo os temas flexibilidade, precarização e desemprego para, ao fim, tentar entender a relação que se estabelecia entre os sujeitos, o mercado de trabalho e os aplicativos.

Nesse ínterim, elaborei a hipótese segundo a qual os motoristas de aplicativos, embora estivessem a trabalhar num ambiente precário, porque inseridos num contexto precarizado, não fomentariam um processo de precarização, mas apenas dariam prosseguimento ao processo erosivo dos direitos sociais, especificamente daqueles que protegem a classe trabalhadora. Processo de erosão intensificado desde o início dos anos 1990, passando pela década posterior até os dias atuais.

Nesse sentido, ainda no processo de elaboração de hipóteses, refletia eu que homens e mulheres aderiam a essa ocupação pela falta de opção em um mercado de trabalho mais condizente com suas capacitações e que o trabalho por aplicativo, notadamente, o caso dos motoristas, estaria a colaborar com o processo de corrosão do caráter dos trabalhadores e trabalhadoras que não conseguem vislumbrar ali um horizonte de oportunidades, mas, ao contrário, uma ocupação momentânea, à espera de algo melhor.

Nesse rol de reflexões incipientes, pensava que o conteúdo do trabalho por aplicativo repousava sobre as mesmas bases de outras ocupações no seio da sociedade capitalista. E, por guardar as características básicas semelhantes aos trabalhadores em geral, mereceria ser operado a partir das chaves que analisam a classe trabalhadora.

Essas hipóteses iniciais, apesar de interessantes à reflexão sociológica, perderam fôlego na minha pesquisa assim que começaram a emergir das entrevistas outros dados que deram contornos diversos ao estudo. Dessa forma, pensei que o trabalho de estudar uma categoria através do prisma formado pela tríade precarização, flexibilidade e desemprego serviria a uma sociologia da denúncia e, da forma pela qual eu intentava abordar os temas, estaria tomando como ponto de partida algo posto, logo, estaria eu, a partir de meus dados, tentando encaixar as entrevistas a algo já posto no início de minhas reflexões.

Outrossim, sem intenção de antecipar os resultados da pesquisa nesta introdução, diante daquelas hipóteses e depois, diante de algumas pistas oriundas das entrevistas, a experiência dos(as) motoristas, enquanto motoristas, apresentou caracteres que contrariavam o mantra da precarização. Diante de questionamentos e conversas que tentavam encontrar um lugar a encaixar os(as) motoristas, previamente adjetivados por mim como precarizados, apareceram detalhes de outra experiência, mais sucinta, mais autônoma e sem perspectiva de ser ver enquanto mero personagem de uma narrativa diferente das suas. Apareceram indivíduos com experiências diversas e ricas a denotar como minha necessária mudança de foco valeu o desgaste de todo o processo de reconstrução do objeto.

Tomando como mote metodológico, os relatos de vida, na esteira de Bertaux (2005), sem perder de vista aquilo que pensava ter como hipótese, encarei as entrevistas a partir de uma função exploratória e deixei as histórias dos sujeitos da minha pesquisa me levarem ao universo da categoria que, a princípio, parecia-me mais rico que a simplicidade das minhas hipóteses iniciais. Nesse sentido, essas palavras de Bertaux foram-me deveras elucidativas:

Nesta fase de exploração, o pesquisador tem que aprender tudo e também — é o mais difícil— desaprender tudo: ele tem que desafiar as ideias preconcebidas com as quais chegou. De certa forma, ele está no início de um processo de formação contínua que se estenderá até o final do trabalho de campo. Nesta fase de exploração, o principal objetivo das primeiras entrevistas é apresentar as particularidades do terreno. (BERTAUX, 2005, p.53).

Assim, tendo em vista o principal objetivo destacado pelo autor, fui atrás das particularidades do trabalho dos(as) motoristas, por meio das histórias que me contaram, a partir de conversas que tivemos cujo mote era o trabalho de motorista por aplicativo. E, no decurso disso, para além daquelas hipóteses outrora elaboradas, diante daquilo que Bertaux destaca quando aborda o estatuto das hipóteses, a saber, “não se trata de verificá-las, mas de elaborá-las a partir das observações e de uma reflexão a partir das recorrências” (BERTAUX, 2005, p. 30), comecei a compreender que, ao método sociológico que se concentra nos relatos de vida, as hipóteses, mais do que serem previamente elaboradas, constroem-se durante o trabalho de campo.

Assim sendo, o trabalho que se segue não apresenta previamente hipóteses, pois não vejo como possível confirmá-las a partir dos relatos oriundos das entrevistas, por outro lado, dos relatos que substanciam a presente pesquisa surgiram recorrências que sugerem a reflexão sobre a categoria não tão somente para além do signo da precariedade e da flexibilidade, mas a partir de detalhes e peculiaridades dos sujeitos, que ao menos podem proporcionar outro ponto de vista sobre uma categoria que se delineia desde meados da década passada.

Com essas reflexões em mente, pensava eu estar com tudo encaminhado, mas algo ocorreria no mundo que mudaria as coisas. No fim do ano de 2019, os primeiros casos de uma doença viral foram registrados no oriente global e rapidamente a doença se alastrou mundo afora. A Covid-19 chegou ao Brasil e o primeiro registro da doença se deu em fins de fevereiro de 2020. Em março, a maioria das cidades brasileiras adotou uma política de isolamento que impossibilitaria a maioria das atividades presenciais. O objeto do meu trabalho não se relaciona com a pandemia diretamente, mas foi afetado por ela, por isso o registro.

Assim, sem aulas presenciais, sem possibilidade de ir a campo, sem motoristas circulando, pensei estar a minha pesquisa fadada a uma mudança radical de perspectiva. O que fazer? Pesquisar as(os) entregadoras(es)? Pesquisar os efeitos da pandemia nas(os) motoristas? Confesso que não sabia, ademais porque a pandemia se acentuou e as políticas de contenção e disseminação do vírus, para dizer o mínimo, foram tímidas e errôneas, e ficamos mais de dois anos sob medidas restritivas. De fato, nossa vida tal qual fomos acostumados a tê-la se foi. Estávamos mediante um cenário totalmente novo.

Diante disso, alguns pontos da pesquisa precisaram ser alterados. As entrevistas poderiam ser realizadas, mas não presencialmente, logo, conforme detalharei a seguir, todas foram realizadas remotamente, por meio de chamadas de vídeo, mas, não obstante a calamidade do momento, percebi que a forma por meio da qual eu idealizava abordar a pesquisa, trar-me-ia algumas vantagens. Explico: quando as restrições à circulação iniciaram, o trabalho dos(as) motoristas nas ruas foi sensivelmente afetado, logo, analisar o ofício em si poderia ser um problema, mas a análise a partir das pessoas, não. Por consequência, a abordagem do objeto

a partir das percepções dos(as) motoristas poderia continuar sem maiores percalços, pois estudar as pessoas que estão motoristas não impede de explorar seus relatos se doravante deixarem de ser motoristas e intentarem outros horizontes. A relevância de minha pesquisa está no fenômeno das percepções que ocorre independentemente de se estar ou não circulando.

As linhas dos próximos itens darão conta de como reconstruí o desenho da pesquisa inicialmente previsto. Embora o tema da economia compartilhada ainda esteja no meu radar de pesquisador, a compreensão dos fenômenos a partir das experiências dos(as) trabalhadores(as) tornou-se mais cara, uma vez que, se se tomar as crises e consequentes adaptações do sistema capitalista como um padrão, haverá algo ali que permeia toda a história do mercado de trabalho, a saber, as histórias, dores e perspectivas das pessoas, assim como o que emerge desse debate entre a subjetividade e o fenômeno no qual se inserem.

Quando iniciei a pesquisa, em 2020, no início da pandemia de Covid-19, percebi que os motoristas padeciam deveras dos males oriundos do isolamento social. Meu interesse pela categoria se intensificou, pois, a insegurança da relação entre motoristas e empresas de aplicativos se explicitou diante das parcas medidas de auxílio aos motoristas, mais especificamente àqueles que obtinham renda exclusivamente a partir dessa ocupação.

Mas eu queria entender como as pessoas enfrentam esses problemas, quais alternativas vislumbram, como percebem a falta de apoio das empresas, como contornam o problema da falta de viagens e consequente diminuição ou perda de renda, enfim, quais experiências surgem num momento de crise e como colocam esses problemas em perspectiva a fim de viver. Em resumo, a partir de relatos de experiências vividas, propus-me a entender o que poderia emergir de sociológico a explicar o processo que se constrói nesse modelo atual de acumulação de capital. Numa palavra, queria entender o micro para melhor compreender processos macro.

A pesquisa descrita nas linhas seguintes analisa as experiências dos(as) motoristas como se fosse uma linha do tempo. Minha intenção era absorver as informações por meio de entrevistas biográficas, nas quais eu proporia aos(as) entrevistados(as) que falassem sobre suas trajetórias pessoais e profissionais até a

atualidade. Por dois motivos aquela intenção ficou prejudicada: um, o tempo de entrevista seria muito maior que o planejado. Não era problemático para mim, mas para os sujeitos da pesquisa era muito complicado disponibilizar um tempo muito extenso em seus dias. Assim, no processo de negociação para as entrevistas, acertamos conversar por cerca de uma hora, de modo que o relato sobre toda uma biografia seria difícil de resumir nesse ínterim. O outro motivo foi que, ao falar aos(as) futuros(as) entrevistados(as) sobre os porquês da entrevista, tive que dizer sobre os meus interesses de estudo e o tema do trabalho por aplicativo pautou a conversa, logo, nas entrevistas os(as) entrevistados(as) utilizaram o trabalho por aplicativo como mote.

Diante desses breves percalços, propus que dividíssemos a entrevista em três momentos: passado, presente e futuro.

No próximo capítulo, tratarei do meu percurso metodológico. Esse item está dividido em três subitens. No primeiro, abordo a reconstrução do meu objeto de pesquisa especificamente. Apresento ao leitor como a mudança de abordagem do fenômeno me foi cara e afetou minha forma de pensar a sociologia. Depois, falarei brevemente sobre os recortes temporais e espaciais da pesquisa. Por fim, tratarei do método em si, trazendo os autores nos quais balizei a pesquisa, desenho metodológico e técnica de abordagem dos(as) entrevistados(as).

No capítulo três, farei breve introdução ao material empírico que é a pesquisa. Falo desse jeito porque o presente trabalho não ostentará um capítulo eminentemente teórico. O cabedal teórico que sustenta alguns argumentos da pesquisa será apresentado ao longo do texto. Assim, a pesquisa se propõe a teorizar o material empírico oriundo do campo.

Os capítulos seguintes tratarão das entrevistas propriamente ditas, da seguinte forma:

O capítulo quatro aborda as trajetórias pessoais e profissionais dos(as) entrevistados(as). Trata-se do momento em que eu apresento os(as) entrevistados(as) a partir de suas histórias. Composto de material biográfico, porém

breve, que intenta apresentar ao leitor quem serão os protagonistas dos relatos que se seguem.

No capítulo cinco haverá a abordagem que deu torque à minha intenção de pesquisar, ou seja, é nesse item que trago à baila o trabalho de motorista por aplicativo em si. No primeiro momento, tem destaque a inserção dos entrevistados no universo dos(as) motoristas, quais as implicações pessoais e de contexto que lhes direcionaram para a ocupação e algumas peculiaridades. Depois, a partir da pergunta “e o trabalho em si, como é?” traço um perfil da ocupação. No fim do item, serão abordadas as estratégias por meio das quais os(as) motoristas fazem acontecer o trabalho nas ruas.

Nessa esteira temporal, o capítulo seis tratará das perspectivas dos(as) motoristas em relação ao trabalho, mas também em relação às suas vidas pessoais. Trata-se de um capítulo mais curto, que tem intenção mais prospectiva, porém relevante porque fecha a viagem no tempo que fizemos juntos, eu, os(as) entrevistados(as) e, porventura, alguns leitores.

A partir dessa divisão, apresento minhas conclusões e implicações que o fenômeno proporciona à sociedade, notadamente ao mercado de trabalho, mas, não menos importante, à vida das pessoas.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

Estudar uma área do conhecimento diferente daquela que compôs minha graduação me proporcionou diversas dificuldades, desde a forma de pensar a pesquisa, passando por questões epistemológicas, mas, sobretudo, questões afeitas aos métodos. Este último ponto me foi particularmente contraditório, pois, ao mesmo tempo que me suscitava curiosidade, deixava-me instigado a entendê-lo. O capítulo que se abre aqui apresentará o percurso no qual a pesquisa se inscreveu, mas destaco desde já, que de todos os ensinamentos que obtive enquanto pesquisador em sociologia, um deles me foi deveras caro e permeou todo o meu processo de estudo, qual seja, o método, embora alguns balizadores devam ser eleitos no início do processo de pesquisa, constrói-se durante todo o processo, desde a escolha do objeto, passando pelo levantamento da bibliografia, no trabalho de campo até o desfecho, na escrita.

O meu desenho metodológico perpassa pela (re)construção do objeto, a contextualização espaço-temporal e a técnica de abordagem do objeto em si.

2.1 A (RE)CONSTRUÇÃO DO OBJETO

A construção do objeto social a ser explorado no presente estudo demandou uma mudança necessária de foco que apresenta questões objetivas, afeitas às ciências sociais, mas não pôde prescindir de questões muito pessoais, subjetivas.

Minha formação acadêmica é em Direito, graduei-me em 2012, logo, não obstante algumas disciplinas propedêuticas no curso, envolvi-me com a sociologia especificamente no ano de 2019, quando iniciei os estudos para ingressar no mestrado.

Esse fato se torna relevante porque, como diz Saussure (1962 apud BOURDIEU et al, 2015), “O ponto de vista cria o objeto”. Consequentemente, meu ponto de vista sobre o objeto que estava a delimitar foi relevante, assim como a visão do direito sobre um fenômeno demanda perspectivas diversas se se analisar a partir da sociologia. Por exemplo, entendo que os motoristas por aplicativo podem ser considerados trabalhadores intermitentes, mas essa hipótese não é sociológica, pois está a se interessar tão somente por uma consequência. Entendo que o pensar

sociológico não se limita à consequência, mas a ultrapassa. Pretende entender fenômenos outros que estruturam as sociedades, que condicionam instituições, influenciam os agentes do processo social e, dessa forma, pretende entender elementos causais a fim de compreender melhor a consequência.

De outra banda, sem a intenção de estudar a figura do contrato intermitente e sua relevância aos trabalhadores por aplicativo, fui buscar guarida em outros temas. Naquele momento, saltou-me aos olhos a relevância dos temas precarização, flexibilidade e desemprego inerentes ao mercado de trabalho brasileiro. Como pincelei alhures, elaborei algumas hipóteses e tateei o método hipotético-dedutivo a fim de deduzir das minhas hipóteses uma conclusão que somasse à ciência na qual me inseria. Entretanto, esse método, se possível, restringiria demais minha pesquisa, sobretudo porque tinha em mente lançar mão de entrevistas para captar biografias.

Em que pese a precariedade do contrato de trabalho por aplicativo, a precarização das relações de trabalho fomentada pelos aplicativos, a flexibilidade essencial tanto ao trabalho em si quanto à contratação da mão de obra e, também, como o desemprego colabora para a proliferação desse tipo de ocupação, penso que das biografias é possível extrair dados que possam ajudar na compreensão do fenômeno macro. Para além daqueles conceitos caros à sociologia do trabalho, trazer ao universo das ciências sociais a parcela de contribuição de cada entrevistado e/ou entrevistada seria de uma relevância ímpar, pois a estrutura social não prescinde da agência e, diante da costura teórica que se desenha no âmbito da sociologia do trabalho, que traz poucos, quando os tem, trabalhos focados nos agentes do processo, estudar as micro histórias dos(as) motoristas foi o que me pareceu mais relevante no momento.

Minha perspectiva sobre o trabalho das motoristas e dos motoristas teve enfoque nas subjetividades. Intentei, dessa forma, conversar com as pessoas diretamente e, a partir de suas opiniões, traçar um cenário de como está e o que é o trabalho para os aplicativos de mobilidade urbana, no cenário brasileiro, mas de acordo com a versão apresentada pelos(as) entrevistados(as).

Meu objeto, então, se construiu, e se constrói, tangenciando problemas que se paralelizam com os problemas eminentemente jurídicos, mas que, no presente trabalho, apenas servem de alavanca para o pensar sociológico porque, para mim, esse tipo de pensar não pode prescindir da análise dos sujeitos envolvidos.

O que se pretende é fazer emergir da pesquisa as experiências de mulheres e homens na qualidade de motoristas. Mas não somente essa experiência, também como se constituíram suas trajetórias e quais suas colaborações enquanto componentes do mercado de trabalho para a compreensão de processos de precarização. A formulação de explicações desses processos, embora careçam de um critério objetivo, não podem passar ao largo da experiência dos sujeitos, pois, se eu fizesse isso, a precarização ao invés de emergir como um fenômeno a ser explicado, ofuscaria a compreensão do objeto a ser estudado, uma vez que, se se tomar a precarização como um dado pronto, poder-se-ia perder pistas que talvez aparecessem nas entrevistas realizadas.

No mesmo sentido, atento às observações de Santos Júnior, que adverte sobre o cuidado que se deve ter ao operacionalizar conceitos, pois, a depender da pluralidade de situações fáticas, a utilização do conceito pronto, sem se levar em conta as experiências dos sujeitos envolvidos no processo, corre-se o risco de, ao se tomar o dado como pronto, perder elementos caros e relevantes à compreensão do fenômeno que se está a estudar. Destaca o autor:

Quando empregado indistintamente e sem o devido rigor analítico, encampando diferentes significados e nominando situações de trabalho as mais diversas, o conceito de precariedade assume a forma de um exclusivo explicativo, transformando-se, por isso mesmo, em uma armadilha metodológica, ao esconder, pelo reducionismo simplificador, o que carece de explicação. (SANTOS JÚNIOR, 2017, p.16).

Dito isso, embora condutores das histórias que a mim foram verbalizadas, as motoristas e os motoristas não são o meu objeto de estudo, meu objeto de estudo são as experiências deles(as), mas não somente, são os significados atribuídos, ou que emergem, a partir da experiência dessa nova modalidade de transporte, e também de ocupação.

2.2 CONTEXTUALIZAÇÃO, RECORTES E PROBLEMAS

A compreensão sociológica dos fenômenos a partir dos sujeitos não pode prescindir da análise do contexto sócio-histórico. Assim como, ao se estudar um determinado objeto, é imprescindível o estudo da teoria, mas sobretudo a verificação experimental, pois, como salienta Bourdieu et al (2015), todo o ferramental conceitual é o que dará vigor à verificação experimental.

Nesse sentido, dialogando com Goldberg, quando diz que “a realidade social só aparece sob a forma de como os indivíduos vêem (sic) este mundo” (GOLDBERG, 2004, p. 27), o meio mais adequado para captar a realidade é aquele que propicia ao pesquisador ver o mundo através dos olhos dos pesquisados e, não obstante o momento que pede a análise dos objetos sociais de forma virtual, cabe apresentar breve noção do contexto e, mais importante, os recortes realizados para os fins da presente pesquisa.

Bertaux, quando, ao tratar da perspectiva etnosociológica destaca que “a advertência de que qualquer fenômeno social está inserido no movimento histórico geral de transformação das sociedades” (BERTAUX, 2005, p. 16) está a sinalizar que, numa pesquisa que utilize relatos de vida, a compreensão do contexto social é de imprescindível relevância.

Tendo em vista esses excertos, o estudo do contexto social é imprescindível à pesquisa sociológica que leve em conta os relatos dos sujeitos envolvidos.

O momento atual corresponde a um exemplar da acumulação flexível analisada por Harvey (2016). Formas de execução do trabalho mais flexíveis, contratos flexíveis, gerenciamento flexível, mas que, ao mesmo tempo, mantém controle sobre a mão de obra, consequência de um modelo de acumulação que se desenvolveu a partir das crises econômicas dos anos 1970. Enquanto o modelo pretérito, o fordismo, construía-se a partir do rígido controle dos processos de trabalho, sendo cada trabalhador especializado por uma parte específica na engrenagem produtiva, o modelo de acumulação flexível é mais fluido. O trabalhador especializado cede espaço ao homem polivalente, que “joga em várias posições”, para utilizar um jargão popular.

Essa mudança de modelos de acumulação capitalista é um ponto importante para a compreensão do fenômeno representado pelos trabalhos mediados por aplicativos. Os aplicativos de mobilidade aparecem compondo um universo de empresas que, naquilo que diz respeito à mão de obra, tem na flexibilidade um elemento indispensável. Empresas pueris em suas formas, mas que têm se solidificado no mercado e que direcionam políticas públicas e permeiam a mentalidade de homens e mulheres que vislumbram uma perspectiva de sucesso e enlace entre suas histórias e os ideais propagados pelas empresas, no contexto de uma racionalidade neoliberal (DARDOT; LAVAL, 2016).

Dentre esses ideais, aqueles que propõem a perspectiva de empreender, de conquistar o sucesso por si mesmo, de ser o dono do seu próprio negócio, sintetizado no slogan da empresa Uber, por exemplo, que diz “Seja seu próprio chefe – Dirija com a Uber”. Este ideal, somado às propostas de reforma do aparato legal protetor do trabalhador, engrossam o caldo que condiciona, em princípio, a adesão de alguns trabalhadores às plataformas digitais de trabalho. O esforço governamental também caminha nesse sentido e faz parte da força atual visando a um Estado não interventor, ou melhor, um Estado gerencial que põe em prática políticas públicas, mas que se assemelham a práticas gerenciais de uma empresa, conforme destacam Dardot e Laval:

O neoliberalismo não procura tanto a “retirada” do Estado e a ampliação dos domínios da acumulação do capitalismo tal quanto a *transformação da ação pública*, tornando o Estado uma esfera que também é regida por regras de concorrência e submetida a exigências de eficácia semelhante àquelas a que se sujeitam as empresas privadas. O Estado foi reestruturado de duas maneiras que tendemos a confundir: de fora, com privatizações maciças de empresas públicas que põe fim ao “Estado produtor”, mas também de dentro, com a instauração de um Estado avaliador e regulador que mobiliza novos instrumentos de poder e, com eles, estrutura novas relações entre governo e sujeitos sociais. (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 272/73. Grifos do original).

A reforma trabalhista como marco dessa narrativa neoliberal serve de exemplo e nos ajuda a determinar o recorte temporal. Desde a constituição de 1988, sobretudo nos artigos 7º e seguintes, direitos frutos de lutas históricas foram positivados no corpo constitucional com status de direitos fundamentais, mas destacados como privilégios na década posterior, quando das crises econômicas características do modo de produção capitalista (ANTUNES, 2015). Assim, a classe

trabalhadora frequentemente torna-se foco de discussões sobre flexibilização de direitos sob o argumento de preparar ao capital um terreno fértil a investimentos.

A reforma, então, foi a coroação de um esforço empresarial para a diminuição do valor da mão de obra, mas não gerou empregos. O fenômeno do trabalho por aplicativo encontra esse cenário: desemprego, crise econômica e flexibilidade.

Diante desse contexto, surge a formulação do meu problema de pesquisa, que corresponde à tentativa de compreender a percepção dos homens e mulheres acerca desse cenário, mas do ponto de vista deles e delas enquanto trabalhadores inseridos e participantes dessa mudança. Assim, a pergunta que baliza a pesquisa, mas que se fulcra nas experiências dos(as) motoristas, é como os sujeitos percebem esse processo? mais que isso, como os sujeitos se percebem nesse processo? assim como, que colaborações a compreensão das percepções dos sujeitos pode trazer à compreensão do fenômeno representado pelo trabalho por aplicativo?

A presente pesquisa, então, restringir-se-á ao espaço temporal delimitado entre os anos de 2020 e 2022, desde quando comecei a levantar os dados para as pesquisas até hoje, quando redijo as páginas que seguem.

No que diz respeito ao campo, os motoristas que compuseram a amostra restringiram-se àqueles(as) que atuam nos limites do Distrito Federal, pois, embora o ambiente virtual pudesse propiciar a atuação em outros locais, escolhi o lugar onde resido. Mas não somente por isso, Brasília comporta hoje uma quantidade exemplar de motoristas por aplicativo, mais de 23 mil, segundo dados da Secretaria de Mobilidade do DF, tem um sindicato atuante, algumas lideranças proeminentes, logo, entendo ser uma localização que demanda estudo nos moldes que empreendi.

Em resumo, a pesquisa restringiu-se aos motoristas do Distrito Federal no período de 2020 a 2022.

2.3 MÉTODOS E FERRAMENTAS DA PESQUISA

Como a problemática sobre o meu objeto de pesquisa necessariamente passa pelo indivíduo, sua trajetória de vida, história pessoal etc., julguei que a

melhor forma de obter essa informação seria a entrevista. Portanto, sobre as entrevistas, entendo previamente que uma abordagem qualitativa dê conta de alguns objetivos, pois, a depender da pergunta feita e da abertura dada ao entrevistado, dados mais personalizados e subjetivos, em tese, aparecem.

Entretanto, os dados colhidos podem também ser objeto de análise quantitativa, mesmo que a intenção seja outra; por exemplo, Gunther quando dispõe sobre a postura do pesquisador, assevera que “a aceitação de tal envolvimento”, no caso, o envolvimento emocional do pesquisador, “caracterizaria a pesquisa qualitativa. Já a intenção de controlá-lo, ou sua negação, caracterizariam a pesquisa quantitativa” (GUNTHER, 2006, p. 203), ou seja, o autor propõe a possibilidade de uma análise quantitativa a fim de controlar a subjetividade do pesquisador.

Destaco, ainda, que Dietrich e Roupnel (2015), ao tratarem a respeito da articulação entre os métodos qualitativos e quantitativos promovem a compreensão dos objetos sem o abandono de nenhum destes, por exemplo, em questionários mais fechados, que visam traçar um perfil específico e que demandariam uma análise quantitativa, pode ser útil também à calibragem das entrevistas, a fim de, ao selecionar determinado grupo a ser estudado, promover uma análise quantitativa, conforme feito, quando distribuí um questionário a fim de traçar os perfis a serem entrevistados.

Tendo em vista minha dificuldade com as hipóteses previamente elaboradas, ficou-se imprescindível revê-las, pois, diante das primeiras entrevistas, dados para além da curva pensada se apresentaram. A partir desse entendimento, as entrevistas suplantaram a simples coleta de dados e de caráter exploratório, componentes de um processo de reconstrução de hipóteses (SELLTIZ, 1967), mas ciente de que numa investigação etnosociológica o objetivo é “elaborar pouco a pouco um corpo de hipóteses plausíveis” (BERTAUX, 2005, p.23), no sentido de, mais do que explicar, obter propostas de interpretações dos fenômenos em estudo, na esteira do que propõe Bertaux.

A pesquisa de campo iniciou-se, em caráter exploratório, em 2020. Em julho daquele ano, a pandemia de Covid-19 estava em um de seus piores momentos e, diante das incertezas sobre como ficariam as pesquisas de campo, intentei algumas

entrevistas virtuais. Para os fins desta pesquisa, os resultados daquelas entrevistas não compuseram as análises a seguir apresentadas, mas o relato daquele momento serve a este capítulo, pois estava eu a explorar um terreno até então desconhecido e as impressões serviram à minha experiência de ida a campo um ano depois.

Algumas pistas já sinalizavam como a experiência dos(as) motoristas apresentavam-se aos próprios sujeitos, pois, embora com uma minoração considerável dos ganhos por conta da pandemia, alguns motoristas mantinham a ideia de que o trabalho por aplicativos de mobilidade era um bom espaço para obter renda. Poucos dos entrevistados vislumbravam, por exemplo, uma perspectiva de vínculo empregatício e, frequentemente, mesmo se dizendo explorados, afirmavam assumir os riscos daquela profissão.

Esse experimento me coube de várias formas, mas, no que diz respeito ao método, serviu em duas frentes primordiais: Uma, para perceber como o universo dos motoristas é aberto e que as entrevistas poderiam ser tranquilamente utilizadas como espaço de coleta de dados; por outro lado, fez-me perceber como a narrativa utilizada pelas empresas gestoras dos aplicativos aderiu de forma interessante na percepção-de-si dos indivíduos motoristas.

Também, menos central, mas não menos importante, percebi durante o experimento que muitos motoristas carregam consigo um anseio por outro tipo de reconhecimento. Por exemplo, um dos entrevistados compunha meu círculo familiar e, numa conversa com sua esposa, esta me disse que não via a hora do marido ter um emprego de verdade, uma vez que, embora a renda como motorista compusesse boa parcela do orçamento doméstico, aquilo não era emprego de verdade. “Tu sabes”, dizia ela, “ser uberista é fuleiragem”. Trago esse relato porque muito daquilo que é dito numa entrevista, permeado por algum sentimento pessoal e momentâneo, pode evidenciar uma outra realidade e, conseqüentemente, um material rico para a compreensão do meu objeto.

A pesquisa de campo seguiu em março e abril de 2021 com a distribuição de um questionário aos motoristas. Tratou-se de um questionário exploratório que foi elaborado por meio da plataforma “*googleforms*” e distribuído remotamente. O questionário foi composto por 34 questionamentos fechados e uma pergunta aberta

ao final. A distribuição ficou restrita ao universo virtual, por meio do aplicativo de mensagens instantâneas WhatsApp e, complementarmente, pelo Facebook.

Convém esclarecer as motivações subjetivas da adoção desse questionário prévio, por isso abro um subitem a fim de melhor organizar a explicação. Na sequência, abordarei muito brevemente a coleta de dados a partir dos grupos de WhatsApp e, por fim, como se deram as entrevistas e qual o método que me propus trazer à pesquisa.

2.3.1 O questionário e o itinerário exploratório

A análise qualitativa foi uma decisão que tomei logo no início de minha pesquisa. Entretanto, a fim de selecionar as pessoas a serem entrevistadas, optei por um questionário eminentemente fechado⁴. Confesso que, à revelia de meu coorientador à época, escolhi ampliar o questionário e mantive algumas perguntas que intentaram captar algumas percepções dos respondentes. Essa pequena transgressão se deu por dois motivos: o primeiro, e mais relevante, era o prosseguimento da pesquisa. Pensava que com perguntas mais amplas poderia captar alguns dados e plantar uma semente para objetos de pesquisa futuros, por exemplo, a união da categoria e o potencial associativo daqueles trabalhadores. O segundo motivo foi puramente pessoal, bastante subjetivo mesmo, qual seja, a ansiedade de testar o campo e compreender a categoria desde o primeiro momento.

O desenho do questionário passou por algumas etapas. Fiz um primeiro documento e o distribuí entre os colegas do Grupo de Pesquisa e Estudos do Trabalho – GETS, da UFPR, e obtive alguns retornos com diversas críticas. A partir das críticas fui modificando e lapidando o material.

No princípio, pensei que somente o questionário responderia ao meu problema de pesquisa e o elaborei com algumas perguntas mais complexas. Entretanto, diante da dificuldade pessoal em analisar as respostas objetivas por meio de uma chave qualitativa, mudei a perspectiva. Outro problema que vislumbrei refere-se ao alcance, pois, como a distribuição seria totalmente on-line, aquele tipo

⁴No apêndice 1, segue a íntegra do questionário.

de abordagem demandaria um documento mais longo, logo, seria difícil um número considerável de respostas.

Em razão da pesquisa, acompanhei quatro comunidades *online* de motoristas por aplicativo: uma no Facebook e três no WhatsApp. A comunidade no Facebook da qual faço parte denomina-se UBER Motorista Brasília-DF, um grupo privado com mais de 5 mil membros. Usualmente, basta solicitar a participação no grupo e, assim que o moderador o aceita, se é um componente. Pressupõe-se que todo o participante ali seja motorista, nesse caso, minha participação no grupo se deu similarmente a um *insider*, ou seja, como ensina Alonso, assume-se “uma identidade no interior do grupo que estuda e age como se fosse um membro” (2016, p. 10).

Num dos grupos de WhatsApp, composto por mais de 200 membros, também atuei como *insider*. A esse grupo fui adicionado por uma das lideranças da categoria em Brasília, a quem me aproximei por mensagem privada no Facebook. Ele me forneceu seu contato privado e me adicionou ao grupo em 08/02/2021.

No outro grupo, composto por mais de 150 membros, fui adicionado por outra liderança da categoria, que me adicionou no dia 17/02/2021 e me anunciou. Fiz uma breve apresentação pessoal e informei a minha motivação. Alguns motoristas questionaram os porquês, mas não houve aparentemente nenhum tipo de animosidade em relação à minha presença. Nesse grupo, embora eu nada publique, me entendo como *outsider* porque os membros sabem da minha existência ali como pesquisador.

Acerca de como acessei essa outra liderança: foi por meio de um motorista que estava estacionado esperando viagens em frente ao Congresso Nacional. Mantendo o distanciamento e utilizando máscara de proteção facial, dirigi-me a ele e me apresentei como pesquisador. Questionei-o se poderia me fornecer o contato de alguma liderança da categoria e ele prontamente atendeu.

Também participo de outro grupo fechado a motoristas do Distrito Federal, mas, embora tenha distribuído o questionário nele, deixei-o de fora da abordagem inicial porque me adicionei tardiamente, quando em fins do período de distribuição. A

este grupo eu aderi por meio de um link compartilhado nos outros grupos que eu já participava.

Destaco também que em Brasília/DF existe um sindicato de motoristas por aplicativo – SINDMAPP. O presidente do sindicato chama-se Marcelo Chaves. Por meio de contato telefônico, conversei com o Sr. Chaves e ele se prontificou a me ajudar na distribuição do questionário.

Não fiz uso de questionários convencionais de forma física por dois motivos: Principalmente pela crise sanitária em que vivia o país, tendo no distanciamento social uma das alternativas mais eficazes a fim de bloquear a disseminação do vírus, mas também porque entendo que os questionários *online*, embora apresentem limitações, são cada vez mais utilizados nas ciências sociais e, se bem elaborados, diminuem a possibilidade de vieses.

Nesse sentido, Torini explica que “o emprego do questionário on-line é especialmente interessante quando há dificuldades técnicas e/ou recursos escassos (de tempo, de pessoal ou financeiros) para que se lance mão de entrevistas presenciais ou por telefone.” (TORINI, 2016, p. 52).

Como os objetivos da minha pesquisa perpassam a compreensão dos sujeitos e diante das técnicas mais afeitas ao método qualitativo, tais como observação participante, análise de grupos focais, entrevistas, história de vida etc., penso que traçar um perfil da população de interesse da pesquisa apresenta-se imprescindível. Assim, a opção pelo questionário se deu principalmente para essa finalidade com o fito de selecionar algumas pessoas para entrevistar.

2.3.1.1 Estratégias de distribuição dos questionários

O documento foi distribuído somente aos motoristas que supostamente atuam no Distrito Federal.

No dia 26 de março de 2021, lancei o questionário. Utilizei para isso dois grupos de WhatsApp de que faço parte e publiquei no grupo do Facebook. Enviei o questionário a mais 4 motoristas com os quais mantinha contato há algum tempo,

sendo 3 deles lideranças da categoria e uma motorista, a Telma, que já conheço desde o ano de 2020, com quem havia feito uma entrevista piloto.

Até o dia 29 pela manhã apenas 2 pessoas haviam respondido. Logo, minha expectativa sobre a quantidade de respondentes, sobretudo porque os grupos de WhatsApp têm mais de 300 componentes, se somados, foi frustrada. Hipoteticamente, atribuo a baixa quantidade de respostas ao alto fluxo de mensagens que circulam nos grupos. Semanalmente, os grupos ostentam mais de mil mensagens, portanto, penso que o questionário “passou batido”, como uma mensagem trivial, sendo preterido frente a vídeos, áudios e demais envios comuns naquelas comunidades on-line.

Resolvi mudar a estratégia. Salvei os contatos e enviei o questionário separadamente a cada um deles, privadamente. Os contatos foram salvos assim: Uber 1, Uber 2 etc. até o Uber 346. Essa forma de agir afastou a possibilidade de enviar o questionário várias vezes à mesma pessoa.

Como os contatos foram extraídos dos grupos, aguardei para ver se haveria alguma menção ao questionário nos grupos. Após alguns minutos, um dos motoristas questionou num dos grupos se mais alguém havia recebido o link e, no meu contato privado, algumas pessoas perguntaram também. Tanto naquele grupo quanto no privado expliquei sobre o objetivo das mensagens e do questionário. Esse fato evidenciou que a minha primeira estratégia falhou por causa da quantidade de mensagens que circulam.

No mesmo dia, reforcei a duas lideranças da categoria o pedido para distribuírem o documento. Em menos de 24 horas, 19 pessoas já tinham respondido. Mantive essa estratégia e enviei o questionário a blocos de 50 contatos numa frequência de 3 a 4 dias.

É importante relatar um incidente. Incautamente, utilizei o meu número pessoal para distribuir as perguntas no privado. O problema: meu número está registrado com o prefixo 41, de Curitiba, e o questionário foi lançado em Brasília e adjacências, ou seja, alguns destinatários duvidaram do link. Alguns motoristas ignoraram e um deles denunciou meu contato à plataforma do aplicativo WhatsApp.

Acionei as lideranças e estas entrevistaram. Ainda no privado, algumas pessoas questionaram, mas depois da minha explicação, nada mais disseram e responderam.

A fim de evitar o bloqueio de minha linha no WhatsApp, fiz algo que deveria ter feito desde o início. Comprei um *chip* exclusivo, assim, a distribuição aos participantes, a partir daquele incidente, foi realizada por meio do novo número. A princípio, pensei que este, por ser diverso daquele que está em meu nome nos grupos, traria algum problema, mas nada ocorreu.

De forma geral, a recepção dos motoristas no privado foi muito boa. Alguns arguíam sobre o objetivo do questionário, mas sem maiores complicações. Entretanto, destaco que a minha estratégia de mensagens no privado foi acompanhada de explicações nos grupos e compartilhamento do documento nos grupos também.

Uma breve nota sobre o Facebook. Realizei um compartilhamento via link no grupo de motoristas, mas provavelmente ninguém dali respondeu. Admito que se trata de uma suposição, pois penso que faltou uma questão que perguntasse por qual meio o respondente recebeu o questionário, entretanto, a intensidade das respostas logo após a distribuição no privado do WhatsApp levou-me a crer que poucas pessoas acessaram o documento por meio do Facebook.

No dia 22/04/2021, 53 pessoas haviam respondido. No fim do mês de abril, intensifiquei minha interação nos grupos de WhatsApp e Facebook promovendo a pesquisa e obtive um total de 61 respostas.

Quando iniciei a distribuição, tinha a ideia de conseguir aproximadamente 1/3 (um terço) de respondentes, dentro do universo em que foi distribuído, ou seja, aproximadamente 100 respostas. Como previ deixar o questionário aberto por cerca de 30 dias, ventilei a possibilidade de distribuir pessoalmente e solicitar o preenchimento assistido. Para isso, pensei em ir ao Aeroporto de Brasília e ao Congresso Nacional, que são pontos conhecidos de atuação de motoristas. Entretanto, diante do recrudescimento da pandemia no mês de abril, desisti.

Como mencionei, senti falta de uma pergunta que me informasse por qual meio o respondente recebeu o questionário. Fiquei sem saber precisamente como foi o alcance em cada comunidade. Pelos indícios, penso que os envios privados no WhatsApp foram os mais eficazes.

Resolvi deixar o documento disponível até o dia 09/05/2021 e tentei uma estratégia complementar, enviei no privado (Messenger) a alguns membros do grupo do Facebook, mas a adesão foi baixa. Foi encerrada a aceitação de respostas dia 09/05/2021, ou seja, durante 45 dias o questionário ficou disponível. Setenta pessoas responderam.

Como já explanado, minha pesquisa foi afetada pela pandemia de Covid-19. Quando me vi impossibilitado de entrevistar os sujeitos pessoalmente, talvez em viagens, sentido na pele o que queria entender, não sabia o que poderia receber abordando as pessoas remotamente. Confesso que o número baixo de respondentes frustrou um pouco essa perspectiva, mas em nada atrapalhou a pesquisa.

Levando-se em conta o método pelo qual pretendia abordar o objeto, a saber, entrevistas biográficas, a distribuição foi muito produtiva, pois, 41 pessoas, disponibilizaram-se a uma entrevista.

Como aprendizado para pesquisas futuras, se eu quiser utilizar os canais de comunicação eletrônicos, na distribuição, precisarei aumentar o número de contatos e rever a estratégia. Pontuo aqui minha incipiência em pesquisa e a novidade imposta pelo distanciamento social, que dificultaram a distribuição dos documentos. Atuação frequente de distribuição das perguntas no privado, aumento da rede de contatos, utilização de outras redes sociais – por exemplo, LinkedIn – são escolhas operacionais que aumentariam, em princípio, o alcance. Mas, como dito acima, esse objetivo da pesquisa foi alcançado, ou seja, consegui um número considerável e diversificado de perfis a entrevistar, mas, como a presente pesquisa compõe um projeto maior, para estudos futuros, quem sabe com a utilização exclusiva de questionários, a experiência certamente mostrar-se-á mais frutífera.

2.3.1.2 Recorte para as entrevistas

O caráter exploratório do questionário destacou-se na minha intenção em produzi-lo. Sair da opinião meramente espontânea e entender a comunidade à qual me inseri, por meio de perguntas direcionadas, pareceu-me a melhor estratégia. Entretanto, explorar o campo, no meu caso, serviu também a pinçar sujeitos a fim de entrevistá-los e, nesse sentido, o objetivo principal do questionário se apresenta.

Entender o fenômeno através da ótica de mulheres e homens pede uma variedade de abordagens. Pensei em entrevistar pessoas com as mais diversas características, tanto pessoais, quanto em relação aos aplicativos, mas, tendo em vista a exiguidade do tempo ínsita ao mestrado, um número baixo de entrevistados que condensassem a maior diversidade possível balizou o meu juízo a fim de traçar os perfis.

Qual era a minha intenção? Entrevistar mulheres e homens. Entrevistar casados e solteiros. Pessoas que trabalham exclusivamente e pessoas que veem nos aplicativos apenas um complemento de renda. Pessoas que flertam com o empreendedorismo, assim como aquelas que entendem ser empregados. Pessoas que se mantêm anônimas nos grupos e pessoas que pretendem liderar a categoria.

Utilizando a ferramenta “classificar e filtrar” do Excel, procedi à seleção dos perfis. Para resumir e não tornar enfadonha a descrição de como foram feitas as seleções, apresentarei apenas os perfis que me interessaram, destacando que selecionei um número maior de pessoas, pois previ que algumas que se voluntariaram às entrevistas quando responderam ao questionário, depois mudariam de ideia.

Primeiramente, selecionei duas pessoas do sexo feminino. Uma que trabalha exclusivamente como motorista e outra que, além de motorista, foi entregadora por aplicativo. Ambas constatei que tinham um perfil parecido, mas me interessaram porque, por meio das respostas, têm compreensões diversas. Por exemplo, a que trabalha como motorista concomitante à função de entregadora concorda parcialmente com a assertiva que versa sobre empreendedorismo e na pergunta aberta pareceu-me mais otimista em relação à ocupação, embora tenha

declarado que percebe valores inferiores aos da outra respondente, que alegou trabalhar em jornada menor.

Selecionei dois perfis masculinos que responderam trabalhar em altas jornadas e que, embora com nível superior de ensino, trabalham para os aplicativos e percebem uma remuneração acima de 5 mil reais. Apenas um deles se disponibilizou à entrevista.

Com o auxílio do questionário, mas para além dele, selecionei um possível entrevistado que poderia trazer informações bem interessantes. Trata-se de um homem que tem visibilidade na categoria. Nos grupos, ele se identifica como militar e tem um canal na plataforma de vídeos Youtube.

Por fim, quando da distribuição do questionário, fui interrogado por uma motorista que me pareceu instigante para entrevistar. Trata-se de uma mulher que mencionou ter sido taxista e que empreende no ramo de transportes, paralelamente ao trabalho para os aplicativos. Ela compõe um grupo que está desenvolvendo um app exclusivo para o Distrito Federal, que se propõe a fazer frente aos aplicativos, sobretudo visando ao público feminino. Curiosamente, após algumas tentativas para entrevistá-la, não respondeu mais aos meus chamados e aparentemente bloqueou o meu número. Desisti do seu relato.

Em resumo, de um total de 9 pessoas a entrevistar, consegui 5 entrevistas, mas uma delas não compunha o universo de pessoas que responderam ao questionário. Trata-se de uma mulher, chamada aqui de Telma, com a qual conversei desde julho de 2020 e que inclusive entrevistei para um artigo que apresentei no Encontro da Associação de estudos do Trabalho (ABET), em 2021.

2.3.2 Observação nos grupos de WhatsApp

Nas reflexões incipientes sobre como abordar o meu objeto de estudo, diante das possibilidades que o mundo virtual propicia e, paradoxalmente, por conta das limitações impostas pela pandemia de Covid-19, pensei em utilizar a observação nos grupos de WhatsApp como ferramenta, mais ou menos na esteira do que se convencionou denominar de netnografia (KOZINETTS, 2014). Vinha eu, à época, interessado pela leitura de alguns sociólogos da escola de Chicago, sobretudo por

conta da leitura das obras de Becker (2008) e Foote White (2005) e na intenção de fazer nesses grupos algum tipo de observação. Nessa breve nota, intento apenas esclarecer que desisti daquela meta porque, nos grupos que acompanhei, o alto fluxo de mensagens alheias àquilo que eu pretendia estudar me fez entender que deveria mudar totalmente o rumo do método se quisesse absorver alguma informação, logo, as entrevistas me dariam melhores retornos práticos, mas utilizei os grupos de forma secundária e marginal.

Secundária porque as informações colhidas por meio dos grupos foram tão somente subsidiárias àquelas colhidas nas entrevistas, ou seja, quando quis trazer ao trabalho alguma imagem ou dado que pudesse exemplificar o que o(a) entrevistado(a) trouxera, o grupo me serviu, assim como o fiz para impulsionar a distribuição do questionário anteriormente.

Marginal para fazer referência ao fato de a participação nos grupos apenas orbitar o método, fornecendo-me alguns subsídios, uma vez que das entrevistas vieram a substância do material empírico.

Por fim, convém destacar que a observação participante nos grupos é algo que entendo poder fazer surtir bons frutos para uma pesquisa futura, talvez a produção de algum artigo, mas, por ora, fico apenas nos termos que aqui expus.

2.3.3 As entrevistas e o método

A partir dos perfis traçados por meio do questionário, foram idealizadas perguntas semiestruturadas que tiveram esse formato porque foi imprescindível deixar espaço à conversa mais aberta no intuito de captar as percepções e absorver os relatos e o que, mesmo não falado, pudesse me dizer algo, atento ao que Bourdieu ensina ao afirmar que “pode-se e deve-se coletar os mais irreais discursos, mas com a condição de ver neles não a explicação do comportamento, mas um aspecto do comportamento a ser explicado.” (BOURDIEU et al, 2015, p. 51).

Cabe salientar também que meu problema de pesquisa surgiu diante da necessidade pessoal de compreender o que são os indivíduos motoristas no

estatuto do trabalho, pois, a observar o fenômeno do trabalho por aplicativo como usuário dos serviços e após algumas conversas com os parceiros⁵, percebi que, aparentemente inseridos em um tipo de ocupação precária, porque temporária e complementar, muitos se apresentavam satisfeitos e realizados, visto que se diziam donos de seu tempo e fazendo o que gostam.

Também estive atento à argumentação feita por Santos Júnior quando adverte sobre a armadilha metodológica segundo a qual “o material empírico passa a ser tratado como exemplo eloquente a legitimar concepções predefinidas; uma espécie de ‘caução probatória’ do diagnóstico estabelecido *ex-ante*” (SANTOS JÚNIOR, 2020, p. 28). Entendo, a partir dessa colocação, que o pesquisador deve partir do fato para a compreensão do fenômeno e não de uma prévia suposta compreensão aos fatos que melhor se encaixem.

Ciente da influência do pesquisador no seu objeto, o meu próprio fator pessoal precisa ser constantemente controlado, pois, se não for assim, minhas premissas compreensivas sobre fenômeno, que, por hipóteses, compreendem-no como um exemplar do trabalho precário hodierno, explicar-se-iam por si só e todo o trabalho de campo quedar-se-ia dispensável. Resumindo, somente a observação, a conversa, enfim, somente os dados do campo poderiam dizer sobre as hipóteses, se vislumbrariam uma verdade ou se o fenômeno seria mais complexo que uma simples inferência sobre precariedade.

No processo de elaboração das entrevistas, diversamente do questionário semiestruturado idealizado, optei por entrevistas compostas por questionamentos abertos porque, como minha proposta é de compreensão do indivíduo, um formato de perguntas menos estruturado poderia me oferecer detalhes ricos da história dos entrevistados para a compreensão do fenômeno. A opção foi corroborada após uma conversa piloto com um deles, em que julguei ter sido possível obter os dados daquela forma, mesmo que mediado por uma ferramenta eletrônica.

⁵De acordo com o item 2, dos Termos de Uso, atualizado em 13/10/2020, os motoristas são considerados parceiros independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas. Disponível em <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>, acesso em 24/06/2021.

Se me propus a trabalhar com entrevistas que, por conta do tempo, poderiam falhar se tivessem como perspectiva a história de vida, objetivaram a biografia dos entrevistados, fechar os questionários poderia me propiciar perdas na pluralidade de discursos. Dessa forma, as entrevistas abertas intentam a biografia dos indivíduos e o resultado foi, para dizer o mínimo, instigante, conforme a seguir, nos capítulos 4, 5 e 6.

As entrevistas foram realizadas entre os meses de julho e setembro de 2021. Todas de forma remota, utilizando-se o aplicativo *Google Meeting*⁶.

Essenciais ao trabalho por aplicativo são as ferramentas tecnológicas que os(as) trabalhadores(as) manuseiam, por exemplo, smartphones, aplicativos digitais, chamadas de vídeos, logo, a ferramenta utilizada para as entrevistas não careceu de maiores cautelas operacionais. Quero dizer com isso que, não obstante as agruras várias do momento pandêmico, as entrevistas remotas deram bons resultados e alguns mecanismos, inclusive, inovaram de forma positiva, por exemplo, a gravação de vídeo e voz.

As entrevistas duraram em média sessenta minutos cada uma. Quando convidei as pessoas a concederem as entrevistas, precisei acordar um tempo de duração, pois a aceitação não veio de pronto. Ultrapassar o limite de tempo previamente acordado feriria o acordo. Mas isso não prejudicou a obtenção dos dados, pelo contrário, o cumprimento de nosso acordo me fez ganhar a confiança do entrevistado, de modo que, para além da primeira entrevista, quando da sistematização das respostas, por conta de algumas lacunas, consegui de alguns entrevistados uma segunda conversa ou, quando menos, algumas conversas complementares via mensagem de texto e voz.

As entrevistas foram conduzidas de forma a minorar os efeitos de possíveis vieses sem pretender, contudo, assumir um maior distanciamento e objetividade. Ao contrário, considerei o momento da conversa como de interesse do pesquisador e dos(as) entrevistados(as) e cujo sucesso dependeria da negociação das partes envolvidas. Nesse sentido, embora no início eu tivesse proposto blocos temáticos,

⁶A escolha desse canal se deu por conta da gratuidade e em negociação com os entrevistados.

os interlocutores deram o tom da conversa, pois minha intenção era ouvi-los, observar suas histórias, entender suas trajetórias e captar suas percepções.

Nas entrevistas, as pessoas utilizaram os aplicativos como mote, ou seja, mesmo cientes de que suas histórias não foram uma simples preparação para a ocupação como motoristas, por óbvio, o aplicativo permeou a narração das trajetórias. Rosenthal, nesse ponto, propõe que “é preciso distinguir entre o passado vivenciado e o narrado, mesmo que esses níveis não possam ser separados um do outro ou todo passado apresentado no presente seja condicionado pela perspectiva do presente e, inversamente, o presente seja determinado pelo passado” (ROSENTHAL, 2014, p. 232). A lente através da qual vemos o nosso passado perpassa por aquilo que somos no presente, e no caso dos(as) entrevistados(as), porque informados por mim, todas e todos sabiam que o objeto de estudo era, para além dos indivíduos, o fenômeno do trabalho por aplicativo, logo, essa lente foi sobreposta à lente por meio da qual olharam suas vidas para produzirem o seu relato.

Não obstante essa advertência, a coleta de dados por meio de entrevistas que visem aos relatos de vida é legítima e traz à pesquisa a riqueza de detalhes que por vezes escapam de uma análise mais quantitativa, por exemplo. Becker salienta que a utilização da história de vida demanda o cumprimento de etapas para que se possa garantir que a história encampe tudo que o cientista social deseja conhecer, dessa forma, destaca que “nenhum fato ou acontecimento importante seja desconsiderado, que o que parece real se ajuste a outras evidências disponíveis e que a interpretação do sujeito seja apresentada honestamente” (BECKER, 1993, p. 102). O método tem o potencial de trazer ao campo científico histórias outrora desconsideradas pela frieza de outros dados, perspectiva que, de acordo com Becker (1993, p.103), atribui “importância maior às interpretações que as pessoas fazem de sua própria experiência como explicação para o comportamento”.

Sobre o relato de vida utilizado para a obtenção dos dados que dão substância à pesquisa, lanço mão da abordagem delineada por Bertaux, o qual preconiza que “o relato de vida é o resultado de uma forma peculiar de entrevista, a entrevista narrativa, na qual um pesquisador pede a uma pessoa, então chamada de

‘sujeito’, que lhe conte toda ou parte de sua experiência vivida.” (BERTAUX, 2005, p. 9).

Segundo Bertaux, a distinção entre história de vida e relato de vida é essencial, sendo o último “uma descrição da história realmente vivida” (BERTAUX, 2005, p. 9) e a outra, mais ampla, portanto, mais difícil de ser incorporada enquanto método porque se trata da história vivida pelo sujeito, logo, para além daquela que passa pelo filtro de suas percepções.

Bourdieu, quando adverte que a história de vida, sendo método, propicia desafios ao pesquisador e demanda uma interpretação atenta às descontinuidades, a fim de captar o anseio do biógrafo de si em dar um sentido teleológico ao seu relato, informa-nos que:

Sem dúvida, cabe supor que o relato autobiográfico se baseia sempre, ou pelo menos em parte, na preocupação de dar sentido, de tornar razoável, de extrair uma lógica ao mesmo tempo retrospectiva e prospectiva, uma consistência e uma constância, estabelecendo relações inteligíveis, como a do efeito à causa eficiente ou final, entre os estados sucessivos, assim constituídos em etapas de um desenvolvimento necessário. (BOURDIEU, 1986, P. 184).

Não é difícil supor que Bourdieu reviu sua opinião sobre a história de vida enquanto dado sociológico, por exemplo, na edição de “A miséria do Mundo” (2012), que traz diversos relatos de vida e apresenta um rico material sociológico sobre algumas periferias da França, mas o excerto acima é relevante porque o autor, ao criticar o método, traz algumas advertências úteis à interpretação dos dados oriundos das entrevistas que objetivam captar histórias.

Sobre as dúvidas acerca da utilização dos relatos como método científico, Bertaux propõe que se utilize o relato de vida (não a história de vida) numa perspectiva etnosociológica, ou seja, “estudar um fragmento particular da realidade sócio-histórica; entender como funciona e como se transforma, enfatizando as configurações das relações sociais, os mecanismos, os processos, a lógica de ação que caracteriza” (BERTAUX, 2005, p. 10) e, portanto, os relatos de vida seriam um recurso, mas não excluiriam outras fontes que possam corroborar com a análise dos dados obtidos por meio das entrevistas. Para Bertaux (2005, p. 10), os relatos de vida buscam captar “um fragmento da realidade social-histórica”.

Ainda nesse ponto, Queiroz (1987, p. 14), em artigo que destaca a importância dos relatos orais a fim de se preservar “a vivacidade dos sons, a opulência dos detalhes, a quase totalidade dos ângulos que apresenta todo fato social”, destaca que:

o relato oral se apresentava como técnica útil para registrar o que ainda não se cristalizara em documentação escrita, o não conservado, o que desapareceria se não fosse anotado; servia, pois, para captar o não explícito, quem sabe mesmo o indizível. (QUEIROS, 1987, p.15).

Nas histórias trazidas à minha pesquisa, o indizível, no mesmo sentido abordado por Queiroz (1987), aparece nos relatos e se traduz em importância heurística daquilo que não se converte em palavras. Nesse caso, os dados vão além da entrevista, do relato, do falado, pois há a pretensão de englobar também o vivido, o não dito, o sentido, o que está nas entrelinhas. Trago como exemplo o cenário no qual os(as) entrevistados(as) estavam, assim como o que ocorria ao redor, os filhos a falarem e quererem aparecer nas câmeras: uma das entrevistadas dividiu o tempo da conversa com os cuidados com mãe idosa, outra destacou estar num ambiente isolado, mas com frequência se ouviam os reclames da filha, noutra situação, uma criança aparece e sorri ao computador, a mim, enfim, informações que, para além de apresentar essa forma peculiar de entrevista remota, apresenta dados sobre a vida pessoal do entrevistado a solidificar algumas informações dos relatos, ressaltando a importância da observação, do contexto, em suma, do que não é dito, mas é vivido.

Optei em trabalhar com os relatos em momentos distintos, assim, irei os dividir em três itens, conforme explicarei no próximo capítulo.

Por fim e por agora, destaco que as linhas anteriores objetivaram apenas uma sinalização de como abordei meu objeto social, pois a metodologia, embora apresentada aqui, foi se adequando ao processo de escrita, à pesquisa de campo, ao correr dos olhos sobre os relatos de vida. Escrever um capítulo rígido sobre o método poderia engessar a escrita e privar a pesquisa da beleza que tem quando construída dia a dia, durante o processo que comporta o seu nascimento, desenvolvimento, amadurecimento e conclusão. De qualquer forma, a apresentação do método já começou, mas é contínua, logo, apresentar-se-á também ao longo do texto.

3 UM BREVE PREÂMBULO

Mantereí como fio condutor a primeira viagem que fiz a bordo de um Uber porque foi a centelha que me acendeu a vontade em pesquisar essa parcela de trabalhadores(as). Não consigo me desvencilhar daquele momento, sobretudo hoje, quando me vejo debruçado sobre livros, telas, anotações e toda sorte de rascunhos, a pensar a relevância que o trabalho intermediado por aplicativo assumiu no mercado de trabalho. Nesses dois anos a analisar as histórias desses(as) motoristas, encontrei algumas pistas sobre a dinâmica que essa tecnologia propiciou àquela ocupação e que me deu outra perspectiva do objeto. A pesquisa não me rendeu uma visão panorâmica do trabalho por aplicativo, mas a proposta de conversar com as mulheres e homens proporcionou uma visão a partir de outro ângulo, um ponto de vista através das lentes dos(as) próprios(as) motoristas que, a substanciar a pesquisa em tela, comporá o mosaico científico (BECKER, 1993) constituído pelas pesquisas que se debruçam sobre o trabalho por aplicativos.

Quais são os significados que emergem dessa ocupação? Como as mulheres e homens se percebem frente a esse tipo de trabalho? Como se constituem as experiências trabalhando como motorista por aplicativo? Esses são alguns dos questionamentos que surgiram por meio dos relatos e que, ao serem problematizados, darão uma ideia do processo que se desenvolve mundialmente, mas de modo especial aqui, no Brasil. Processo que encampa muitas pessoas, no intuito de, além de obter remuneração a partir de uma ocupação, (re)significarem-se no mercado de trabalho.

A fim de ordenar as histórias sem perder o foco, tampouco o objetivo, e claro, tentando propiciar uma leitura fluida e agradável, recortei as respectivas histórias em três momentos: trajetórias de vida e ocupacionais, estágios atuais e perspectivas.

O primeiro item chamo de “trajetórias em forma de relatos”. Nesse subcapítulo, a intenção foi trazer as informações relacionadas à vida pessoal dos(as) entrevistados(as). Abri as conversas solicitando que o(a) entrevistado(a) me discorresse sobre sua infância, lugar onde nasceu, em qual tipo de escola estudou, seus projetos pessoais, mas deixei a conversa ao sabor dos(as) interlocutores(as). A fim de deixa-los(as) à vontade, à guisa de “quebrar o gelo”, falamos sobre o

questionário outrora respondido por eles, já abordado na introdução, por meio do qual selecionei os perfis.

Alguns entrevistados falaram mais sobre si que outros e as informações foram pertinentes aos objetivos que propus no início da pesquisa. Nesse momento, foi-me possível entender algumas motivações pessoais, saber em quais ramos do mercado de trabalho alguns(as) trabalhavam, suas aptidões laborais, alguns sonhos, mas, sobretudo, foi possível compreender quais as percepções que os(as) entrevistado têm do contexto no qual se inserem.

No segundo item, que é consideravelmente mais longo, abordarei os(as) motoristas enquanto motoristas de aplicativos. Denominei esse subcapítulo de “Virar-se motorista e se virar enquanto motorista”. Por meio de uma redação que terá como fio condutor a minha primeira viagem intermediada pelo aplicativo Uber, farei um passeio pelos relatos dos(as) entrevistados(as). Extrair desses relatos as experiências que emergem da ocupação de motorista por aplicativo foi o que intentei. Propus fazer emergir e trazer os dados à pesquisa do dia a dia dos(as) entrevistados(as) como motoristas, caso ainda em atividade, ou de suas experiências passadas, mas como motorista. Há informações sobre as estratégias de vida e da ocupação. Enfim, com os dados a balizarem o enredo, apresentarei os relatos sobre o trabalho de motorista, para além das informações que já se conhece sobre o universo desses(as) trabalhadores(as).

O item derradeiro, denominado “o que há no seu horizonte?”, tem uma vertente mais prospectiva. Lá, escrevo sobre os projetos pessoais dos(as) entrevistados, suas opiniões em relação ao futuro dos aplicativos de mobilidade urbana, como se pensam no que diz respeito à categoria motoristas por aplicativo, enfim, toda a sorte de informações trazidas à conversa com eles quando interessante aos objetivos da pesquisa.

Como informei na introdução, o período no qual se inseriu a pesquisa foi oportuno no que diz respeito ao estudo dos trabalhadores por aplicativo, sobretudo pelo realce proposto em observar o fenômeno mediante histórias dos participantes, recurso analítico que ainda demanda maior investimento, a julgar a literatura disponível. Por isso, ao pesquisar o trabalho dos(as) motoristas, mais do que captar

nuances de precariedade, flexibilidade, informalidade, enfim, mais do que trazer informações que digam algo semelhante àquilo que já foi dito, por vezes muito melhor do que eu poderia dizer, trago ao debate uma análise sobre as mulheres e homens aí inseridos a partir de suas próprias experiências, no intuito de adicionar à pesquisa mais uma tinta ao mosaico científico, e com este trabalho colaborar com o quadro formado pelas outras pesquisas que com o objeto se identificam.

4 TRAJETÓRIAS EM FORMA DE RELATOS

No capítulo que inicio aqui, apresentarei os sujeitos que compuseram a minha amostra de casos, tentarei usar uma escrita fluida, ou seja, sem a utilização excessiva de citações diretas longas porque, embora os relatos originais tenham a sua riqueza, traduzi-los para algo mais afastado do coloquial deu à leitura o ritmo que as histórias merecem. No transcorrer do texto, quando há citações dos(as) entrevistados(as) que não excedam a três linhas destaque com aspas, mas, ao invés de usar a indicação do nome e idade entre parênteses, como se faz em citações diretas, a fim de manter a fluidez da leitura, lanço de verbos que indicam a fala do(a) interlocutor(a), por exemplo, disse, arrematou, concluiu, destacou etc.

Veremos quem são as pessoas entrevistadas, como foram suas formações, em que cidades cresceram, quais valores trouxeram à entrevista, que tipos de trabalhos tinham antes de serem motoristas, enfim, haverá mais das mulheres e homens em suas histórias de vida que, certamente, são mais amplas que o recorte em análise aqui voltado para o trabalho como motorista, que será mais bem explorado no capítulo específico (Capítulo 5).

Bertaux ensina que “há uma história de vida a partir do momento em que há uma descrição em forma de narrativa de um fragmento da experiência vivida” (BERTAUX, 2005, p. 12) e, nesse sentido, os fragmentos das conversas trouxeram elementos para pensarmos suas vidas, especialmente aquilo que tangencia a vida pessoal à trajetória ocupacional de cada entrevistado. No quadro, segue breve perfil dos entrevistados⁷:

QUADRO 1 – PERFIS DOS(AS) ENTREVISTADOS(AS)

Nome	Idade	Estado Civil	Escolaridade	Profissão
Fabíola	49	Solteira	Superior Completo	Administradora de empresas e Motorista de aplicativo
Teodoro	36	Casado	Superior Completo	Administrador de empresas, Motorista de aplicativo e <i>Youtuber</i> .
Sofia	32	Solteira	Superior Completo	Analista de sistemas e Motorista de aplicativo
Ulisses	39	Casado	Superior Completo	Administrador de empresas e Motorista de aplicativo
Telma	57	Divorciada	Superior Incompleto	Marketing Digital e Motorista de aplicativo

FONTE: Elaboração própria.

⁷Os nomes verdadeiros dos entrevistados não foram utilizados na presente pesquisa como forma de preservar o anonimato dos sujeitos, portanto, seus nomes, aqui, são fictícios.

4.1 FABÍOLA

Fabíola estava com 49 anos ao tempo da entrevista. Mãe de três filhas: 16, 20 e 23 anos. Nasceu em Goiânia, onde viveu até os 14 anos de idade, quando se mudou para Rondônia. No norte do país, cursou o ensino médio em colégio público, mas não fez o ensino médio regular, fez o que ela chamou de antiga Escola Normal, que formava professoras(es) direcionadas(os) à educação infantil. Chegou a dar aulas em Rondônia por uns 4 anos, mas não prosseguiu no magistério.

No transcorrer de nossa conversa, Fabíola falou que uma de suas principais habilidades é ser comunicativa, saber lidar com pessoas e que, por ser assim, sua trajetória profissional foi permeada por cargos que demandaram comunicação, como mencionarei adiante. Entretanto, durante a entrevista, ela parecia muito tímida. Abri nossa conversa explanando que ela daria o tom e falaria sobre si da forma que melhor lhe conviesse, mas que eu precisava saber um pouco de suas trajetórias pessoal e profissional porque era um dado que me interessava. Fabíola falou pouco sobre si, trouxe algumas informações sobre sua vida, falou das filhas, mas parecia ansiosa por falar de seu momento atual. Talvez porque o objeto de estudo lhe tenha sido apresentado, ela se programou para falar mais sobre como dirigir e não de sua trajetória de vida pessoal. Entretanto, destaco que o meu primeiro contato com ela se deu no momento da entrevista, por isso, talvez, o anseio da entrevistada em preferir falar da vida profissional, preservando o direito dela de falar pouco sobre questões mais privadas de forma ampla.

Fabíola parou de lecionar ainda jovem, mudou-se para Brasília e começou a trabalhar em uma empresa. Não especificou o ramo da empresa, mas disse que foi naquele momento que decidiu cursar administração na faculdade. Assim o fez. Mudou de área e saiu do magistério para o mundo corporativo. De professora passou a ser gestora. Gestora porque ela trabalhou em algumas empresas onde conseguiu ascender a cargos de gerência, em departamento financeiro e de pessoal.

Nesse ponto da conversa, à guisa de reclames, Fabíola lamenta que talvez hoje estivesse melhor se tivesse seguido como professora ao invés de se graduar

em administração, como fez. Caso houvesse cursado pedagogia e continuado sua primeira formação, talvez estivesse melhor, mais segura, empregada, lamentou.

Não obstante o lamento, relatou que alguns trabalhos que teve, ligados à administração, deram-lhe muita satisfação. Como se intitula uma pessoa muito comunicativa e que gosta de conversar, característica, inclusive, que lhe faz ter prazer em dirigir para os aplicativos, pois conversa com os passageiros, argumentou que os trabalhos na ouvidoria de uma agência reguladora do Distrito Federal, que ocupou por quase oito anos, foram o ponto alto de sua trajetória laboral. Destacou que, embora ocupasse um cargo em comissão, sem direito à estabilidade, sentia-se segura e respeitada e, porque trabalhava no trato com pessoas, realizava-se enquanto profissional.

Fabíola foi casada e se divorciou há 12 anos. O emprego que teve na agência reguladora conseguiu por meio de seu ex-companheiro e pai de suas filhas, que, por ter alguns contatos, intercedeu por ela. Ela fez questão de enfatizar, todavia, que sua experiência pretérita também foi imprescindível para conseguir a vaga. Ficou na agência por 8 anos. Ocupou um cargo na ouvidoria do órgão, no qual pôde utilizar sua melhor habilidade, a comunicação. Nesse momento da conversa, quando a questioneei sobre esse acesso a um cargo comissionado, ela enfatizou o seu protagonismo em detrimento da influência do ex-companheiro, “ele é jornalista, então ele conhecia um monte de gente e me indicou para trabalhar lá, mas foi também pela minha experiência”, arrematou, logo depois de falar do acesso ao cargo.

Depois de ocupar o cargo comissionado, quando dispensada pela administração, trabalhou numa empresa do ramo financeiro. Atuava na área de financiamento e foi gerente. Nessa empresa, pôde usar de seu conhecimento técnico oriundo da graduação, unido à experiência que obteve na agência reguladora do Distrito Federal. “Foi um bom emprego, mas não muito duradouro”, destacou. A empresa faliu e Fabíola teve que ser demitida. Depois, após algumas dificuldades em conseguir novo emprego formal, decidiu, diante das opções que lhe apareceram, ocupar cargos que exigiam menor qualificação. Assim, embora com formação superior, como ela mesma falou, trabalhou como auxiliar de escritório e, posteriormente, viu-se desempregada novamente.

Fabíola perdeu o emprego em 2017 e ficou dois anos sem conseguir uma ocupação formal. Viveu de alguns trabalhos informais e com a ajuda do pai das filhas, assim como com o suporte da renda de uma das filhas que, à época, já trabalhava. A propósito, ao ser questionada como foi sua vida no que diz respeito aos cuidados das filhas e os empregos que teve, porque divorciada, ponderou que o ex-companheiro ajudava financeiramente, mas que ela cuidou das meninas sozinha. Quando eram pequenas, tinha uma pessoa que lhe ajudava, mas que depois, com as filhas maiores, uma filha cuidava da outra e abriu mão da empregada doméstica. Fala com orgulho que a filha de 20 anos estuda Nutrição numa faculdade particular de Brasília, mas com bolsa de 100% devido à nota no ENEM, e à filha mais velha, que já trabalha, também não poupou elogios. A filha mais velha trabalha com Design e a mais nova está no Ensino Médio, mas já tentando se inserir no mercado de trabalho, enfatizou.

Queixou-se de seu atual momento, pois, na sua opinião: “as empresas não contratam mais administradores porque está valendo mais a pena contratar pessoas com menos qualificações, que recebem um salário menor”. Seu último emprego formal, inclusive, foi como auxiliar de escritório, que é ocupado em regra por pessoas com nível médio de formação, mas que ela ocupou porque não conseguiu vaga em outra ocupação para o seu nível de formação. Utilizou seu exemplo a fim de dar substância à tese que levantou. Essa é a opinião que Fabíola tem e com a qual tenta explicar sua saída do mercado formal de trabalho, entretanto, Santos Júnior e Menezes (2021) nos informam que a dinâmica do mercado de trabalho, a partir da década de 1990, sobretudo após a expansão das políticas estatais de financiamento estudantil, a partir de 2001, com o Fundo de Financiamento Estudantil (FIES) (Brasil, 2001), era outra, ou seja, o mercado de trabalho demandava trabalhadores de nível superior, mas com menores rendimentos que os rendimentos de outrora.

Fabíola não fala que trabalhar por aplicativo é um emprego. Para ela, é uma alternativa interessante, pois consegue obter renda enquanto não tem o seu currículo contemplado por outra chance de emprego. Destacou que, embora se intitule motorista de aplicativo, está em busca de um novo emprego. Quer “retornar ao mercado de trabalho”, destaca.

Conheceu a Uber por meio do namorado de uma das filhas, que é motorista, e então passou dividir o carro com ele. Desde 2017, quando ficou desempregada, o trabalho como motorista compõe a cesta de trabalhos informais com os quais disse se ocupar. Atualmente, dirige para os aplicativos de mobilidade urbana, mas sem carro próprio, aluga um carro semanalmente de uma pessoa, um homem que ganha a vida alugando carros para motoristas de aplicativos. “Por quatrocentos e cinquenta reais semanais, utilizo um carro com seguro e só preciso encher o tanque e rodar”, conta em tom que denota que faz um bom negócio, embora esteja em seus planos adquirir um carro próprio. Ela teve que protelar a aquisição do carro porque na pandemia seus ganhos diminuíram sensivelmente. Naquele momento, por causa das restrições de circulação, tentou trabalhar com entrega de produtos, também por aplicativo, mas os custos do carro não justificaram a mudança. Permaneceu, então, dirigindo com carro alugado, enfatizou que seu nome ficou negativado e que, por isso, a aquisição do carro próprio foi adiada.

Fabíola fornece a principal fonte de renda familiar e o trabalho como motorista apareceu-lhe em momento oportuno, tornando-se uma possibilidade de somar ao sustento da casa. No momento específico da entrevista, estava sem rodar⁸ porque o carro alugado que lhe era ferramenta de trabalho teve um problema, logo, estava em manutenção, e ela aguardava outro carro ficar disponível para voltar a dirigir. Estava contando com algumas reservas que fez, pois “esses momentos são postos nas contas quando se dirige por aplicativo”, destaca.

Reclamou muito de uma situação característica do mercado de trabalho nacional, a desvalorização de profissionais acima dos 40 anos. Sente-se muito injustiçada porque não consegue se inserir no mercado formal de trabalho que, segundo ela, se deve à sua idade e aos técnicos que ocupam o lugar das pessoas graduadas.

Fabíola é uma pessoa que se preparou, estudou, ocupou cargo de gerência, é extremamente articulada, criou três filhas sozinha, mas, mesmo com um currículo bom para os cargos que pretendia, não conseguiu mais se empregar. Dois fatores

⁸Os motoristas entrevistados utilizam frequentemente o verbo rodar, quando querem dizer que estão aptos para dirigir.

são relevantes para ela, segundo sua percepção, a desvalorização dos profissionais de sua área e a sua idade. No caso dela, após alguns anos desempregada, os aplicativos foram uma boa opção. A opinião da entrevistada em relação a demandas do mercado de trabalho e qualificação profissional, como mencionei, estão no âmbito de sua percepção, embora os estudos mostrem o contrário, mas a questão etária é um ponto nevrálgico no que diz respeito à dificuldade em conseguir se (re)alocar no mercado de trabalho, sobretudo no tangente às mulheres, conforme indica Kreling (2004). Em artigo que analisa os dados do mercado de trabalho a partir da Pesquisa de Emprego e Desemprego na Região Metropolitana de Porto Alegre (PED-RMPA), a autora identificou que, no ano de 1993, “um desempregado com 40 anos ou mais despendia, em média, mais de sete meses (30 semanas) na busca de uma ocupação, passando, em 2002, para a impressionante marca de 62 semanas (cerca de um ano e dois meses).” (Kreling, 2004, p. 198).

Mais do que um compartilhamento de viagens, para Fabíola os aplicativos são uma oportunidade de trabalho. Um trabalho que demanda poucas qualificações, basta saber dirigir e manusear um aparelho *smartfone*, mas que, segundo a entrevistada, propicia uma renda rápida. Não obstante esteja à espera do retorno ao mercado formal de trabalho, é dirigindo nas ruas de Brasília que ela está trabalhadora, obtém renda e auxilia no sustento da casa, embora mencione que os custos, sobretudo por conta da alta dos combustíveis, estejam tornando o trabalho mais difícil, diminuindo seu estímulo e aumentando sua jornada. Ela chegou a trabalhar mais de 20 horas seguidas, conforme me respondeu quando lhe perguntei se sua jornada ultrapassava as 10 horas e ela esclareceu que já fez até mais que isso: “no começo, às vezes, eu até ficava 20 horas rodando”, destacou.

Sua vontade é retornar ao emprego formal, gerenciar pessoas, fazer aquilo que queria quando ingressou na faculdade de Administração. Por enquanto, porém, espera seu carro voltar do conserto para voltar às corridas, retornar às ruas, conversar com pessoas e ganhar seu dinheiro.

4.2 TEODORO

Teodoro é um homem casado, de 36 anos, pai de uma menina menor de idade, natural do Rio de Janeiro, vivendo em Brasília há quase 20 anos. As informações que ele trouxe à entrevista não contemplaram muito a sua infância, sua vida no Rio de Janeiro com os pais e irmãos, pois desde o início da conversa abordou sua trajetória como militar.

Os ideais militares são a coluna vertebral da trajetória de Teodoro, pois aparecem em muitos momentos na sua história. Como fizemos a entrevista de forma virtual, alguns elementos do cenário no qual Teodoro estava denotaram um pouco daquilo que ele verbalizou, ou seja, sua identificação como militar. Além de adotar uma patente precedendo um de seus sobrenomes, ele ostenta um corte de cabelo característico, barbeado impecavelmente, sentado em seu escritório, uma sala que ostenta um quadro da batalha de Monte Castelo⁹, no qual dois soldados empunham armas num ambiente bélico, ao lado de uma bandeira do Brasil.

Essa característica de Teodoro me chamou a atenção logo que iniciei a entrevista e, por conta disso, o questionei sobre o porquê de utilizar uma patente militar no nome. Penso que foi uma forma interessante de interagir com o entrevistado e deixá-lo à vontade, pois senti que estava um pouco receoso quando mantivemos contato via WhatsApp e quando abrimos a câmera para iniciar a conversa.

O ingresso de Teodoro no Exército se deu por influência de seus familiares, que igualmente eram ou foram militares. A fim de esclarecer como são as formas de ingresso no Exército, explicou-me sobre as duas mais comuns, a academia dos militares em Resende/RJ e os centros preparatórios de oficiais da reserva, que são regionais.

⁹https://pt.wikipedia.org/wiki/Batalha_de_Monte_Castello, acesso em 14/01/2022.

Apenas a título de esclarecimento, fiz uma breve pesquisa na internet e, de acordo com o sítio eletrônico do Exército Brasileiro¹⁰, há quatro possibilidades de ingresso na carreira de oficiais do exército. Teodoro se formou num dos Centros Preparatórios de Oficiais da Reserva (CPOR), na Cidade do Rio de Janeiro. Estes centros formam militares que servem por um período determinado e depois vão para a reserva não remunerada¹¹, portanto, não são oficiais de carreira. Depois de formado, mudou-se para Uberlândia/MG, para fazer um estágio e depois servir em Brasília/DF. Desde então, ano de 2003, mora na capital do país.

Afirmou que boa parte de seus familiares, sobretudo os ascendentes, pais, avós, tataravôs etc. fizeram parte do meio militar. Ingressar nas forças armadas era algo que já o acompanhava desde o nascimento, segundo ele. Um de seus tataravôs, inclusive, teria servido na antiga Força Expedicionária Brasileira, que participou da tomada de Monte Castelo, na 2ª guerra mundial, evento que está, por meio de um quadro, exposto na sua sala, como mencionei alhures, mas mais que isso, Teodoro entende, e afirma, que por conta de seus ancestrais já queria o exército, “Os meus dois avós se conhecerem no exército foi assim que eu nasci. Então, assim, desde espírito eu já queria o exército”, realça ele.

Por causa da temporariedade do cargo e porque ponderou ser uma pessoa muito diligente, durante o período em que serviu, ele procurou fazer uma rede de contatos nas Forças Armadas no intuito de se manter na administração pública. Sua estratégia, ao que parece, foi exitosa, pois, após o período de quartel, assumiu um cargo no Ministério da Defesa, como assessor DAS¹², no qual permaneceu até 2011, data em que cessou seu vínculo.

Teodoro destaca com orgulho que frequentou diversos cursos técnicos, dos mais variados, desde curso de mergulhador, fez passaporte internacional, arrais amador para pilotar lancha, passando por brigadista, motorista de caminhão e

¹⁰A escola preparatória de cadetes do exército, o instituto militar de engenharia, a escola de formação complementar do exército e a escola de saúde do exército são as instituições que formam militares de carreira, conforme o site www.eb.mil.br, acesso em 22/09/2021.

¹¹De acordo com o artigo art. 5º, do Decreto-Lei n. 1.029, de 21/10/1969, Militar da reserva é o que tendo prestado serviço na ativa, passa a situação da inatividade remunerada ou não.

¹²Cargos de Direção e Assessoramento Superior (DAS). São cargos no serviço público que podem ser ocupados por servidores de carreira ou pessoas externas ao serviço público.

ônibus, marketing etc. Menciona que é uma pessoa inquieta, que gosta de aprender novos ofícios, que está sempre se atualizando e, sobretudo, porque precisa obter renda.

Essa inquietude de Teodoro manifesta uma característica da sociedade capitalista atual. As informações que ele trouxe à entrevista de forma voluntária, sua preocupação em se preparar para o mundo do trabalho, aproxima-se daquilo que Dardot e Laval chamam de o sujeito neoliberal. Segundo esses autores, embora abordando a ética da empresa na sociedade capitalista, o trabalho se transforma num “veículo de realização pessoal: sendo bem-sucedidos profissionalmente, fazemos da nossa vida um sucesso.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 333).

Teodoro denomina-se um empreendedor, mais um termo que foi trazido à baila por ele que se coaduna com sua preparação para a vida enquanto trabalhador, sobretudo quando menciona que será um empresário de sucesso, “e com dinheiro, muito dinheiro, inclusive”, destacou. Esse viés empresarial de sua personalidade se apresenta de bom alvitre na sociedade capitalista, que preconiza a concorrência como característica essencial às empresas, mas também aos indivíduos (DARDOT; LAVAL, 2016).

Dos dados que me vieram à mão, a partir da conversa com o entrevistado, quando fala de sua busca por se qualificar, identifico uma nota daquilo que Dardot e Laval mencionam sobre a subjetividade neoliberal quando defendem que “o que está em jogo é nada mais nada menos que a forma de nossa existência, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 16).

E, nesse afã de trabalhar e construir uma trajetória exitosa, foi corretor de imóveis autônomo, período em que, segundo ele, ganhou um bom dinheiro, mas desistiu porque se trata de um ambiente onde “um quer comer o outro”, logo, não se sentiu confortável e foi intentar em outros horizontes. Ao mesmo tempo que traz os elementos característicos de um ambiente concorrencial, demonstra desconforto com a situação entre os colegas e rompe aquele vínculo para em breve trabalhar em um emprego com carteira assinada.

A sua trajetória ocupacional foi muito heterogênea, mas o período mais proeminente foi aquele que ele passou no Exército, sete anos. Naquele momento adquiriu um apartamento e um carro. Depois da corretagem de imóveis, foi também gerente de marketing de uma grande agência de publicidade de Brasília, que, segundo ele, foi a única ocupação com carteira assinada. Ficou um bom tempo na empresa, mas quando o país começou a entrar em crise econômica, foi demitido e desde então não conseguiu mais se encaixar no mercado formal de trabalho. Por conta dos seus inúmeros cursos técnicos, passou a viver de outras ocupações informais e a se dedicar ao seu maior sonho, superando inclusive o ímpeto militar: “acima do militarismo o meu maior sonho é a política”, contou-me.

Embora o entrevistado tenha sido um frequentador assíduo de cursos técnicos, cumpre destacar que o cenário em que Teodoro se inscreve opera numa dinâmica que demanda cursos de formação superior, com melhores salários e mais espaço no mercado de trabalho. Santos Júnior e Menezes mencionam o “trabalhador-estudante” que, a partir da década de 1990, é “aquele que vai primeiro ao mercado de trabalho para encontrar o provento capaz de subsidiar os estudos em nível superior” (SANTOS JÚNIOR E MENEZES, 2021, p. 5) e que se assemelha ao que Teodoro fez, mas ele o fez no nível técnico. Sua formação superior, pretérita ao curso militar porque requisito daquele, não ganhou complementos a fazer frente ao mercado de trabalho na área, motivo que potencializou as dificuldades que enfrentou após perder o emprego na agência de marketing.

Teodoro intenta ser Deputado Distrital. Seu eleitorado, os motoristas por aplicativo. Ele mencionou ter um bom conhecimento do sistema eleitoral, é filiado a um partido político e está disposto a seguir as diretrizes do Presidente da República. Se receber apoio para ser deputado, candidata-se, se for para outro cargo, seguirá as orientações. Sobre essa característica, porque emana da coluna vertebral de sua trajetória¹³, valem umas poucas linhas.

É uma pessoa bem comunicativa e quando fala sobre o atual momento político, destaca seu alinhamento partidário com atual Presidente da República. Nos

¹³FILHO, Alves de Vasconcelos. Militares no Governo Bolsonaro: tutela à democracia brasileira? CAOS - Revista Eletrônica de Ciências Sociais. João Pessoa. V. 1, n. 26, p. 291-309, jan./jun. 2021.

grupos de WhatsApp que acompanho, Teodoro é bem atuante nas postagens de apoio ao Presidente. Enfatizou que é um homem conservador de direita, que entende que todos os Presidentes após o período militar foram de esquerda e que formou sua consciência política por vídeos na internet e por influência do atual Presidente do Brasil. Ele tem um canal no *Youtube* com quase 4 mil inscritos, que não contém vídeos exclusivos à comunidade dos motoristas. Na verdade, o conteúdo é mais político, com diversos vídeos de apoio ao atual presidente, alguns vídeos sobre marketing, outros de entretenimento, mas, aparentemente e conforme descrição do canal, dedica-se a “acabar com o comunismo”. Na descrição do seu canal, na foto principal, ao fundo, há uma bandeira do Brasil e, à frente, uma foto sua ao lado do Presidente da República.

Teodoro deu a entender que sua concepção de mercado de trabalho restringe-se ao mercado formal, pois, quando deixou a carreira de corretor, ocupada por cerca de três anos, argumentou: “vou entrar no mercado de trabalho carteira assinada”. No mercado formal de trabalho trabalhou na agência de publicidade, conforme mencionei, e não trabalhou mais com carteira assinada. Esse fragmento traz alguns elementos importantes do contexto no qual Teodoro viveu e que foram importantes porque verbalizados. Quando Teodoro foi demitido, atribuiu o evento à crise econômica no Brasil, que, segundo ele, já estava a mostrar seus resultados negativos, mas, embora a advertência feita, não trouxe à conversa culpas externas, na verdade, essa questão passou ao largo de nosso diálogo. Por ser um simpatizante do atual governo federal, achei que ele emendaria as críticas aos governos anteriores. Não o fez, assumiu os fatos como eventos naturais de sua trajetória e prosseguiu a conversa falando sobre sua próxima ocupação.

Após aquele emprego, abriu uma MEI (Microempresa Individual) a fim de se tornar um empresário, nas palavras dele, e explicou:

Vou montar meu negócio. E aí, eu crio um CNPJ/MEI, de lá para cá eu sempre fui MEI, mas trabalhei como representante comercial de uma outra agência, mais com criação de websites, também vendendo websites para empresa, aí já era 2015 para 2016, que foi quando eu conheci um tio meu do Rio de Janeiro que falou: “olha, a Uber tá chegando aí.” (Teodoro, entrevista em julho de 2021).

Embora o sonho de ser militar, sua trajetória profissional guarda as características da informalidade, não obstante identifique-se como um

empreendedor. Os anos em que serviu ao exército foram os mais significativos e isso é premente no seu relato e na sua própria identidade, a coluna vertebral de sua trajetória profissional. Seu relato é otimista, pois vislumbra uma vida de empresário de sucesso e conta com orgulho e satisfação o seu tempo como gerente de marketing, que cessou em virtude de dificuldades financeiras da empresa, que, segundo ele, não viu alternativa a não ser demiti-lo. Desempregado e vivendo de ocupações informais, ingressou na Uber, que nem sequer estava nos seus planos, mas que apareceu como opção, só que toma boa parte do seu tempo, num primeiro momento, pois, segundo ele, a remuneração obtida com os aplicativos, quando iniciou em 2016, rendia-lhe excelentes ganhos, e que depois, atualmente, é mais um complemento à renda.

Diferentemente de seus antepassados, que foram militares de carreira e o inspiraram, Teodoro viu sua trajetória diferir daquilo que teve como ideal. Embora sem ter permanecido militar, identifica-se como um e tem alguns comportamentos que o fazem parecer um militar. Cita o livro “A arte da Guerra”, de Sun Tzu, que, segundo ele, é o utilizado pelos militares. Expressa jargões como “missão”, “guerra”, “selva”, “guerreiro” etc. identificando-se como um militar por meio de palavras, gestos, nome e até do cenário em que se apresenta.

Quando iniciei minha pesquisa, tinha em mente que a precariedade do trabalho como motorista, seria o mote, fato já mencionado na introdução, mas, ao conversar com este sujeito da pesquisa, que foi o primeiro entrevistado, algo novo emergiu, ou seja, embora alguns motoristas lamentem o labor da ocupação, Teodoro a utiliza como um lugar a ganhar um extra e apreender aquilo que as empresas propagandeiam quando se identifica como empresário. Além disso, pretende aumentar sua rede de contatos e sua influência por meio de sua atuação no canal do *Youtube* e redes sociais e destaca a sua intenção de ocupar um cargo eletivo. Enxerga nos motoristas potenciais eleitores, mas está ciente da dificuldade que há em angariar votos dos colegas quando diz “sei que eles não elegem, eu vi isso na eleição de 2018, eles não votam em motorista, eles evitam muito votar. Têm votos, mas a grande parte não vota em motorista”.

Identifica-se como um guerreiro, pauta todo o seu discurso naquilo que diz que é, um militar, mas teve uma trajetória intermitente, ora como autônomo, ora

como empregado, ora como servidor e, por acaso, ou por conta de um contexto de falta de oportunidades, procura nos aplicativos de mobilidade urbana algo que lhe oportuniza o sustento, mesmo que de forma parcial. De acordo com o que transpareceu de nossa conversa, Teodoro está, ainda que com algumas críticas pontuais, satisfeito com o momento que vive, pois relatou-me em tom de satisfação:

Eu faço mil e uma utilidades que eu nunca imaginei que eu faria. A minha vontade de sobreviver face a crise econômica de 2015 me fez aprender também marketing digital etc. tudo, hoje, eu aprendo no Youtube. Eu sou youtuber. Eu não fico parado. o Youtube está dando dinheiro? Vou entrar no Youtube, lógico, por que não? O App 99 está dando dinheiro? o Uber... onde tem dinheiro eu estou fazendo. É uma estabilidade que eu tenho hoje: se eu não ganhar aqui eu ganho do outro lado lá. (Teodoro, em julho de 2021).

Ao buscar padrões para tentar entender um pouco da trajetória de Teodoro, vem-me à mente o conceito de flexibilidade. Das diversas nuances da flexibilidade, Teodoro aproveita aquela que lhe oferece alternar sua vida enquanto motorista com outras ocupações. Nesse sentido, Sennett (2021) que, em “a corrosão do caráter”, livro que aborda as alterações nos padrões de referência simbólicas associadas ao trabalho, o faz, dentre outros aspectos, a partir da análise da flexibilidade, argumentando que “no regime flexível, as dificuldades cristalizam-se num determinado ato, o ato de correr riscos” (p.88).

O risco que se corre numa guerra, numa batalha, à frente de um pelotão, talvez tenha sido o sonhado por Teodoro, mas outro risco se lhe apresentou, o da sociedade atual, a guerra diária, a competição pela melhor corrida entre seus colegas de aplicativo, sem perder de vista os horizontes que vislumbra quando sonha em ser político.

4.3 SOFIA

Entrevistei Sofia, uma mulher de 32 anos, solteira, mãe de uma menina de 13 anos, natural de Rondônia, mas residente em Brasília desde tenra idade. Sofia é formada em análise e desenvolvimento de sistemas. Boa parte de sua vida laboral foi na área de tecnologia de informação e comunicação (TIC).

Sofia também tem vínculo com militares, mas menos incisivo que Teodoro. Ela foi criada pelo seu avô, que era militar do Exército Brasileiro, porque sua mãe a teve muito jovem, com quatorze anos, e, segundo Sofia, sua mãe era “despirocada”, motivo que fez o seu avô “se impor e fazer às vezes de pai”, disse ela. Foi criada pelos avós e teve os tios como se fossem irmãos. Ponderou que mantém contato com a mãe biológica, mas sem muita aproximação. A infância dela foi confortável, estudou em um colégio particular de Brasília, localizado na Asa Norte, qualificou-se como antecipada porque se formou no ensino médio aos 15 anos. Questionada por que não estudou em instituição militar por conta do vínculo do pai-avô, ponderou que por não ser filha legítima não teria o direito.

Sofia se apaixonou e aos 17 anos decidiu se mudar para São Paulo a fim de se unir ao homem objeto desse sentimento. Lá, casou-se e aos 19 anos se tornou mãe.

Quando mais jovem, sonhou ser artista plástica, mas seus pais diziam que ela deveria ganhar dinheiro, por isso viu no curso de Arquitetura uma possibilidade de conciliar o sonho às demandas familiares. Ingressou em uma faculdade particular de Brasília para cursar Arquitetura, mas não concluiu o curso porque não se identificou com a área. Tentou então Administração de Empresas e quase concluiu, não o fez porque trancou a faculdade ao ir para São Paulo. Seu casamento não ia bem e, de São Paulo, iniciou um processo seletivo para ingressar numa empresa da área de tecnologia para trabalhar em Brasília. Passou no processo seletivo, separou-se do marido e voltou com a filha para a capital do país. Então, começou a trabalhar com carteira assinada e retornou à faculdade, mas, não conseguindo conciliar o trabalho com os estudos em administração, não voltou plenamente, fazia alguma disciplina, trancava o curso, tentava voltar e trancava novamente.

No novo emprego, embora trabalhasse às vezes por mais de 12 horas, apaixonou-se pela tecnologia e decidiu trocar de curso e fazer Sistemas de Informação. Iniciou então outra graduação que, embora com os mesmos problemas para conciliar estudos, trabalho e vida pessoal, porque se compreende como muito mais interessada pela área, mesmo demorando mais que o tempo normal do curso, concluiu a graduação há poucos anos.

O processo seletivo mencionado (iniciado em São Paulo e concluído em Brasília), por meio do qual Sofia conseguiu o emprego, era para algum cargo técnico, mas, depois de um tempo, por conta de uma baixa na equipe, teve que assumir um cargo de nível superior que lhe dava alguma satisfação e foi, dessa forma, acumulando atribuições.

Questionada se a alta jornada era por causa de algum cargo de gerência ou afim, ela argumentou que não, dava-se por conta do trabalho e porque tinha amizade com um dos gerentes. Quando algum colega faltava ao trabalho, o amigo-gerente lhe pedia para acumular os trabalhos. Ela prontamente atendia porque não se sentia confortável em negar um pedido do amigo, mas também porque se identificava com o que ela chamou de vício em trabalho.

Além do acúmulo, destacou que normalmente não conseguia se desligar da empresa. Sendo demandada mesmo fora de seu horário, quando em casa ou no trajeto casa-trabalho o que para ela, enquanto mãe de uma filha pequena, ficava bastante complicado. Em diversas vezes, quando no trajeto de casa para o trabalho, que era intermediado pela obrigação de levar a filha à escola, já recebia ligações dos técnicos e começava a sua jornada remotamente, mesmo antes de pôr os pés na empresa. Sua jornada, que era para começar às 8h, iniciava antes e se estendia até altas horas da noite, algumas vezes varava a madrugada, segundo ela.

A certa altura, ao ser questionada sobre suas jornadas de trabalho, ela foi enfática em dizer que trabalhava muitas horas, que os excessos não valiam a pena, mas que, por outro lado, não lhe eram penosos. Mencionou que não valiam porque era muito estressante, mas como era viciada em trabalho, aceitava. Essa contradição que deparei da fala dela: “eu sou bem viciada em trabalho, assim, então, eu protelava o estudo e dava prioridade ao trabalho”, denota como sua

percepção do trabalho como vício servia-lhe como um mecanismo de conformação diante dos excessos oriundos dos empregos que teve. Quando mencionou novamente essa característica, viciada em trabalho, retoricamente, questionou-se “eu gosto muito de trabalhar, não sei se é alguma falta de alguma coisa, mas pra mim não era penoso sabe”. Questionada se a remuneração que percebia valia o excesso de trabalho, argumentou que não, mas que alguns benefícios relativos à relação de emprego compensavam.

Esse excesso lhe cobrou a fatura. Nessa empresa, Sofia trabalhou por cerca de três anos sob uma pressão que, segundo ela, era característica da empresa. Foi absorvendo responsabilidades, acumulando funções e padeceu de uma síndrome de pânico. Embargando a voz, meio pigarreando, mencionou: “fui a um pronto-socorro e depois iniciei um tratamento para um transtorno misto ansioso depressivo.”

Ela atribui a uma troca de gestão a intensificação do seu estresse, que culminou na doença. A nova gerente que assumiu uma área técnica entendia muito pouco do trabalho e lhe fazia cobranças desnecessárias e indevidas. Não tinha muito diálogo com a nova gerente e, segundo ela, faltou-lhe equilíbrio para contornar a situação, pois, por falta de experiência, não soube mostrar à chefe como o trabalho se dava.

Interessante notar que, mais que viciada em trabalho, Sofia tinha o peso da responsabilidade com a atividade laboral. Embora tivesse acumulado diversas funções, jamais foi promovida a algum cargo que lhe proporcionasse um aumento salarial, fato que pesou no seu receio em contestar as ordens superiores e prezar pelo emprego que tinha, como salientou. Com uma filha para criar, a renda oriunda do trabalho lhe era valiosa demais para afrontar os superiores, assim como a cobrança por resultados, metas e a perspectiva de iniciar uma carreira na área a fez adotar o perfil de viciada em trabalho, mais adequado ao mundo corporativo que o perfil questionador das ordens que recebe. Faço essa observação amparado na conversa que tivemos ao fim da entrevista, quando Sofia, mesmo ciente dos excessos, que poderiam lhe render uma demanda judicial trabalhista exitosa, enfatizou que jamais acionou a justiça porque tinha receio de se “queimar” no mercado de trabalho. Rosenfield (2009) explana que o trabalho mantém sua função de elemento fundamental na construção da identidade quando aborda as

trabalhadoras de *call centres*. Sofia, ao equilibrar sua vida pessoal às demandas do trabalho, está ciente de que precisa se firmar no emprego, logo, naquele momento não tinha tempo para pensar em outras demandas, estava a pensar no longo prazo.

Pediu as contas da empresa e “pingou em vários locais” (palavras dela). Trabalhou na área administrativa de uma grande empresa do ramo alimentício. Foi durante esse trânsito entre a empresa de tecnologia e a empresa de alimentos que, por conta dos remédios, distância de sua casa da empresa e da faculdade, assim como pelo excesso de trabalho, trancou o curso de administração. Quando falava dos motivos que lhe fizeram trancar a faculdade, com a voz embargada disse: “os remédios me deixavam muito debilitada”.

A mudança de setor de atividade econômica não é fruto do acaso, no caso desta entrevistada. Ela conta que se esgotou na empresa de tecnologia, mas que mantinha a paixão pela área, por isso, embora trabalhando na área administrativa da outra empresa, manteve-se com interesse em cursos na área de tecnologia da informação e comunicação e, logo que possível, seguiria sua intenção.

Não obstante seu problema de saúde e o abandono da faculdade de administração, iniciou um curso em redes de computadores e, embora trabalhando com administração na empresa do ramo alimentício, manteve-se estudando, mas na área de tecnologia da informação. Nessa empresa, teve outros contratemplos, além do excesso de trabalho que, segundo ela, também havia porque assumia compromissos demais. Diz que sofreu assédio sexual e moral e fez um acordo¹⁴ com sua chefe para ser demitida.

Dispensada, manteve-se estudando e motivada pelo ramo de tecnologia. Trabalhou como estagiária no CNPQ¹⁵, onde angariou experiência na área e, após alguns trabalhos informais, foi contratada por uma empresa de segurança da informação.

¹⁴Antes considerada uma fraude, a extinção do contrato de trabalho por acordo entre empregado e empregador é legal. Tal ferramenta foi inserida na CLT pela Lei nº 13.467, de 2017, que inclui o art. 484-A no texto da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

¹⁵CNPQ – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

Nessa última empresa, viu-se com os mesmos problemas que viveu na sua primeira experiência laboral. Excesso de trabalho, acúmulo de funções, baixos salários, assédio e toda sorte de gatilhos a ativarem seu problema psiquiátrico. Para Sofia, o mercado de trabalho no mundo das TIC's é composto de "profissionais prostituídos", que, conforme sua explicação, após eu lhe pedir para me falar do termo, "são profissionais que se submetem a baixos salários e toda sorte de funções porque há muita reserva no mercado à espera de um chamado dos empregadores". Na empresa de segurança da informação, trabalhou até 2020, quando chegou ao seu limite numa discussão com seu chefe imediato:

Ele elevou a voz. Eu falava e ele não me deixava falar. Ele ia me cortando. Ele perguntava, ele mesmo respondia. Ele perguntou assim "ah, o que você tá me falando é que você não tem capacidade pra poder delegar atividade pra ninguém?" Eu falei: "não, não falei que eu não tenho capacidade, estou falando que não é minha atribuição". Ele começou a elevar a voz e eu fiquei estressada: "olha você não vai gritar comigo, não vou não vou aceitar isso". E foi isso, aí foi o ápice da empresa. Quando, à noite, eu cheguei em casa e falei assim: "cara, eu não estou satisfeita não vai ter como, como eu vou fazer?" Aí eu falei assim "vou trabalhar da Uber"... na hora foi assim. (Sofia, entrevista em agosto de 2021).

O estresse causado pelo excesso de trabalho permeou toda entrevista. Volta e meia retornava ao tema e, nesses excertos, é possível vislumbrar algumas janelas interessantes. Por exemplo, Sofia utilizou-se do verbo confessar para dizer que, naquela ocupação, "você tem um alto número de pessoas com problemas psicológicos, desenvolvidos lá por causa do excesso de trabalho". Esse ponto da história dela apresenta-se rico aos meus propósitos porque, ao falar da atual ocupação, motorista de aplicativo, nota-se que as condições da ocupação atual, de acordo com a percepção dela, pouco se diferenciam das outras que já teve, sendo, ao contrário, a situação de trabalhar para os aplicativos mais amena.

Aparecem nesse relato palavras que têm a função de amenizar seu sofrimento e conciliar os trabalhos que tinha com o que seria natural naquele ambiente, como que se submeter-se àqueles excessos fosse o comum, pois muitos colegas estavam em situação similar. No caso dela, por outro lado, os acúmulos e os arroubos autoritários dos superiores foram os estopins a pensar em si e canalizar suas energias em outros trabalhos que lhe dessem uma melhor qualidade de vida e se coadunassem com sua condição de saúde atual.

O relato de Sofia apresenta características comuns ao mercado de trabalho nas empresas de tecnologia. São empresas que, embora contratem regularmente, ou seja, com carteira assinada, submetem os homens e mulheres a excessos. Excesso de trabalho, altas jornadas, metas constantes e, muitas vezes, à margem do sistema protetor trabalhista. Bridi e Lima destacam que “não existe necessariamente uma precarização contratual, mas do processo de trabalho” (BRIDI E LIMA, 2019, p. 333), assim como Rosenfield (2009), ao tratar da identidade das trabalhadoras em tecnologias da informação e da comunicação (TIC's), também nos apresenta indícios de precariedade nessas empresas.

Semelhante ao que ocorreu quando conversei com Teodoro, o discurso de Sofia apresenta outras nuances do trabalho para os aplicativos. Sua trajetória laboral expõe aspectos que põem em xeque a hipótese que levantei sobre as condições de trabalho como motorista. Penso que, quando ela menciona a liberdade como um fator preponderante no trabalho para os aplicativos, está a sinalizar um referencial no mercado de trabalho que a ela é relevante. Mais uma vez, através da lente de uma trabalhadora por aplicativo, tenho a oportunidade de repensar se a precariedade que há no trabalho por aplicativos é o preponderante na percepção dos(as) entrevistado(as). No próximo capítulo, em que trarei as experiências dos(as) entrevistados(as) enquanto motoristas, poder-se-á ter uma visão mais panorâmica dessa percepção.

4.4 ULISSES

No Distrito Federal, mais especificamente na região administrativa de Planaltina, a aproximadamente 40 quilômetros de distância do Plano Piloto de Brasília, encontra-se o Vale do Amanhecer. Trata-se de uma comunidade exotérica fundada em 1969, que, de acordo com o sítio eletrônico da Agência Brasília¹⁶, tem no sincretismo religioso sua principal marca, com influências cristãs e de outras religiões, como as de matrizes afro-brasileiras, crenças orientais, incas, maias, e egípcias. Tudo praticado por uma comunidade de mais de mil médiuns. Ulisses, um dos sujeitos da minha pesquisa, reside naquela comunidade.

Quando o abordei, via ligação telefônica, não demonstrou muito ânimo em conceder a entrevista, mas foi um dos entrevistados mais abertos em falar de si e trouxe algumas percepções pessoais e sobre os aplicativos que foram muito pertinentes para a pesquisa. Sobre os aplicativos, guardo parte de seu relato para o próximo capítulo, aqui, como proposto, abordarei somente aspecto pessoais e a trajetória profissional desse entrevistado.

Ulisse é casado, 39 anos de idade, pai de dois filhos, um menino e uma menina, esta falecida. Sua filha faleceu com menos de 6 anos de idade em virtude de acidente na casa dos avós maternos. É natural de Goiânia/GO, mas reside em Brasília há muitos anos, embora tenha morado em Goiânia por um breve período quando se casou. Atualmente, reside com esposa e filho no Vale do Amanhecer e compartilha sua vida com os pais, que moram nas adjacências. A influência de seus pais em seu relato transparece tanto na sua vida pessoal, quando diz que o apoio dos pais, adeptos dos costumes da comunidade em que vivem, foi essencial para a superação do luto da filha, quanto pela trajetória profissional, pois enfatiza que o pai é servidor público aposentado e a mãe foi empregada da embaixada da Argélia e que sofreu alguns excessos oriundos da relação de trabalho e que, por isso, ganhou uma ação na justiça mas nada levou por conta dos empecilhos burocráticos que há em receber verbas de um ente estrangeiro, a partir de processo judicial.

¹⁶<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2013/12/06/vale-do-amanhecer-simbolo-do-sincretismo-religioso-atrai-milhares-de-visitantes/>, acesso em 08/01/2022.

Ulisses quando começou seu relato logo no início falou sobre o falecimento da filha. Contou que a criança foi vítima de um afogamento na residência e que o trágico fato pesou em sua decisão de voltar a Brasília e morar perto dos pais a fim de buscar tranquilidade para seu corpo e alma. O trauma relativo ao evento apareceu com frequência na conversa, quando falou que se mudou de Goiânia para superar o falecimento, mas também, quando atribui ao trabalho nos aplicativos uma série de problemas físicos e psicológicos e os atenua dizendo que já vinha abalado por conta da morte e talvez o estresse da ocupação tenha somente potencializado o problema.

Adota como marca pessoal, pois foi muito relevante em seu relato, o fato de residir no Vale do Amanhecer. A explanação sobre a comunidade tomou alguns minutos da entrevista e foi o momento em que ele mais demonstrou entusiasmo, assim como, ao final, quando falamos um pouco sobre política. Sobre a comunidade, diz que é um ambiente onde várias religiões convivem em harmonia, mas o espiritismo é a principal vertente. Orgulha-se de, em 39 anos de vida, jamais ter ingerido bebida alcoólica e atribui esse fato à comunidade porque, embora tenha residido em Goiânia no início do casamento, cresceu sob os cuidados dos pais, que moram há anos no local.

A comunidade representa um momento relevante na sua vida. Foi nesse local que encontrou amparo e equilíbrio para superar a morte da filha mais velha. Nessa comunidade reencontrou os pais, que são fonte de suas forças a superar os obstáculos da vida. Por exemplo, informou que dirige para aplicativos desde o início das atividades da Uber na Capital Federal, mas que ultimamente estava muito cansado, estressado, com alguns problemas de saúde e que, por conta da pandemia, seus genitores o obrigaram a ficar em casa. O uso do verbo obrigar por Ulisses é seguido de sorrisos e aspas com as mãos, pois, segundo ele, os pais ouviram os seus reclames sobre a Uber. Mencionou que estes o auxiliam com recursos financeiros, mas que a esposa “segura as pontas” (palavras dele) com os rendimentos provenientes de aluguel de imóveis porque atualmente ele está desempregado. Sua ocupação atual é estudar para concursos.

Ulisses estudou em escolas públicas, exceto no período de pré-alfabetização. Toda a sua graduação foi em faculdades particulares. Na faculdade,

algumas oportunidades apareceram. Durante o curso, estagiou em um banco público e na própria faculdade e, com a bolsa desses estágios mais um desconto de 50% que conseguiu na mensalidade da faculdade, que ele também chama de bolsa, sustentou-se e se formou.

Ele estudou Administração, pois almejava ser administrador de empresas e conseguir um bom emprego. Após a graduação, encontrou alguns percalços para conseguir atuar na área e resolveu mudar de ramo. Fez um curso técnico na área da agricultura, pois, para ele, era um setor pujante no entorno do Distrito Federal. O desemprego, mesmo após a mudança de área, foi uma marca na trajetória laboral dele. Tem pouco tempo de contribuição social, pois a maioria dos trabalhos que realizou eram sem carteira assinada, portanto, informais.

Ulisses teve alguns empregos, mas nenhum pareceu ter relevância em sua trajetória profissional, visto que falou apenas brevemente sobre outras ocupações. Trabalhou em alguns escritórios, em empresas de cobrança e em uma associação, local onde, segundo ele, sofreu uma série de assédios e, por conta do estresse e porque um dos seus superiores era uma pessoa de seu círculo de amizades, a fim de evitar outros dissabores, pediu as contas e saiu do emprego

É uma pessoa bem articulada e conversa com clareza sobre os problemas que enfrentou enquanto buscava se adequar ao mercado de trabalho. Destaca que no atual momento o que faz é tentar sobreviver, porque, para ele, as condições não estão favoráveis, “seja de classe alta, média ou baixa, a dificuldade está a mesma”, reclama ele. Dos trabalhos que teve, destacou apenas os estágios, enquanto universitário, e o emprego na associação, deixando transparecer que suas outras ocupações foram em trabalhos informais, sem muito detalhar, embora questionado sobre o assunto.

Quando tento extrair mais informações sobre sua trajetória profissional, continua falando dos estágios, do escritório, da dificuldade em conseguir emprego na agroindústria, para a qual se preparou, e conta que, após algum tempo em busca de trabalho, foi apresentado por um amigo aos aplicativos, isso entre os anos de 2015 e 2016, ou seja, bem no início dos trabalhos da Uber, a primeira empresa de aplicativos de mobilidade urbana a atuar no Distrito Federal.

Proponho não aprofundar a trajetória de Ulisses nos aplicativos nesta seção, mas desde logo arrisco uma breve reflexão: ele faz algumas reclamações de quão pesado lhe foi trabalhar dirigindo, tanto pelo estresse do trânsito quanto pelas horas que se impôs como jornada, mas destaca a boa remuneração que obteve no período e que, segundo ele, foi o que lhe propiciou uma certa qualidade de vida. Trabalhava no começo por não mais de três horas diárias e chegava a obter dois mil reais semanais, algo até então inédito em sua trajetória profissional. Mais do que a ocupação em si, eram-lhe penosos os excessos sob os quais trabalhou quando os custos aumentaram, e sua perspectiva pessoal, por meio da qual valorava o trabalho para os aplicativos, mudou sensivelmente.

No caso de Ulisses, ao menos através de sua lente, a informalidade e a dificuldade em conseguir emprego aparecem frequentemente. Embora tenha se dedicado à qualificação formal, graduando-se e fazendo um curso técnico, teve uma trajetória errática no mercado formal de trabalho. Não consigo imaginar a dificuldade que teve em conciliar sua rotina à superação da morte da filha, mas pude compreender que, quando iniciou seus trabalhos para os aplicativos, por ganhar uma boa remuneração em pouco tempo de trabalho, vivia de forma agradável, pois podia dar amparo à família, tanto financeira quanto psicologicamente. A situação complicou com o passar dos anos, quando o valor outrora obtido em poucas horas passou a demandar uma carga horária maior, momento em que seus problemas físicos e psicológicos se manifestaram e aquilo que ele chamou de “escravonomia”, brincando com o conceito de autonomia, foi a sua realidade nos últimos dias como motorista.

4.5 TELMA

Exceto Telma, todos os entrevistados foram selecionados a partir do questionário que distribuí entre março e abril de 2021, conforme expliquei na introdução. Conheci Telma em julho de 2020, quando a selecionei para uma entrevista que fiz para um artigo que elaborei sobre as condições dos motoristas por aplicativo na pandemia. O perfil dela, mulher e acima dos 50 anos, interessava aos propósitos da pesquisa e, por isso, mantivemos contato. Em julho de 2021, após alguns contratempos por causa de um problema crônico de saúde dela, voltamos a falar sobre a entrevista e em setembro de 2021 a entrevistei.

Além do interesse pelo perfil de Telma, resolvi selecioná-la porque na entrevista que realizamos em 2020 obtive informações pertinentes ao meu projeto, como, por exemplo, sobre as estratégias para superar a falta de corridas no período de pandemia, o descaso das empresas com os ditos parceiros¹⁷, as cobranças por alguns itens de proteção que as empresas só pagavam a determinados(as) motoristas, mas sobretudo, porque ela se disponibilizou a prestar informações sobre a categoria sempre que fosse preciso, assim como, desde a época, disponibilizou-se a outra entrevista. No questionário que utilizei para selecionar os perfis, nenhuma mulher acima dos 50 anos respondeu, logo, mantive Telma entre os entrevistados por esse motivo também.

Mulher de 57 anos de idade, nascida na cidade do Rio de Janeiro/RJ, mãe de uma filha de 43 anos, Telma se separou do pai da filha há quase 40 anos. Aos 15 anos de idade engravidou, aos 16 teve sua filha, casou-se e aos 19 se separou. Argumentou que o motivo da separação foi a pouca idade do casal: “um casamento que durou o tempo que deveria durar”, afirmou. Telma teve outros relacionamentos, o mais longo, que terminou em 2015, foi de cerca de 11 anos, mas, no que diz respeito à criação da filha, excetuando-se o auxílio financeiro do pai da menina, praticamente a criou sem ajuda dos companheiros, embora tenha apoio familiar, pois, ao que pude perceber, ambas residem com a mãe de Telma.

¹⁷No decorrer da dissertação, utilizo-me do termo parceiro tão somente porque é como a empresa Uber identifica os motoristas, conforme Termos de Uso já mencionado acima, e é como alguns motoristas se entendem. Não estou a endossar o uso do termo que entendo ser um eufemismo para encobrir a condição de subordinação que há em relação aos(as) motoristas.

Telma expressa com orgulho que é filha de mãe piauiense e de pai acreano, que tem todos os familiares, exceto aqueles de seu núcleo, palavras dela, ainda morando no Rio de Janeiro.

Em tom de nostalgia, salienta que cresceu na classe média brasiliense, cursou boas escolas particulares e teve uma vida muito confortável e, por ser filha de servidores públicos, veio morar em Brasília com menos de 10 anos de idade. Tem 3 irmãos mais velhos. Fala com ênfase que nasceu em 1962, dois anos antes do golpe militar. Sobre esse ponto, pergunto a ela por que enfatizou a palavra “golpe” quando falou do seu nascimento e ela responde que, embora não tenha tido atuação política na juventude, em virtude do tema ditadura, que, segundo ela vem ganhando espaço na sociedade brasileira, sobretudo entre simpatizantes que negam o período autoritário, viu-se na necessidade de destacar como aquele período foi valendo-se de sua experiência enquanto moradora do Distrito Federal desde a década de 1970.

Sobre ela não ter tido atuação política na juventude, após questionada por mim, explicou-me que:

Os anos 1980... eles não foram anos políticos, né, eles foram anos de descoberta, ou seja, muita boate, muita dança, muita droga, muita liberdade, muito rock'n roll. Então, eu acho que a gente teve pouco tempo para viver essa questão política, mas, posteriormente, eu mais adulta, aí sim. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

Diferentemente de seus pais e irmãos, todos servidores públicos, ela trabalhou somente na iniciativa privada. Questionada por que seguiu caminho diverso dos familiares, limitou-se a dizer que era muito inquieta e que foi trabalhar com marketing, em que teve uma carreira sólida e promissora.

Trabalhou em empresas de tecnologia da informação e comunicação (TIC's) por 20 anos e se dedicou muito aos trabalhos que teve, pois declara-se uma *Workaholic*¹⁸. A expressão *workaholic* no discurso inicial de Telma é seguida de um contraponto, quando ela emenda que sua devoção aos trabalhos lhe rendeu, além de uma boa remuneração, alguns problemas de saúde e problemas pessoais.

¹⁸Palavra de origem britânica que significa que alguém trabalha muito e que não consegue se desligar do trabalho, muito utilizada no mundo corporativo.

O termo em inglês me foi pertinente por dois motivos: porque ela o menciona mais de uma vez durante a entrevista e porque expressa uma característica que apareceu em outros entrevistados, por exemplo, em Teodoro e Sofia. Por isso insisti nesse ponto a questionando. Explicou-me que sempre significou o trabalho como valor, “uma crença de valor”, destacou, e que por isso trabalhou excessivamente, enfatizando o advérbio, quase que o soletrando para mim.

Eu sempre trabalhei ex-ces-si-va-men-te. Vivia muito mais o trabalho do que qualquer outra coisa na minha vida, inclusive casamento, tanto é que um dos meus casamentos durou 11 anos, mas não durou mais tempo por conta de que eu vivia mais para o trabalho que para qualquer outra coisa na minha vida. É o que eu digo para você, na época de Cássia, eu vivi a minha juventude, e quando eu tive que tomar a decisão de seguir um caminho, é, o caminho adulto, né, eu virei *workaholic*, exatamente por conta de valorizar. A minha juventude tinha passado, todos os sonhos, as loucuras, as expectativas da juventude, elas se solidificaram na minha passagem para ser adulta. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

O termo utilizado por Telma para se qualificar enquanto trabalhadora é um imperativo do mundo corporativo. Para ela se destacar, como o fez, alçar cargos de gerência, obter boa renda e se firmar enquanto componente essencial das empresas que lhe empregavam, precisou ser competitiva, competitividade que, para além da qualidade do trabalho, demandou tempo à disposição das empresas. Dardot e Laval defendem que a “responsabilidade do indivíduo pela valorização de seu trabalho no mercado tornou-se um princípio absoluto.” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 335).

Além de exprimir que o trabalho excessivo prejudicou sua vida pessoal, ela lamenta que, por ter sido muito dedicada às ocupações, sua saúde esteve em segundo plano, de modo que alguns probleminhas (termo diminutivo utilizado por ela e em tom de contrariedade) eram preteridos em relação ao trabalho e as visitas aos médicos eram escassas. Mas, durante uma viagem de férias, após uma forte dor abdominal, dirigiu-se ao hospital. Estava com um problema na vesícula e teve que se submeter a uma cirurgia simples, mas por causa de um erro médico, a partir daquele momento, sua vida e sua forma de encarar o trabalho mudou.

Dejours, ao analisar os efeitos que o trabalho causa aos corpos dos operários, destaca que “a vida psíquica é, também, um patamar de integração do funcionamento dos diferentes órgãos. Sua desestruturação repercute sobre a saúde física e sobre a saúde mental” (DEJOURS, 1987, p. 134). Não cabe analisar se o

trabalho foi causa imprescindível ao problema de saúde de Telma, mas o estresse proporcionado pelo excesso de trabalho, relatado por ela, e os constantes adiamentos de tratamentos de saúde fizeram seu corpo sinalizar o problema quando ela esperava o descanso, o desestresse, nas suas férias.

Quando Telma falou que encara o trabalho como uma crença de valor, pela pertinência que essa informação tem com o tema da pesquisa, mantive o foco nesse ponto e a questionei se esse valor dizia respeito à moral do trabalho ou se o trabalho como valor era no sentido de valorizar um objeto ou um serviço. Ela me explicou, então, que sua compreensão era do trabalho como preenchendo o indivíduo com valor profissional, valor social, valor emocional, mas que quando se chega a certa idade, como ela chegou, precisa-se admitir que se tem que viver a vida em todos os aspectos, não só no trabalho, e ressignificar as crenças. O trabalho não tem mais o peso de outrora em sua vida, destacou ela.

E essa mudança na forma de encarar o trabalho se deu por conta de seu problema da saúde. As férias e o erro médico foram no ano de 2007, desde então e até o ano de 2015 sua rotina ocupacional mudou: várias idas e vindas a hospitais, quatro cirurgias, vários atestados, mas continuava a trabalhar, até o dia em que, por causa de uma crise aguda, passou mal, teve que sair levada pelos braços de colegas e resolveu dar um basta àquela situação. Quando ela fala sobre esse momento, expressa-se em tom que denota cansaço e diz que desistiu ali.

A dedicação que sempre teve às empresas cedia à sua condição física. Enfatiza, então, que sua dedicação derradeira foi quando procurou seus empregadores e, ainda no hospital, assinou os documentos de sua demissão. Esse momento da fala de Telma é carregado de romantismo, pois viu sua trajetória enquanto trabalhadora dedicada chegar ao fim naquele momento, sem nada mencionar das implicações legais que poderiam advir do evento. Um trabalhador que desfalece no serviço, independentemente da causa subjacente, jamais poderia assinar os papéis de sua demissão no hospital porque deveria estar protegida por um atestado médico, portanto, afastada do trabalho.

Não convém explicar os porquês de Telma ter romantizado o momento cabreiro de sua trajetória naquele emprego, mas sim, compreendê-la. Os dados que

ela me informa sobre si em relação às empresas que trabalhou medeiam-se entre devoção e sucesso. Fala que trabalhou muito, mas que teve uma carreira emblemática. A doença adquirida, que ela em momento algum atribui diretamente aos esforços despendidos, quebrou a sintonia entre devoção e sucesso, logo, optou por um último ato de devoção seguido do último êxito naquela empresa, ou seja, assinar a demissão, antecipando um fato que ocorreria de qualquer jeito, segundo me alertou.

Tentei manter nossa conversa nesse ponto, mas Telma limitou-se a dizer que foi “um bom negócio, um excelente negócio”, pois a empresa que trabalhava à época, nos meses posteriores à sua demissão, perdera uma licitação com um banco público e todos os cargos de confiança perderam seus empregos. Ela que à época da rescisão ocupava o cargo de gerente de vendas, portanto, de confiança, fatalmente também seria demitida, logo, seu acordo assinado no hospital foi uma saída honrosa.

Durante os três anos parada, sustentou-se com reservas financeiras e uma pensão do ex-marido, que ainda recebe porque quando se divorciou fez um acordo a fim de se manter beneficiária, ela e sua filha. Além dessas fontes de renda, ela trabalhou como autônoma na área de marketing digital, área em que atua até hoje. Argumentou que não pode se dar ao luxo de não trabalhar porque cuida de sua mãe idosa, e que por estar acima dos 50 anos não existe a mesma facilidade de outrora em conseguir um novo emprego.

Atualmente, está cursando Psicologia em uma faculdade particular de Brasília, pretende atuar como psicóloga e vislumbra essa nova profissão como meta de vida. Em 2023, quando se formar, pretende atuar como terapeuta para tratar de transtornos vinculados à ansiedade, que, de acordo com ela, acomete muitas pessoas mundo afora, mas tem tratamento possível e este passa necessariamente pela terapia. Pretende ser psicóloga e fazer trabalhos com marketing digital, área em que atua há alguns anos e destacou que gosta muito.

Diante dos relatos, identifico um paralelo entre Telma e Sofia. Ambas eram empregadas de empresas TIC's e muito dedicadas às suas carreiras. Sofia como trabalhadora da parte técnica, com baixos salários, e Telma, uma gerente que

recebia bom salário. Entretanto, a jornada excessiva, as metas, a devoção às empresas foram componentes essenciais em suas trajetórias. Ambas, durante suas juventudes, viveram com famílias que propiciaram bom padrão de vida, estudaram em boas escolas e foram mães cedo, assim como criaram sozinhas as filhas. Como veremos, Telma também, assim como Sofia, via com bons olhos seus trabalhos na Uber, mas com uma pequena diferença: Sofia via na Uber a liberdade que, segundo ela, jamais teve nas outras empresas. Telma enxergou nos aplicativos a oportunidade de que precisava, uma que não levava em conta idade e exigia apenas o serviço prestado. Nesses pontos, os aplicativos propiciaram às vidas de Telma e Sofia os sentidos que precisavam.

Bertaux (2005) defende que a técnica de relatos de vida mais suscita hipóteses do que confirmam ou rejeitam hipóteses previamente elaboradas. Nessa esteira, a experiência de Telma fez emergir diversas informações que podem auxiliar no delineamento de algumas hipóteses, tendo em vista o universo dos motoristas por aplicativo. Ela encontrou dirigindo nas ruas oportunidade de retornar ao mercado de trabalho. Mesmo sendo uma experiência informal, Telma destaca que, após 3 anos fora do mercado e acima dos 50 anos de idade é muito difícil ocupar os espaços que já ocupou, logo, dirigir para ela supre essa necessidade pessoal. Como tem meta de se formar em Psicologia e trabalhar na área, enquanto não se forma vê nos aplicativos uma boa ponte até o objetivo que traçou para si. Não a incomoda a precariedade da ocupação.

Para Telma, não se trata disso, mesmo trabalhando numa carga horária alta. Sente que o trabalho para os aplicativos lhe serve e o utiliza aos seus propósitos, além da rede de contatos que consegue costurar atuando como motorista e o fato de ser mulher para dirigir para si mesma, à parte dos aplicativos, como autônoma. Para ela, a condição de mulher proporciona obter contratos verbais de serviços de motorista particular, oferecendo seus serviços a outras mulheres e pessoas jovens que se sentem mais seguras com uma mulher ao volante.

Na introdução, eu trouxe um relato pessoal sobre minha primeira viagem de Uber. Naquela oportunidade, pensei naquele homem enquanto motorista. No capítulo em tela, o movimento de dar um passo atrás e saber um pouco sobre as pessoas que entrevistei antes de tratar de suas trajetórias na qualidade de

motoristas me foi determinante por conta de dois aspectos principais. Um, entender mais sobre as pessoas: trazer à pesquisa anseios pessoais, dores cotidianas, os sonhos que pensavam ter, suas conquistas e, em alguns casos, o início, talvez os porquês, de suas entradas no mundo dos aplicativos. E dois, porque é muito difícil, quase impossível, traçar uma linha estanque na vida e começar a falar de suas trajetórias em um momento, ou local específico, sem levar em conta quem são as pessoas e como eram antes de se sentarem no banco de um veículo e saírem pelas ruas dirigindo, sobretudo quando os objetivos perpassam pelas percepções pessoais.

Assim, apresentados os entrevistados e conhecida uma parte de suas trajetórias, em sequência serão abordadas suas vidas como motoristas de aplicativo. No próximo item, trago a percepção destes sujeitos em relação ao trabalho a fim de entender as rotinas, as experiências que emergem do ofício de motoristas por aplicativo, as percepções pessoais acerca do trabalho em si e sobre a categoria que se delineia. Utilizando-me da mesma ferramenta, a entrevista, propus-me a ouvir os motoristas e deixá-los tomar o lugar de fala que lhes compete, mas com enfoque em extrair dos diálogos aquilo que mais interessa à pesquisa.

5 VIRAR-SE MOTORISTA E SE VIRAR ENQUANTO MOTORISTA

Abordar o trabalho por aplicativo, que, no âmbito da presente pesquisa, tem o motorista como modelo, demanda alguns temas relevantes ao estudo do mercado de trabalho brasileiro. Nesse sentido, a precariedade do trabalho, a precarização das condições de trabalho e das normas trabalhistas, informalidade, flexibilidade, dentre outros, são temas frequentes nas pesquisas porque relevantes à dinâmica do mercado de trabalho. Sobre isso há bibliografia diversa e qualificada, que, inclusive, está a amparar o presente trabalho, por exemplo, Abílio (2019b e 2020a), André et al (2019), Antunes (2020), Caldas (2020), Lapa (2021), Junge e Tavares (2020), Kalil (2019), Manzano e Krein (2020) etc., que me suscitaram analisar o trabalho por aplicativo, mas, através de outro prisma, qual seja, através da visão das mulheres e homens que estão motoristas por aplicativo.

Assim, ainda que, quando analisados os materiais oriundos das entrevistas, elementos de precariedade, informalidade e flexibilidade tenham emergido, minha intenção foi captar as percepções das pessoas em relação ao meio no qual se inserem, para isso, mais do que denunciar um ambiente de trabalho precário, interessou-me saber como os(as) motoristas se viram nesse ambiente. Aqui, o uso do verbo “virar” carrega dois sentidos expressos nas linhas que se seguem: virar no sentido de se tornar um motorista, então, mesmo já tendo trazido algumas informações sobre as histórias dos motoristas, quando já verbalizaram alguns porquês de como se tornaram motoristas, abaixo outras perspectivas, alguns condicionantes e quais opções se apresentavam aos sujeitos da pesquisa que os fizeram se tornar motoristas foi que objectivei trazer à pesquisa. Por outro lado, virar no sentido de quais estratégias as pessoas utilizam no seu dia a dia e como se empenham enquanto trabalhadores(as) por aplicativo foram as intenções que empreendi a fim de trazer a esta dissertação as percepções dos(as) entrevistados(as). Estratégias que tornam a ocupação um ambiente que, ao mesmo tempo que lhes rende meios materiais de sobrevivência, dão aos(às) motoristas identidade e sentimento de pertencimento a uma categoria. Por fim, o verbo virar aparece com recorrência também no sentido de atravessar a noite dirigindo. “Virar a noite”, relataram alguns dos entrevistados. Esses usos do verbo virar me auxiliaram a nomear esse capítulo.

À guisa de introdução, proponho-me a situar primeiramente o trabalho de motorista por aplicativo trazendo elementos conceituais, mas em debate com algumas informações colhidas das entrevistas, assim como dos grupos de motoristas que acompanho por conta da pesquisa.

O trabalho por aplicativo surge inscrito no contexto da chamada economia do compartilhamento. Na origem, não se tinha a intenção de encarar o trabalho por aplicativo como um ramo da atividade econômica. Alguns trabalhos intermediados pelos aplicativos já compunham a cesta de serviços oferecidos nas cidades, mas traziam uma nova roupagem. No caso dos motoristas, falava-se em carona compartilhada, ou seja, se há um motorista indo a um local determinado, porque não compartilhar sua intenção com outras pessoas e otimizar a viagem (Sundararajan, 2018). Dessa ideia vieram os aplicativos, que serviriam para conectar esses interesses, essas pessoas. Assim, o termo “economia compartilhada” surge dessa ideia de se otimizarem serviços, ferramentas, tempo, uma proposta que soa interessante porque não cria, mas tão somente otimiza algo que já existe.

No livro *Economia Compartilhada*, Sundararajan (2018), quando trata do futuro do trabalho, apresenta dois argumentos: um crítico à economia de compartilhamento, que o autor chama de visão distópica, e outro, que se alinha à economia do compartilhamento, que ele entende utópico.

Crítico à economia do compartilhamento nos moldes atuais, Sundararajan destaca a opinião de Robert Reich, ex-secretário do trabalho dos Estados Unidos da América (EUA) e Professor da Universidade da Califórnia, para quem, segundo o autor:

Um nome mais adequado para a economia compartilhada seria economia de compartilhamento dos restos (*Share The Scraps Economy*) e afirma que “clientes e trabalhadores são combinados *on-line*. Os trabalhadores são avaliados por sua qualidade e confiabilidade. O grosso do dinheiro vai para as empresas que são donas dos *softwares*. As migalhas vão para os trabalhadores sob demanda. Nessa visão distópica do futuro, o trabalho será definido por baixos salários, eliminação de benefícios e altos níveis de precariedade. As pessoas vão trabalhar mais horas para receber menos dinheiro, a renda será fragmentada as redes de seguridade serão uma memória distante, os ambientes de trabalho serão menos adequados e as condições de trabalho cada vez menos monitoradas” (Sundararajan, 2018, p. 226-227).

Por outro lado, as opiniões de entusiastas trazidas por Sundararajan sugeriam um futuro do trabalho com maior flexibilidade, fluidez, inovação e criatividade. “Nesse futuro utópico, os indivíduos serão empreendedores empoderados que têm o controle sobre seus próprios destinos de forma sem precedentes. Produtos e serviços novos e inovadores surgirão das plataformas que são os portões de entrada para a inovação” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 227).

Uma propaganda da empresa Uber, veiculada em 2017, que traz como protagonista um motorista, homem branco, com não mais que trinta anos, num visual moderno, conversando com os telespectadores e destacando o “jeito diferente” que a Uber pode proporcionar tanto aos motoristas parceiros quanto aos usuários, assim como o trânsito das cidades. Propaganda direcionada sobretudo a futuros motoristas parceiros, pois, ao final, arremata: “Com a Uber você ganha dinheiro toda semana e dirige por quanto tempo quiser. Acesse uber.com/dirija e comece a dirigir.”¹⁹ A propaganda reverbera a opinião utópica dos entusiastas da economia do compartilhamento.

Entretanto, como o que interessa mais à presente pesquisa são as percepções para além do que se teoriza ou se idealiza por parte das empresas, volto à primeira viagem que fiz a bordo de um carro vinculado à Uber. Aquele motorista, aquele evento, parece-me, vendo com os olhos de hoje, um exemplar do que à primeira vista poderíamos chamar de economia do compartilhamento, ou seja, uma pessoa a fim de complementar sua renda utiliza-se do seu próprio veículo para dividir um trajeto. A tecnologia surge então para conectar dois interesses. Guardadas as devidas proporções e dimensões da vida em sociedade, a tecnologia facilita o *match*²⁰.

Num exercício de pura sociologia espontânea (BOURDIEU et al, 2015), à época elaborei uma hipótese e pensei que estávamos diante de uma relação de emprego escamoteada pelos indícios de uma economia de dom, segundo a qual, de acordo com as palavras de Sundararajan, “embora alguém possa ser proprietário de

¹⁹https://www.youtube.com/watch?v=98K_6SN8yiQ, acesso em 14/09/2021.

²⁰ Termo usual em sites de relacionamentos, em geral, sites de relacionamento amoroso, que significa quando dois perfis se interessam mutuamente.

algo, não há um valor definindo e, em alguns casos, não há a expectativa de que a dívida seja paga ao credor.” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 69).

A empresa Uber, que foi fundada em 2010²¹, nos EUA, debutou em solo brasileiro no ano de 2014, inicialmente na cidade do Rio de Janeiro, e teve aderência exemplar²² tanto entre usuários quanto entre motoristas parceiros, repercutindo no cotidiano das cidades, seja em relação ao tráfego de veículos, aos conflitos com taxistas²³ ou como alternativa menos custosa para se deslocar.

Componentes de um grupo de empresas que surgiram nos últimos anos, denominadas *Startups*, a Uber e suas congêneres oferecem um serviço de transporte que é propagandeado como carona compartilhada. Assim, o adjetivo compartilhada empresta-se ao substantivo economia e forma o que se entende por economia compartilhada ou economia do compartilhamento.

No livro intitulado “Economia do Compartilhamento”, subtítulo “O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão”, o economista e professor Arun Sundararajan, em obra entusiástica sobre o tema, apresenta sua proposta de conceito de economia compartilhada, aproximando o conceito ao de capitalismo de multidão:

Embora eu acredite que a expressão “capitalismo de multidão” descreva com maior exatidão o assunto que estou cobrindo, continuo a utilizar “economia compartilhada” na escrita desta obra porque ela maximiza o número de pessoas que parecem entender ao que estou me referindo. (SUNDARARAJAN, 2018, p. 55).

Para o autor, a economia compartilhada deve conter as seguintes características:

Amplamente voltada ao mercado; capital de alto impacto; redes de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas; fronteiras pouco definidas entre o profissional e o pessoal; e, por último, fronteiras pouco definidas entre emprego pleno e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer. (SUNDARARAJAN, 2018, p. 54-55).

²¹<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>, acesso em 02/03/2021.

²²<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>, acesso em 09/07/2021.

²³<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/06/confusoes-entre-taxistas-e-motoristas-do-uber-sao-registradas-em-curitiba.html>, acesso em 15/07/2021.

Em tom mais crítico, Slee, na obra “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, conceitua economia do compartilhamento como “uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviços para troca no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas.” (SLEE, 2018, p.33).

O economista canadense Srneck destaca que a economia do compartilhamento contém os mesmos mecanismos básicos do capitalismo clássico denunciado no século XIX, mas que se especializa na atualidade pela implementação de mecanismos informacionais, sobretudo no que diz respeito à captação de dados, entendidos pelo autor como a nova matéria-prima para o capital:

Acho muito importante ressaltar que a economia compartilhada não é novidade. A ideia de uma economia do trabalho temporário, por exemplo, já era comum aos estivadores londrinos no final do século XIX, que se reuniam todas as manhãs na esperança de encontrar um emprego para aquele dia. Da mesma forma, o mercado de trabalho nas últimas décadas tem apresentado tendências de maior flexibilidade, menor segurança no emprego, mais contratos temporários e salários mais baixos. A economia compartilhada e seu modelo de emprego nada mais são do que a continuação dessa longa tendência, disfarçada com uma sofisticada interface de aplicativos. (SRNICEK, 2018, p. 121).

Pois bem, trazidas a lume algumas noções e propostas de conceitos, proponho-me a analisar a experiência do trabalho dos motoristas por aplicativos a partir da compreensão desse “novo” capitalismo, mas, pelas informações coletadas para a pesquisa, por meio das entrevistas e dos dados obtidos dos grupos de WhatsApp de motoristas de aplicativo do Distrito Federal.

As percepções das e dos motoristas entrevistados denotam que, entre distopia e a utopia destacadas por Sundararajan (2018), há outras nuances que fogem à frieza da análise tão somente teórica.

Por exemplo, os(as) motoristas, porque alheios à regulação, trabalham sob longas jornadas e em condições precárias, pois não têm um ponto de apoio para descansarem ou fazerem suas refeições e contam com o apoio de alguns estabelecimentos comerciais para usarem banheiro e satisfazerem as necessidades fisiológicas. Por outro lado, destacam a flexibilidade da jornada, o que possibilita trabalharem turnos alternados e adequarem a ocupação a outras demandas. Os relatos e comentários em grupos de WhatsApp dão conta de jornadas acima de 14

horas por dia. Um dos grupos de WhatsApp que acompanho há quase dois anos foi batizado de “Virote, a Família”, conforme figura abaixo, uma corruptela do verbo virar, que, no vocabulário desses trabalhadores, significa ultrapassar as 24 horas trabalhando. Não são todos(as) os(as) motoristas que fazem longas jornadas, mas a prática aparece com frequência por conta da alta nos combustíveis e outros fatores que influenciam nos ganhos, por exemplo, o aumento de motoristas cadastrados nas plataformas dos aplicativos.

FIGURA 1 – GRUPO VIROTE, A FAMÍLIA



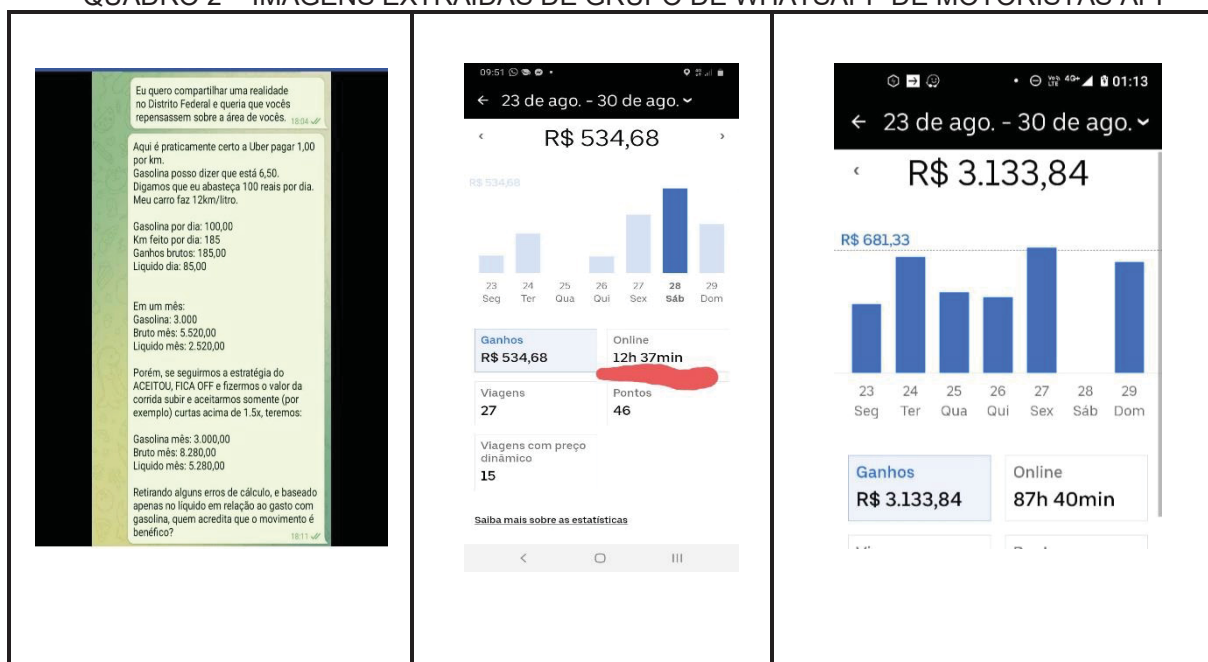
Fonte: Extraída do grupo de WhatsApp, em 2021.

Como o objetivo da pesquisa é captar as percepções de homens e mulheres sobre a ocupação de motorista por aplicativo, divido esse objetivo amplo em três pontos específicos, descritos adiante, e faço isso por dois motivos. Um, pela relevância dos temas e porque sobressaíram espontaneamente nas conversas. As entrevistas foram compostas por questionamentos abertos, mas a partir de um balizamento inicial e interferências breves: após explicar aos(às) entrevistados(as) a pesquisa e lhes pedir para que falassem sobre suas trajetórias pretéritas os(as) questionei sobre suas histórias e o dia a dia na ocupação. Por outro lado, e esse é o outro motivo, decidi não deixar de lado fatores relevantes, logo, que me interessam desde que estudo os sujeitos motoristas: aqui, no intuito de compreender as percepções sobre as condições de trabalho, incluindo jornada, remuneração, custo de manutenção dos veículos, para trazer alguns exemplos, concentrei-me em expressões que denotassem essas condições. Mas também dei azo à compreensão do motorista em relação ao seu vínculo, e aqui as questões afeitas a autonomia, empreendedorismo e relação de emprego pediram espaço.

Em resumo, do objetivo principal, que são as percepções, extraio três elementos: 1) os aplicativos como uma opção no mercado de trabalho; 2) as condições de trabalho; e 3) a relação entre os sujeitos e os aplicativos. A alternativa perpassa pela questão da flexibilidade, permeada pela informalidade do mercado de trabalho nacional e desemprego. As condições estão a sinalizar como os(as) motoristas compreendem e que dados surgem sobre o ambiente de trabalho e, mais importante, a relação entre os sujeitos e os aplicativos, elemento-tema afeito às estratégias de vida desses homens e mulheres.

Não há a intenção de generalização a partir das entrevistas, mas tão somente de analisar as vinculações subjetivas a esse tipo de trabalho a fim de entender, por meio das experiências, o fenômeno do trabalho por aplicativo. E, nesse ínterim, apenas no intuito de introduzir os temas e sinalizar o tom do capítulo, destaco que, nas entrevistas, todas as pessoas com quem dialoguei naturalizaram as altas jornadas e nos grupos alguns motoristas divulgam seus ganhos e suas altas jornadas a fim de estimular os outros motoristas e, muitas vezes, abrem discussões que confrontam aqueles e aquelas que alegam não conseguirem bons rendimentos, conforme no quadro:

QUADRO 2 – IMAGENS EXTRAÍDAS DE GRUPO DE WHATSAPP DE MOTORISTAS APP



FONTE: Elaboração própria, a partir de informações de grupos de WhatsApp, em 2021.

Nas imagens, ao mesmo tempo que um motorista traz ao debate estratégias para aumentar a renda, apresenta os ganhos, a alta jornada e estimula outros motoristas, situação que explicita o caráter competitivo que tomou a ocupação.

O trabalho para os aplicativos de mobilidade foi promovido para ser complemento de renda, ao menos pela máxima do “dirija quando quiser”, propagandeada. Uma propaganda da Uber enfatiza: “com a Uber você ganha dinheiro toda semana e dirige por quanto tempo quiser”²⁴, discurso que é reverberado por alguns motoristas, por exemplo, Teodoro, um dos sujeitos entrevistados, que vê na ocupação uma possibilidade de tirar um extra, mas aparentemente não se aplica a quem tem uma meta pessoal a atingir, sobretudo quando dirigir para os aplicativos é a única alternativa viável. As pessoas com quem conversei disseram ter metas diárias a cumprir, ou seja, atingido um valor determinado por dia, por exemplo, no caso de Fabíola, R\$ 200,00, a jornada de trabalho pode se encerrar. Entretanto, essa meta se distancia cada vez mais no horizonte de possibilidades por conta do aumento nos custos para se manter na ocupação, e nos custos desse trabalho a alta dos combustíveis é relevante.

FIGURA 2 – ON-LINE ATÉ ATINGIR A META



Fonte: Imagem extraída do Grupo Virote, A família

Dois elementos emergem a partir dessa questão das metas, que aparece nas conversas com as pessoas entrevistadas: a concorrência, elemento intrínseco à sociedade capitalista atual (DARDOT; LAVAL, 2016), e o engajamento dos trabalhadores na ocupação. O estímulo que os motoristas recebem do próprio grupo para otimizarem seus ganhos por meio de estratégias de atuação, exemplificado

²⁴https://www.youtube.com/watch?v=98K_6SN8yiQ, acesso em 14/09/2021.

pelas imagens trazidas, denota esse caráter concorrencial, mas não só isso, é por meio dessas metas, alcançadas pela melhor estratégia, que a categoria se engaja, mas, além do caráter objetivo do engajamento, transparece uma identificação enquanto sujeito motorista trabalhador eficiente e profícuo bastante relevante, pois, ao mesmo tempo que otimiza os ganhos, proporciona uma identidade enquanto pertencente ao grupo.

Entretanto, mesmo que os relatos e observações sugiram que as condições de trabalho são extremas, se formos eleger parâmetros para tipificar as situações externamente, as percepções dos motoristas sobre o trabalho, embora tragam pontos comuns, apontam elementos que parecem dissonantes. Se formos trazer, por exemplo, a precariedade do trabalho como parâmetro e analisar a categoria pela precarização, no sentido abordado por Leite e Araújo (2009), para quem o termo só poderia ser utilizado de forma relacional, ou seja, precarização sinaliza uma piora nas condições de trabalho, perderemos de vista a percepção daqueles que vivem aquelas condições. Dessa forma, para além da precarização, interessa-me a maneira por meio da qual os sujeitos percebem a precariedade, ou melhor, se se percebem num ambiente precário ou não.

Nessa esteira, o que apresento nas linhas que seguem são aqueles três elementos já destacados. Assim, diferentemente dos relatos de vida, quando tive a intenção de apresentar os entrevistados e os apresentei em subcapítulos separados, aqui dividirei em três blocos temáticos, denominados assim: (i) a inserção no mundo dos aplicativos; (ii) e o trabalho em si, como é? e (iii) as estratégias, trazendo ao texto os dados do material empírico oriundo das entrevistas a fim de apresentar o universo dos(as) motoristas por aplicativo a partir das percepções dos(as) próprios(as) sujeitos.

5.1 A INSERÇÃO NO MUNDO DOS APLICATIVOS

Os aplicativos de mobilidade constituíram uma alternativa a superar o desemprego, seja pela praticidade de contratação, seja pela flexibilidade que lhes é característica. Os critérios de elegibilidade para as vinculações pareciam diferir dos usualmente requeridos em outras ocupações. Não fosse essa oportunidade, talvez

encontrassem maiores dificuldades para obter renda, sobretudo num contexto de crise econômica.

Naquilo que diz respeito ao critério de contratação, evidencia-se a flexibilidade como um elemento a ser analisado, pois, diferente de outras ocupações formais, o trabalho por aplicativo, por exigir processo de vinculação às plataformas muito simples, consegue dar conta das demandas daqueles que se propõem a ingressar no trabalho. Por exemplo, a entrevistada Fabíola ficou cerca de três anos desempregada e se cadastrou na plataforma Uber a fim de se ocupar e obter renda, mas sem perder de vista uma possibilidade de emprego formal.

A relação de trabalho entre motoristas e aplicativos de mobilidade é efetivada por meio de um cadastro do motorista na plataforma e, em que pese a legislação brasileira não exigir contrato de trabalho por escrito para formalizar o vínculo empregatício, esta modalidade de trabalho, tomando-se como parâmetro os contratos de trabalho previstos na legislação nacional, carrega a característica da flexibilidade como um elemento essencial, haja vista que nenhuma garantia é dada ao trabalhador quando dirige para uma plataforma, nenhum direito lhe é assegurado para além do valor que recebe a cada corrida realizada.

Nesse sentido, ao contrário de serem autônomos, como propagam as empresas que gerem os aplicativos, os motoristas podem ser compreendidos através de lentes que clareiam a compreensão do vínculo empregatício de forma ordinária, ou seja, um trabalhador sendo contratado por um empregador, por meio de métodos que têm a tecnologia como condição *sine qua non*. Portanto, o conteúdo desse trabalho repousa sobre as mesmas bases de outras ocupações no seio da sociedade capitalista. Por guardar as mesmas características básicas dos trabalhadores em geral, merecem ser observados a partir das chaves que analisam a classe trabalhadora. Por isso, a flexibilidade é um critério essencial, visto que escamoteia a essência da relação.

No que diz respeito à flexibilidade, Krein (2001) analisa a questão, dentre outros aspectos, a partir do momento inicial do contrato de trabalho:

A flexibilização, teoricamente, pode ser entendida como a possibilidade de alteração da norma como forma de ajustar as condições contratuais, por

exemplo, a uma nova realidade, a partir da introdução de inovações tecnológicas, ou de processos que podem ser negociados legitimamente entre os atores sociais ou impostos pelo poder discricionário da empresa, ou ainda através da atuação do Estado. Assim, em princípio, a flexibilidade pode significar a depressão dos direitos com a finalidade de redução dos custos. Por outro lado, ela pode ser uma forma de adaptar as equipes e os processos produtivos às inovações tecnológicas ou à mudança de estratégia da empresa, investindo e capacitando os recursos humanos ou até melhorando as condições de trabalho. (KREIN, 2001, p. 28).

Marcelino (2011) destaca a conotação positiva que o termo flexibilidade tem na língua portuguesa, pois a palavra geralmente está associada à possibilidade de se adequar a mudanças e, nesse sentido, destaca que:

Não por acaso as mudanças nos processos de trabalho e na legislação trabalhista são feitas sob o signo da flexibilização; o termo faz parte do jogo ideológico necessário para obter dos trabalhadores a colaboração necessária ao bom andamento dos processos produtivos e das relações de trabalho e emprego “flexibilizados”. (MARCELINO, 2011, p.5).

A título de exemplo, na esteira da abordagem acima, se analisados os discursos reverberados entre os motoristas e conforme os dados extraídos das entrevistas que realizei, essa flexibilidade alça o trabalho por aplicativo ao pacote de opções existentes no mercado de trabalho, ora com vantagens ora com desvantagens. No caso de Sofia, por exemplo, a Uber surge como uma alternativa aos empregos que poderia conseguir na sua área de atuação, que, segundo ela, extraíam de si energias e não lhe propiciaram realizar o que sonhou quando intentou se qualificar como trabalhadora do ramo das tecnologias da informação.

Ela iniciou três graduações, completou apenas uma, mas trabalhou em várias empresas até chegar a Uber. As ocupações mais emblemáticas de Sofia foram aquelas vinculadas à tecnologia: na empresa de telefonia, na empresa de segurança da informação e no CNPQ, embora neste último tenha sido estagiária. O relato dessa entrevistada dá conta de ocupações muito desgastantes. Sofia se autointitula como uma pessoa “bem viciada em trabalho”, mas sua história de mãe jovem e solteira demandaram a necessidade de trabalhar, assim como o contexto no qual se inseriu, que era composto por trabalhadores em condições semelhantes, local onde a concorrência era palavra de ordem. Afirmou que trabalhou em jornadas superiores a 12 horas por dia até que sucumbiu por causa de uma crise de ansiedade que a fez parar num pronto socorro, tendo sido “diagnosticada com um transtorno misto

ansioso depressivo”. Segundo ela, esse momento deu-lhe um *start*. Demitiu-se e foi trabalhar para a Uber.

Quando Sofia menciona esse momento de inflexão em sua vida, aduz que estava exausta por conta rotina, das frequentes protelações das férias, dos acúmulos de funções etc. Por conta disso e porque seu irmão lhe deu boas referências sobre os aplicativos, no sentido de que estes não tinham as mesmas características de seus trabalhos anteriores, ou seja, não havia um chefe imediato, nem acúmulo de funções, nem os desaforos, ao contrário, segundo idealizava, poderia fazer seu horário e ajustar sua vida pessoal de forma mais autônoma. Enfim, se o problema dos aplicativos era a jornada irregular, para ela estava de bom alvitre, pois se acostumou a isso, logo, a Uber foi-lhe naquele momento a melhor alternativa.

Quando questionada sobre a maior vantagem dos aplicativos de mobilidade, respondeu enfaticamente “liberdade”, mas, ao ser perguntada por mim sobre o que seria essa liberdade para ela, amenizou e argumentou que:

É uma liberdade cerceada um pouquinho, né? Porque existem locais que eu não rodo, por exemplo, que eu não vou. Se pegar uma corrida para lá, eu não vou. O aplicativo me dá a liberdade de recusar? me dá, porém, eu tenho uma taxa de aceitação, que, dependendo se ela cair demais, essa taxa das corridas, ela te manda mensagens informando sobre sua taxa de aceitação e dependendo de quanto você recuse uma corrida, é, ele te bloqueia. Ele te dá pequenas penalidades, até você ser bloqueado de fato. (Entrevista com Sofia, realizada em agosto/2021).

Sofia realça um atributo desse tipo de vínculo a partir da liberdade, mas cabe aqui destacar o que seria liberdade num contexto em que se é cerceado, como ela mesma disse, pelas dinâmicas dos algoritmos que servem aos aplicativos. No caso dessa entrevistada, seu passado permeado por acúmulo de funções, assédios, incertezas quanto à carreira, características muito afins ao mercado de trabalho atual, em que a estrutura hierárquica põe a todo momento o peso dos objetivos empresarias sobre o ombro dos(as) trabalhadores(as), seja por meio de uma pessoa, seja pelas metas estabelecidas, o fato de poder decidir aonde vai e quando vai, não ter a pressão de uma pessoa sobre si, ter que se adequar tão somente à dinâmica do aplicativo, mas além disso, o fato de estar ciente de que o trabalho por aplicativo, embora também exaustivo, poderia dar a ela a satisfação de controlar sua rotina, sem criar expectativas e, assim, sentir-se livre, mesmo que essa liberdade

seja, como ele mesma diz, “cerceada um pouquinho”, proporciona de pronto uma visão positiva da ocupação.

Quando questionada sobre como conciliava a sua vida pessoal com o trabalho por aplicativo, explicou-me que conseguia conciliar bem e “por incrível que pareça, até melhorou a qualidade de vida em questão de tempo”. Seu relato denota uma mulher inquieta e proativa, ou seja, tanto pela condição financeira ou de trabalho, não se furtou em mudar. Essa característica da entrevistada Sofia, e não somente dela – veja o exemplo de Teodoro – é um atributo essencial no capitalismo atual, e bem explorado pelas empresas que os gerem, pois estão com frequência atualizando as formas de extrair trabalho, logo, lucrar. Veja-se:

Insatisfeita com os valores defasados repassados aos parceiros pela Uber, Sofia começou a fazer entregas de alimentos para um aplicativo chamado Cornershop²⁵, que, segundo ela, consiste em fazer compras de supermercado e as entregar aos usuários. O Cornershop é uma variação do mesmo trabalho, pois, ao invés de transportar pessoas, transportam-se gêneros alimentícios, mas, mantêm-se na lógica de utilização de mão de obra a fim de valorizar um serviço, fazer girar toda uma cadeia produtiva e tratar os trabalhadores como autônomos.

Nesse sentido, esse tipo de ocupação é atraente também, para além e por causa da flexibilidade, porque propicia ambientes de trabalho a quem tem estilo de vida diverso, diferente dos empregos, por exemplo, que demandam uma rigidez de horário e, por vezes, dedicação exclusiva (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). No caso de Sofia, mas também de Fabíola, que trabalhou para os aplicativos de entrega de alimentos, os aplicativos oportunizam várias possibilidades de trabalho.

Já no relato de Fabíola, os aplicativos de mobilidade relevam-se às alternativas que ela tinha no mercado de trabalho. Após alguns anos sem conseguir se inserir no mercado formal não enxergou outra possibilidade de emprego e baixou o aplicativo. Com esse trabalho sustenta suas filhas. Une seu apreço por dirigir a uma fonte de renda e explica assim: “Eu sempre gostei de dirigir, aí eu comecei a

²⁵Cornershop é um aplicativo que serve ao conglomerado de empresas de tecnologia que, hoje, compõem a Uber. <https://cornershopapp.com/pt-br/>, acesso em 30/09/2021.

gostar mesmo, uma adrenalinazinha. Até então, eu gosto muito, só que agora está mais difícil de trabalhar. Não é uma boa alternativa, mas é uma alternativa”.

Embora goste de dirigir, Fabíola não planejou ser motorista. Sua trajetória lhe rendeu sonhar em ser administradora, e assim o foi. Trabalhou em várias empresas e no setor público, mas, após dois anos desempregada e desesperançosa com o mercado formal de trabalho, que, segundo ela, era extremamente injusto, pois, em detrimento de sua formação em administração, as empresas preferiam contratar pessoas com curso técnico, unido a sua idade, não vislumbrou saídas melhores, mesmo se submetendo ao descenso, ou seja, aceitou e aceitaria postos de auxiliar em escritórios, mas acabou migrando para os aplicativos.

Fabíola afirma gostar de dirigir e diz que trabalhar para os aplicativos lhe oportuniza conversar com os passageiros e se comunicar com outras pessoas, habilidade que ela enaltece em si. Quando questionada sobre seu ingresso como motorista por aplicativo, ela me diz que a dificuldade em se inserir no mercado formal pesou na decisão. Passou dois anos a distribuir currículos, sem sucesso. Uma das filhas namorava um motorista de aplicativo e Fabíola, a fim de testar o trabalho, passou a dividir o carro com o namorado da filha. Quando ela fala em alternativa, pergunto-lhe se não havia outras opções, se os aplicativos lhe eram a solução mais viável ao desemprego, e ela responde que “Não é uma boa alternativa, mas é uma alternativa. Eu pretendo voltar para o mercado de trabalho, estou tentando”. É nesse momento que lamenta não ter permanecido trabalhando na área da educação. Segundo ela, sua primeira profissão poderia ter lhe rendido melhores perspectivas de futuro; mesmo mencionando a desvalorização dos profissionais da educação, ela diz que teria mais segurança. Não obstante seus reclames, destaca que a ocupação de motorista é prazerosa porque dirigir lhe dá adrenalina.

Apesar de as percepções dos(as) motoristas serem o mote da minha pesquisa, segundo Bertaux (2005), entender a realidade sócio-histórica demanda compreender o contexto social no qual se insere o(a) entrevistado(a). Como Fabíola destaca o tempo em que ficou desempregada, mesmo sendo qualificada, compete mencionar brevemente o contexto no qual os aplicativos de mobilidade urbana se inseriram quando iniciaram os trabalhos no Brasil.

As taxas de desemprego, após uma década de descenso, começaram a se elevar e, em meados da década passada, alcançaram níveis significativos e hoje, em 2021, extrapolam a marca histórica, mas se analisadas com o debute da Uber, por exemplo, dão-nos interessantes sinais e talvez um dado explicativo, do sucesso desse tipo de empreendimento. Vejamos:

A taxa de desemprego no Brasil foi de 5,4%, em média, no ano de 2013. Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), era a menor média anual desde o início da série histórica, em março de 2002. O valor foi 0,1 ponto percentual menor que a média de 2012 (5,5%) e 7 pontos percentuais abaixo da média de 2003 (12,4%). Em 2014, ano em que a Uber iniciou seus trabalhos no Brasil, a taxa de trabalhadores desocupados foi estimada em 4,3%²⁶.

Em relação aos dados da empresa Uber, o sítio eletrônico da empresa informa que, entre motoristas e entregadores parceiros, só no Brasil, há cerca de 1 milhão de pessoas, número bem maior que os 5.000 motoristas de 2015, restritos às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro à época. Informação que também foi explorada por Manzano e Krein (2020), que nos apresentam as condições dos trabalhadores por aplicativo e nos informam que, de 2016 para 2020 o número de trabalhadores por aplicativo saltou de 1,39 milhões para 2,02 milhões, ou seja, um aumento de 41,9%.

Nesse contexto de desemprego, permeado por flexibilidade na relação entre capital e trabalho, inseriu-se o(a) motorista por aplicativos. Sem intentar discutir o fenômeno da informalidade no mercado de trabalho nacional, destaco que, sendo os aplicativos ocupações informais, estão aí para abarcar os trabalhadores que, encontrando dificuldades de inserção no mercado formal por conta do alto desemprego sobretudo, migrariam para outras ocupações informais, pois precisam obter renda, por isso os entrevistados mencionam que os aplicativos surgem como uma alternativa. Os relatos dos entrevistados mostram essa característica, ou seja, precisando trabalhar, ocupam-se do que antes era exclusivo a taxistas e fazem do

²⁶<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/15432-em-dezembro-taxa-de-desocupacao-fica-em-4-3-e-fecha-2014-com-media-de-4-8>, acesso 25/06/2021

trabalho como motorista um terreno fértil a obter renda, mormente se utilizadas as estratégias e alcançadas a metas traçadas para si mesmos(as).

Também desempregado e vislumbrando nos aplicativos uma alternativa, mesmo que desconhecida, pois foi um dos primeiros motoristas por aplicativo a atuar na Capital Federal, temos Ulisses. Os aplicativos aparecem para Ulisses no âmbito de um cenário em que o desemprego e a informalidade são uma realidade. O tempo que passou como empregado, ou seja, compondo as estatísticas como formal, foi pouco mencionado por ele ao tratar de sua trajetória ocupacional. Entretanto, entende e enaltece o valor de um emprego. Mas, a ele, que, vindo de Goiânia por causa dos problemas familiares e precisando compor a renda da família, os aplicativos que remuneravam relativamente bem à época foram uma excelente opção, pois, com horário flexível, poderia auxiliar nas tarefas domésticas e de cuidados com o filho e obter proventos naquele momento tão difícil.

Em que pese sua opinião atual sobre os aplicativos, majoritariamente depreciativa, reconhece o valor que aquela ocupação teve em sua vida em meados da década passada.

Desempregado há algum tempo, vi nos aplicativos uma saída. A princípio foi a opção que eu tive, né, e assim, era uma opção boa. Hoje em dia a gente já não vê com os mesmos olhos que vi, quando eu comecei, pouco mais de quatro anos atrás. Eu entrei nos aplicativos aqui em Brasília logo um ano depois que a Uber chegou aqui. Então, morei em Goiânia, no começo com a minha esposa, a gente foi para lá para minha filha poder nascer, e arrumei um serviço lá, mas não fiquei muito tempo. Depois nós voltamos pra cá e estou aqui. Foi a alternativa que eu achei para poder me sustentar, eu e minha família. (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

Interessante notar um ponto comum nos relatos que me fizeram abordar o tema pela palavra alternativa. A forte campanha de marketing da Uber ganha capilaridade nas redes sociais e os motoristas terminam a conhecendo por meio de amigos. No caso dos entrevistados, todos – uns no início dos trabalhos das empresas, por exemplo, Teodoro e Ulisses, outros depois, Sofia começou só em 2020 – tomaram conhecimento a partir de conhecidos. E, assim, a partir de uma experiência alheia veem uma alternativa plausível porque rentável.

Nisso também se percebe a eficácia da empresa em angariar parceiros. No início dos trabalhos no Brasil, a Uber pagava um prêmio aos motoristas que

indicassem outros motoristas. Segundo Teodoro, tinha motorista que ganhava dinheiro parado, só indicando outros parceiros. Embora o seu relato possa parecer exagerado, vale a citação:

Às vezes, você ficava ligado online e o dinheiro caía na conta só para você ficar online, porque o aplicativo precisava de motorista online, porque se o cliente chamasse e não tivesse ninguém, queima a imagem da empresa. Então, eles faziam essas promoções para você ficar online ganhava x reais. Então, muita gente ganhou, não estou exagerando aqui, 20, 30 mil reais, para dirigir na Uber no começo. (Teodoro, entrevista em julho de 2021).

Mas o que quero ressaltar aqui é como a Uber representa bem a dinâmica que vem se desenhando no cenário do capitalismo hodierno. Aquilo que Sennett (2021) destaca que estaria a destruir a perspectiva de carreira dos trabalhadores, embora tratando de contextos específicos do cenário americano, o de capitalismo flexível, é elevado à máxima potência pelos aplicativos, sobretudo num panorama de crescente desemprego e de informalidade histórica. Os entrevistados nem sequer pensaram em ser motoristas, mas depositaram suas fichas ali porque o trabalho lhes proporciona um ganho razoável.

Noto que os discursos reverberados pelos motoristas tencionam as questões afeitas ao mercado de trabalho brasileiro e, nesse aspecto, afinado com o período de inserção dos aplicativos no cenário nacional está a considerável taxa de trabalhadores informais, que estrutura nosso mercado de trabalho, mas que se evidencia em períodos de baixo crescimento econômico, favorecendo, no caso específico dos aplicativos, estas ocupações. Vasconcelos e Targino (2015), em artigo que discute a dinâmica da informalidade no mercado de trabalho brasileiro entre os anos 1993 e 2013, concluem que:

A informalidade no mercado de trabalho apresenta um componente cíclico e estrutural, uma vez que a mesma acompanha as tendências do cenário macroeconômico. Períodos de menor crescimento econômico tendem a impactar negativamente no mercado de trabalho, reduzindo a capacidade de geração de emprego e renda e consequentemente contribuindo para os elevados índices de informalização. (VASCONCELOS; TARGINO, 2015, p. 158).

No mesmo sentido, mas naquilo que diz respeito à eficácia das normas trabalhistas, conforme Krein (2001), quando argumenta que entre o inscrito e o real pode haver muita diferença, o que indicia que há flexibilidade pelo descumprimento ou reinterpretação do direito, as propostas de flexibilização somam-se a um histórico

de informalidade. Sob argumentos diversos, mas sobretudo baseando-se na excessiva carga tributária oriunda do processo de regulamentação do trabalhador, os contratantes bandeiam-se para a margem do sistema protetor e a informalidade torna-se uma realidade (KREIN,2001). E essa informalidade faz parte de nossa realidade até hoje (PORTELLA, 2020).

QUADRO 3 – TRABALHADORES INFORMAIS

Ano	Proporção de pessoas ocupadas em trabalhos informais
2012	41,5 %
2013	40,3 %
2014	39,1 %
2015	39,0 %
2016	39,0 %
2017	40,7 %
2018	41,5 %
2019	41,1 %
2020	39,5 %
2021(1º trimestre)	39,6 %

FONTE: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua.

Destaca-se a diminuição da informalidade, embora em pequenos pontos percentuais, a partir de 2020, mesmo estando o Brasil sofrendo os efeitos da pandemia a de Covid-19. Segundo dados do novo CAGED²⁷, ocorreu um aumento no número de trabalhadores formalizados em 2021, sendo que boa parte desse aumento se deve a contratos a tempo parcial e intermitentes, não obstante.

Teodoro também diz ter iniciado nos aplicativos por acaso. Mas no seu caso por influência de familiares: um tio era motorista e o pai, embora aposentado, fazia um extra nessa função, na cidade do Rio de Janeiro. O mesmo caráter familiar que lhe inspirou o viés militar o levou a ingressar no universo dos motoristas por aplicativo. No caso de Teodoro, a despeito de não surgir claramente a palavra alternativa, traz relato que ressalta essa característica. Não lhe faltaram tentativas, capacitação e força de vontade para conseguir um emprego, um trabalho ou qualquer ocupação que desse sentido ao seu suor.

Teodoro nem carro adequado à Uber tinha, teve que vender o carro antigo e investir num veículo melhor para ingressar na função. Enaltece-se como

²⁷ <http://pdet.mte.gov.br/novo-caged>, acesso em 12/07/2021.

empreendedor e quando troca de carro percebe-se enquanto alguém que está a investir no próprio negócio:

Tive um receio na época. Porque eu me preparei para ser um empresário, e por um lado eu falei assim: meu tio está me indicando uma coisa para eu ser motorista? Querendo ou não, um pouco de preconceito. Mas eu me dediquei a vida inteira, eu fiz curso para caramba e eu vou ser um motorista? Não, eu quero deixar um legado. (Teodoro, entrevista em julho de 2021).

O relato de Teodoro sobre sua inserção na vida de motorista apresenta elementos que dão a entender que ele investiu no negócio. Tinha um carro ano 2007 que não se enquadrava na Uber (primeira empresa de app em que trabalhou), mas era o carro da família, que, segundo ele, adquiriu nos tempos de Exército. Quando decidiu dirigir, pôs o veículo à venda, vendeu, deu o valor de entrada e financiou a soma que, segundo ele, ultrapassou os R\$ 26.000,00 para ingressar na Uber. Ao falar do investimento, mencionou que o valor investido já fora recuperado, pois, sendo um dos primeiros motoristas por aplicativo de Brasília, auferiu um bom dinheiro na época que as empresas davam bônus aos motoristas, relatou.

Teodoro recebeu a proposta de trabalhar como motorista com desconfiança, pois, jamais pensou em exercer essa profissão, uma vez que tinha outras expectativas, mas, depois que se insere naquele meio, vê com bons olhos e enaltece o fato de que a ocupação lhe serve, hoje, apenas como um complemento à renda familiar.

Até aqui percebe-se que o contexto no qual se inserem os aplicativos é essencial ao sucesso desse negócio. Num país de alto desemprego, altas taxas de informalidade e flexibilidade, unido à praticidade e ganhos remuneratórios consideráveis à época deram a esse tipo de ocupação a relevância que tem e a importância na vida de milhares de mulheres e homens disponíveis no mercado de trabalho.

Telma, que trabalha com marketing digital, também viu os aplicativos como uma alternativa. Mas, no seu caso, além do complemento de renda, os aplicativos de mobilidade dão a ela a possibilidade de conciliar o trabalho com o seu processo de remissão de sua doença. Afastada por três anos do mercado por saúde, conheceu a Uber por meio de uma amiga, baixou o aplicativo e se adequou àquela

novidade. No início, disse que apenas tateou o trabalho, conhecendo o terreno, as estratégias para ganhar mais, fez cursos e começou a trabalhar.

Embora Telma tenha renda fixa oriunda da pensão que recebe do seu ex-marido, o aplicativo se tornou mais uma fonte de renda a compor a remuneração de seu núcleo familiar. Podendo trabalhar com marketing digital, que para ela é satisfatório, escolhe os aplicativos como complemento, talvez pela dinâmica que, como ela afirma, parece-se com as ocupações anteriores, cheia de metas, jornadas extensas e, à época, rendimentos aceitáveis.

Telma ainda trabalha com marketing digital, mas resolveu intentar também nos aplicativos. Por meio de uma amiga, que dirigia há algum tempo, recebeu a sugestão. A amiga afirmava que valia muito a pena, que poderia fazer o seu horário, que dava para obter uma remuneração razoável e Telma, após consultar sua mãe, com quem mora, baixou o aplicativo. Informou que desde 2018 trabalha como motorista, mas que o primeiro ano foi apenas experimental.

Por conta das altas nos combustíveis, Telma sentiu necessidade de otimizar o trabalho e começou a fazer um curso, segundo ela, ministrado por um motorista mais experiente, que tem como objetivo ajudar outros a aumentarem seus ganhos. No curso, abordam-se estratégias de horários, viagens mais rentáveis, melhores locais etc. Após a preparação, destacou que seus resultados melhoraram, mas que, após 2020, por causa da pandemia, ainda tem receio de ir à rua e, embora seja uma motorista ativa, trabalha menos.

O fato de ter renda fixa, outra ocupação e residir com familiares que compõem renda (relatou que sua renda familiar é R\$ 12.000,00) dá à sua trajetória, enquanto motorista, outros contornos. No caso de Telma, um pouco semelhante ao que acontece com Teodoro, o trabalho por aplicativo é um complemento de renda. Vê os aplicativos como uma maneira de ganhar um extra e aduz que o fato de não ter intermediadores entre si e as plataformas lhe é vantajoso, pois, acostumada com o ambiente concorrencial dos seus empregos anteriores, adapta-se bem à dinâmica dos aplicativos e não é discriminada por causa da idade, fator que mencionou com ênfase quando argumentou que, embora não esteja tentando se inserir novamente no mercado formal, percebe o fator etário como uma dificuldade.

A discussão travada por Dardot e Laval (2016) acerca do neoliberalismo traz algumas pistas que nos ajudam a entender algumas características dos entrevistados, sobretudo quando se põe em análise o caráter concorrencial explorado entre os motoristas. Os autores destacam que:

o neoliberalismo define certa norma de vida nas sociedades ocidentais e, para além dela, em todas as sociedades que as seguem no caminho da “modernidade”. Essa norma impõe a cada um de nós que vivamos num universo de competição generalizada, intima os assalariados e as populações a entrar em luta econômica uns contra os outros, ordena as relações sociais segundo um modelo de mercado, obriga a justificar desigualdades cada vez mais profundas muda até o indivíduo que é instado a conceber a si mesmo e a comportar-se com uma empresa. (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 16).

Não obstante os relatos dos entrevistados tragam peculiaridades, não pude me furtar de captar as similitudes que há em cada trajetória, por isso, trouxe à baila o termo alternativa. Não que os entrevistados tenham mencionado o termo alternativa a todo momento, mas o contexto e a imprevisibilidade desse tipo de ocupação alçaram o trabalho por aplicativo ao pacote de opções disponíveis no mercado de trabalho nacional, fazendo o Brasil ostentar cifras muito altas de motoristas, conforme mencionado. Foi pertinente trazer ao texto as vicissitudes e similaridades de cada entrevistado e analisá-las no contexto brasileiro a fim de fazer o que Bertaux (2005) ensina quando defende que os relatos, quando tratados como dados sociológicos, não podem prescindir da análise do contexto sócio-histórico.

No próximo capítulo, tratarei das percepções dos(as) motoristas no que diz respeito às condições dos trabalhos. Trata-se de capítulo que, mais do que confirmar ou refutar hipóteses por mim formuladas nos primórdios da pesquisa, quando tinha a precarização como mote, fez-me ter outra visão sobre a categoria, pois, diferente daquilo que acreditava, os(as) motoristas não dão à precariedade o status que dei quando pensei em estudar o fenômeno do trabalho por aplicativo.

5.2 E O TRABALHO EM SI, COMO É?

Os interlocutores desta pesquisa, Fabíola, Sofia, Telma, Teodoro e Ulisses, tiveram cada qual suas trajetórias até baixarem os aplicativos de mobilidade e começarem a trabalhar, mas o destaque foi o caráter eventual de como se inseriram nas plataformas, ou seja, dentre as alternativas presentes em suas vidas, ou quando

sem alternativas, viram nos aplicativos uma opção para retornarem ao mercado de trabalho, obterem remuneração e darem sentido às suas vidas, enquanto trabalhadoras e trabalhadores.

Discorrer sobre as condições de trabalho dos(as) motoristas por aplicativo demanda abordar um tema que perpassará toda a discussão, a saber, a precariedade. Ao delimitar o tema que queria pesquisar, lancei mão de uma hipótese segundo a qual o trabalho como motorista por aplicativo, embora precário, não indicia precarização, entretanto, essa hipótese perdeu fôlego quando iniciei o trabalho de campo porque outras nuances daquele trabalho emergiram. Fui a campo com uma ideia em mente, a saber, entender como os(as) trabalhadores(as) percebem a precariedade, mas esse tema, a partir das percepções, não foi central em seus relatos. Embora haja relatos de condições extremas de trabalho, por exemplo, naquilo que diz respeito às jornadas, os(as) motoristas compreendem sua função com uma mentalidade de superação das metas. Sabem que estão a trabalhar ou, quando menos, disponíveis aos aplicativos em excesso, mas a densidade narrativa é outra: a meta, a remuneração, quais estratégias se usar para otimizar os ganhos são alguns temas que surgem nos discursos.

Nessa esteira, a fim de compreender como se dá o trabalho, conforme a percepção dos(as) entrevistados(as), tratarei abaixo do custo da operação, ou seja, quanto o(a) motorista despende para trabalhar; sobre as jornadas de trabalho e como se dá a remuneração; sobre as condições de trabalho, e, aqui, relatos sobre o ambiente de trabalho, insegurança e estratégias para amenizar possíveis dificuldades serão trazidos à tona como recurso para termos alguns marcadores objetivos sobre esse tipo de trabalho e aclarar o modo nativo com que é percebido por quem o tem como fonte de renda.

Diante dos relatos, meu interesse pela precariedade cedeu espaço a outras formas que reverberam e caracterizam o trabalho por aplicativo. Nesse sentido, ao invés de restringir as narrativas dos(as) motoristas àquilo que *ex ante* parecia-me precário, preferi deixar fluírem os relatos dos(as) entrevistados(as) para além desse conceito que, por vezes, se propõe a tudo explicar, e captar as percepções, a fim de entender o fenômeno de dentro do universo formado pelos(as) motoristas.

Alguns(mas) motoristas, embora simpáticos aos aplicativos, relatam condições inóspitas no ambiente de trabalho e destacam que estão à própria sorte, sozinhos, mas, mesmo que entendam que seus vínculos com os aplicativos são outra coisa, para além de autônomos ou empregados, preocupam-se com o imediato. Seus relatos dão conta de que o jogo do dia a dia, a busca pela melhor corrida e a estratégia para otimizar o tempo abrem pouco espaço para a reflexão sobre as condições de trabalho.

Com os aplicativos, uma janela de oportunidades se apresenta a pessoas que, perante os desafios da vida, sobretudo os financeiros, vislumbram, conforme as propagandas e os relatos de parentes, amigos e colegas, empreender na Uber. E o verbo empreender não está aqui à toa. Para além da proposta de ser chefe de si, fazer seu horário, trabalhar quando quiser, no sentido estrito do termo, empreender a si mesmo, ou melhor, fazer de si uma empresa (DARDOT; LAVAL, 2016) e que seja rentável (ABÍLIO, 2019b), percebe-se o intento de se livrar de uma condição de subordinação, de dominação e de heteronomia em relação ao seu lugar no mercado de trabalho.

Já no início do trabalho como motorista há um custo. Para Teodoro, o custo foi alto, pois o veículo que possuía não se encaixava nas diretrizes estabelecidas pela empresa. As empresas determinam que carro serve ao serviço que fomentam. A autonomia, que aparece no discurso das empresas que administram os aplicativos, mormente quando da defesa em processos judiciais que questionam o vínculo entre os(as) trabalhadoras e os aplicativos, choca-se aqui, pois, se autônomos, na acepção reverberada pelo empresa Uber²⁸, por exemplo, deveriam poder trabalhar com as ferramentas que têm, desde que estas corroborem para a consecução do serviço oferecido e se o veículo não agrada aos passageiros, a lógica do mercado os forçaria a investir em outro bem.

No que diz respeito à natureza do vínculo e a argumentação das empresas, abro dois parágrafos breves: um para discorrer sobre o vínculo à sombra do direito

²⁸Nos autos do Processo n. 0020750-38.2020.5.04.0405, que tramitou no Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, a defesa da empresa destaca que “o motorista tem total autonomia”.

do trabalho brasileiro e outro sobre um processo judicial exemplar que tem a empresa Uber como polo passivo da ação.

De acordo com o artigo 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), considera-se empregado toda pessoa física que presta serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. Este dispositivo legal ostenta alguns princípios jurídicos caros à estruturação do direito material do trabalho, dentre estes, o princípio da pessoalidade e o da não-eventualidade, assim como o mesmo artigo preconiza que a relação deve ser remunerada e mediante subordinação. No caso dos motoristas por aplicativo, aparentemente todos os requisitos há. Muito se discute acerca da subordinação, mas aqueles que sustentam que esta não se configura, apegam-se a uma concepção arcaica de subordinação, um pouco diferente da realidade atual. No caso dos aplicativos, a subordinação se dá por meio dos algoritmos de forma mais sutil, mais eficiente e adequada à dinâmica do trabalho mediado por plataformas digitais.

No Brasil, há diversos julgados que reconhecem o vínculo empregatício, mas a questão ainda não está pacífica no judiciário brasileiro e o Tribunal Superior do Trabalho, não obstante as implicações sociais do fenômeno, ainda não se debruçou sobre o tema²⁹. Um caso emblemático brasileiro está representado pelo processo n. 0020750-38.2020.5.04.0405, que tramita no Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, com sede em Porto Alegre/RS, no qual o Tribunal não reconhece o acordo firmado entre a empresa Uber e o autor da ação, no caso, um motorista parceiro, e reforma a decisão de primeiro grau, reconhecendo o vínculo empregatício que há entre as partes do processo. O julgador utiliza termos fortes e incisivos, por vezes inusuais na prática judicante, para reconhecer o vínculo. Dispõe que a empresa mascara a subordinação e utiliza “a fraude emprestada e aperfeiçoada pelo algoritmo que tenta (e muitas vezes com sucesso), confundir as pessoas para elidir o respeito aos Direitos Humanos do Trabalho e descumprir a legislação social”.

²⁹A Terceira Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST), no âmbito do Recurso de Revista n. RR-100353-02.2017.5.01.0066, reconheceu o vínculo de emprego entre um motorista de aplicativo e a Uber do Brasil Tecnologia Ltda., mas como a decisão é datada de abril de 2022, mesmo mês da defesa dessa dissertação, não foi aqui explorada.

Voltando a Teodoro. Ele teve que investir e, para uma pessoa desempregada ou vivendo de bicos, foi um investimento considerável, mas a aquisição de um carro melhor, com ar-condicionado, direção hidráulica, mesmo que para um propósito que não era só dele, mas também das diretrizes da empresa, pareceu-lhe um bom negócio. E objetivamente foi. Estava desempregado, comprou um carro novo e conseguiu, com os ganhos que obteve da Uber, quitá-lo. Justificou que, por causa dos aplicativos, pela primeira vez na vida tinha um carro com ar e direção.

A realidade de Teodoro difere um pouco dos(as) outros(as) entrevistados(as). Dos cinco, ele foi o único que comprou um carro novo para poder trabalhar. Ulisses trabalhou com o carro do pai, Fabíola aluga um carro e Telma e Sofia utilizam seus próprios carros adquiridos antes de trabalharem como motoristas.

Fabíola aluga um veículo. No momento em que conversamos, estava sem trabalhar, logo, com uma parcela de sua renda comprometida, porque a pessoa que aluga o carro para a ela não conseguiu disponibilizar o carro por causa de problemas mecânicos. Por conta das dificuldades financeiras que enfrentou quando perdeu seu emprego, teve que vender o seu automóvel próprio e iniciou nos aplicativos com carros de terceiros. Primeiramente, utilizou o carro do namorado de uma das filhas e depois passou a alugar o de outra pessoa.

Foi bem ruim, bem ruim. Ano passado, a expectativa era de eu já poder comprar meu carro, entendeu? Eu tinha o carro, mas eu precisei vender ele depois que eu perdi o emprego e tal, aí a intenção era de comprar um carro, de não precisar alugar, né, só que aí deu tudo errado (risos) (Entrevista com Fabíola, realizada em agosto/2021).

O custo do aluguel de um veículo tem ao menos duas implicações nesse universo. Uma, que corresponde aos custos do negócio, ou seja, os ganhos do trabalhador sofrem o abatimento do valor pago de aluguel, que pode variar de 300 a 500 reais semanais, segundo Fabíola. A outra implicação, o negócio de alugueis de carros a motoristas de aplicativos. Ulisses e Teodoro disseram que conhecem pessoas que vivem só de alugar carros para motoristas. Nos grupos de WhatsApp, é comum postagens de pessoas oferecendo o serviço. Mas, para os entrevistados, o fato de se ter um carro ou alugá-lo dá quase na mesma, levando-se em conta a questão financeira. O(a) locatário(a) (no caso, os(as) motoristas) não paga os

impostos dos veículos nem a manutenção. Fica a cargo do(a) motorista, geralmente, somente troca de óleo e combustível. Mas o carro próprio dá mais segurança e não há o valor do aluguel a abater nos ganhos semanais, embora em muitos casos haja os valores da prestação, como no caso de Teodoro.

Ulisses também não tinha o carro adequado para o serviço nas empresas, mas, ao invés de investir, como fez Teodoro, fez uma troca com o pai. Seu pai ficaria com seu veículo de menor qualidade e ele utilizaria o carro do pai para a atividade na Uber.

Eu tinha um carro também, só que meu carro era mais velho, não entrava, não categorizava dentro daquela listagem deles. Aí meu pai falou "então faz o seguinte, você pega o meu carro, vai fazer Uber, e eu fico com o seu, depois a gente vê, você compra o seu carro e você vai trabalhar", aí do jeito que meu pai falou a gente fez. Aí eu comecei a rodar no carro do meu pai (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

Ulisses, embora relate bons ganhos no início de sua trajetória com os aplicativos, continuou rodando com o carro do pai e não comprou um novo. Telma e Sofia trabalham com veículos próprios. Sofia e Telma, além do custo pessoal daquela em abandonar o emprego, não tiveram altos custos extras para ingressarem nos aplicativos. Ambas já tinham veículo particular e o direcionaram ao trabalho por aplicativo.

Os(as) motoristas, quando falam do custo do trabalho, destacam a manutenção do veículo, gasto com combustíveis e seguro como fatores relevantes, mas, no que diz respeito ao gasto para aquisição ou aluguel, pouco reclamam. Talvez a denotar que o veículo, ao mesmo tempo que serve ao trabalho, serve à vida pessoal do trabalhador. Do ponto de vista empresarial, o veículo é um meio de a empresa produzir valor e como são tratados como autônomos pelas empresas, os motoristas parecem adotar a ideia segundo à qual devem arcar com esse custo. A noção de compartilhamento, já abordada, perde um pouco de seu sentido aqui. Ter que investir em algo tão somente para compartilhar não se coaduna com a proposta de compartilhamento. A perspectiva de investir em uma ferramenta a fim de empreender e obter renda coaduna-se melhor com os apps de mobilidade urbana.

Em relação aos ganhos, todos(as) os(as) entrevistados(as) utilizam como estratégia para auferir renda a meta diária, como mencionei. Independente da

jornada e do dia da semana, traça-se um piso, um valor mínimo, e, enquanto esse valor não for alcançado, a jornada não finda. No caso dessa meta, os entrevistados informaram que abatem dela o valor do combustível, ou seja, os R\$ 200,00 são limpos, já abatido o valor gasto com o abastecimento. Com a alta do valor dos combustíveis, as jornadas dos(as) motoristas têm se intensificado consideravelmente, segundo os(as) entrevistados(as).

Teodoro foi o motorista que alegou trabalhar menos, por conseguinte, é aquele que menor valor recebe. No caso dele, destacou que trabalha entre às 14h e 18h, somente, pois se trata do intervalo em que sua filha estuda, que é quando aproveita para dirigir para os aplicativos. Questionado sobre sua remuneração, argumentou que percebe entre R\$ 1.500,00 e R\$ 2.000,00 e que dirige entre 3 e 6 horas diárias, embora, em alguns dias, por conta da meta que estipula, dirija até 19h ou 19h30 e sua filha o espera:

Escuta, a minha filha estuda na asa sul. Então, para aproveitar que eu a deixo ela lá e para não ter que chamar batendo lata³⁰ eu ligo o aplicativo, assim que eu deixo ela na escola, e fico rodando até a hora de buscá-la. Então, ela entra por volta de 14h e sai por volta de 18h... 18h10... 18h30, é a hora que eu fico trabalhando. Então, é uma hora boa porque eu pego finalzinho do horário de rush. Aí, às vezes ela fica (coitada!), fica esperando até 19h, 19h30, por conta disso, vale pena. Eu faço duas, três corridas e eles me dão bônus. Eles voltaram com isso porque o pessoal, com a pandemia, saiu... Então, ficou mais escasso os motoristas no mercado. (Entrevista com Teodoro, realizada em julho de 2021).

Nesse ponto, ele ainda menciona uma estratégia da empresa Uber para angariar mais motoristas. De acordo com a lógica desse tipo de serviço, quanto mais motoristas disponíveis, maior a oferta a dar conta da demanda e menores as taxas cobradas pelas empresas. Nesse sentido, a Uber oferece prêmios aos(as) motoristas que indicarem novos(as) trabalhadores. Caso algum(a) novo(a) motorista utilize o código de um motorista antigo, esse ganha um prêmio de aproximadamente mil reais e a cada viagem que o novo motorista realiza, aquele que lhe convidou, por meio de um código, auferir uma pequena porcentagem. Algo parecido com as pirâmides financeiras. Segundo Teodoro, por causa da pandemia, no ano de 2020 muitos motoristas abandonaram as plataformas, o que diminuiu a oferta, e a Uber voltou a oferecer os prêmios, que eram mais comuns no início, a fim de aumentar a

³⁰Bater lata é uma gíria que os(as) motoristas utilizar para viagens em que se volta vazio, sem passageiros, gastando combustível.

quantidade de motoristas cadastrados(as). Esse movimento de abandono dos(as) motoristas ocorre também por conta dos aumentos de combustíveis, que não é acompanhado pelo incremento no valor das taxas pagas aos(às) parceiros(as), segundo Teodoro. Na imagem a seguir, extraída do aplicativo da Uber e postada por um motorista em um dos grupos de WhatsApp, pode-se constatar essa estratégia da empresa para angariar mão de obra:

FIGURA 3 – MODO- INDIQUE-E-GANHE



Fonte: Grupos de WhatsApp, extraída em 2021.

A jornada flexível é característica comum no ofício de motorista por aplicativo e aparece como uma característica positiva, segundo os relatos. Nesse sentido, o desgaste físico relatado pelos(as) entrevistados(as) por conta das altas jornadas compensa-se com o alcance da meta financeira. Entretanto, apesar de no início da atuação dos aplicativos no Brasil os(as) motoristas pudessem ficar logados aos aplicativos de acordo com suas vontades, atualmente algumas empresas limitam as horas.

A Uber, por exemplo, limitou o tempo dos(as) motoristas em 12 horas *online* por dia. Não obstante, os(as) motoristas utilizam de estratégias para burlar a limitação e alcançar a meta: ultrapassado o tempo limite, o(a) motorista precisa ficar 6 horas com o aplicativo desligado, mas, como algumas empresas, por exemplo, a 99, mantêm o acesso ilimitado, eles(as) vão alternando entre dois aplicativos ou

mais e ficam mais de 12 horas logados. Fabíola afirmou que já trabalhou 24 horas sem parar.

Um dos grupos de WhatsApp que acompanho chama-se “Família Virote”, que é composto por vários motoristas que dizem trabalhar “virados”.

A Uber só deixa a gente rodar por 12 horas. Você pode dar uma paradinha, que depois as suas horas estão lá contadas, entendeu? Mas ela só te deixa em um dia, ela só te deixa 12 horas. Depois você tem que ficar pelo menos 6 horas sem rodar, 6 horas offline. Aí volta de novo. Aí eu pego e para driblar os horários da Uber, aí eu ligo a 99 também. (Entrevista com Fabíola, realizada em agosto/2021).

Fabíola, que tem uma meta diária estipulada entre R\$ 150,00 e R\$ 200,00, já chegou a rodar mais de 24 horas e que 20 horas rodando, para ela, foi coisa comum há algum tempo, mas que não se submete mais a esses excessos por causa das reclamações das filhas. Informou que está recebendo dicas de um amigo, que lhe ajudarão a otimizar os ganhos. No caso dela, na pandemia, quando trabalhou para aplicativos de entrega, chegou a ficar dois dias sem voltar para casa.

Sofia afirma que trabalha menos hoje, quando roda para o aplicativo Cornershop, do que quando trabalhava para as empresas TIC's. À época, quando empregada, como já destacado, chegava a trabalhar até às 2h e às 8h do mesmo dia deveria estar na empresa. Voltava para casa no horário de almoço, levava a filha à escola e, durante o trajeto, recebia ligações do trabalho com demandas, logo, mesmo no pouco tempo destinado à filha pequena, tinha a cabeça ocupada pelo trabalho. Atualmente, mas mesmo quando rodava exclusivamente para a Uber, Sofia diz que “por incrível que pareça, até melhorou a qualidade de vida em questão de tempo”, embora sua jornada já tenha sido de 12 horas, sendo que metade desse tempo em horário noturno, quando afirmou que “tinha dia que eu saía três horas, três horas da tarde e voltava três da manhã.”

Tanto em seus empregos anteriores quanto trabalhando para os aplicativos, Sofia trabalhava e trabalha à margem do sistema protetor trabalhista brasileiro, que, na letra da Constituição Federal brasileira promulgada em 1988, preconiza em seu artigo 7º que a duração do trabalho normal será de não mais que oito horas diárias e quarenta e quatro semanais e, caso ultrapassado esse tempo, a remuneração do serviço extraordinário será de, no mínimo, 50% superior ao valor normal. As taxas

pagas aos(às) motoristas pela Uber, por exemplo, variam entre 25% e 40% do valor cobrado pelo passageiro, ou seja, o valor percebido pelo(a) parceiro(a) variará entre 60% e 75% do valor cobrado e, não obstante haja previsão de pagamentos maiores por conta do preço dinâmico, não existe a possibilidade de ganhos mais altos nos horários noturnos, tampouco naqueles que ultrapassem as 8 horas diárias.

Nas palavras de Laval “a precariedade já se tornou intelectualmente e logo deve se concretizar quase em uma forma de existência, um ‘estilo de vida” (LAVAL, 2017, p. 101). Embora Sofia, tomando seu relato como um exemplo, perceba-se em melhores condições que antes (e o que me interessa aqui é a sua percepção mesmo), cabe a apreensão de como a racionalidade dos aplicativos capta aquilo que já era comum. Laval, nesse sentido, destaca que “esta nova gestão do emprego se apóia (sic), em vez disso, em uma certa concepção de vida, que não pode ser compreendida somente como negativa, como sugerido pelas palavras “precária”, “insegura” ou “precariedade”” (LAVAL, 2017, p. 101). Trago esse excerto, pois, embora a percepção de Sofia seja o meu mote, é interessante perceber o contexto no qual ela acostumou-se a trabalhar.

Ulisses, ao contrário de Sofia, não relatou uma melhora em sua qualidade de vida quando ingressou nos aplicativos. Embora tenha saído da condição de desempregado e conseguido uma boa remuneração, não se sentia confortável com as altas jornadas, que se intensificaram quando os custos aumentaram e a meta diária, que antes se cumpria em um número determinado de horas, depois se expandiu. Como alguns(mas) outros(as) motoristas, fixava uma meta diária de R\$ 200,00 a alcançava em três horas, em média, chegando a receber R\$ 2.000,00, em média, por semana, já tirando os gastos com combustíveis, troca óleo e manutenção do carro, mas, por conta do aumento no preço dos combustíveis, obrigou-se a estender a jornada para que pudesse manter a mesma renda.

Na continuação de nossa conversa, relatou que saia sempre após às 18 horas e rodava até 2 ou 3 horas da madrugada, o que para ele era bom, pois podia dividir as tarefas domésticas com a esposa, que também trabalhava, mas, com o aumento dos custos, sobretudo dos combustíveis, precisou sair mais cedo, e isso ocorreu gradativamente. Primeiro, saia às 17h, depois às 16h, chegando até às 15h, quando veio a pandemia e parou de dirigir.

Nesse ponto da conversa, Ulisses faz emergir uma nuance positiva da flexibilidade, que, aos olhos de todos os entrevistados, é uma das características positivas da ocupação, pois se antagoniza ao contrato de trabalho normal estabelecido por legislação que, via de regra, não permite o trabalho em frações, mas, ao contrário, prevê uma jornada contínua. Nessa nuance da flexibilidade que Sofia encaixa sua percepção de liberdade.

Além das reclamações acerca do preço do combustível, Ulisses fala também do aumento desregrado, segundo ele, de motoristas nas plataformas. Destacou, mais de uma vez, que os aplicativos não limitam o número de parceiros, o que coloca os(as) motoristas em situação de desvantagem, pois aumenta a oferta de serviço, diminuem as corridas para os(as) motoristas e conseqüentemente, os ganhos.

Ao contrário de Sofia, que destacou ganho de qualidade de vida quando entrou para os aplicativos, Ulisses viu reacender sua esperança na vida quando parou de dirigir. Trago seu relato na íntegra porque ilustra bem o sentimento que trouxe à conversa:

Com o tempo eu fui me frustrando, eu fui sentindo frustração. No início, eu tinha empolgação de sair de casa para trabalhar, e no final eu estava dando graças a Deus de não ir às ruas. Quando veio a pandemia, meu pai e minha mãe falou "oh, você não vai mais!" Eu falei "eu não vou, não vou mesmo!" E para mim foi um alívio porque eu hoje estou me tratando, né, porque hoje eu tenho sessão psicanálise com o psicanalista, devido à morte da minha filha, né, desencadeou um monte de problemas. E assim, para mim foi uma grande coisa porque eu estava me estressando muito com o trânsito, com as pessoas. (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

Com exceção de Teodoro, os outros entrevistados trabalham no período noturno e por vezes ultrapassam as madrugadas. Fabíola vai além, pois, quando as corridas então boas, diz ela, "à base de café e energético", segue até o alvorecer, sobretudo quando a última corrida é boa, mas distante de sua casa. Nesse caso, para não voltar "batendo lata", descansa um pouco no carro e recomeça uma nova jornada.

Fabíola foi a entrevistada que relatou maiores jornadas. Mencionou que prefere trabalhar nas madrugadas, por causa do fluxo do trânsito e porque o clima é mais ameno. Dois fatores que, para ela, ajudam na economia de combustível, pois

faz menos paradas e não precisa ligar o condicionador de ar. Questionada sobre o horário que inicia sua jornada, destacou que inicia entre 16 e 17 horas e trabalha até atingir sua meta ou ultrapassá-la, a depender do dia. Fabíola relata sem titubear que já ficou mais de 20 horas logada aos aplicativos, utilizando-se, como já mencionei, da estratégia de alternar os aplicativos, por causa da limitação de 12 horas imposta pela Uber.

O “virote” já foi uma realidade constante na vida de motorista de Fabíola. Questionada sobre qual foi a maior jornada que realizou, argumentou que algumas vezes, quando terminava as corridas com o dia amanhecendo e estava longe de casa, parava um pouco, fazia um breve descanso, tomava um café ou um energético e começava os trabalhos de forma contínua a fim de aproveitar a demanda de corridas pela manhã e, claro, segundo ela, para não voltar para casa “batendo lata”. Essa situação, por outro lado, trouxe alguns questionamentos de seus familiares e Fabíola tem virado poucas vezes e trabalhado com menor intensidade. Pontuou que um colega seu de profissão a questionou sobre suas corridas, dizendo que ela otimizava pouco os ganhos e ela, assim como Telma, começou a estudar, a partir de cursos ministrados por outros motoristas, formas de trabalhar menos e ganhar mais.

Telma também trabalhava por mais de 12 horas, mas, por conta de seu problema de saúde e das restrições da pandemia, desde 2020 diminuiu sua carga horária nos aplicativos. Contou-me que, em 2019, quando iniciou os trabalhos, a fim de testar as hipóteses levantadas pelo instrutor que a ensinava as estratégias, trabalhava mais de 12 horas diárias, nas madrugadas e aceitava algumas corridas para lugares mais distantes. Entretanto, atualmente, diminuiu sua meta e trabalha por menos tempo. Em 2019, conseguia “tirar limpo” por volta de R\$ 6.000,00 por mês, mas a intensidade lhe era prejudicial e por isso, hoje, trabalha por volta de 8 horas por dia, não vai a lugares muito distantes e divide o tempo entre os aplicativos e as corridas particulares que faz, pois, segundo ela, essas últimas são bem rentáveis e mais seguras. Sobre essas corridas particulares, abordarei de forma mais detalhada adiante, ao explanar sobre as estratégias.

Historicamente, as jornadas foram pautas dos trabalhadores em suas lutas por melhorias das condições de trabalho (DAL ROSSO, 2017), veja-se a questão da flexibilidade de horários. No caso dos aplicativos, tal flexibilidade de horários, essa

possibilidade de deixar o(a) trabalhador à mercê de suas metas, intensifica o conteúdo do termo, ou seja, como Marcelino (2011) destaca, um termo que tem conotação positiva e é percebido assim pelos entrevistados, mas que é utilizado pelas empresas quando os trabalhadores aumentam suas jornadas. Nesse espectro, sabe-se que se está à margem de uma jornada regular, mas esse aspecto não se releva aos(as) motoristas. A faceta positiva da flexibilidade preconizada pelo poder de adequar o trabalho às demandas pessoais, como, no meio da jornada, pegar ou deixar a filha no colégio, levar ao médico, situações mais restritas se regidos por um contrato de emprego formal, são o que fazem a ocupação atrativa, conforme destacam os(as) entrevistados.

O atual estágio do capitalismo expandiu o tempo do dia do trabalhador, não só o dia de trabalho, mas o dia inteiro (CRARY, 2016). Quando se fica mais de 24 horas ligado a uma plataforma, o dia aumenta e já não se sabe a diferença entre trabalho e lazer, entre descanso e tempo à disposição do trabalho. Trata-se de uma forma de labor excessiva, mesmo no palco do espetáculo de trabalho informal que é o mercado de trabalho brasileiro.

As situações que caracterizam o trabalho por apps não comportam tão somente jornadas de trabalho excessivas, conforme relatado por alguns(as) entrevistados(as), mas também condições extremas para além de um carro limpo, climatizado, com boa música e, às vezes, com doces e água. Os(as) motoristas trabalham sob a privação das necessidades fisiológicas, falta de um lugar seguro para estacionar o carro, carregar o celular, fazer refeições e, quiçá, socializar com outros colegas da categoria.

Nesse ponto específico, questionei Fabíola sobre o que fazia quando queria ir ao banheiro, almoçar ou lanche, esticar as pernas após uma corrida longa etc. pois foi ela quem enfatizou que virou 24 horas trabalhando em algumas oportunidades. Ela me informou que essa questão é complicada porque não existe ponto de apoio que ofereça banheiro, nem sequer um espaço para lanche. Fabíola fez um paralelo com os taxistas que, para ela, recebem melhor atenção do poder público, que lhes oferece espaços com banheiro, para lanche e repouso, diversamente dos motoristas de aplicativo, que, segundo ela, estão à própria sorte.

Quando eu entrei no primeiro veículo Uber, aquele lá em Brasília, lembro de como era agradável o ambiente. Como o controle da viagem me dava a segurança de não ser ludibriado pelo motorista. Lembro da música ambiente no carro. Da climatização interior no calor de setembro no Planalto central. Enfim, foi uma experiência bastante confortável, diferente de algumas viagens de táxi que fiz em cidades pelo Brasil. Certa vez, no Rio de Janeiro, precisei me deslocar do Aeroporto Santos Dumont até o bairro da Lapa, no período noturno, ou seja, sem muito trânsito. Numa viagem de menos de 2 quilômetros, o taxista fez um *tour* involuntário e quase conheci toda a cidade. Após mais de 30 minutos, cheguei à Lapa e deixei com o solícito guia turístico quase o preço da passagem de avião. A Uber e todos os aplicativos de mobilidade urbana que conheço disponibilizam o controle da viagem, o preço é informado antes e, em comparação com os táxis, os carros são mais confortáveis. Entretanto, esse ambiente agradável ao cliente não representa a mesma sensação aos motoristas.

Como falei de minha experiência com o táxi no Rio de Janeiro, continuo aqui: uma de minhas intenções era conversar com algum(a) motorista de aplicativo que tivesse sido motorista de táxi, mas o único que me foi apresentado relutou muito e não cedeu à entrevista. Os táxis obedecem a uma regulamentação do município, geralmente há pontos específicos para pararem e têm alguma estrutura que os auxilia. Param em locais seguros de multas, na maioria das vezes, como são identificados podem até ser beneficiários da leniência de algum agente de trânsito. Os motoristas de aplicativo, embora aqui em Brasília, no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, tenha um local de embarque e desembarque de passageiros, não têm o mesmo apoio oferecido aos taxistas.

Não há locais de paradas seguros. Geralmente, os motoristas param em postos de gasolina, bordos de rodovias, lanchonetes, qualquer lugar, à espera da próxima chamada, o que os torna vulneráveis às intempéries ambientais, fisiológicas e aos roubos muito frequentes, segundo os relatos e as informações que circulam entre os grupos de motoristas.

No caso das mulheres, essa condição se intensifica, como tratei acima, no relato de Fabíola, que explicou ainda ter tido um princípio de problema renal por conta do tempo excessivo segurando a urina e teve que utilizar a estratégia de beber

menos água, durante sua jornada de trabalho. Nesse sentido, o relato de Fabíola traz a sua insatisfação em relação à falta de pontos de apoio em comparação com os taxistas. Ela destacou que uma motorista colega do grupo Virote montou uma lanchonete com o intuito de servir aos(às) motoristas, entretanto, o espaço serve mais para lancher e conversar com os(as) motoristas passantes, pois não tem banheiro.

Questionei Fabíola sobre um espaço que foi estruturado no aeroporto de Brasília para servir aos aplicativos. Mas, ao contrário de facilitar o trabalho dos motoristas no local, na opinião dela houve uma sensível piora, que não é possível atribuir à construção do espaço, mas surgiu no mesmo período. Segundo a entrevistada, antes era possível parar o carro no desembarque e ir ao banheiro, mas com a instalação de câmeras de fiscalização, pelas quais o Detran/DF pode aplicar multas³¹, essa chance não existe mais. No mesmo local, a administração do aeroporto construiu um acesso aos motoristas de aplicativo para embarque e desembarque de passageiros³², conforme figura abaixo. A estrutura é bem ampla, com bares, restaurantes, banheiros e de fácil acesso, mas aos(às) motoristas não é facultado o direito de usar essa estrutura. Se pararem os carros e saírem do veículo serão multados. Não vale a pena pagar uma multa para comprar um lanche ou satisfazer as agonias de um corpo há horas vedado pela pressão do trânsito. Os homens fazem na rua, as mulheres trancam a urina e torcem para que o rim aguente.

FIGURA 4 – PRAÇA PICK-UP



FONTE: Google Maps, Street view. Acesso em 11/10/2021.

³¹<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/03/4914920-detran-fiscalizara-vias-do-aeroporto-de-brasilia-por-video-e-podera-aplicar-multas.html>, acesso em 06/10/2021.

³²<https://www.aeroflap.com.br/aeroporto-de-brasilia-apresenta-nova-praca-com-comercio-e-embarque-exclusivo-de-uber/>, acesso em 11/10/2021.

Ulisses, além dessa questão da falta de apoio aos motoristas, mencionou como o trabalho na Uber lhe foi desgastante. Foi durante o período nos aplicativos que teve uma piora no seu quadro psicológico, já abalado pela morte da filha, e físico, pois engordou mais de 30 quilos. A alta jornada não lhe proporcionou muitos momentos de lazer, pois, mesmo quando resolvia tirar um tempo para relaxar, a pressão dos aplicativos, por meio de mensagens que informam como estava a demanda ou que o lembravam sobre a meta, continuava a lhe cobrar para ligar o aplicativo novamente e rodar.

Você passa muito tempo sentado. Para você ter uma ideia, lógico que tem a questão da morte da minha filha e tudo, mas o estresse que eu sentia dentro da atividade, eu engordei quase trinta quilos do meu peso normal, na época de quando eu comecei. Engordei uns trinta quilos. Você não se alimenta direito, você não tem uma rotina, até mesmo pelo tempo que você dispõe aquilo ali, você não come direito, você não dorme direito, você não tem uma atividade física, uma rotina de atividade física decente, entendeu? Isso tudo contribuiu por conta da atividade porque quando você tem contas, tem coisas para pagar, você vai descontar onde? ali em cima do volante, né? (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

A ausência de uma estrutura mínima que dê apoio aos motoristas une-se à falta de segurança, que, somadas à violência urbana característica da maioria das cidades brasileiras torna a ocupação de motorista por apps, por tudo que foi exposto nas entrevistas, uma ocupação de risco. Insegura não somente por conta do vínculo entre os(as) motoristas e as empresas, mas também por causa da violência em si.

A violência perpetrada aos(às) motoristas ocorre tanto por parte dos passageiros quanto de terceiros. Interessou-me, diante dos fins da pesquisa, a violência em virtude da ocupação motorista. Em busca em sítios eletrônicos de notícias, há farto material jornalístico sobre o assunto³³, mas na pesquisa nos cadastros de teses e dissertação, utilizando os termos “Uber”, “Uberização”, “motoristas por aplicativo” e “violência” não encontrei trabalhos que abordassem o tema³⁴. Os artigos que tratam da violência contra a categoria são aqueles que abordam as condições de trabalho precário, por exemplo, Junge e Tavares (2020) e André et al (2019).

³³Por exemplo, <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2020/12/4894250-conheca-historias-de-motoristas-por-app-que-perderam-a-vida-para-a-violencia.html>, acesso 07/10/2021.

³⁴<http://www.periodicos-capes.gov.br.ez1.periodicos.capes.gov.br>, <https://bdtd.ibict.br/vufind/>, <https://catalogodeteses.capes.gov.br/>, acesso em 13/10/2021.

Fabíola, que trabalha bastante no período noturno, afirmou que já aconteceu com ela e com alguns colegas chamadas que têm o objetivo de assaltar motoristas. A fim de evitar situações perigosas, não busca passageiros em regiões administrativas violentas como, segundo ela, Ceilândia, Ceilândia Sul, Sol Nascente, Riacho Fundo 2, Recanto das Emas e Águas Lindas de Goiás, mas, se o passageiro for pego no Plano Piloto para ser levado a locais inóspitos, ela vai. A situação violenta que mais lhe marcou merece destaque porque retrata um modo comum por meio do qual os assaltantes abordam os(as) motoristas.

Ela explicou que armaram uma “casinha” para ela. Segundo Fabíola, o termo é utilizado pela categoria para sinalizar as corridas falsas que servem a lhes chamar com a intenção de assaltá-los. Disse-me que, certa vez, por volta de 3h da madrugada, recebeu uma chamada para um local aparentemente tranquilo, em frente a uma faculdade. Chegando lá, enquanto o passageiro conversava com ela pelo *chat* do aplicativo como se estivesse perdido, encostou um carro ao seu lado e ela percebeu do que se tratava. Imediatamente acelerou o veículo e fugiu. Deslocou-se para um lugar mais iluminado e, depois de um tempo, parou de ser seguida. O passageiro cancelou a corrida.

As mulheres ainda são vítimas de assédio sexual e misoginia, motivo que lhes leva a não aceitarem algumas corridas e, quando o dia está bom de viagens, selecionarem apenas perfis femininos. Fabíola relatou que é comum homens recusarem as viagens somente pelo fato de a motorista ser mulher. Certa vez, um perfil masculino a chamou e, quando chegou ao local, o homem não quis entrar no carro porque era uma motorista. Após o impasse, porque o indivíduo não queria cancelar a viagem, prosseguiu sem maiores percalços. Isso sem falar na quantidade de homens que pedem o contato à motorista no intuito de um pretense futuro encontro.

Sofia também falou sobre a violência contra as mulheres. Um dos motivos que lhe fez diminuir as viagens para os apps de mobilidade foram os relatos de outras motoristas sobre situações violentas. Embora tenha falado que sofreu agressão uma vez, não aprofundou no tópico e mudou de assunto para tratar da Cornershop, que é o aplicativo para o qual mais trabalha atualmente.

Telma destaca que teve medo de dirigir quando as notícias sobre violência contra motoristas aumentaram. Falou de um caso no Estado da Bahia, quando foi muito cobrada pelos familiares a parar de dirigir, mas resolveu continuar, pois à época os rendimentos estavam bons em Brasília. Também destacou que comumente seleciona apenas perfis femininos, mas não contou casos específicos a envolvendo.

Ulisses contou que foi excluído de um aplicativo de mobilidade, mas que não lamentou porque era o que mais registrava índices de violência visto que o cadastro dos passageiros era precário. Não aprofundou no assunto segurança, apenas destacou como a atividade lhe era desgastante por conta dos maus tratos que sofria por parte de alguns passageiros, por exemplo, quando passageiros não davam bom dia, nem sequer o olhavam ou se dirigiam a ele com palavras secas.

O tema da violência é muito comum nos grupos de WhatsApp. Naquele ambiente virtual circulam notícias de assaltos, sequestros e assassinatos contra motoristas por aplicativos. Nos grupos, os motoristas utilizam estratégia bastante interessante e eficaz. Quando um dos participantes do grupo aceita alguma viagem para local com alto índice de crimes, informa no grupo e compartilha a localização em tempo real, a fim de que os colegas acompanhem e, caso necessário, contribuam com as autoridades de segurança pública, caso haja alguma ocorrência. Sofia não interage nos grupos de que participa, mas permanece ativa por causa desse mecanismo. “Dá uma sensação de segurança”, destacou.

No que diz respeito à flexibilidade, todos os entrevistados trouxeram à baila o aspecto positivo, seja porque podem fazer seu horário da forma que melhor lhes convier, seja porque puderam aderir aos aplicativos sem maiores burocracias ou seja porque, embora haja pequenas diretrizes formais a seguir, podem trabalhar como melhor lhes convier. Essa percepção positiva da flexibilidade é um ponto de inflexão nos estudos sociológicos, pois debatem-se seus reflexos negativos no que diz respeito às lutas dos trabalhadores (DAL ROSSO, 2016), enquanto aparece nos relatos uma flexibilidade positiva às demandas subjetivas de alguns trabalhadores.

Tomo o exemplo de Ulisses. Argumentou ele que o fato de poder trabalhar em horários diversos lhe era bom porque podia auxiliar em casa e sua companheira,

sobretudo porque ambos estavam abalados pela morte da filha. Mas, lamentou também a insegurança quando tem que trabalhar excessivamente para poder manter os ganhos em patamares adequados às suas demandas pessoais.

No caso de Sofia, pareceu-me, de acordo com seu relato, que a liberdade que tinha em relação às suas ocupações anteriores era um ponto positivo inegociável do trabalho para os aplicativos. Teodoro trabalhava enquanto sua filha estava na escola e aproveitava a ida à Asa Sul, distante de sua residência, para ficar por ali fazendo algumas corridas até que chegasse o horário de saída da escola. Para ele, essa alternativa era demais valiosa.

Sobre as condições de trabalho, a maioria dos(as) entrevistados(as) relatam que, embora possam ser compreendidas pela chave da precariedade, talvez pela falta de um local para refeições ou usar o banheiro, descansar, são inerentes ao tipo de trabalho que exercem. As percepções de homens e mulheres dão conta de que, no contexto no qual inserem, o ambiente de trabalho é aceitável, mormente se as estratégias utilizadas no dia a dia suprimem o que poderia lhes incomodar. Nessa esteira, frequentar os espaços de um posto de combustível para comer e usar banheiros, parar em locais públicos, mas junto a outros motoristas, utilizar os grupos de WhatsApp para compartilhar a localização e assim minimizar a insegurança são estratégias peculiares que amenizam o trabalho.

Ao analisar outras pesquisas que abordam o tema do trabalho por app, encontrei um maior acento entre os que tratam das condições precárias do trabalho para os aplicativos, mas são poucos os estudos que trazem à tona como os motoristas sentem essas condições. Como mencionei no início deste item, os(as) entrevistados(as) não fizeram emergir aos seus relatos as condições de trabalho tão somente para reclamar, embora houvessem diversos reclames, mas, mais que isso, apresentaram à pesquisa como trabalham nesse ambiente, como, diante das adversidades que encontram, continuam com as corridas, com o foco nas metas diárias e como, se possível, diante das altas nos custos, otimizam as viagens durante uma jornada.

Trazer os relatos destes trabalhadores à tona é dar contornos ao que ocorre no nível micro no trabalho de motorista por aplicativo, mas que pode dar indícios

para entender o fenômeno como um todo e até algumas peculiaridades do mercado de trabalho brasileiro, por exemplo, indícios a compreender o potencial que as plataformas têm para fazer aderirem novos(as) trabalhadores(as).

No item que vem na sequência, abordarei mais detidamente as estratégias dos(as) motoristas e como eles(as) posicionam os aplicativos em relação a outras ocupações ou escolhas que teriam potencial para lhes fazer mudar de ramo.

5.3 AS ESTRATÉGIAS

Chego a este ponto do trabalho com a intenção de apresentar as estratégias dos(as) motoristas que os(as) afastam do signo do precário, ou seja, assumi como mote aquilo que me fez mudar o rumo da pesquisa e, ao invés de meramente denunciar uma condição de trabalho, tentar entender os significados que os(as) motoristas dão ao ofício que exercem. Dou contornos às palavras que trazem as percepções que simbolizam vantagens na função, as estratégias de trabalho, as comparações com outras ocupações e as formas de resistência.

Nesse íterim, trago determinado trecho da conversa com Teodoro porque emblemático, sobretudo para entender como o entrevistado percebe a ocupação como vantajosa. A ocupação surge como opção num momento de aumento do desemprego e crise econômica, assim, ouvir as palavras de um motorista que enalteceu as vantagens de ser “uberista” (termo utilizado pelo entrevistado) mostrou-se relevante, pois trazem elementos que evidenciam a prevalência de outros aspectos para além da precariedade da ocupação, e sugerem a importância desse referente na atribuição das percepções.

Quando estávamos a conversar sobre autonomia, momento em que ele argumentava sobre a possibilidade de vínculo de emprego e algumas manifestações de motoristas que demandavam o aumento do valor repassado, Teodoro assumiu uma posição contrária às manifestações, defendendo que os(as) motoristas deveriam adotar um tom mais conciliador com as empresas, pois estas últimas não cederiam aos pedidos porque se assim o fizessem perderiam sua essência e deixariam de atuar no Brasil. “O motorista tem que se colocar no lugar da empresa e do motorista. Se ficar ruim, a empresa vai embora, como fez a Cabify”, destacou.

Para Teodoro, a flexibilidade que a Uber (ele fala da Uber para se referir a todas as empresas) proporciona é interessante às empresas e aos trabalhadores. Defendeu seu ponto de vista explicando-me sobre dois tipos básicos de motoristas, aqueles(as) que complementam renda com os aplicativos e os(as) que trabalham exclusivamente para os apps. Os(as) que complementam, nas palavras dele, jamais poderiam ter vínculo com as empresas. Quando trata de vínculo não está necessariamente falando de vínculo empregatício em sentido estrito, mas de qualquer vínculo para além do existente. Nesse sentido, se as empresas fossem contratar os motoristas, deveriam fazê-lo tão somente aos que trabalham com exclusividade, mas, caso assim fosse, a quantidade de motoristas parceiros(as) diminuiria e a essência do serviço oferecido, que para ele se finca na quantidade de motoristas disponíveis, perder-se-ia e a empresa não continuaria no mercado. Para Teodoro, “quanto mais motoristas, melhor. Então, ela (a Uber) tem que contar com autônomo que trabalha só com ela e o autônomo que complementa a renda”.

Os motoristas que complementam renda nos aplicativos são a maioria, seguindo a percepção de Teodoro, e são esses(as) que fazem o diferencial, pois trabalham em horários alternativos e proveem a oferta de serviço a qualquer hora do dia.

Eu vejo que o Uber tem que ser autônomo e continuar com essa proposta de autônomo. Se você quer um vínculo com carteira de trabalho, você vai acabar com o trabalho da Uber. O que eu te falei, a Uber, ela tem os motoristas, os uberistas, que são as pessoas que trabalham apenas com isso e aquelas que complementam a renda. Se ela resolver tirar os que complementam a renda, ela vai ter que ser outra proposta de trabalho. (Entrevista com Teodoro, realizada em julho de 2021).

Mas, mesmo àqueles(as) que são trabalhadores exclusivos Teodoro defende a manutenção do atual formato de vínculo, e assim o faz lançando mão de dados e informações que alegou ter extraído de sites na internet e de sua vivência na função. Passa ao largo da análise do entrevistado a precariedade pela qual se caracteriza a ocupação (ANDRÉ et al, 2019), ao contrário, diferente das expectativas que tinha, quando olhou com desconfiança a proposta do tio para trabalhar como motorista, hoje Teodoro percebe a ocupação enaltecendo as vantagens em relação ao que, segundo ele, apresenta-se no mercado de trabalho.

Nesse sentido, ao argumentar sobre o vínculo, destaca que, independentemente se o motorista trabalha exclusivamente ou não para a Uber, por exemplo, caso a carteira de trabalho fosse assinada, o trabalhador deveria perceber o salário-mínimo. Tomando essa informação como premissa e diante de sua média semanal, entre R\$ 1.000,00 e R\$ 1.500,00, logo, na melhor das hipóteses, recebesse nos aplicativos R\$ 6.000,00 por mês, esclareceu-me. Excetuando-se o valor do combustível, único gasto que ele destacou, calculou que, nestes termos, um motorista receberia R\$ 4.500,00 limpos. Diante do atual contexto, “excelente”, defende e retoricamente me pergunta “qual CLT que está pagando isso no mercado hoje? Não tem ninguém, nem no ramo de motorista”, e arremata:

Média de motorista que é R\$ 1.200,00 reais. Fiz essa pesquisa num site de pesquisa média de salários. Então, varia de R\$ 1.200,00 a R\$ 1.600,00 por mês. É o cara que trabalha de segunda à domingo, folga num dia na semana que o chefe quer, e às vezes ele trabalha fora do horário de período, tem que respeitar o horário do chefe. Então, para ele, a Uber é a solução. Se você começar a exigir CLT, essas coisas, vai ficar muito preso no aplicativo, não é rentável para o aplicativo e menos ainda para o motorista. O que o motorista quer? Ele quer que aumente o preço, os valores que eles chamam de tarifa. (Entrevista com Teodoro, realizada em julho de 2021).

Interessante a forma como o entrevistado argumenta a favor dos aplicativos e que não é dissonante dos discursos reverberados nos grupos de WhatsApp e entre os(as) entrevistados. Embora alguns(as) motoristas destaquem a insegurança do vínculo, a maioria toma em relação ao contexto e vislumbra na ocupação um signo de vantagem para além da precariedade que se inscrevia na minha hipótese, quando da incipiência da pesquisa.

À época em que Teodoro iniciou como motorista por aplicativo, no segundo semestre de 2016, o desemprego já ultrapassava a casa dos dois dígitos percentuais, atualmente, outubro de 2021, está em torno de 14%, segundo dados do IBGE, ou seja, num contexto de alto índice de desemprego, a possibilidade de auferir uma renda razoável por meio dos aplicativos pesou na percepção de Teodoro. Lembro que ele mencionou ter perdido seu último emprego formal por conta da crise econômica e que, desde aquela ocupação, a Uber foi a que lhe deu as melhores condições materiais. Nas suas palavras, “eu tinha um carro mais velho, sem condições de pagar por um carro melhor”. Depois ele investiu num carro para

ser motorista e, com os ganhos auferidos, conseguiu pagar por um carro melhor, com ar-condicionado, direção hidráulica e mais novo.

Abordei as condições de trabalho nos aplicativos, tanto aquelas que dizem respeito ao ambiente de trabalho quanto as afeitas à proteção legal. Mas, se tomarmos em conta o cenário nacional, são condições comuns, tendo-se em vista outros espaços de trabalho. Veja-se o exemplo de Sofia, que, para ficar apenas na jornada de trabalho, antes de ser motorista, trabalhava mais de 12 horas por dia sob pressão, metas e assédios, ou, no caso de Teodoro, que entende o seu trabalho como corretor pior que a ocupação de motorista. Não que o contexto ruim justifique os excessos da atual ocupação, mas, como a intenção é entender por meio de quais estratégias as trabalhadoras e ou trabalhadores tocam suas vidas, a relação entre suas realidades, como motoristas, e o que há de perspectiva no mercado interessa. Assim, vale a pena fazer emergir esses pontos de vista.

O relato de Teodoro, quase didático, deu-se quando ele falava sobre as manifestações dos motoristas contra as empresas que gerenciam os aplicativos de mobilidade. Para ele, e sua opinião é reverberada nos grupos de WhatsApp e em seu canal de *Youtube*, trabalhar como motorista de aplicativo é uma excelente opção. Consegue-se uma boa renda, que pode até proporcionar a aquisição de um carro, outrora impossível. Mesmo que esse carro seja adquirido para servir como ferramenta de trabalho.

Outrossim, diante da escassez de oportunidades por conta dos índices de desemprego, levando-se em conta o universo de ocupações para os níveis de formação dos entrevistados, com poucas ofertas de vagas, ou quando as têm, requerem experiência e demais credenciais que lhe confirmam um status de profissional, trabalhar como motorista de aplicativo é uma estratégia viável, pois, para além da credencial para guiar um automóvel que se adeque à plataforma, nenhum outro requisito há.

Em análise feita por Manzano e Krein (2020), a partir dos dados da PNAD Contínua, a partir de 2016 observa-se um aumento significativo na quantidade de motoristas que trabalham informalmente, o que, segundo os autores, está a denotar o aumento de motoristas por aplicativo. Nesse sentido, em 2020 houve um

incremento de 41,9% de trabalhadores incluídos nessa categoria, que somam 2,02 milhões de trabalhadoras e trabalhadores. O desemprego em curva ascendente, desde 2014, conforme mostrei, intensificado no ano de 2020 por conta da pandemia, somado às altas nos números de motoristas por aplicativo, está a indicar que se ocupar como motorista, para além de uma alternativa, é uma estratégia de vida.

De acordo com a Secretaria de Mobilidade do Governo do Distrito Federal, SEMOB/DF³⁵, o serviço de transporte individual privado de passageiros (STIP) possuía aproximadamente 23 mil prestadores cadastrados, em outubro de 2021.

Telma, quando me fala sobre ser uma *Workaholic* e me explica como o trabalho para ela tem um valor peculiar, vislumbrou nos aplicativos uma perspectiva de vida, uma possibilidade de dar sentido à sua existência enquanto trabalhadora, pois, teve que se afastar do mercado por causa de seu problema de saúde e também por conta da renda, mas mais que isso, porque me disse ter renda familiar em torno de R\$ 10.000,00, foi dirigir para dar vazão à sua necessidade de sentir-se valorizada, uma vez que ela crê no trabalho enquanto “crença de valor”.

Eu acho que quando você tem uma crença de que o trabalho te dá valor, que é um valor profissional, um valor social, um valor emocional. Quando você tem essa crença, até você chegar numa idade, como eu cheguei, de admitir que você precisa viver a vida, viver a vida em todos os aspectos, né, não só no trabalho, aí você começa a ressignificar as suas crenças. Hoje para mim o trabalho não tem esse peso, mas já teve. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

Mais uma entrevistada que traz à tona vantagens dos aplicativos. No momento em que me falou sobre suas jornadas de trabalho enquanto motorista, relatou jornadas acima de 12 horas, mas, o que poderia ser observado através do signo da precariedade, tendo-se em vista tão somente a jornada legal, por exemplo, para ela cede espaço às vantagens. Menciona que “quando se chega numa certa idade, como ela chegou, há de se admitir que é preciso viver a vida em todos os aspectos”, destacando os aspectos positivos da ocupação, logo, a evidenciar que, diferentemente de suas outras ocupações pretéritas, hoje pode melhor usufruir da vida. Essa percepção de Telma se dá por conta de vários aspectos que menciona na

³⁵Informação obtida em resposta a e-mail enviado a ascom@semob.df.gov.br, no dia 13/10/2021.

entrevista, mas dois são preponderantes, sua idade e a flexibilidade proveniente da autonomia que o trabalho por aplicativo propicia.

No que diz respeito à idade, Telma destaca que o mercado de trabalho formal é mais difícil para quem passou dos cinquenta anos e que os aplicativos não impõem limitação. Já quanto à autonomia, destaca que é “consciente do papel da Uber enquanto empresa que visa ao lucro mas disponibiliza um espaço que lhe proporciona escolhas”. Telma sabe que poderia não trabalhar para os aplicativos, mas escolhe trabalhar e consegue auferir muitas vantagens para além do ganho pelas corridas.

Eu não posso falar da Uber, eu posso dizer para você sobre a minha escolha, a minha escolha de trabalhar para uma empresa como a Uber é uma decisão livre, minha, ou seja, eu ligo o aplicativo nas horas que eu acredito que vão me fazer bem, que vão me dar o resultado que eu preciso. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

Do discurso dessa entrevistada emerge uma pequena contradição. Ela tece críticas à desvalorização da tarifa que as empresas repassam aos motoristas, sobretudo por conta do aumento nos combustíveis, também destaca que as punições aos motoristas que cancelam muitas corridas são injustas, pois podem levar ao desligamento da plataforma de forma arbitrária, mas que para ela é menos relevante do que para colegas que vivem somente de dirigir para os aplicativos, pois, ressalta que consegue driblar os aplicativos e ganhar um extra sem intermediação, e que essa possibilidade se dá por conta da autonomia que diz ter. Explico melhor:

Quando em 2020 as corridas ficaram mais escassa por causa da pandemia de Covid-19, alguns passageiros, sobretudo mulheres e pais de adolescentes, diante da insegurança gerada pela possibilidade de contaminação pela doença, questionaram se ela poderia e gostaria de fazer corridas particulares. Dessa forma, quando as restrições à circulação diminuíram, Telma tinha alguns clientes, mulheres adultas e pessoas jovens, que demandavam seus serviços de transporte particular. Na esteira dessa conversa, questionei sobre a legalidade do serviço, mas ela ponderou que lhe era pouco relevante, o que importava era que estava a se virar no ramo dos aplicativos, com os sem o intermédio destes.

As percepções dos indivíduos perpassam pelas suas vivências passadas, pois, quando se vai dar sentido a algum estímulo é imprescindível aos(às)

entrevistados(as) que se tenha uma referência pretérita a balizar. Digo isso porque há pouca coisa no discurso de Telma que traz notas de precariedade no que diz respeito à ocupação de motorista. Ela gosta, fala com satisfação sem se apartar das dificuldades que enfrenta, mas que ela atribui a situações pontuais e pessoais, por exemplo, por causa do seu problema de saúde. Mais do que um espaço de labor, o trabalho nas ruas é para ela o antagonista das outras ocupações que lhe privaram do convívio pessoal. Consegue trabalhar no seu tempo, conforme as estratégias apreendidas para otimizar os ganhos e obter um extra para além dos aplicativos nas suas corridas paralelas. Além disso, diferente de antes, consegue estudar, tanto que está se graduando em psicologia, seu atual objetivo de vida.

Ulisses parece dominar todas as artimanhas para ser um condutor rentável. Fala dos horários, das tarifas dinâmicas, dos melhores e piores lugares para se pegar um passageiro, mas apresenta certa mágoa da época em que foi motorista. Embora diga que os aplicativos não lhe deram autonomia, destaca como a ocupação lhe foi relevante nos tempos em que foi motorista. Em tom de brincadeira, faz um trocadilho entre as palavras autonomia e escravidão, para dizer que os motoristas vivem uma “escravonomia”, pois as empresas, de forma sutil, determinam os termos do trabalho e ao(à) motorista sobra pouca margem de autonomia.

Entretanto, quando foi motorista, foi exitoso. Os aplicativos foram uma excelente estratégia que usou para se significar enquanto trabalhador, enquanto provedor, por mais que agora, quando em casa, por causa da pandemia, sinta-se melhor, mais saudável e mais equilibrado psicologicamente. Sobre ter parado de dirigir, destacou:

Hoje, estou me tratando. Tenho sessão psicanálise com o psicanalista, devido à morte da minha filha, né, desencadeou um monte de problemas. E assim, para mim foi uma grande coisa porque eu estava me estressando muito com o trânsito, com as pessoas. (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

Para uma pessoa que durante quase toda a entrevista renega o trabalho por aplicativo, diz que era explorado, que se estressava, que as empresas não lhes davam o valor devido, trabalhar como motorista não passou de uma ocupação temporária, um momento à espera, desde a faculdade de Administração, pelo trabalho ideal, justo e, segundo ele, mais digno, mas que, por outro lado, rende-lhe

ganhos materiais e tempo em casa para auxiliar nas tarefas domésticas. Não fosse a flexibilidade de horários, ou seja, se não pudesse trabalhar em horários que para ela não eram comuns, como, por exemplo, no período noturno, não teria a possibilidade de ficar em casa durante o dia e ombrear com a esposa nas tarefas de cuidados com o filho e na ajuda mútua a superar a morte da filha mais velha, ressalta Ulisses.

Segundo Dal Rosso, a flexibilidade se divide em quantitativa e qualitativa, subdividindo estas em externa e interna. Dito isto, a flexibilidade quantitativa externa “refere-se à relação entre empresa e mercado de trabalho e a procedimentos empregados por empresas para variar o tamanho de seu quadro de pessoal e ajustá-lo às condições desejadas de operação” (DAL ROSSO, 2017, p. 60). Já a flexibilidade quantitativa interna diz respeito à variação da carga horária do trabalhador conforme as necessidades das atividades laborais, podendo aumentar e diminuir.

No caso dos entrevistados, tanto o procedimento de contratação, relativamente simples e rápido, quanto a jornada flexível foram elementos adjetivados como vantajosos. Abordar a flexibilidade em relação ao trabalho dos(as) motoristas por aplicativo presta-se a entender o subjetivo a fim de comparar com o critério objetivo, ou seja, o quão flexível, tomando em relação à regulamentação nacional, é a ocupação nos aplicativos, característica que aos(às) motoristas é cara e sedutora, conforme seus relatos. Nesse sentido, a flexibilidade não é uma vantagem em si, mas um adjetivo positivo em relação a outras ocupações que porventura não carregam essa característica.

Distintamente dos relatos de Telma e Teodoro, Ulisses traz elementos que denotam um trabalho que lhe ocupou física e mentalmente. Quando aborda seus problemas que, para ele, foram intensificados pelo trabalho como motorista, faz questão a todo momento de dizer que a morte da filha pesou muito. Por isso, não fala dos aplicativos em si, mas de situações que para ele prejudicaram o serviço. Aponta que no início dos trabalhos tudo era muito bom, várias corridas boas, a tarifa era justa e era possível ganhar dinheiro indicando motoristas ou, caso tivesse outros carros, era possível alugá-los para outros motoristas e fazer um extra. Por outro lado, destaca que uma das causas da piora na qualidade do serviço foi o excesso de motoristas nas plataformas, ou seja, para ele, as plataformas deveriam limitar a

entrada de novos motoristas, ao mesmo tempo que sabe, porque me falou, que a quantidade de motoristas é uma questão chave para os aplicativos. Como Teodoro, ele sabe que a oferta de serviços pela Uber e congêneres está diretamente ligada à quantidade de motoristas.

Questionei Ulisses sobre a subordinação e ele, em tom de lamentação, diz que de uma forma peculiar os motoristas são subordinados, pois, a empresa intermedeia os serviços e determina a forma de trabalhar, assim como, quando o(a) motorista fica muito tempo com o aplicativo desligado, as empresas enviam reiteradas mensagens a lembrá-los(as) das metas, por outro lado, com nada se responsabilizam se algo acontecer com os motoristas.

Inconscientemente você vai criar esse vínculo porque é a sua forma de ganhar dinheiro. Por mais que as empresas por aplicativo falem "ah, não tem, a gente é só intermediário" pô, se qualquer merda acontece comigo ali, quem é que me mandou? Quem é que fez a intermediação daquele problema que eu estou vivendo ali no momento? Essa é uma das várias coisas que, a meu ver, é o que desanima na atividade, a falta de responsabilização para com os aplicativos. (Entrevista com Ulisses, realizada em setembro/2021).

Na esteira do tema, Ulisses reclama que as empresas deveriam conceder benefícios, pois, caso assim fosse, talvez valesse a pena continuar a dirigir. Hoje, não pensa em voltar às ruas, pois sua qualidade de vida melhorou muito desde que se desvinculou dos aplicativos.

Mesmo no caso de Ulisses, as críticas são por conta da piora nas condições de trabalho, na minoração dos ganhos, no excesso de motoristas nas plataformas, não pela ocupação em si. Quando iniciou sua prestação de serviços para os aplicativos, conseguiu conciliar trabalho e vida pessoal, receber uma boa remuneração e obter o que com ocupações pretéritas não conseguiu, apesar dos reclames sobre os excessos.

Fabíola, que hoje reflete se talvez teria sido melhor ter permanecido na área da educação, tem nos aplicativos de mobilidade e de entrega um espaço no mercado de trabalho para amenizar os danos de não mais conseguir se encaixar nas vagas que vislumbrou enquanto administradora formada. Desde há 12 anos, quando após divórcio passou a cuidar sozinha das filhas, passou por várias ocupações, como já abordei, e luta para manter a renda familiar. Nos aplicativos,

embora tenha relatado que chegou a trabalhar por mais de 24 horas sem parar, diz que está se preparando para potencializar seus ganhos. Um colega que também é motorista irá lhe ensinar algumas estratégias para ganhar mais, trabalhando menos. No momento da entrevista estava parada porque o carro que aluga estava em pane e como, segundo ela, o valor do aluguel lhe era viável, valia mais a pena esperar do que alugar outro carro e ter que mudar no aplicativo o registro do veículo.

Nesse ponto, a entrevistada fala sobre como os(as) motoristas tentam dar contornos profissionais à ocupação, o que me permite ver um signo de resistência diante daquilo que Abílio (2019a) menciona ao refletir sobre as empresas de aplicativos fazerem uso de uma multidão de amadores. Há evidências fatuais de amadorismo no caso dos motoristas por aplicativo, considerando os sujeitos da minha pesquisa, pois nenhum(a) deles(as) foi motorista em suas trajetórias pretéritas, embora Teodoro tenha habilitação para dirigir ônibus e caminhão, mas esses indícios estão a dar espaço às estratégias que, segundo Fabíola e Telma, dão à ocupação um quê de sustentabilidade.

Dentre as estratégias, Fabíola destaca a dificuldade que há em sair com o tanque cheio. Para ela, quando o motorista inicia sua jornada com o tanque cheio e não fica à mercê do primeiro posto de combustível, quando o carro chega à reserva, há uma vantagem de saída, pois pode escolher o combustível mais econômico em algum posto indicado pelos colegas de ocupação. Entretanto, diante das últimas altas nos combustíveis, além desse fator prejudicar a meta diária, fica muito mais complicado deixar o tanque cheio ao fim de uma jornada para iniciar a seguinte com essa vantagem.

No Distrito Federal, desde agosto até novembro de 2021, momento em que redijo, o preço da gasolina comum, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP)³⁶, passou de R\$ 5,88 o litro para R\$ 7,19, mas se vê nas ruas alguns postos que anunciam a R\$ 7,59 o litro³⁷, aumento que tem impactado o trabalho dos motoristas e as estratégias, como relata Fabíola.

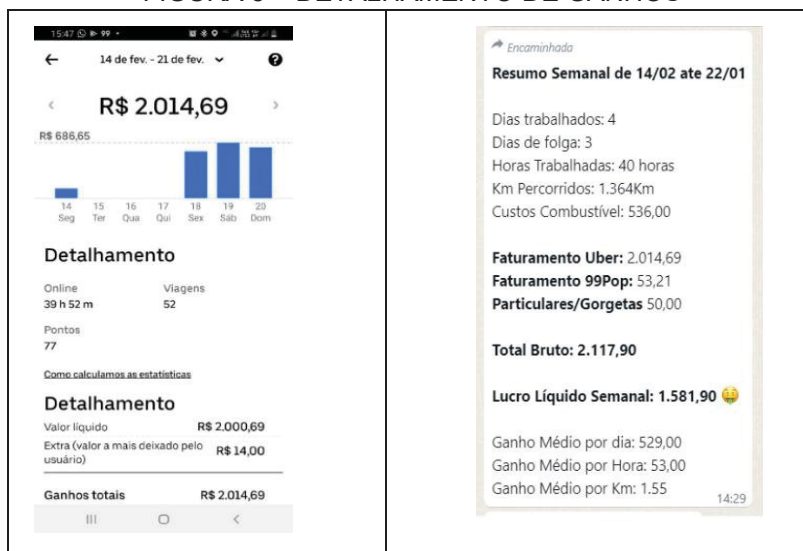
³⁶https://preco.anp.gov.br/include/Resumo_Ultimos_Meses_Index.asp, a cesso em 04/11/2021.

³⁷<https://www.metropoles.com/distrito-federal/gasolina-cheqa-a-r-759-no-df-veja-onde-abastecer-mais-barato>, acesso em 04/11/2021.

A alta nos custos do trabalho é um elemento que direciona os motoristas a um tipo de solidariedade, além daquela trazida acima, que diz respeito ao compartilhamento da localização com os colegas a fim de potencializar a segurança. Essas estratégias que, assim como Teodoro, alguns motoristas compartilham em suas redes sociais, apresentam um interessante dado sobre como a categoria se auxilia. Um dos motoristas que participa de um dos grupos de WhatsApp que acompanho montou um curso para ensinar a ser motorista de aplicativo, compartilha propostas de seguro exclusivas, postos de combustíveis com preços melhores, lanchonetes com preços promocionais aos motoristas e, para ficarmos nesses exemplos, lavagem dos carros, pois os carros precisam estar impecáveis, quando menos, limpos, pois as empresas os cobram por isso.

Em relação às estratégias de otimização dos ganhos, na figura abaixo, segue um exemplo colhido a partir de uma mensagem veiculada em grupo de WhatsApp, no dia 22/02/2022, na qual o motorista, que ministra cursos a outros(as) motoristas, divulga seu ganho semanal bruto de R\$ 2.014,69.

FIGURA 5 – DETALHAMENTO DE GANHOS



Fonte: Extraído de grupos de WhatsApp, em 2021.

As empresas não cobram os motoristas diretamente, mas a avaliação dos passageiros costuma ser pesada no quesito limpeza, logo, não estar com o carro limpo pode ser mais um fator a diminuir a nota dos(as) motoristas, que são

representadas por estrelas, variando entre 1 e 5 estrelas, tanto para os motoristas quanto para os passageiros.

Um dos fatores mais significativos que baixa a avaliação dos motoristas é a taxa de cancelamento. Nesse sentido, os(as) motoristas têm uma margem de viagens aceitas que podem ser canceladas sem os aplicativos lhes punirem, segundo Fabíola, as(os) motoristas podem cancelar 8% das corridas. Entretanto, com o aumento no preço dos combustíveis e a manutenção do valor da tarifa que é repassada aos parceiros, algumas viagens ficaram impraticáveis.

A reclamação dos(as) motoristas começou com as críticas à tarifa denominada 'Promo', no caso da Uber, ou "Poupa", no caso da empresa 99. Trata-se de uma tarifa que foi promovida pelas empresas para, em tese, ocupar os tempos mortos dos(as) motoristas entre uma corrida e outra. São tarifas mais econômicas aos passageiros e que não deveriam pesar nos ganhos dos motoristas. Todavia, os(as) motoristas alegavam que as empresas estavam desvirtuando a natureza dessas tarifas e aquilo que era para ser uma exceção virou regra, pois corridas que eram para ser classificadas como comuns estavam sendo direcionadas às promocionais. A consequência foi que os ganhos estavam diminuindo. A reação dos motoristas foi uma campanha de boicote às tarifas promocionais. Assim, embora alguns ainda tivessem relutado ao boicote, pois continuavam a aceitar as tarifas promocionais, no Distrito Federal, a opção atualmente nem sequer aparece no aplicativo dos usuários devido à obsolescência da alternativa forçada pela maioria.

Esses sinais de resistência e organização da categoria aparecem de outras formas. Por exemplo, nas atitudes de alguns motoristas em cancelar o que eles chamam de corridas ruins, a despeito das punições dos aplicativos. Em setembro de 2021, a campanha se intensificou e era comum passageiros ficarem horas à espera de um(a) motorista, pois os cancelamentos eram frequentes³⁸. Não tenho a intenção de analisar a eficácia da pressão dos motoristas com os cancelamentos, o que interessa são as estratégias e, nesse sentido, a atitude dos motoristas enquanto categoria foi eficaz. A título de exemplo, Telma menciona essas estratégias durante

³⁸<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/09/24/uber-exclui-mais-de-15-mil-motoristas-por-cancelamento-constante-de-carridas-diz-associao.ghtml>, acesso em 21/02/2022.

a entrevista e, ao mesmo tempo que critica a forma como as empresas punem os cancelamentos, diz que, embora muitos motoristas tenham sido desligados, aqueles que continuaram pautaram o debate e as empresas reviram os repasses aos parceiros.

Telma fala ainda dos cursos que são ministrados. Afirma que se trata de curso de estratégias para intensificar os ganhos, sobre segurança, como manusear os aplicativos, enfim, um curso completo sobre como ser um “Motorista Supremo”, nome dado ao curso por um dos instrutores.

Estratégia de dinheiro, estratégia de segurança, como é o aplicativo, ele fala dos outros aplicativos que você pode baixar, para saber horário de aeroporto, como colocar música para o seu passageiro, quais os aplicativos que você vai utilizar, estratégia de você aprender a saber qual o horário que você vai render mais, ter mais resultado, de manhã, de tarde e de noite. Como é que você vai trabalhar de manhã, como é que você vai trabalhar à noite, qual a possibilidade de trabalhar de madrugada, como trabalhar de madrugada. O curso dele é bem completo. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

Telma tem uma condição privilegiada perante os outros entrevistados, pois recebe pensão do ex-marido e tem renda familiar acima dos R\$ 12.000,00, não obstante isso, dedica-se a ser motorista. No caso dela, além da ocupação, os aplicativos lhe proporcionaram explorar algumas corridas particulares, como já destaquei. Ela disponibiliza seu contato e os clientes a contatam a fim de obter um serviço exclusivo. Segundo Telma, vale a pena porque ela cobra o valor que supostamente ganharia nos aplicativos, mas com a certeza da chamada, desliga o aplicativo momentaneamente e faz corridas paralelas. Argumentou, inclusive, que atualmente muitas de suas corridas são assim, particulares.

Todavia, não só como motorista os(as) entrevistados(as) buscaram alternativas a fim de ocupar espaços de trabalho. Durante a pandemia de Covid-19, sobretudo em 2020, com a diminuição no fluxo de viagens, aqueles e aquelas que não tinham outra opção de renda buscaram se encaixar em outros trabalhos e os relatos que vieram às entrevistas dão conta de outros tipos de trabalho por aplicativo.

Fabíola utilizou o carro para fazer entregas de alimentos e compras em supermercados via aplicativos. Num momento tão delicado como o da pandemia,

quando o desemprego aumentou e as perspectivas de emprego formal, outrora já escassas, diminuíram, Fabíola continuou obtendo renda, não obstante tenha relatado redução dos valores obtidos, por isso intensificou sua jornada, chegando a trabalhar por mais de 24 horas, como ela mesma disse, pois trabalhava para diversos aplicativos, de entrega e de mobilidade, quando as viagens começaram a dar sinais de melhora.

No que diz respeito a essas estratégias para se manter como trabalhadora, Sofia também aderiu ao trabalho para aplicativos de entrega. No caso dela, falou bastante da Cornershop, conforme já sinalizado. Argumentou que é como fazer as compras no supermercado para si mesma. A demanda vem pelo aplicativo, com os produtos que devem ser comprados, quantidade, tipo etc. e os trabalhadores recebem uma espécie de cartão magnético, por meio do qual a empresa que gere os aplicativos credita um valor e o comprador/entregador paga pelos produtos. Feita a compra, o motorista leva o produto ao cliente.

A adesão a este serviço, no caso de Sofia, se deu por dois motivos principais, falou da insegurança que sentia ao dirigir, insegurança que foi potencializada pelos relatos de colegas e notícias de crimes envolvendo motoristas, mas o outro fator que a fez migrar foi o alto preço dos combustíveis. Segundo ela, dirigir para os aplicativos de compras demanda corridas mais curtas e é possível economizar nos combustíveis. Entretanto, mesmo não fazendo corridas somente como motorista, ela ainda liga o aplicativo Uber quando tem que entregar algum produto num local mais distante, pois, se conseguir uma viagem no local de entrega, não volta batendo lata, ou seja, não volta sem passageiros e, assim, otimiza as viagens e aumenta sua renda.

No geral, os(as) motoristas após se cadastrarem nos aplicativos, já estão aptos a realizarem as viagens, porém, não basta sair dirigindo à mercê das chamadas, há algumas formas de se trabalhar que potencializam os ganhos e tornam o trabalho mais rentável. Mas, não somente a rentabilidade os faz pensar em como melhorar seus resultados. Fatores como segurança e condições do trabalho também são importantes. O trabalho por aplicativo propicia aos(as) trabalhadores(as) várias tentativas de aumentar suas rendas, seja atuando em determinados horários, em determinadas regiões com mais demanda, seja por meio

de um aplicativo que some àquele da preferência do usuário, como no caso da Cornershop, conforme destacou Sofia.

Mesmo trazendo elementos à pesquisa que podem denotar a precariedade desse tipo de ocupação, as percepções dos entrevistados dão conta de um trabalho relativamente vantajoso e com possibilidades que superam suas expectativas, se tomar-se como referência outras ocupações. Essas características positivas, diante daquilo que surgiu dos relatos, perpassam pela flexibilidade que o trabalho por aplicativo proporciona.

No que tange ao conceito de flexibilidade, interessa à pesquisa como os(as) motoristas apresentaram nas entrevistas elementos que puderam simbolizar o que lhes era flexível, e mais que isso, como lhes parecia do ponto de vista pessoal. Por outro lado, apresentar um contraponto àquilo que os entrevistados apresentaram nas entrevistas.

No caso dos motoristas, uma das características essenciais da ocupação é a flexibilidade de horários (quantitativa Interna) e a flexibilidade na contratação (pós-regulamentação e qualitativa externa), conforme Dal Rosso (2017). Além das altas jornadas, basta um cadastro, via aplicativo, para se tornar um motorista³⁹, fazer seu horário e trabalhar livremente quando bem entenderem. Utilizando mecanismos (instrumentos de trabalho) na palma da mão e com um mínimo de conhecimento tecnológico, é possível se cadastrar em uma plataforma e ganhar dinheiro rápido, no sentido do que Teodoro menciona quando destaca que uma das características do trabalho de motoristas por aplicativo – e que mais lhe saltou aos olhos – que o fez optar pelo trabalho, foi a liquidez: “Então assim, ligava o aplicativo, chamava, tinha um dinheirinho ali, entendeu? Então, a liquidez era muito grande, é uma facilidade”, argumentou.

Não obstante Marcelino destaque que “quando se fala em ‘flexibilidade do trabalho’ o que está em jogo, na verdade, é um processo de ‘precarização’ das condições de trabalho e de emprego” (MARCELINO, 2011, p. 59), sob a perspectiva

³⁹Algumas localidades exigem outros requisitos. Como exemplo, no Distrito Federal, o Decreto Nº 42011 de 19/04/2021 estabelece alguns requisitos, dentre estes que os motoristas tenham o Certificado Anual de Autorização (CAA).

dos sujeitos desta pesquisa, a precariedade característica da ocupação cede espaço a outros fatores mais relevantes e, diante de um contexto de ocupações pretéritas também precárias, estão a indiciar o que Leite defende quando aduz que “precarização significa a deterioração das condições de trabalho” (LEITE, 2009, p. 73), ou seja, num contexto de outras ocupações precárias, a precariedade do trabalho de motoristas por aplicativo, através das lentes dos(as) entrevistados, pinta-se com outras cores.

6 O QUE HÁ NO SEU HORIZONTE?

Neste capítulo, a proposta é apresentar as experiências dos(as) motoristas naquilo que diz respeito aos seus pontos de vista no que tange ao futuro. Dei o torque desse assunto na entrevista questionando-os(as) assim: O que há no seu horizonte? Como se vê daqui a alguns anos? Quais as suas expectativas em relação ao futuro? Importa-me, então, apresentar como os interlocutores verbalizaram seus anseios e percepções sobre seus futuros tanto em relação ao trabalho quanto à vida pessoal, sem perder de vista conversas que surgiram ao fim da entrevista, as quais, a princípio, podem parecer aleatórias e alheias ao objeto de estudo, mas são ricas em si porque trazem elementos espontâneos, pois não havia a pressão de se estar sendo gravado.

Trago à baila, mais uma vez, e por fim, a minha viagem inaugural a bordo de um carro conduzido por um motorista Uber. Naquela oportunidade, o motorista compunha a parcela de trabalhadores que complementava renda. Como expus, era um aposentado que gostava de dirigir e trouxe à nossa conversa tão somente percepções positivas, mas não estava a vislumbrar um futuro naquele trabalho. Talvez se, antes de se tornar motorista, quando ainda não era aposentado, fosse questionado, não saberia que estaria a dirigir num futuro próximo. Permitam-me, já no fim desta pesquisa, brincar com esse exercício de futurologia. O que quero destacar é que, para aquele colega de curto trajeto, o trabalho por aplicativo carregava o signo do eventual. Se aquele motorista fosse entrevistado por Sundararajan (2018), comporia a parcela de pessoas que sustentariam a visão utópica dos entusiastas do compartilhamento trazida pelo autor.

Os(as) motoristas que compuseram minha amostra não ostentam a mesma característica daquele homem, pois, embora alguns, por exemplo, Teodoro e Telma, mencionem que o trabalho por aplicativo apenas compõe suas rendas, todos dirigem faz alguns anos e, não obstante, se percebem por outra perspectiva. Percebem-se por meio de um horizonte que os coloca na condição de trabalhadores não eventuais, talvez trabalhadores a tempo parcial, para ficarmos nessa nuance de flexibilidade, logo, pessoas que compreendem os aplicativos mais do que um passatempo, ao contrário, um posto de trabalho.

Nesse sentido, quando me propus a pautar as visões de futuro dos(as) entrevistados(as) e diante dos relatos colhidos, pensei que emergiriam das conversas dados que evidenciassem uma vontade de homens e mulheres de continuarem a ganhar a vida naquele universo, talvez não da mesma forma, visto a velocidade com que as tecnologias estão pautando as atuais formas de trabalho. Enganei-me. Na esteira de Bertaux (2005), considerado o que ele ensina sobre as hipóteses de quando se está utilizar os relatos de vida, outro prognóstico surgiu. Assim, desenharam-se hipóteses segundo às quais os(as) motoristas estão a pensar seus futuros para além do trabalho por aplicativo, a despeito das estratégias de hoje, a percepção positiva da ocupação, os relatos sobre os ganhos e alguns engajamentos relativos à ocupação. Todas e todos estão a sonhar com outros horizontes. Nesse sentido, hipóteses que por surgirem no capítulo derradeiro servirão mais a plantar uma semente para desenvolvimento futuro, ao invés de serem analisada agora, é o que emergiu das conversas que se pautaram pelas perspectivas.

Os(as) entrevistados(as), por vislumbrarem algo no curto prazo, no máximo, médio prazo, nos aplicativos, lançam mão de uma ocupação informal por conta da liquidez da remuneração e pela facilidade de contratação, mas com vistas a outras ocupações, mais consoantes às suas formações, aos seus anseios profissionais, vinculadas ao signo da estabilidade e do assalariamento. Enfim, compõem uma ocupação que lhes confunde a percepção porque não sabem ao certo se são autônomos, empresários ou empregados, mas que lhes dá a possibilidade do sustento e da identificação com uma categoria, ou seja, como motorista por aplicativo. Não obstante se sintam inseguros para sonhar com aquela ocupação, por causa dela conseguem se manter sonhando com algo para além da atual ocupação.

Entendo que falar em sonho pode suscitar pensar em esperança, de modo que tratar da esperança pode ser um terreno arenoso e perigoso para tentar assentar uma pesquisa científica, por outro lado, compete refletir sobre mais uma contradição, qual seja, a precariedade da atual ocupação, tão reverberada por quem estuda o tema do trabalho por aplicativo, na minha pesquisa cedeu espaço a uma concepção de um tipo de trabalho que, ao mesmo tempo que propicia dignidade, não proporciona futuro, mas provê meios materiais a pensar o futuro para além dali.

Transparece dos relatos, também, o conflito que há entre os momentos e as perspectivas no mercado de trabalho, elemento que emergiu quando os(as) entrevistados(as) abordaram suas trajetórias pessoais, relações familiares e trajetórias profissionais. Embora o contexto em que desenvolveram suas perspectivas profissionais seja diverso daqueles em que vivem hoje, a atual intensificação da concorrência entre as pessoas no atual estágio da sociedade, o aumento no índice de desemprego e a estrutura empresarial que demanda trabalhadores cada vez mais qualificados rendem aos(as) motoristas de hoje um horizonte em solo mais arenoso que aquele que tinham quando se estruturaram para o mercado de trabalho.

Ainda nesse ponto, a difusão do fenômeno do trabalho intermediado por aplicativos representa um enorme desafio àqueles(as) que compõem a parcela da população que vive de vender sua força de trabalho. O contrato destes(as) trabalhadores(as) precariza-se não apenas pela substância do trabalho, mas também pela carga retórica que é posta à mercê tanto dos(as) trabalhadores(as) quanto dos(as) empresários(as). Embora, como abordado acima, o trabalho por meio de aplicativos carregue as mesmas características de tantos outros trabalhos atuais, por conta do verniz tecnológico e do discurso neoliberal atual, parecem que são diferentes. Para ficarmos apenas numa literalidade, por exemplo, o termo trabalhador de App é um obstáculo à classe que hoje trabalha como motorista intermediado pelos aplicativos, uma vez que não se trata de motoristas por App, mas sim, motoristas. Motoristas que trabalham para empresas e que se utilizam de uma ferramenta nova para os orientar sobre o trabalho, para controlar seus tempos, determinar suas rotas e, por fim, realizar seus pagamentos. Como bem aborda Filgueiras (2021), há pouca novidade no atual cenário.

Todos os(as) entrevistados(as) tiveram relações familiares com ascendentes em cargos estáveis e no serviço público. Teodoro relatou que os pais e avôs foram militares, Sofia e Fabíola, idem, Ulisses teve a mãe empregada numa embaixada e o pai servidor do Governo do Distrito Federal e Telma é de família composta por muitos servidores públicos. Alguns relatos dão conta de que a experiência familiar influenciou algumas escolhas profissionais, assim como a vivência numa cidade (sic) que é composta por muitos servidores públicos. Exceto Telma, todos os outros

entrevistados mencionam algum vínculo almejado ou pretérito vinculado à estabilidade do serviço público.

Ulisses e Sofia estão a estudar para concurso público, Teodoro foi militar e almeja um cargo eletivo e Fabíola fala com nostalgia da época em que trabalhou no serviço público. Apesar disso, os elementos que surgem das conversas não dão conta de frustrações ou desencanto, pois, para além de Ulisses, que ressalta deveras alguns pontos negativos da profissão de motorista, os(as) outros(as) entrevistados(as) estão mais preocupados(as) com a lida do dia a dia enquanto motorista, e, dessa forma, seguem sonhando, mas se estruturando materialmente com os ganhos oriundos do ofício de dirigir.

No caso de Ulisses, não obstante relate momentos positivos enquanto guiava para os aplicativos, quando foi entrevistado já não trabalhava e destacou, ao ser perguntado se pensava em voltar pra Uber, que “de forma nenhuma!”. Para ele, o estresse que a ocupação lhe proporcionou, não interessando se potencializado pelos seus problemas pessoais, deixaram uma impressão muito ruim do trabalho e uma aversão ao trânsito que o impedia de voltar às ruas a trabalho.

Quando o convidei para a entrevista, tivemos uma pequena dificuldade para adequar as agendas, pois ele estava dedicado a estudar para concursos. Na oportunidade, empenhava-se a estudar para um concurso do Banco do Brasil que estava aberto. Arguido sobre seus objetivos futuros, enfatizou que todas as suas fichas estavam depositadas no objetivo de passar no concurso e no cuidado com a família.

Por outro lado, está muito atento ao que se passa na comunidade em que vive, o Vale do Amanhecer. Preocupa-se com a política que cerca a região, acompanha o trabalho dos parlamentares que se elegeram com os votos dos moradores da comunidade e faz alguns comentários sobre a atual política em geral. Nesse momento, retorna à questão dos motoristas por aplicativo e destaca a alta nos combustíveis, que, para ele, deve-se a decisões políticas equivocadas.

“Em relação à questão política, eu acompanho bastante, sabe, e a conclusão que eu tenho é que a gente está lascado”, destacou ele e emendou: “a polarização

total, tanto de um lado quanto do outro, a gente não tem opção, e assim, a escolha do presidente que nós temos hoje foi resultado disso tudo que a gente já vive há décadas”. Tece muitas críticas a atual gestão do Governo Federal, mas sem poupar gestões anteriores. Menciona que votou no atual presidente, mas que se sente enganado, pois havia a proposta de mudança, de se fazer as coisas de forma diferente, mas o que ele viu foram escândalos e nenhuma política para a população que mais necessita.

Por fim, quando lhe peço, ao fim da entrevista, que vislumbre um horizonte de esperanças, ele me diz enfaticamente: “sim, sim. Espero que meu filho de 4 anos possa ter melhores escolhas no futuro”. Não sei se estava a falar tão somente de escolhas políticas, uma vez que estávamos na esteira desse assunto, mas o que me interessou foi que, independentemente do tipo de escolha, o que Ulisses almeja ao filho é um futuro com perspectivas melhores que as suas.

No caso de Fabíola, apesar de nutrir o anseio de retornar ao mercado de trabalho formal, demanda melhorias nos aplicativos para os quais trabalha. Pensa que as empresas deveriam conversar mais com os motoristas, ouvir suas demandas, adequar seus serviços às necessidades destes etc., mas entende que algumas demandas da categoria cabem ao poder público, pois, falando na mesma linha do que Teodoro destacou acima, caso as empresas sejam muito pressionadas, podem abandonar o serviço no país, “como fez a Cabify”, destaca ela.

Fabíola sustenta sua preocupação no fato de que muitos motoristas precisam do trabalho e, como ela, que sustenta a casa com os ganhos oriundos dos aplicativos, muitas pessoas assim o fazem:

A maioria dos motoristas que trabalha é porque não tem um emprego fixo, porque não consegue um emprego para poder sustentar a família dele, como no meu caso também, entendeu? Sou eu que sustento minha casa. Hoje, minhas filhas começaram a trabalhar, já começaram a ajudar, mas até então era só eu sozinha. Não tem apoio do pai delas, sou eu mesmo. Então, a maioria das famílias está nessa situação. Muita gente aluga carro, é um desgaste tão grande para você fazer o dinheiro do carro para depois ver o que vai sobrar para você, que que vai sobrar para fazer a gasolina. É muito cansativo, a minha ideia é que não vai muito longe. (Entrevista com Fabíola, realizada em agosto/2021).

Esse excerto da entrevista, como já sinalizei no início, não denota uma perspectiva de futuro na sua atual ocupação. Sente-se tensionada por um paradoxo,

ao mesmo tempo que entende ser necessário demandar melhorias às empresas que gerem os aplicativos, pensa que a pressão sobre aquelas pode as afugentar, motivo que a faz descortinar poucas esperanças neste trabalho.

Fabíola continuará a trabalhar como motorista, segundo ela, pois, é sua única opção para o momento, enquanto seu currículo não é contemplado com uma vaga de emprego que lhe aprazará, motivo que a faz sonhar com um trabalho melhor. Traz no seu discurso o lamento da mudança de ramo de quando deixou a carreira de docente para ser administradora de empresas, por outro lado, mantém-se ativa, com a perspectiva de melhorar seus ganhos nos aplicativos, a partir das estratégias que pretende agregar ao trabalho logo que conseguir voltar às ruas, após as dicas compartilhadas pelos colegas que se promovem enquanto motoristas com excelentes resultados.

Telma menciona duas ocupações, além de motorista por aplicativo, produtora de marketing digital e estudante universitária. Seu trabalho no marketing não foi muito explorado na entrevista, pois, embora o mencionasse como uma fonte de renda relevante, sobretudo quando não podia dirigir, seja por causa da pandemia de Covid-19 ou por conta de seu problema de saúde, não elaborou argumentos sobre a ocupação, mesmo quando questionada. No que diz respeito ao curso universitário, diz que é na faculdade de Psicologia que concentra suas energias. Destaca que tem um sonho: quer colaborar para amenizar as dores daqueles que sofrem de distúrbios psicológicos e fala sobre ansiedade.

Olha, Fabiano, eu só me formo em 2023. Então, a minha expectativa em 2023 é trabalhar com psicologia, trabalhar com a área de ansiedade. O ansioso, hoje, é um indivíduo que imagina que ele não tem perspectiva, ele não tem cura, ele vai sofrer de ansiedade, de estresse, síndrome do pânico, transtorno de ansiedade generalizada, para o resto da vida dele, tem pessoas que acreditam que são imunes aos tratamentos... na realidade eu quero trabalhar com clínica. (Entrevista com Telma, realizada em setembro/2021).

Nessa esteira, fala com entusiasmo sobre as várias oportunidades que a Psicologia poderá lhe oferecer e que poderá utilizar seus conhecimentos em marketing digital para promover os seus serviços como futura terapeuta. Quando estava a falar sobre ansiedade, fez uma breve pausa, e reclamou que ela mesma se sente pressionada atualmente, pois o preço da gasolina está aumentando e isso põe em xeque a viabilidade de continuar trabalhando para os aplicativos.

Telma, ao ser arguida sobre perspectivas, parece estar em dúvida sobre o futuro do trabalho por aplicativo, mas, caso os custos da ocupação permitam, intenta continuar dirigindo, pois a renda, dentre outras coisas, ajuda a pagar seus estudos. Entretanto, por trabalhar como motorista particular, dirigindo para seus clientes pessoais, como destaquei, entende que no médio prazo conseguirá se manter nas ruas com ou sem os aplicativos intermediando.

No momento em que Telma fala de seus anseios em relação aos custos da profissão de motorista, cabe destacar as advertências feitas por Bourdieu (1986) quando alerta sobre a ilusão biográfica. Sei que o sociólogo francês destaca a problemática em analisar as histórias verbalizadas pelos entrevistados, mas no que diz respeito ao passado, distintamente de Telma, que fala sobre o futuro. Não posso, porém, deixar passar a contradição da entrevistada, que vê a ocupação de forma bastante positiva, mas menciona que está ansiosa por causa da alta nos custos. É possível que, assim como advertiu Bourdieu (1986), as pessoas que verbalizam suas próprias histórias e suas expectativas pessoais matizem seus relatos com aquilo que idealizam, mesmo que para isso seja necessário ver vantagens, mesmo quando se trabalha num ambiente conhecido pelo signo da precariedade (ANTUNES, 2020).

Apesar da preocupação de Telma e sua ansiedade em relação ao futuro dos aplicativos, é por meio da renda obtida como motorista que pode manter acesa a vontade de se tornar terapeuta. Além da questão financeira, Telma destaca que do banco do seu carro pode dar vazão à sua necessidade de conversar, característica do trabalho que, assim como para Fabíola, dá contornos positivos à ocupação.

Ao fim da conversa, já sem o vídeo gravando, Telma se sentiu mais à vontade para me perguntar diversos assuntos: inquiriu sobre a pesquisa, sobre minha vida na pandemia, questionou se eu me vacinei contra a Covid-19 e, por fim, começou a falar do momento político. Destacou que se sente na obrigação de ensinar aos mais novos sobre os perigos do autoritarismo, pois tem lembranças da ditadura no Brasil. Destacou que, como tem alguns clientes particulares adolescentes, fala muito sobre isso a eles e, em tom professoral, dirige-se a mim abordando o assunto ditadura. Suas palavras finais carregam o otimismo e a energia presentes em toda a entrevista, enfatizando que daqui a um ano (nossa conversa foi

em setembro de 2021) se poderá fazer a diferença e melhorar o futuro, mudança que para ela se dará por meio do voto.

O posicionamento político de Teodoro, que também foi tema de nossa conversa final, já explorei alhures. Quando pedi para que me falasse sobre suas perspectivas, ele voltou a destacar que é um homem inquieto, embora tenha seus sonhos. Nesse sentido, argumentou que quer ser um empresário de sucesso, como já havia destacado no início da conversa, mas sem deixar de lado o seu sonho de ser político e, nessa esteira, perguntei a ele como ele via a união da categoria dos motoristas.

Teodoro destacou que, por compor o que ele chamou de “velha guarda”, ou seja, os primeiros motoristas de Brasília, participou de toda sorte de reuniões da categoria que intentava formar algum tipo de associação ou sindicato. No início, tentou-se formar a ASMAP (Associação de motoristas por aplicativos) e a COPERMAPA (Cooperativa de motoristas por aplicativo), mas que não lograram êxito, segundo ele, pela falta de união da categoria. Em outro momento, criou-se o SINDTIP (Sindicato dos trabalhadores no transporte individual de passageiros), que deu origem ao atual SINDIMAAP-DF (Sindicato de motoristas por aplicativos) que está em plena atividade.

Na opinião dele, os sindicatos não dão muito certo porque “tem que ter ajuda da categoria, só que a categoria dos motoristas de aplicativos não é unida igual a categoria dos bancários, por exemplo”. Alegou que no início das reuniões da categoria, os idealizadores das associações e sindicatos conseguiam reunir cerca de 200 pessoas em reuniões presenciais, mas, por falta de diretrizes e objetivos, as uniões jamais trouxeram bons frutos à categoria. Entretanto, no transcorrer da conversa, ele volta a falar que os motoristas deveriam continuar a serem autônomos, que a lógica das plataformas não comporta outro vínculo que não aquele dos autônomos e que lutas em prol de melhorias junto aos aplicativos são menos eficazes que a negociação amigável.

A crítica de Teodoro se fundamenta no fato de que o atual sindicato teve uma fraca atuação perante o poder público, quando da edição do decreto distrital que propôs regulamentar o serviço na capital do país. Para ele, a categoria não foi

ouvida como deveria e as diretrizes estabelecidas no Decreto n. 42.011, de 19/04/2021, do GDF (Governo do Distrito Federal), mais prejudicam que auxiliam os trabalhadores e que esse prejuízo poderia ter sido amenizado pela atuação mais efetiva do sindicato.

A percepção pessoal de Teodoro sobre a união da categoria reverbera sua opinião sobre o mundo dos motoristas. Para ele, a categoria deveria continuar nos mesmos termos, pois ainda é possível extrair bons frutos do trabalho como está. O pensamento de Teodoro é balizado pela sua percepção sobre os sindicatos que, para ele, estão historicamente vinculados aos partidos políticos de esquerda, que pensam o oposto daquilo que ele idealiza. Teodoro confia no ideal do “faça você mesmo” e expressa isso da forma como leva sua vida, tal como disse a mim na entrevista, em excerto já trazido aqui, mas que repito dada a relevância:

Eu não fico parado. Então assim, o Youtube está dando dinheiro? Vou entrar no Youtube, lógico, por que não? O app 99 está dando dinheiro? Vou fazer. O drive, o Uber, onde tem dinheiro eu estou fazendo, porque é uma estabilidade que eu tenho hoje: se eu não ganhar aqui eu ganho do outro lado. (Teodoro, entrevista em julho de 2021).

Sua opinião, entretanto, choca-se com alguns detalhes que trouxe à conversa, pois, ao mesmo tempo que menciona as táticas de guerra, por meio das quais os militares se pautam no cenário político, e ele também, defende evitar o conflito com as empresas que gerem os aplicativos porque, para ele, o diálogo, a cessão, ou melhor, o não conflito pode surtir bons resultados e, principalmente, as empresas continuariam a oferecer o serviço no país.

Quando Teodoro volta a falar do seu receio com a saída das empresas do Brasil, eu questiono se ele já vislumbrou um aplicativo local, uma vez que salientou seu viés empreendedor. Nesse momento, ele diz que poderia ser uma excelente opção e que:

O sonho de todos os motoristas é criar um aplicativo ou criar um comércio para atender a demanda de motoristas, ou criar um ponto de apoio com lanche, café, banheiro, isso é o sonho de qualquer motorista, associação, só que falta o quê? O espírito empreendedor, falta investimento, falta a persistência. Porque sabe que vai investir e demorar para ter retorno, o cara quer retorno rápido e aquele que começa o investimento não aguenta, não persiste e desiste. (Teodoro, entrevista em julho de 2021).

Entretanto, na sequência, não desenvolve se tinha alguma ideia concreta e retoma a falar sobre táticas de guerra contra as empresas, que há necessidade de

se conhecer o inimigo, pois as empresas têm expertise em marketing, atuação maciça no poder público e que as combater é uma tarefa hercúlea e à categoria falta união e sobra concorrência. Para ele, embora destaque as táticas de luta, a solução junto aos aplicativos é na esteira da negociação.

Sofia também está a estudar para concursos públicos, mas continua a trabalhar para os aplicativos, pois destaca que os custos familiares não cessam, logo, a renda tem que continuar. Sua ideia é se manter na área de tecnologia, mesmo se conseguir acessar o serviço o público e, no momento, o concurso que está no seu foco é para a polícia penal do Distrito Federal, pois os vencimentos são bons e é possível alcançar a estabilidade.

Sofia menciona seu desestímulo em relação aos aplicativos. Para ela, a categoria é direcionada a atuar numa esfera competitiva, logo, quaisquer pautas que se proponham a unir a categoria perdem para a competitividade característica da profissão. Nesse ponto, destaca que, quando da campanha contra as tarifas promocionais, alguns motoristas que incentivavam os outros a não fazerem aquelas viagens aceitavam esse tipo de corridas. Ela pensa que sua condição como motorista é temporária e eventual, ou seja, não se considera motorista, apenas está motorista, alega ela. Sua intenção é trabalhar na área de tecnologia por meio de um concurso público, pois entende que será mais respeitada e poderá modular o que chama de vício em trabalho.

Ela exemplifica um comportamento comum entre as(os) motoristas, ou seja, é uma pessoa que sente que está temporariamente na ocupação e que, se algo melhor aparecer, seja mediado ou não por aplicativo, mas que valha o desgaste, não hesitará em mudar. Não se percebe enquanto componente de uma categoria, por outro lado, reconhece que a ocupação lhe rende bons frutos e está a lhe prover o sustento, dela e da filha.

Sofia desenvolveu sua expertise na área da tecnologia trabalhando nas empresas de tecnologia da informação e comunicação, conhecidas pela sigla TIC, que, como já destaquei acima, submetem os seus empregados a um ambiente com altas jornadas de trabalho e metas ousadas, para dizer o mínimo, estruturando um ambiente concorrencial, muito competitivo, conforme a própria entrevistada destacou

em seu relato. Adquiriu o gosto pelo ramo empresarial e dedicou-se ao máximo, física e psicologicamente, tanto que, segundo ela mesma, sofreu e resolveu sair das empresas. Não obstante isso, mantém-se trabalhando tanto quanto trabalhava, mas agora nos aplicativos e com mais liberdade, destaca. Liberdade que traz o signo da flexibilidade, pois não trabalha em carga horária menor, mas sim em horários atípicos. Consegue trabalhar em período noturno e nas madrugadas, fato que lhe permite estudar no horário paralelo.

A flexibilidade de horários mais uma vez é mencionada por uma entrevistada como chave para tomar gosto pela profissão de motorista. Nos outros empregos, além da alta jornada, nada podia fazer por si, tanto que à época não conseguiu conciliar estudo e trabalho. Embora tivesse garantidos alguns direitos, como carteira assinada, férias e outros benefícios, sentia-se muito explorada, não obstante se caracterizasse como viciada em trabalho, situação que proporcionou vislumbrar o atual trabalho como garantidor de algo que há tempos não tinha, ou seja, mesmo ainda fazendo altas jornadas, mesmo com a insegurança do salário incerto, mesmo as condições precárias do trabalho por aplicativo, relatadas por ela e pelos(as) outros(as) entrevistados(as), agora pode sonhar. Enquanto sonha com algo melhor, como a aprovação no concurso, mantém-se na pista, fazendo entregas ou dirigindo para os aplicativos.

Além das entrevistas, obtive alguns dados para a pesquisa a partir dos grupos de WhatsApp que acompanho. Trata-se de um espaço interessante de interação da categoria, não obstante traga algumas contradições. Os grupos são mediados por administradores, estes contêm algumas discussões que fogem ao interesse geral do grupo, mas circula muita coisa alheia ao trabalho de motorista. Serve como auxílio aos(as) motoristas porque circulam algumas informações sobre combustível barato, blitz policiais, casos de violência e lugares violentos, mas, como já destaquei, é um lugar onde a concorrência entre os colegas é bastante fomentada. E foi num dos grupos de WhatsApp que colhi um relato emblemático do que é a ocupação para uma boa parcela dos(as) motoristas.

Boa noite. Depois de 3 anos direto no Uber, 4 meses fiquei parada. Retornei em janeiro e saio depois de sair minha convocação para um concurso! Me formei na Universidade, com o dinheiro do Uber, estudei quando estava no Uber. E o Uber era o meu único emprego! Tenho bastante consideração pelos app, pois nos momentos mais difíceis os app me ajudaram muito

financeiramente. Não importa qual seja seus sonhos, sempre lutem. Saindo do grupo, obrigada a todos! E um grande abraço a todos os colegas do app. (Anônima, num grupo de motoristas, em fevereiro de 2022).

Em que pese o contexto diverso, Sennett (2021), ao abordar a expressão capitalismo flexível, destaca a flexibilidade como palavra de ordem no atual sistema de acumulação, informação semelhante à que emergiu das entrevistas e dos dados levantados na pesquisa. Defende o autor que:

Atacam-se as formas rígidas de burocracia, e também os males da rotina cega. Pede-se aos trabalhadores que sejam ágeis, estejam abertos a mudanças a curto prazo, assumam riscos continuamente, dependam cada vez menos de leis e procedimentos formais. Essa ênfase na flexibilidade está mudando o próprio significado do trabalho. (SENNETT, 2021, p. 9).

O que se inscreve dentro dos limites dessa pesquisa, tendo-se em vista as entrevistas, neste momento oportuno, em que abordo o futuro verbalizado pelos(as) entrevistados(as), é algo muito semelhante ao que Sennett (2021) ponderou. A facilidade na contratação oferecida pelos aplicativos e a ausência da rotina ordinária tal como nos empregos em horários rígidos aparecem como vantagens enaltecidas pelos(as) trabalhadores(as) entrevistados. As estratégias que estes(as) utilizam no seu dia a dia que lhe demandam perspicácia, tolerância e agilidade no curto prazo, assim como os riscos da profissão que, à revelia da estrutura capitalista que tem o trabalho no centro, são transferidos aos trabalhadores, transparecem aos(às) motoristas como vantagens frente a um mundo de mudanças.

Mudanças que são impostas pela estrutura, que modificam os significados do que é trabalho, mas que não impedem a atuação dos agentes. Agentes que, diante da apatia do poder público, do aumento do desemprego, apegam-se àquilo que os aplicativos propiciam e impõem suas estratégias, resistem e, sobretudo, permanecem sonhando com um futuro mais próspero, intermediado ou não pelos aplicativos.

Entretanto, compete atenção à racionalidade que circunscreve esses trabalhadores que, nas palavras de Dardot e Laval, “impele o eu a agir sobre si mesmo para fortalecer-se e, assim, sobreviver na competição” (DARDOT E LAVAL, 2016, p. 331).

Por fim, volto a conversar com a hipótese que, embora posta de lado na presente pesquisa, deu torques a refletir por outro enfoque, que tem a precariedade no centro. O trabalho por aplicativo é realizado sob condições precárias, se se tomar como referência uma jornada de trabalho regulamentar, assim como as regras que condicionam o ambiente de trabalho àquilo que se entende como salutar, ou seja, um ambiente que proporciona espaços de higiene, de descanso e para fazer refeições, no mínimo, mas, dos discursos reverberados nas entrevistas, ou melhor, dos relatos impulsionados pela conversa com os sujeitos da pesquisa, no momento que falamos sobre perspectivas, aquilo que é precário cedeu espaço a outros temas.

Emergiram das entrevistas percepções que denotam o trabalho por aplicativo ser um espaço a obter renda, um local a se identificar com uma categoria em expansão e de possível debate para melhorias futuras, mas que, diante das vicissitudes de cada entrevistado(a), serve como ponte a se chegar a outro lugar por eles(as) idealizados, almejados, isto é, a atual ocupação serve, dentre outras coisas, para lhes manter sonhando.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS E ENCAMINHAMENTOS

Quando iniciei esta pesquisa, diversas incertezas, anseios e dúvidas tomaram conta de minhas reflexões sobre como abordar o objeto de estudo. No transcorrer do processo, algumas perspectivas se delinearam, de modo que as abordagens foram se desenhando e se tornou mais distinta a forma por meio da qual me propus a estudar o fenômeno do trabalho por aplicativo. Assim, pretendi fazer emergir da pesquisa as experiências de mulheres e homens enquanto motoristas, bem como de que forma se constituem as trajetórias e quais as colaborações dessas experiências para a compreensão de processos de precarização.

Entretanto, foi imprescindível uma forma peculiar à presente pesquisa de abordar um tema tão em voga, ou seja, como focar os desafios que o trabalho por aplicativo propicia ao mundo do trabalho, sobretudo naquilo que diz respeito ao processo de precarização que ele ajuda a fomentar sem, todavia, ficar retido em uma sociologia da denúncia. Ademais, precisei dar conta da diversidade de casos, diante de um universo de trabalhadoras e trabalhadores que, por ser muito amplo, reúne perfis diversos, ou seja, encontrar o ponto de saturação, conforme menciona Bertaux (2005), proporcionou-me alguns desafios, embora a amostra tenha apresentado recorrências suficientes e lógicas similares de ação, a partir da comparação dos itinerários biográficos, que deram ao presente estudo o resultado apresentado.

Nesse sentido, os aplicativos como uma alternativa no mercado de trabalho apareceram de forma recorrente nos relatos, uma vez que os(as) entrevistados(as), embora sem ter o trabalho por aplicativo em seus projetos de vida, diante da dificuldade em se inserirem no mercado de trabalho formal e em comparação com outras ocupações informais, depararam-se com a opção dos aplicativos de mobilidade urbana e, por ser viável, adotaram-na como espaço de trabalho. Aqui, os elementos afeitos à flexibilidade propiciada pela ocupação são de especial relevo, pois foram recorrentes nos discursos de todos(as) os(as) entrevistados(as), assim como nas discussões nos grupos de WhatsApp objetos de observação.

Não tentei fazer uma análise crítica ao conceito de flexibilidade, pois, não obstante a relevância do conceito para a compreensão da aderência entre os(as)

trabalhadores(as) ao trabalho por aplicativo, a proposta da pesquisa foi captar as percepções dos sujeitos e entender como as experiências dos(as) trabalhadores(as) constituem-nos(as) enquanto participantes do processo e, também, como essas experiências compõem o trabalho de motorista. Dessa forma, ao contrário de esmiuçar o conceito de flexibilidade, a pesquisa objetivou entender quais as nuances da flexibilidade preponderam nas percepções dos(as) entrevistados(as) e de que forma atuam na sua compreensão do fenômeno estudado.

No que diz respeito às condições de trabalho, o fator de maior relevância corresponde à lógica por meio da qual os(as) entrevistados(as) encaram o trabalho. Nesse ponto específico, houve uma inflexão entre o que emergiu dos relatos e o que eu elaborei como hipótese, quando do início da pesquisa. A bibliografia levantada direcionou-me a entender a ocupação como precária e indiciadora de um processo de precarização em curso, desde início dos anos 1990. Não estive a contestar os trabalhos que me balizaram, mas propus não tomar a precariedade da ocupação como um elemento dado e visei entender os relatos a fim de saber como as condições de trabalho atuavam nas experiências dos(as) motoristas. À vista disso, não obstante elementos de precariedade apareçam com recorrência, o que exsurge dessa experiência são elementos no sentido de superar as condições adversas, algo que põe o(a) trabalhador(a) no protagonismo dos processos fomentados pelos aplicativos. Os(as) motoristas assumem os riscos que o negócio proporciona e estão a contornar as adversidades por meio de estratégias bastante interessantes, para dizer o mínimo. Estratégias que se ligam a outro resultado da pesquisa, a saber, a relação dos sujeitos e os aplicativos.

Nesse quesito, a relação entre os sujeitos e os aplicativos, não objetivei abordar processos afeitos à relação de trabalho, ao vínculo empregatício, se há ou não, ou sobre como as empresas que gerem os aplicativos encaram os(as) motoristas parceiros(as), mas, de outra banda, quis entender como as pessoas, diante daquilo que lhes é ofertado, constroem-se enquanto categoria, como estruturam seu dia a dia, enfim, quais estratégias de trabalho elaboram. Aqui, elementos de união da categoria por meio de lógicas de atuação fomentadas pelos componentes do grupo, dão o rumo da atuação. Discute-se entre os motoristas – elemento que aparece com frequência nos relatos – como otimizar os ganhos, qual o

melhor horário para se trabalhar, como estabelecer metas viáveis, enfim, como alcançar as metas com o menor esforço possível. “Online até atingir a meta” é a expressão que dá o tom do trabalho. A estratégia eficaz diminui o esforço ou o mantém e aumenta os ganhos.

Resolvi pesquisar dessa forma porque entendo que, como já mencionei na introdução, a formulação de explicações desses processos, embora careçam de critério objetivo, não podem passar ao largo da experiência dos sujeitos, pois, se eu assim fizesse, a precariedade, ao invés de emergir como um fenômeno a ser explicado, ofuscaria a compreensão do objeto a ser estudado, uma vez que, se tomada como um dado pronto, estaria eu a correr o risco de perder outras pistas que poderiam aparecer das entrevistas realizadas.

Abordar o fenômeno do trabalho por aplicativo desse jeito apresentou algumas dificuldades teóricas e, para dar vazão a compreensão, lancei mão do trabalho de Santos Júnior (2017), pois, embora o autor aborde outro espaço de trabalho, trata-se de uma ocupação que também, guardadas cada uma, por óbvio, as suas peculiaridades, é vista pelo signo da precariedade. Nesse sentido, entendo que os cortadores de cana estudados pelo autor estão mais precarizados que os motoristas por aplicativo. Naquela obra, eu poderia obter pistas de como abordar meu objeto a fim de captar as experiências e a “pluralidade de fenômenos” (SANTOS JÚNIOR, 2017, p. 16), não só a precariedade da ocupação, que, a partir das dos relatos, poderiam emergir das experiências.

Outrossim, eu poderia me valer dos meus dados de pesquisa para abordar meu objeto sob a perspectiva da precariedade em trabalhos menores. Quero dizer com isso que, sendo o espaço e o momento da dissertação um local de arranque pessoal para a pesquisa, muito daquilo que produzi nesse âmbito será aproveitado para além das linhas alhures. Poderei dar vazão à necessidade que tenho em denunciar processos que precarizam relações de trabalho por meio de artigos, ensaios e outros textos críticos para além da dissertação.

Destaco ainda, a fim de explicar a minha necessidade pessoal em denunciar processos de precarização, que, tendo em vista meu interesse pessoal, nos momentos incipientes da pesquisa, meu objetivo era abordar a precariedade do

trabalho por aplicativo, a fim de compreender de que forma esta nova dinâmica de trabalho colabora para os processos de precarização das relações de trabalho no Brasil. Mas, nesta dissertação, o meu modo de arguir operou em outro registro, não meramente o de chancelar aquilo que desenhei como hipótese. Minha questão não é se o trabalho é precário, mas sim colher os significados atribuídos a esse tipo de trabalho para bem compreender o modo de percebê-lo pelos que nele atuam. Dessa forma, há marcadores externos do que poderíamos chamar de precário, ou mesmo indicar que há um processo de precarização, mas isso foi-me um ponto de partida, não um ponto de chegada, conforme depreende-se dos dados registrados neste trabalho.

Ainda, nesse ponto, Santos Júnior evidencia como pode ser limitado quando “o conceito de ‘precariedade’ é mobilizado de maneira que acaba por afunilar a pluralidade de fenômenos, reduzindo-os a um mínimo denominador comum” (SANTOS JÚNIOR, 2017, p. 16). Tomando esse excerto como mote, percebi que os(as) motoristas por aplicativo poderiam contribuir para a minha pesquisa dessa forma, apresentando-me perspectivas outras sobre o trabalho que exercem. Assim, levei a pesquisa atento, durante o processo de coleta de dados, tanto das entrevistas quanto das discussões nos grupos de WhatsApp, àquilo que punha o trabalho de motorista em outro panorama. O mínimo denominador comum do trabalho precarizado realizado pelos(as) motoristas, então, cedeu espaço a uma pluralidade de outras visões que, por meio dos relatos, expus acima.

Naquilo que diz respeito ao método, entendo que da pluralidade de casos que há no universo destes trabalhadores(as) é possível extrair outras recorrências, assim como, outras lógicas de ação. Neste ínterim, embora os pontos eleitos dos discursos trazidos à esta dissertação quedaram-se suficientes para aqui, sinto a necessidade de expandir o estudo e alargar a amostra para captar experiências diversas que, porventura, possam aparecer de outros relatos de vida. Essa necessidade origina-se de duas motivações. Uma delas foi a proposta feita na banca de qualificação que me sugeria entrevistar mais um homem, mas que fosse ou mais novo ou menos qualificado formalmente. Na minha lista de pretensos(as) entrevistados(as), há pessoas que se enquadram nesse perfil e com as quais tentei contato, porém, por conta do tempo exíguo, fomentado pelas diversas negativas que

recebi desde dezembro (data da qualificação) até fevereiro de 2022, optei por ficar com os entrevistados apresentados, porém, algumas situações que fizeram parte do processo de seleção merecem destaque, pois a partir delas, construí minha segunda motivação.

Conheci, a partir do questionário distribuído, uma mulher que compõe um grupo de pessoas que está desenvolvendo um app próprio, destinado ao público feminino. Ela se recusou a conceder a entrevista e não me senti confortável para insistir diante da peremptoriedade da negativa. Aquela mulher, menos pelo aplicativo ao público feminino e mais pela sua estratégia de resistência à dinâmica das plataformas, ao unir-se a outras pessoas e elaborar uma alternativa, pode ter muito a contribuir a uma análise que se propõe a tratar o fenômeno. Logo, penso em abordá-la em outro momento (ou outra pessoa com perfil semelhante), com mais tempo disponível, e estabelecer alguns caminhos possíveis para entrevistá-la.

Outro perfil que me interessou no início do projeto foi o de alguém que já tivesse trabalhado como motorista particular ou taxista, a fim de poder fazer uma comparação entre os aplicativos e outras ocupações semelhantes, no intuito de compreender os processos de mudança, diante das novas tecnologias. Também consegui um contato de um homem com esse perfil, mas o consegui já em meados do mês de fevereiro de 2022, ou seja, quando já tinha sistematizado as entrevistas e estava já redigindo os capítulos finais da dissertação, motivo pelo qual optei em entrevistá-lo no âmbito de trabalhos futuros.

Por fim, interessava-me um(a) trabalhador(a) jovem, talvez alguém em sua primeira experiência de trabalho, sobretudo para entender a perspectiva de futuro que o trabalho por aplicativo proporciona à juventude. Nesse caso, mantive contato com uma pessoa de 21 anos, componente da minha lista de contatos, que se disponibilizou a dar a entrevista, mas, por falta de agenda, pois não podia parar o trabalho para participar da pesquisa, dando a entender que poderia ser entrevistado, mas mediante o ressarcimento da hora parada, resolvi explorar o seu relato em outro momento, talvez num trabalho mais longo. Talvez num projeto de doutorado que, por ser mais extenso, pode me proporcionar a abordagem das trajetórias de uma forma mais completa.

O trabalho que se encerra serviu a reformular as hipóteses por mim elaboradas no início da pesquisa e expostas na introdução. Penso que os processos de precarização fomentados a partir do fenômeno do trabalho por aplicativos está em curso e propicia diversos desafios à classe trabalhadora, mas que, não obstante, há um movimento intenso entre os(as) trabalhadores(as) que evidencia uma forma de resistência, a partir das estratégias, e que está a escrever outros signos na ocupação, para além daqueles que já a caracterizam. Há uma população que vive desse trabalho, que se insere nele das mais diversas formas e que está a delinear a forma por meio da qual essa experiência é conhecida. A despeito de a dinâmica dos aplicativos propor formas de atuação, inclusive com advertências e punições aos(as) transgressores(as), a agência dos homens e mulheres que atuam intermediados pelas plataformas de trabalho dá frequentemente novos contornos à atuação.

O universo do trabalho por aplicativo não se limita com as ferramentas vigentes, por exemplo, os aplicativos de mobilidade urbana, dos quais o Uber se destaca, ao contrário, a dinâmica atual e o contexto brasileiro estão a proporcionar novas formas de trabalho potentes à intermediação por aplicativos e, embora as análises quantitativas sobre esse tipo de trabalho sejam imprescindíveis para se compreender os fenômenos, a compreensão a partir dos sujeitos serve a dar uma ideia de quem são e como atuam aqueles e aquelas que estarão a ganhar a vida, ora por opção ora por necessidade em ocupações intermediadas pelas ferramentas digitais disponíveis.

Quando me interessei em pesquisar estes trabalhadores, tive a intenção de fazer uma análise objetiva sobre um fenômeno que, pensava eu, tinha o potencial de mudar as formas tradicionais de contratação de mão de obra. À época, porque refletia sobre as mudanças nas percepções dos motoristas havidas no decurso do tempo transcorrido entre 2016, quando da minha primeira viagem de Uber, até meados de 2019, quando comecei a levantar a bibliografia sobre o tema, eu estava com uma hipótese em mente, a saber, os(as) motoristas são empregados, mas escamoteados pelas dinâmicas das tecnologias, mas, embora precários, não indiciam um processo de precarização, pois, a precarização do mercado de trabalho brasileiro opera desde antes dos aplicativos, em níveis mais profundos, sendo,

aquilo que se convencionou chamar Uberização, apenas uma parte, ou melhor, uma consequência.

Tratou-se de uma hipótese na esteira daquelas que expus na introdução deste trabalho, mas que, como aquelas, deixei de lado, não obstante ainda me intriguem, pois, embora tenha empreendido estudar através das percepções dos sujeitos da pesquisa, os dados do contexto são de meu interesse ainda. Como já destaquei, optei por esse caminho porque percebi que dos estudos utilizados para balizar minha pesquisa muitos trabalhavam nessas chaves: precarização, flexibilidade, tecnologia etc., mas também porque me atraí pela ideia de ver a sociologia à contra pêlo (sic), ou seja, queria ver aquilo que sobrava dos estudos até então empreendidos e entender o que os homens e mulheres tinham a dizer sobre as suas percepções do objeto que eu começava a estudar.

Pois bem, as percepções dos entrevistados foram apresentadas alhures e quanto mais eu conversava com os(as) motoristas mais eu ficava incomodado com o fato de os(as) meus(minhas) interlocutores(as) terem aderido a uma ocupação muito para além daquilo que projetaram, quando nas incipiências de suas reflexões sobre o futuro. Desde o entrevistado que queria ser militar até a mulher que se arrependeu de não ter continuado a ser professora, todos(as) abraçaram o trabalho como motorista levados pelo contexto. Nesse sentido, Velho atenuou o meu incômodo quando o li: “Os projetos, como as pessoas mudam. Ou as pessoas mudam através de seus projetos. A transformação individual se dá ao longo do tempo e contextualmente” (VELHO, 2003, p. 48). Ou seja, quer dizer o autor que os projetos se adequam às peculiaridades do contexto de cada projetista.

As percepções dos sujeitos da pesquisa trouxeram elementos indispensáveis à minha compreensão sobre o fenômeno que estudara, por outro lado e mais que isso, a compreensão de uma parcela de agentes do processo me ajudou a compreender como se dá a dinâmica do trabalho e suas incertezas na subjetividade daqueles que fazem o trabalho acontecer. Enfim, de cada breve relato, extraí uma molécula de compreensão do processo macro que circunscreve a estrutura do mercado de trabalho brasileiro e da sociedade como um todo.

Por fim, concluo, há muito o que se explorar do trabalho intermediado pelas novas tecnologias e a velocidade das mudanças agita a mente do pesquisador aumentando a ansiedade. Entretanto, a ansiedade se ameniza quando se compreende que o processo de exploração fomentado pelas tecnologias obedece à lógica capitalista, ou seja, as novas roupas com as quais a retórica neoliberal atual veste as velhas formas de exploração e perdem o seu fascínio quando se analisa a questão mais de perto: o que emerge é a lógica da exploração. Exploração que me faz refletir sobre o título deste trabalho, pois, em substância, nada mudaria se trocássemos a palavra meta, por estafa ou exaustão, isto é, on-line até à exaustão, porque as jornadas a que se submeteram a maioria dos(as) entrevistados(as) a fim de atingir a meta quando não lhes direciona à estafa, levam-nos(as) à exaustão. A nova roupa da tecnologia, ao contrário da bela canção de Belchior, sequer colorida é, pois, para além das fascinantes cores e brilhos das telas dos smartphones, o que representa é a tradicional e gris exploração da força de trabalho.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. Blog da Boitempo, 2017. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2019a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização**: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Psicoperspectivas. <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>. 2019b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização**: a era do trabalhador just-in-time? ESTUDOS AVANÇADOS 34 (98), 2020a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização e Juventude Periférica**. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. Novos estudos. Vol. 39. Pág. 579-597. Cebrap: São Paulo, set-dez 2020b.

ANDRÉ, Robson G; SILVA, Rosana O; NASCIMENTO Rejane P. “**Precário não é, mas eu acho que é escravo**”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. Curitiba: Revista Eletrônica de Ciência Administrativa v. 18. n. 1, p. 7-34. Jan-Mar. 2019.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16ª. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. **Trabalho intermitente e Uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) Uberização, trabalho digital e indústria 4.0: São Paulo: Boitempo, 2020.

BECKER, Howard S. **Métodos de pesquisa em ciências sociais**. 2.ed. São Paulo: Hucitec. 1994.

BECKER, Howard S. **Outsiders**: Estudos da Sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2008.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. A aventura da modernidade. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2007.

BERTAUX, Daniel. **Los relatos de vida**: la perspectiva etnosociológica. Barcelona: Bellaterra, 2005.

BIAVASCHI, Magda Barros. **O Direito do Trabalho no Brasil – 1930/1942**: A construção do sujeito de direitos trabalhistas (tese de doutoramento). Orientador Carlos Alonso Barbosa de Oliveira – Campinas: 2005.

BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude; PASSERON, Jean-Claude. **Ofício de sociólogo: metodologia da pesquisa na sociologia**. 8. ed. Petrópolis: Vozes Editora, 2015.

BOURDIEU, Pierre. **A precariedade está hoje por toda parte**. In BORDIEU, Pierre. *Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998, p. 72-77.

BOURDIEU, Pierre. **L'illusion biographique**. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* (62/69): 69-72, juin: 1986.

BOURDIEU, Pierre (Org.) **A miséria do mundo**: Petrópolis: Vozes, 2012.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Portal da Legislação**. Rio de Janeiro, DF, 01 maio 1943. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEL&numero=5452&ano=1943&ato=7da0TWq5kMjpmT218>. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição**: República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. **Portal da Legislação**. Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=CON&numero=&ano=1988&ato=b79QTWE1EeFpWTb1a>. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. (2001). Lei 10.260 de 12 de julho de 2001. Dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao estudante do Ensino Superior e dá outras providências. **Portal da Legislação**. Brasília/DF. 12 jul. 2001. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=10260&ano=2001&ato=b21MTQU5kMNpWTe41>. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Lei n. 13.467, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). **Portal da Legislação**. Brasília/DF. 14 jul. 2017. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=13467&ano=2017&ato=91eUTTU5EeZpWTaca>. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRIDI, Maria Aparecida; LIMA, Jacob Carlos;. **O trabalho digital e os trabalhadores**. In: BRIDI, Maria Aparecida; LIMA, Jacob (Orgs.). *Flexíveis, virtuais e precários? Os trabalhadores em tecnologia da informação*: Editora da UFPR: Curitiba, 2018.

BRIDI, Maria Aparecida; LIMA, Jacob Carlos. **Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade**. *Caderno CrH, Salvador*, v. 32, n. 86, p. 325-341, maio/ago. 2019.

CALDAS, Josiane. **A Economia Compartilhada e a Uberização do Trabalho: utopias do nosso tempo?** Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2020.

- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**, v. I, 22º São Paulo, Paz e Terra, 2020.
- CASTELLS, Manuel. **Ruptura: a crise na democracia neoliberal**. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.
- CRARY, Jonathan. **24/7: capitalismo tardio e os fins do sono**. São Paulo: Ubu Editora, 2016.
- DAL ROSO, Sadi. **O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2017.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A Nova Razão do Mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.
- DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho**, São Paulo, Cortez/Oboré:1987.
- FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- FILGUEIRAS, Vitor. **“É tudo novo”, de novo: as narrativas sobre grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta a do capital**. São Paulo: Boitempo, 2021.
- FILHO, Alves de Vasconcelos. **Militares no Governo Bolsonaro: tutela à democracia brasileira?** CAOS - Revista Eletrônica de Ciências Sociais. João Pessoa. V. 1, n. 26, p. 291-309, jan./jun. 2021.
- FONTES, Virgínia. **Capitalismo em tempos de Uberização: do emprego ao trabalho**. Colóquio Marx e o Marxismo v.5, n.8, jan/jun 2017.
- FOOTE WHITE, William. **Sociedade de esquina**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- GOLDENBERG, Mirífan. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. 8ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2004.
- GUNTHER, Hartmut. **Pesquisa Qualitativa Versus Pesquisa Quantitativa: esta é a Questão?** Psicologia: Teoria e Pesquisa. Mai-Ago 2006, vol. 22 n. 2, pp. 201-210.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 26ª ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2016.
- HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HUWS, Ursula. **A formação do cibertariado: trabalho virtual em um mundo real**. Campinas: Editora da Unicamp, 2017.
- JUNGE, Benjamin; TAVARES, Álvaro Prado A. **Subjetividades Móveis**. Novos estudos. CEBRAP. São Paulo: jan.-abr. 2020.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 2019. 366 f. Tese (Doutoramento em direito) – Faculdade de Direito, USP, São Paulo, 2019.

KOZINETS, Robert V. **Netnografia: realizando pesquisa etnográfica online**. Porto Alegre: Penso, 2014

KREIN, José Dari. **O aprofundamento da flexibilização das relações de trabalho no Brasil nos anos 90**. 2001. 190 f. Dissertação. (Mestrado em economia social e do trabalho) – Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2001.

KRELING, Norma Herminia. **A inserção do adulto maior de 40 anos no mercado de trabalho: ocupação e desemprego na RMPA**. Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v. 31, n. 4, p. 181-202, fev. 2004.

KUMAR, Krishan. **Da sociedade pós-industrial à pós-moderna**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1997.

LAPA, Raphael Santos. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da Covid-19: análise de dados da PNAD-Covid19 – IBGE – Parte 2 – Motoristas de Aplicativos**. Projeto: O mundo do trabalho na Era Digital: plataformas digitais. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2021.

LAVAL, Christian. **Precariedade como “estilo de vida” na era neoliberal**. Trad.: Gisely Hime e revisão técnica de Leonardo Gomes Mello e Silva. PARÁGRAFO. JAN/JUN. 2017. V.5, N.1 (2017).

LEITE, Márcia. **O trabalho e suas reconfigurações: Conceitos e realidades**. In: LEITE, Marcia; ARAÚJO, Ângela M. C. O trabalho reconfigurado: Ensaio sobre o Brasil e México. São Paulo: Annablume, 2009.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A Pandemia e o Trabalho de Motoristas e de Entregadores por Aplicativos no Brasil**. 2020.

MARCELINO, Paula. **As palavras e as coisas: uma nota sobre a terminologia dos estudos contemporâneos de trabalho**. Mediações, Londrina, v. 16, n.1, p. 55-70, Jan./Jun. 2011.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. Livro I: O processo de produção do capital. 2 ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **Manifesto Comunista**. Tradução de Álvaro Pina. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005.

MATTOSO, Jorge. **Tecnologia e emprego: uma relação conflituosa**. São Paulo Perspec. vol.14 no.3 São Paulo July/Sept. 2000.

MÉSZÁROS, István. **Desemprego e precarização: um grande desafio para a esquerda**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo. 2006.

MONETA, Márcio de Aguiar Vasconcelos. **A vontade de trabalhar para si - emprego e experiência de classe**. 2017. 229 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, Unicamp, Campinas, 2017.

PAUGAM, Serge. **“Afastar-se das prenoções”**. In: A pesquisa sociológica. Rio de Janeiro, Vozes, 2015.

POCHMANN, Márcio. **O Emprego na Globalização**. A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. São Paulo: Boitempo. 2001.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; VAN DIJCK, José. **Plataformização**. Revista Fronteiras – estudos midiáticos. Vol. 22. Unisinos, 2020.

PORTELLA, Gabriela Cardoso. **Direito do trabalho do não-assalariado: nova informalidade e as zonas cinzentas do assalariamento no Brasil**. 2020. 138f. Dissertação. (Mestrado em Direito). Setor de Ciências Jurídicas, UFPR, Curitiba, 2020.

PRAUN, Luci; ANTUNES, Ricardo. **A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) Uberização, trabalho digital e indústria 4.0: São Paulo: Boitempo, 2020.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Relatos orais: do “indizível” ao “dizível”**. In: QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de; SIMSON, Olga de Moraes Von. Experimentos com histórias de vida: Itália-Brasil. São Paulo: Vértice, 1988. cap. 2. p. 14-43.

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito capitalista do trabalho: história mitos e perspectivas no Brasil**. São Paulo: LTr, 2012.

ROSENFELD, Cinara L. **A identidade no trabalho em call centers: a identidade provisória**. In: ANTUNES, Ricardo e BRAGA, Ruy. Infoproletários: Degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.

ROSENFELD, Cinara L. **Autoempreendedorismo**. Forma emergente de inserção social pelo trabalho. RBCS Vol. 30 n° 89 outubro/2015.

ROSENTHAL, Gabriele. **História de vida vivenciada e história de vida narrada**. A interrelação entre experiência, recordar e narrar. Porto Alegre: Civitas v. 14 n. 2 p. 227-249: maio-ago. 2014.

SANTOS JÚNIOR, Jaime. **Na trama das identidades: práticas sociais e imagens do trabalho no corte de cana**. São Paulo: Annablume, 2017.

SANTOS JUNIOR, Jaime; MENEZES, Maria Aparecida de. (2021). **Educação e trabalho em famílias de ex-metalúrgicos(as)**. Linhas Críticas, Faculdade de Educação, Universidade de Brasília, v. 27, pp. 1-19. 2021.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**. Consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. 22ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Ed. Elefante, 2018.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataformas**. 1 ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia do Compartilhamento**. O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo: SENAC, 2018.

TONELO, Iuri. **Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008?** In: ANTUNES, Ricardo (Org.) **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**: São Paulo: Boitempo, 2020.

VASCONCELOS, Emanuelle Alcía Santos de; TARGINO, Ivan. **A informalidade no mercado de trabalho brasileiro: 1993 – 2013**. Revista da ABET, v. 14, n. 1, Janeiro a Junho de 2015.

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

WOODCOCK, Jamie. **O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**: São Paulo: Boitempo, 2020.

APÊNDICE 1 – QUESTIONÁRIO

Os Motoristas por aplicativo!

Caro (a) colega,

Estamos realizando uma pesquisa com os (as) Motoristas por aplicativo no Distrito Federal e entorno.

O presente questionário é composto de questões diretas e simples e tem o objetivo de traçar um perfil da categoria, a fim de selecionar alguns trabalhadores para uma entrevista em profundidade.

Acreditamos que uma pesquisa como esta é importante, pois poderá contribuir para a formulação de políticas públicas e para o debate em geral sobre a categoria.

O formulário é extremamente seguro, suas respostas serão analisadas junto com as respostas de outros (as) colegas motoristas e seu anonimato será mantido sob sigilo absoluto.

Coordenação do Programa de Pós-graduação em Sociologia - UFPR.

www.humanas.ufpr.br/portal/pgsocio/

Dúvidas sobre o questionário e demais esclarecimentos, falar com Fabiano Franco Daniel

E-mail: francofloripa@gmail.com

WhatsApp: (41) 99902-0550

Sua participação será de grande importância para a nossa pesquisa!

1. Endereço de e-mail

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro que estou sendo convidado(a) a participar da pesquisa científica de mestrado sobre os motoristas por aplicativo, realizada pelo Mestrando Fabiano Franco Daniel, RG n.º 2.953.715-0 SSP/SC, regularmente matriculado no Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal do Paraná (PPGSocio-UFPR), orientado pela Prof.^a Dr.^a Maria Aparecida da Cruz Bridi e coorientado pelo Prof. Dr. Jaime Santos Junior, todos pesquisadores do Grupo de Estudos Trabalho e

Sociedade – GETS. Os dados e informações por mim fornecidos, mediante questionário, serão utilizados na pesquisa mencionada que resultará na Dissertação de Mestrado, contribuindo para os objetivos da mesma. Estou ciente de que minha privacidade será respeitada e meu nome ou qualquer outro dado ou elemento que possa me identificar será mantido em absoluto sigilo, evitando a minha exposição pessoal, social ou profissional. Estou certo de que poderei interromper o preenchimento do questionário a qualquer momento ou me recusar a respondê-lo. Sei que me é garantido livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre a pesquisa e suas consequências e a tudo o que eu queira saber antes, durante e depois da minha participação. Enfim, quanto ao conteúdo deste termo, após a leitura, assim como a natureza e o objetivo do estudo, **MANIFESTO MEU LIVRE CONSENTIMENTO EM PARTICIPAR DA PESQUISA**, estando totalmente ciente de que não há nenhum valor econômico a receber ou a pagar por minha participação.

2. Você aceita os termos acima

- Sim
- Não

3. Você trabalha atualmente como motorista por aplicativo no DISTRITO FEDERAL?

- Sim
- Não

4. Você NÃO trabalha mais como motorista por aplicativo no DISTRITO FEDERAL, mas gostaria de responder ao questionário mesmo assim? *

- Sim
- Não

5. Qual o seu sexo?

- Masculino
- Feminino
- Outro: _____

6. Qual a sua idade?

7. Qual o seu estado civil?

- Casado(a) (legalmente ou união estável)
- Solteiro(a)
- Separado(a)(Divorciado(a) ou separado(a) de fato)
- Viúvo(a)
- Outro

8. Você tem filhos (as)?

- Sim
- Não

9. Se tem filhos(as), quantos(as) são?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 ou mais

10. Qual a sua escolaridade?

- Fundamental incompleto
- Fundamental
- Ensino Médio Incompleto
- Ensino Médio
- Ensino Superior Incompleto
- Ensino Superior Completo
- Pós-Graduação (Especialização)
- Pós-Graduação (Mestrado)
- Pós-Graduação (Doutorado)
- Não frequentei escola formal

11. Qual a renda aproximada do seu núcleo familiar? (inclua todo tipo de renda, formais e informais)

- Até 500 reais
- De 500 a 1000 reais
- De 1000 a 1500 reais
- De 1500 a 2000 reais
- De 2000 a 2500 reais
- De 2500 a 3000 reais
- De 3000 a 3500 reais
- De 3500 a 4000 reais
- Acima de 4000 reais

12. Para qual ou quais aplicativos você trabalha? (Se for o caso, marque mais de um)

- Uber

- 99
 - Cabify
 - Lady Driver
 - InDriver
 - Sity
 - Outro:
- 13. Antes de trabalhar como motorista por aplicativos, qual era sua condição no mercado de trabalho?**
- Empregado(a) com carteira assinada
 - Trabalhava, mas sem carteira assinada, por ex., autônomo
 - Era empresário(a) e tinha alguns empregados(as)
 - Era empresário(a), mas não tinha empregados(as)
 - Trabalhava sem remuneração (voluntário(a), por exemplo)
 - Estava desempregado(a)
 - Outro:
- 14. Se você trabalhava antes de sua trajetória como motorista por aplicativo, assinale a alternativa que melhor se encaixa à sua ocupação anterior.**
- Não se aplica, pois, não trabalhava
 - Trabalhava no Comércio
 - Trabalhava na indústria
 - Trabalhava no setor financeiro (bancos e congêneres)
 - Trabalhava no setor de serviços (segurança patrimonial, limpeza e conservação etc.)
 - Trabalhava com agricultura ou pecuária
 - Eu era servidor(a) ou empregado(a) público(a)
 - Era taxista
 - Outro:
- 15. Antes de trabalhar como motorista por aplicativos, você procurou algum outro emprego?**
- Sim
 - Não
- 16. Se a pergunta acima for SIM, por quanto tempo você procurou empregos?**
- Menos de 6 meses

- Entre 6 meses e 1 ano
 - Entre 1 ano e 2 anos
 - Entre 2 e 3 anos
 - Por mais de 3 anos
 - Não se aplica, pois, não procurei empregos
- 17. Há quanto tempo você trabalha como motorista por aplicativos?**
- Menos de 6 meses
 - Entre 6 meses a 1 ano
 - Entre 1 a 2 anos
 - Entre 2 a 3 anos
 - Entre 3 a 4 anos
 - Há mais de 4 anos
- 18. Você tem outra ocupação além de motorista por aplicativo?**
- Sim
 - Não
- 19. Se a sua resposta acima foi POSITIVA, em qual das alternativas abaixo você se encaixa?**
- Tenho um outro emprego com carteira assinada
 - Trabalho como autônomo(a)
 - Sou empresário(a) e emprego outras pessoas
 - Sou empresário(a), mas não emprego outras pessoas
 - Trabalho como voluntário(a)
 - Não se aplica, pois, trabalho exclusivamente como motorista por aplicativo
 - Sou taxista também
 - Outro:
- 20. Normalmente por quanto tempo você fica à disposição dos aplicativos por dia?**
- Menos de 2 horas
 - Entre 2 e 4 horas
 - Entre 4 e 6 horas
 - Entre 6 e 8 horas
 - Entre 8 e 10 horas
 - Entre 10 e 12 horas
 - Entre 12 e 14 horas

- Mais de 14 horas
- 21. Em quais os dias da semana que você trabalha? (marque mais de uma alternativa, se for o caso)**
- Segunda-feira
 - Terça-feira
 - Quarta-feira
 - Quinta-feira
 - Sexta-feira
 - Sábado
 - Domingo
- 22. Em relação aos seus ganhos antes de trabalhar como motorista por aplicativos, você acha que a sua renda**
- Aumentou
 - Diminuiu
 - Manteve-se
- 23. Quais motivos levaram você a trabalhar para os aplicativos ? (Marque mais de uma alternativa, se quiser)**
- Desemprego
 - Complementar renda
 - Falta de experiência profissional
 - Empreendedorismo (Quero trabalhar por conta)
 - Aprecio dirigir
 - Autonomia
 - A boa remuneração
 - Outro
- 24. Em um dia normal de trabalho, quanto você recebe trabalhando como motorista por aplicativos, descontada a taxa do aplicativo?**
- Até 200 reais
 - Entre 200 e 500 reais
 - Entre 500 e 1000 reais
 - Mais de 1000 reais
- 25. Qual a modalidade de corridas você realiza com MAIS FREQUÊNCIA?**
- UberX Promo (ou similar)
 - Uber X (ou similar)

- Comfort (ou similar)
 - Black (ou similar)
 - UberBag (ou similar)
 - Outro:
- 26. Você trabalha com carro**
- Próprio
 - Alugado
 - Emprestado
 - Outro:
- 27. Sobre a união de trabalhadores para pleitear melhorias, seja por meio de associações ou sindicatos, seja por qualquer outro meio informal, como você se posiciona?**
- Concordo Totalmente
 - Concordo Parcialmente
 - Não Concordo nem discordo
 - Discordo parcialmente
 - Discordo totalmente
- 28. Sobre as paralisações de motoristas por aplicativos como você se posiciona?**
- Concordo Totalmente
 - Concordo Parcialmente
 - Não Concordo nem discordo
 - Discordo parcialmente
 - Discordo totalmente
- 29. Você participa de alguma associação/sindicato de motoristas por aplicativo?**
- Sim
 - Não
 - Desconheço
- 30. Sobre a assertiva “Motorista de aplicativo pode ser considerado empreendedor”, como você se posiciona?**
- Concordo Totalmente
 - Concordo Parcialmente
 - Não Concordo nem discordo

- Discordo parcialmente
 - Discordo totalmente
- 31. Sobre a assertiva “Motorista de aplicativo pode ser considerado empregado”, como você se posiciona?**
- Concordo Totalmente
 - Concordo Parcialmente
 - Não Concordo nem discordo
 - Discordo parcialmente
 - Discordo totalmente
- 32. Em relação à sua autonomia nessa atividade, você avalia que: (marque mais de uma alternativa, se quiser)**
- Há pouca autonomia
 - Tenho liberdade para determinar os termos do meu trabalho
 - Tenho total autonomia para decidir sobre a minha jornada de trabalho
 - Tenho autonomia para escolher as corridas (posso recusar corridas que considero perigosas)
 - Posso decidir sobre as condições gerais do carro
 - Outro:
- 33. Você constituiu MEI (micro empreendedor(a) individual) para trabalhar como motorista por aplicativos?**
- Sim
 - Não
 - Não sei do que se trata
- 34. Você recolhe algum tipo de contribuição previdenciária ou realiza algum tipo de investimento financeiro a fim de lhe proteger caso ocorra algum imprevisto?**
- Sim
 - Não
 - Não sei do que se trata
- 35. Por fim, descreva em linhas gerais como você avalia o trabalho como motorista por aplicativos? Quais são os pontos positivos e quais os pontos negativos? (Pergunta Opcional)**

36. Você aceitaria participar de uma entrevista mais ampla, com perguntas mais aprofundadas sobre sua trajetória de vida? *

- Sim
- Não

Se a sua resposta acima foi sim, deixe seu contato (e-mail ou WhatsApp)