

O MOTORISTA POR APLICATIVO NA PANDEMIA

Fabiano Franco Daniel

RESUMO: A pandemia de coronavírus – COVID-19 trouxe diversos desafios e expectativas em todos os setores da economia. Entre os motoristas, empresas e usuários de aplicativos de mobilidade urbana não foi diferente. Saudados por entusiastas da flexibilidade de direitos trabalhistas e do empreendedorismo, os aplicativos de mobilidade apresentaram-se como um paliativo à defasagem de vagas no mercado de trabalho. Entretanto, diversos problemas sociais e jurídicos se apresentaram desde a ativação dos serviços no Brasil. Problemas estes que se potencializaram no ano de 2020, com o isolamento social devido à pandemia do novo coronavírus, amenizaram-se com a abertura gradativa de alguns serviços e consequente aumento demanda por motoristas, mas, na aurora de 2021, a esperança da categoria em dias melhores está sendo nublada pelos aumentos nos combustíveis e pelas novas medidas de contenção da pandemia que ocorrem em todo o país. O presente artigo é uma proposta de abordagem da situação dos motoristas por aplicativos no cenário da pandemia. Foram exploradas algumas questões específicas em relação aos motoristas: implementação de políticas de proteção; subsídio aos contaminados pelo novo coronavírus; situação dos “parceiros” do grupo de risco. Foram coletados dados de canais que alguns motoristas mantêm na plataforma de vídeos Youtube, destinados à temática do trabalho por aplicativos, assim como dois grupos de WhatsApp e um, do Facebook, e realizadas algumas entrevistas remotas com motoristas. A partir das informações colhidas, foi traçado um panorama dos motoristas por aplicativo no Brasil no momento pandêmico.

Palavras-chave: Motoristas por aplicativo, Pandemia, Condições

1 INTRODUÇÃO

No dia 20/07/2020, o jornal on-line DCM reproduziu um fato curioso, muito relevante e não menos preocupante em relação aos motoristas por aplicativo. A chamada dizia: “Uber não libera auxílio prometido a motorista e o manda trabalhar”¹. Embora não se trate de uma reportagem, pois, o conteúdo se restringe somente à apresentação de alguns documentos, a notícia chamou atenção diante do espaço que o debate sobre os motoristas por aplicativo tem tomado na sociedade, na academia, chegando ao Parlamento². Mas também, causou preocupação, porque, nesse momento de pandemia, devido a maior visibilidade dos entregadores por aplicativo, apresenta-se como perspectiva a diminuição dos ganhos e o aumento de jornada dos motoristas (LAPA, 2021), por causa da menor circulação de pessoas e carros nas ruas devido à pandemia.

Dito isto, o artigo tratará especificamente da situação dos Motoristas por Aplicativo durante a pandemia de coronavírus. Iniciarei a discussão fazendo uma breve contextualização sobre a categoria no contexto pré-pandemia. Depois, a partir dos dados coletados especificamente para este artigo, pretendo constatar se as remunerações foram afetadas; quais os fatores que mais preocupam os motoristas nesse momento; quais as suas perspectivas especificamente em relação aos aplicativos de mobilidade; e, por fim, o que os motoristas veem como perspectivas no horizonte do mercado de trabalho.

Apresenta-se imprescindível, por ora, abrir uma breve nota metodológica. A obtenção de dados foi exclusivamente oriunda do meio virtual, pois, tendo em vista a necessidade de distanciamento social, pareceu-me a melhor técnica naquele e neste momento, mas também porque a um artigo que trate do impacto de uma pandemia a uma determinada categoria faz-se mister se valer da limitação que a pandemia impôs aos próprios pesquisadores.

Dessa forma, além das fontes de dados que foram os vídeos de Youtube, assim como, o grupo do Facebook, lancei mão de informações coletadas em grupos de WhatsApp e em entrevistas com alguns motoristas. A interpretação dos dados a partir de uma análise eminentemente qualitativa pareceu-me suficiente para entender o momento

¹ <https://www.diariodocentrodomundo.com.br/essencial/uber-nao-libera-auxilio-prometido-a-motorista-e-o-manda-trabalhar/>, acesso em 06/08/2020.

² <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468>, acesso em 03/03/2021.

pelo qual passam os homens e mulheres que labutam intermediados pelos aplicativos e, embora padeça de algumas limitações que as redes possam proporcionar ao pesquisador, foram suficientes à proposta do presente trabalho.

Outrossim, cumpre destaca ainda que as entrevistas e os canais de Youtube são de âmbito nacional: as entrevistas foram realizadas com quatro motoristas: três homens, um atuante em Brasília, outro em São José/SC e um de Curitiba/PR, e uma única mulher que atua no Distrito Federal. Mas, as comunidades on-line (KOZINETS, 2014), tanto na plataforma Facebook quanto no aplicativo WhatsApp, ficaram restritas ao universo do Distrito Federal.

Cabe destacar que, o presente artigo foi pensado às pressas, pois, diante da pandemia do novo coronavírus a categoria de motoristas, por óbvio, teve uma perda significativa em seus ganhos, pois, a demanda pelo serviço, por causa das restrições impostas à população pela pandemia, caiu. À época, julho de 2020, os entregadores que também laboram para os aplicativos ganharam muita visibilidade, e os motoristas perderam o protagonismo de outrora. Assim, achei relevante fazer um levantamento sobre as condições dessa categoria.

O esclarecimento acima se faz necessário porque os dados do Youtube e das entrevistas dizem respeito ao primeiro semestre de 2020, mas os dados da comunidade do Facebook, do WhatsApp, assim como, a atualização de uma das entrevistas, realizada com a única mulher da minha amostra, dizem respeito ao ano de 2021.

Penso que essa amostragem, embora limitada e proveniente do universo virtual, deu-me uma interessante percepção das condições, anseios e perspectivas desses trabalhadores, nesse momento.

2 O BRASIL E OS APLICATIVOS

Embora diversas empresas atuem no setor de aplicativos, o objeto de estudo restringiu-se à plataforma Uber³, tanto por ser a empresa mais popular no setor quanto

³ Não obstante o objeto seja a empresa Uber, não excluirei menções, seja nos vídeos, nos comentários ou entrevistas, a outras empresas atuantes no setor de aplicativos.

pelo seu pioneirismo. A Uber, que foi fundada em junho de 2010⁴, atua no Brasil desde 2014.

Em 2014, não obstante o resultado das urnas, o governo da Presidenta Dilma Rousseff enfrentava alguns desafios oriundos da crise econômica e política que avançava no país, e o emprego formal começava a abandonar os bons patamares dos anos anteriores. Vejamos:

A taxa de desemprego no Brasil que em 2013 chegou ao 5,4%, e em 2014 bateu os 6,9 pontos percentuais, em 2015 seria de 8,4%, superando as taxas médias registradas no mesmo período dos anos anteriores, segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Assim, confrontado os dados de 2013, quando o Brasil ostentava a menor média anual desde o início da série histórica, em março de 2002⁵, em 2015, o desemprego dava claros sinais de recrudescimento no país.

A partir de 2017, o então Presidente Michel Temer, implementa políticas neoliberais dentro de suas possibilidades. Em vistas ao presente artigo, destaco a denominada Reforma Trabalhista, representada pela Lei n. 13.467, julho de 2017, que entrou em vigência em novembro do mesmo ano. A reforma teve como substrato ideológico a geração de empregos e a superação da crise econômica através do consumo. Veja-se o resultado:

Conforme a PNAD contínua, divulgada no dia 06/08/2020, o desemprego no Brasil estava em 13,3% no trimestre encerrado em junho, atingindo 12,8 milhões de pessoas. O último trimestre de 2020 ostenta uma cifra acima dos 14 milhões de desempregados e quase 6 milhões de brasileiros em desalento⁶.

Pois bem, ao que parece, segundo os dados, a geração de empregos, tampouco a superação da crise econômica, foi alcançada.

A “inauguração” dos aplicativos de mobilidade urbana no país, no ano de 2014, apresentou-se em momento extremamente favorável às empresas, pois, ao mesmo tempo

⁴ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> , acesso em 02/03/2021.

⁵ <https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo.html?view=noticia&id=1&idnoticia=2575&busca=1&t=desocupacao-foi-4-3-dezembro-fecha-2013-media-5> acesso em 10/08/2020.

⁶ <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> , acesso em 02/03/2021.

que o desemprego estava aumentando, alguns trabalhadores que se socorreram nos aplicativos, para complementar renda ou como fonte de renda exclusiva, talvez fossem os mesmos que nos períodos anteriores tiveram acesso a bens de consumo essenciais a este trabalho, a saber, carro e aparelhos smartfone⁷.

Saudadas pelos entusiastas do empreendedorismo e da flexibilização da legislação protetora do mercado de trabalho, as plataformas⁸ chegam ao Brasil e aderem-se à rotina da população. Tanto usuários quanto trabalhadores utilizam as plataformas. A título apenas exemplificativo, de acordo com dados da revista *exame*⁹, em 2018, só a Uber, tinha 91 milhões de usuários no mundo, um crescimento de 35% em relação a 2017. A Uber tem mais de 22 milhões de usuários no Brasil e mais de 1 milhão de motoristas parceiros, estando presente em mais de 500 cidades. O Brasil é o segundo maior mercado da Uber. Esses dados estão disponíveis no site da empresa.¹⁰

Os motoristas somente da Uber, conforme a própria empresa, são mais de 1 milhão, somente no Brasil. Segundo dados do IBGE, divulgados em 2019, o Brasil já tem mais de 1.125.000 motoristas de aplicativo, 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%.

A Uber é um fenômeno, mas ao mercado de trabalho brasileiro talvez a Uberização¹¹ não tenha surgido com a pecha de uma mazela, mas sim como uma alternativa: uma possibilidade de empreender e uma forma de renda, exclusiva ou complementar. É verdade que os aplicativos de mobilidade são um fenômeno mundial,

⁷ JUNGE, Benjamin; TAVARES, Álvaro Prado A. *Subjetividades Móveis*. Novos estudos CEBRAP. São Paulo: JAN.–ABR. 2020

⁸ Embora eu utilize com frequência a palavra “aplicativo”, em alguns momentos utilizarei o termo “plataforma”. Estou ciente que os aplicativos compõem as plataformas, como bem abordou Oliveira, Carelli e Grillo (2020), mas como o objetivo do artigo é explorar as condições dos trabalhadores deixo de lado essa importante discussão e, didaticamente, utilizarei os termos aplicativo e plataforma como sinônimos.

⁹ <https://exame.com/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>, acesso em 06/08/2020.

¹⁰ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>, acesso em 03/03/2021.

¹¹ Embora haja divergência acerca do termo “Uberização”, faço aqui o uso, embora poucas vezes, devido à popularização e utilização por autores de minhas referências, por exemplo, ABÍLIO, Ludmila K, 2020 e SLEE, Tom, 2018.

mas o contexto brasileiro foi imprescindível para desenvolver-se aqui um dos mercados mais promissores às empresas.

3 AS COMUNIDADES *ON LINE*, OS MOTORISTAS NA RUA E A PANDEMIA

Quando iniciei a coleta de informação para subsidiar este trabalho, tinha uma ideia sobre os motoristas por aplicativo. Chamo de ideia aquilo que se poderia adjetivar de hipótese, qual seja: a de que a Uberização e precarização são corolários, assim como, os motoristas migraram às plataformas seduzidos pela ideia do empreendedorismo e, por fim, que se trata de uma categoria pulverizada em que a coesão e a união carecem de força, o que, conseqüentemente, dificultaria sua luta por melhores condições de trabalho.

Dada a incipiência da pesquisa, não posso abandonar aquelas hipóteses nem tampouco confirmá-las, mas já tenho indícios interessantes a analisar.

Como já mencionei, foram observadas postagens no grupo do Facebook denominado UBER Motorista Brasília-DF, que tem mais de 5 mil membros¹², assim como acompanho 2 grupos de WhatsApp exclusivos a motoristas que laboram no Distrito Federal, e assisti a quase 100 vídeos postados em 3 canais da plataforma de vídeos Youtube, a saber: *Uber do Marlon*, que contém 590 mil inscritos; *Fernando Uber Floripa*, que contém 253 mil inscritos; e *Uber do Marcelo, o Uber fora da curva*, com mais de 86 mil inscritos.

Dentre as comunidades pesquisadas, os grupos de WhatsApp e do Facebook apresentam postagens mais espontâneas e o tema que ganhou maior relevo, foi a tarifa implementada pela empresa Uber e suas congêneres denominada “Promo”. Trata-se de uma tarifa com preços muito baixos que, de acordo com as empresas, serve aos motoristas em momentos de baixa demanda¹³. Mas, embora os reclames em todas as postagens, o que transpareceu de interessante foi a união dos grupos pesquisados no sentido de não realizarem esses tipos de viagens. Algumas postagens sugerem que o motorista quase paga para realizar o serviço e há alguns relatos de passageiros que reclamam da

¹² <https://www.facebook.com/groups/114024819107984> , acesso em 26/02/2021

¹³ Não encontrei a referência no site da Uber: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2020/08/o-que-e-uber-promo-nova-modalidade-traz-corridas-mais-baratas.ghtml> , acesso em 02/03/2021

indisponibilidade da opção “Promo”, embora disponível no aplicativo. Ou seja, aparentemente, há um “acordo” entre os motoristas a fim de não realizar esse tipo de serviço que está prejudicando os objetivos das empresas, mas os aplicativos já utilizam formas de driblar os motoristas e os valores pagos pela modalidade mais usual, a UberX, segundo alguns, estão se defasando, como demonstra um comentário no Facebook do dia 02/03/2021: “So parar de rodadar por que so toca promo acabou velho não dá mais e o x esta o mesmo valor!”. (manteve-se a grafia original)

Outro assunto que também ganha destaque são os frequentes aumentos no preço dos combustíveis, sobretudo no ano de 2021. Alguns motoristas, sobretudo nos grupos de WhatsApp, indignam-se e dizem que irão abandonar os aplicativos, pois, não obstante o aumento, as tarifas pagas a eles não sofrem reajustes e o prejuízo é potencializado pelas promoções impostas pela empresa.

A título de exemplo, em comentário feito no dia 27/02/2021, um motorista diz que “temos que fazer uma analogia a escravidão moderna da Uber, assim ela fica queimada no mercado acionário nem um investidor vai querer se associar a empresa ligada a escravidão moderna!”. (mantive a grafia original).

A partir do dia 26 de fevereiro de 2021, por causa do Decreto do Governo do Distrito Federal sobre as medidas restritivas de combate à pandemia, o assunto orbitou por esse tema. A maioria dos motoristas apoiavam as manifestações contra o decreto, salvo poucas vozes dissonantes, que salientavam a necessidade das medidas haja vista o alto número de contaminados e as altas taxas de ocupação das Unidades de Terapia Intensiva em quase todo Brasil.

Já em relação aos vídeos analisados, a espontaneidade fica por conta dos comentários. Como a maioria dos vídeos é editado e os apresentadores, geralmente, não tecem críticas às empresas, limitando-se a abordar os assuntos de forma neutra, incentivando motoristas a lançarem mão de alternativas e táticas para aumentarem a renda, os vídeos não fogem à ideia que tinha inicialmente, ou seja, não obstante aleguem não haver vínculo entre os apresentadores e as plataformas de mobilidade, os apresentadores são entusiastas dos aplicativos.

De acordo com os dados coletados nos vídeos, as empresas não tinham apresentado quaisquer alternativas aos motoristas, quando do início da pandemia. Os

apresentadores corroboram a parca atuação das empresas e ostensivamente orientaram aos seguidores, por iniciativa própria, limitarem o número de passageiros. Não havia sequer proposta de reembolso dos valores gastos com produtos de higienização das mãos ou do veículo. Havia alguns arremedos de proposta de ajuda financeira, mas a partir da demanda de alguns motoristas, via justiça.

Outra informação que destaco é que o apresentador da cidade Florianópolis/SC enfatizou pouco as perdas financeiras. Mas, destaca-se que aquela cidade se manteve por muito tempo sem transporte coletivo¹⁴, durante a pandemia, embora fosse divulgado um número controlado de casos de COVID-19. Logo, muitas pessoas continuavam a utilizar os serviços dos aplicativos naquele período, como alternativa ao transporte coletivo que estava suspenso.

No que tange às empresas, segundo os relatos, no início da pandemia não houve amparo financeiro aos motoristas, sequer para compra de produtos de limpeza. Em alguns vídeos, já no fim do mês de março, alguns apresentadores ensinavam como fazer umas gambiarras com plástico, cano de PVC e fitas adesivas para isolar os motoristas dos passageiros, mas por conta própria. Já estava previsto pelas empresas, baseadas na experiência de outros países, uma suposta ajuda aos motoristas adoecidos, ou com suspeita de contágio ou aqueles(as) do grupo de risco. Entretanto, os relatos nos comentários dão conta de que, quando o motorista informa a empresa, imediatamente ficava bloqueado por 14 dias, enquanto a empresa apreciava a documentação, e os relatos são inúmeros no sentido da negativa à ajuda.

Ainda em relação à assistência financeira, no dia 16/04/2020, a empresa Uber propõe novidades. A assistência restringe-se aos motoristas que “ou tenham um diagnóstico confirmado de COVID-19, ou receberam orientações para permanecer em isolamento por suspeita de COVID-19, ou porque têm problemas de saúde preexistentes, e encontram-se no grupo de risco de manifestação grave da COVID-19”. O auxílio corresponde ao valor da média semanal dos últimos 3 meses¹⁵.

Entre os meses de maio e junho, aparentemente, embora o Brasil numa situação muito crítica em relação à pandemia, os ânimos dos apresentadores pareceram menos

¹⁴ <http://www.pmf.sc.gov.br/noticias/index.php?pagina=notpagina¬i=22459>, acesso em 30/10/2020.

¹⁵ <https://www.uber.com/pt-BR/blog/auxilio-financeiro/>, acesso em 08/08/2020.

acirrados que no período anterior, com menos casos. Entretanto, em confronto com os comentários, a percepção é outra. Muitos seguidores insatisfeitos com o descaso das empresas e indignados com a cobrança pela instalação da placa de isolamento. Muitos comentários sobre a falta de ressarcimento dos kits de higienização e alguns comentários relatando a descaso das empresas no que tange ao não pagamento da assistência prometida.

A título de exemplo, destaco o seguinte comentário no canal Uber do Marlon:

A Uber ja rouba a gente pra caramba e ainda tem coragem de cobrar um serviço desse. E essa divisoria sem vergonha os clientes vao dar uma estrela toda vez que enroscar os pes para entrar e sair, isso se nao derrubalos. Ja não estamos ganhando nem para abastecer e ainda cobram 89 paus Bão ,tem louco pra tudo. (Anônimo, 2021) (mantive a grafia original do autor).

Ao que parece, as empresas, ao afastarem os motoristas que solicitam a assistência, preocupam-se com a imagem da marca, perante o usuário, e deixam os motoristas em segundo plano, pois, muitos não receberam ajuda alguma, embora imediatamente afastados. Ainda em relação à assistência, há preocupação no sentido do valor que deveria ser calculado pela média dos últimos meses, estes já defasados pela pandemia.

Observei que atualmente, embora incipiente, alguns comentários mencionam a necessidade de união entre os motoristas, críticas veementes às empresas maiores, e fica clara a intenção de muitos seguidores, nos comentários, a acionarem judicialmente as empresas. Essa intenção apareceu com mais destaques quando se tratava das exclusões arbitrárias de motoristas experientes. Não vi menções relevantes sobre a intenção de vínculo empregatício. A maioria dos motoristas destaca preocupação com a pandemia, pois, devido ao momento econômico, a demanda pelo serviço baixou muito.

Uma característica comum observada nos canais foi o alinhamento dos apresentadores ao empreendedorismo. Os três apresentadores se alinham aos princípios propugnados pelas empresas gestoras dos aplicativos¹⁶ e, frequentemente, denotam perfil empreendedor. Entendem-se autônomos e destacam essa autonomia, sobretudo naquilo

¹⁶ Em vídeo do dia 06/03/2020, no canal Fernando Uber Floripa, o apresentador analisa uma decisão da Justiça do Trabalho do RS sobre uma decisão reconhece o vínculo entre a Uber e um motorista. A opinião pessoal do motorista é de que o reconhecimento do vínculo seria ruim, desconfiguraria o serviço, destacando ao fim sobre como seria interessante os motoristas serem MEI, tal qual, segundo ele, é em Portugal, por exemplo.

que tange à flexibilidade de horário. Os apresentadores também enfatizam com frequência estratégias para aumentar os ganhos.

Nesse sentido, um comentário me chamou a atenção por dois motivos: O excesso de jornada relatado pelo motorista e a forma como ele se compreende enquanto trabalhador. Segue:

Exatamente Marlon, a verdade é que a grande maioria só reclama, nunca está bom. Eu particularmente reconheço que com a pandemia caiu bastante o movimento da plataforma, porém pra mim não mudou muito no meu dia de trabalho pois mantenho-me compromissado com meus horários. Das 05:00 até às 19:30. (mantive a grafia original do autor).

Até aqui entendi que seja pela intensificação da jornada ou por causa da crise na saúde pública devida à pandemia, seja pela diminuição na demanda e conseqüentemente da remuneração recebida, o trabalho de motoristas por aplicativos, seja em relação aos valores recebidos ou às condições de trabalho, teve uma sensível piora, se o tomarmos em relação ao período anterior à pandemia.

Comparado ao ano de 2020, em 2021 as postagens dão conta de que as condições do motoristas por aplicativo em relação ao início da pandemia permaneceram as mesmas, ou seja, as empresas permanecem inertes quanto ao apoio aos motoristas, salvo medidas pontuais, tais como os centros de apoio ao motoristas instalados em algumas cidades, mas que cobram pelo serviços, limitando-se a gerir os aplicativos, dentro da proposta que entendem a correta, a saber, que são tão somente uma empresa de tecnologia, não uma contratante de motoristas para o seu serviço de transporte urbano de passageiros.

4 AS ENTREVISTAS

As entrevistas foram elaboradas na forma de perguntas semiestruturadas e realizadas entre os dias 10 e 11 de agosto de 2020. Devido ao isolamento social e os diversos domicílios dos entrevistados, as entrevistas foram feitas via chamada de vídeo pelo aplicativo *WhatsApp* e os áudios foram gravados. Ao todo foram feitas 11 (onze) perguntas com a intenção de coletar dados mais subjetivos, tais como, anseios, preocupações e expectativas dos entrevistados.

Três entrevistados consideraram-se autônomos, mas destacam que a empresa dirige o serviço. Apenas um dos entrevistados, que atua em Brasília/DF, foi enfático em dizer

que era empresário e foi o único que declarou ser microempresário individual (MEI)¹⁷, mas curiosamente, quando por mim induzido, admito, utilizou o termo “mão de obra explorada” para falar de seus serviços. Os entrevistados demonstraram preocupação com o desemprego porque, segundo eles, os serviços por aplicativo poderão receber o excedente de mão de obra, por causa do desemprego, o que diminuiria os ganhos.

Não obstante as respostas tenham sido pueris, a questão da relação com a empresa parece que se dá em uma zona gris. Os motoristas entrevistados fizeram críticas ao gerenciamento e demonstraram preocupação com as exclusões, mas aparentemente veem o vínculo empregatício como algo muito improvável. O mote é financeiro, mas a temporalidade foi também pontuada, ou seja, veem o aplicativo como um paliativo ao desemprego, para eles, momentâneo.

A queda nos ganhos por causa da pandemia trouxe novas luzes a essa questão do vínculo, pois, conforme os relatos, a empresa deveria ter tido outra atitude em relação aos motoristas. A assistência financeira não foi solicitada por nenhum dos entrevistados, mas todos lançaram mão do Auxílio Emergencial proposto pelo Governo Federal, sendo que apenas dois o receberam. Aqueles que não usufruíram do auxílio, alegaram que o indeferimento se deveu a suas rendas no ano anterior, pois, ambos estavam empregados.

Excetuando-se o entrevistado que atua em Curitiba, todos os outros mencionaram a existência de grupos coesos, sobretudo via grupos de WhatsApp, e viram com bons olhos o movimento dos entregadores que, em duas oportunidades no mês de julho de 2020, paralisaram os serviços de entrega demandando melhorias nas condições de trabalho e aumento dos ganhos. Não vislumbraram à época a possibilidade de manifestação dos motoristas, pois, segundo eles, a baixa demanda pelos serviços enfraquece os movimentos.

A expectativa dos motoristas em relação às empresas e seu papel na mobilidade urbana são parecidas, pois, eles acham indiscutivelmente essencial, nas grandes cidades. Veem com preocupação o futuro por causa do desemprego e citaram a desvalorização dos entregadores por aplicativo como um motivo de preocupação, pois, assemelham-se a estes

¹⁷ Desde agosto de 2019, o motorista por aplicativo pode ser MEI, conforme Resolução nº 148, de 2/08/2019, do Comitê Gestor do Simples Nacional, obedecidos os critérios estabelecidos para a categoria, por exemplo, receberem até R\$ 81 mil por ano.

em relação ao vínculo e a exploração de mão de obra que, hoje já existente, tende a se intensificar.

Por fim, destaco que as entrevistas foram muito relevantes para a proposta do artigo porque deram vazão a muitas palavras dos motoristas. Todos os entrevistados estavam muito preocupados com a diminuição nos ganhos e com os posicionamentos incertos da empresa Uber, sobretudo naquilo que tange aos auxílios aos motoristas doentes ou pertencentes aos grupos de risco. Impressão que corrobora a notícia que abre o artigo, ou seja, as empresas não fornecem o auxílio financeiro da forma que deveriam e submetem o motorista ou ao bloqueio ou ao labor mesmo doente, o que, nesse último ponto, denota o pouco comprometimento tanto com os seus “parceiros” quanto com a sociedade em geral.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O universo dos motoristas por aplicativo é permeado pela precariedade e pelo desemprego, no qual, a preponderância desse último proporciona a potencialização daquela.

O excesso de jornada sem controle, sem dias de descanso remunerado, sem férias, sem adicional noturno, mas subordinados às diretrizes dos aplicativos, embora escamoteada dos olhos de muitos motoristas, denota um nicho de trabalho precarizado. Esse trabalho teve uma sensível piora durante a pandemia. As empresas, não obstante previamente cientes dos dados relativos à doença em outros países, não tiveram uma preocupação com os motoristas do Brasil. As empresas não foram nem estão sensíveis às perdas financeiras de seus motoristas e tiveram atitudes tímidas em relação a intensificação das medidas de higienização.

O desemprego já alto desde antes da pandemia, unido a um ordenamento protetor debilitado, sobretudo após a reforma trabalhista de 2017, se intensificou na crise de saúde atual. A demanda pelos serviços, não obstante estar aumentando, ainda é baixa, o que faz migrar alguns motoristas para os aplicativos de entrega, diminuindo a remuneração destes últimos. A classe trabalhadora está a arcar com as despesas da crise.

Embora os dados coletados denotem que este tipo de ocupação já teve dias melhores, sob a ótica dos sujeitos, ao que parece, porque imersos num contexto já

precário, é mais uma alternativa de renda disponibilizada pelo mercado, sobretudo no momento.

Trata-se de um universo laboral específico em que se sofre as agruras da pandemia, além daquelas oriundas da exploração do capital sobre o trabalho, mas deveras intensificada. Entretanto, guardadas às peculiaridades, algumas manifestações de motoristas no sentido da coesão da categoria, embora em contatos eminentemente remotos, proporcionam o vislumbre de contestação do projeto pensado para obtenção de lucro a partir da exploração de mão de obra, aqui e alhures.

Por fim, quando escrevo estas linhas, junho de 2021, os aplicativos de mobilidade urbana, notadamente o app Uber, permanecem com sua lógica inalterada, ou seja, entendem-se como mero intermediador de serviços e, por isso, omitem-se a oferecer melhores condições trabalho aos trabalhadores, denominados parceiros. Problema que se intensifica agora, quando uma pandemia limita a circulação de pessoas e aquilo que outrora amenizava a falta de um emprego formal apresenta-se como uma mazela, uma ferida proveniente do atual cenário econômico brasileiro.

REFERÊNCIAS

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

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

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.

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

FERNANDO, Uber Floripa. Vídeos diversos. 2020. Disponível em: <<https://www.youtube.com/c/FernandoUberFloripa/about>>, Acesso entre 06 e 12 de ago. de 2020.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. 26ª ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2016.

JUNGE, Benjamin; TAVARES, Álvaro Prado A. Subjetividades Móveis. Novos estudos CEBRAP. São Paulo: JAN.–ABR. 2020

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

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. 23 p

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.

MARCELO, o Uber fora da curva. Vídeos diversos. 2020. Disponível em: <<https://www.youtube.com/c/UberdoMarcelooUberforadacurva/about>>. Acesso entre 06 e 12 de ago. de 2020.

MARLON, Uber do. Vídeos diversos. 2020. Disponível em: <<https://www.youtube.com/c/UBERdoMarlon/about>>. Acesso entre 06 e 12 de ago. de 2020.

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

OLIVEIRA, Murilo C. Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. Rev. Direito e Práx., Rio de Janeiro, V. 11, N. 4, 2020, p. 2609-2634.

POUPART, Jean. A entrevista de tipo qualitativo: considerações epistemológicas, teóricas e metodológicas. In: Poupart J. et al (org.). A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. São Paulo: Vozes, 2008.

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