



AS DINÂMICAS DA UBERIZAÇÃO EM VITÓRIA DA CONQUISTA: um estudo com motoristas e entregadores via aplicativos digitais

Eixo Temático: GT7 – Economia do Trabalho, Economia Social, Economia Solidária, Cooperativismo, Tecnologias Sociais e Desigualdade Social.

José Antônio Santos da Silva¹;
Rita de Cássia Oliveira Lima Alves²

Resumo

A uberização do trabalho é um fenômeno global que se caracteriza pelo intermédio, gerenciamento e controle do trabalho por aplicativos digitais e seus algoritmos, bem como pela transferência dos custos e riscos das atividades desenvolvidas para os trabalhadores, sem configurar uma relação de emprego. O presente trabalho buscou identificar as condições de trabalho dos profissionais que realizam suas atividades por meio de aplicativos digitais em Vitória da Conquista – Ba, em período de pandemia, com foco nas categorias de motoristas e entregadores. Para alcançar esse objetivo, realizou-se uma pesquisa teórica-empírica, reunindo elementos quantitativos através de aplicação e sistematização de questionários, que ocorreu de 12 a 21 de agosto de 2021. O referencial teórico contou com inúmeras contribuições, destacando autores como Antunes (2018;2020;2021), Abílio (2014;2019;2020) e Franco; Ferraz (2019), dentre outros. Os resultados apontam para uma confirmação de que os trabalhadores por aplicativos necessitam realizar longas jornadas de trabalho, ao passo que não têm rendimentos correspondentes aos seus esforços. Diante do contexto de sucessivas ofensivas sobre as condições de vida e trabalho da população, a organização dos trabalhadores, com suas diferentes identidades, é fundamental para a reconquista de direitos e garantias.

Palavras-chave: Empreendedorismo; Informalidade; Neoliberalismo; Precarização do trabalho; Uberização.

1. Introdução

Ao contrário do que pensavam os teóricos que prenunciavam o fim da classe trabalhadora no século XXI, a tecnologia não tem reduzido a necessidade dos seres humanos de despender força de trabalho, tanto física quanto intelectual, tampouco tem reduzido as jornadas de trabalho sem reduzir salários. Ao contrário, verifica-se, na atualidade, a intensificação das jornadas de trabalho, que não mais dependem dos espaços físicos das organizações, vez que os aparelhos eletrônicos e o acesso à internet permitem a conexão ao trabalho diuturnamente e de forma desterritorializada (FONTES, 2017).

¹ Bacharel em Administração pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Pós-graduando em Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional (UESB). E-mail: joseantonioss.info@gmail.com

² Doutora em Planificação Territorial e Gestão Ambiental pela Universidade de Barcelona/ES. Docente do Departamento de Ciências Sociais Aplicadas (DCSA) da UESB. Coordenadora do Grupo de Pesquisa Cidades Médias e Redes de Empresas (CMER). E-mail:rcassialimaa@gmail.com

Em um contexto histórico, a crise capitalista da década de 1970 inaugurou a aplicação e difusão da racionalidade neoliberal, que tem como princípio norteador a generalização da concorrência e competitividade para diversos âmbitos da vida humana, ultrapassando a esfera econômica e atravessando até mesmo as esferas das relações sociais (DARDOT; LAVAL, 2016). A hegemonia do neoliberalismo na sociedade brasileira pode ser constatada na disseminação de um empreendedorismo individual e, por vezes, precário, como uma possível solução para o desemprego e ampliação da informalidade, que, historicamente, são problemas enfrentados pelos trabalhadores brasileiros.

Nesse paradigma, os modelos de produção fordista/taylorista não deram respostas suficientes para as novas necessidades de acumulação capitalista, uma vez que, até meados da década de 1970, havia um crescente melhoramento das condições de vida dos trabalhadores dos países centrais, o que demandava mais custos com o pagamento de salários e outros encargos sociais. Sendo assim, o toyotismo, modelo japonês de produção, marcado pela flexibilidade, produção *just-in-time* e polivalência dos trabalhadores foi a estratégia adotada para resgatar os padrões de acumulação (ANTUNES, 2018; 2020; 2021).

Como decorrência da crise capitalista de 2008, na atualidade, a uberização do trabalho é mais um movimento que tem em suas bases a redução do custo do trabalho, uma vez que, nessa modalidade, o trabalhador adquire *status* de parceiro, sendo responsável pelos custos e riscos das atividades laborativas, sem qualquer garantia mínima de rendimento e proteção social (ABÍLIO, 2019). Nesse sistema, existe a intermediação e controle dos serviços prestados pelos trabalhadores através das plataformas digitais como a Uber, uma das empresas-aplicativo pioneiras em mediar a necessidade dos consumidores com um sistema de transporte mais eficiente e as necessidades laborativas dos chamados parceiros.

Portanto, ao se posicionar no mercado como mera intermediadora tecnológica, a Uber e demais plataformas não mantêm uma relação de subordinação com os seus aderentes, o que as isentam de custos trabalhistas e previdenciários com os motoristas, segundo as decisões mais recentes dos tribunais trabalhistas brasileiros. No entanto, não existe um consenso em tal afirmativa, de modo a existir um campo aberto para discussões e interpretações jurídicas sobre se os trabalhadores possuem vínculo empregatício ou não com as empresas-aplicativo (GUSMÃO, 2020).

No caso brasileiro, outros fatores determinantes para a ampliação das transformações no mundo do trabalho foram as recentes reformas neoliberais realizadas pelo Estado brasileiro com mais intensidade a partir do governo Michel Temer (2016-2018). O objetivo foi regulamentar modalidades antes consideradas atípicas de trabalho, além de tornar possível a terceirização até mesmo da atividade-fim das empresas.

Com efeito, os impactos dessas reformas e da uberização podem ser analisadas a partir de estudos empíricos como o da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike (2019), que demonstrou o perfil dos entregadores por bicicleta na cidade de São Paulo, maior centro econômico do país, assim como as suas condições de trabalho. Geralmente, os entregadores por bicicleta são homens, jovens, negros, moradores das periferias da cidade de São Paulo, recebiam menos de um salário mínimo vigente em 2019, mesmo trabalhando mais de oito horas por dia (ALIANÇA BIKE, 2019).

Verifica-se, então, que a uberização é um movimento heterogêneo, pois possui estratos mais explorados do que outros, bem como categorias com condições mais degradantes de trabalho, não se restringindo, dessa maneira, aos motoristas de Uber. A uberização já permeia as relações de trabalhadoras domésticas, professores, advogados, médicos, psicólogos, arquitetos e engenheiros, dentre outras categorias de trabalhadores, que se expandem rapidamente na atualidade.

Com o agravante da pandemia de Covid-19, a situação dos trabalhadores brasileiros retrocedeu ainda mais, com o crescente desemprego, perda de renda do trabalho e risco iminente de contrair o coronavírus. No âmbito estadual, o desemprego no estado da Bahia atingiu 20,7% da população economicamente ativa no terceiro trimestre de 2020, sendo o maior índice entre os estados brasileiros (IBGE, 2020). Ao verificar a taxa composta de subutilização da força de trabalho este índice atinge 45,9% dos baianos, que trabalham horas insuficientes e desejariam trabalhar mais.

Ainda se tratando do cenário de pandemia, o processo de uberização do trabalho ficou ainda mais perceptível, demonstrando a vulnerabilidade a qual os trabalhadores estão submetidos. A investigação de Abílio *et al.* (2020) constatou um rebaixamento das condições de trabalho dos entregadores durante o período de pandemia de Covid-19, visto que houve queda nos rendimentos, comparado ao período anterior à pandemia.

Nesse cenário, aderir às plataformas digitais para tentar garantir a sobrevivência individual e familiar tem sido, muitas vezes, a única alternativa para milhões de brasileiros, principalmente a partir da crise sanitária e econômica decorrente do coronavírus³. Fato esse que não tem sido diferente em Vitória da Conquista, cidade média, localizada no Sudoeste do Estado da Bahia, considerada um centro regional de serviços de educação e saúde, comércio e industrial do interior baiano. Portanto o objetivo desta pesquisa foi investigar as condições de trabalho dos profissionais que realizam suas atividades por meio de aplicativos digitais em Vitória da Conquista – Ba.

³ CALVACANTE, Luciana. Do WhatsApp ao Uber: 1 em cada 5 trabalhadores usa apps para ter renda. **UOL Economia**, Belém, 12 de maio de 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/05/12/do-whatsapp-ao-uber-1-em-cada-5-brasileiros-usa-apps-para-ter-renda.htm>. Acesso em: 15 set. 2021.

Justamente por concentrar uma população estimada em 341.128 habitantes para o ano de 2020 (IBGE, 2020b) e um Produto Interno Bruto – PIB de R\$ 7 bilhões no ano de 2018 (IBGE, s.d), no município estão presentes as principais plataformas de serviços de transporte individual e entregas de alimentos. A exemplo da *Uber*, *99*, aplicativos de transporte individual, e *Uber Eats*, *Ifood*, aplicativos de entrega, dentre outras plataformas. Diante do exposto, teve-se como norte para a presente pesquisa, a seguinte questão: quais as condições de trabalho dos profissionais que realizam suas atividades por meio de aplicativos digitais em Vitória da Conquista - Ba?

2. Uberização e novas modalidades de trabalho

O constante desenvolvimento tecnocientífico contribui para que as relações de trabalho passem por aceleradas transformações na atualidade. Como já foi apresentado neste trabalho, a legislação social também se adéqua para abrir caminho à flexibilização que as tecnologias digitais são capazes de proporcionar em face da facilidade de comunicação e acesso às informações diuturnamente. Nesse sentido, o trabalho intermitente, remoto, *home office* e uberização são frutos das reestruturações produtivas estruturais. Sobre essa condição, verifica-se que a tecnologia, no capitalismo, não tem o papel primordial de liberar os seres humanos dos trabalhos pesados e repetitivos, ao contrário, trabalhar continua sendo um imperativo para a sobrevivência, o que realmente é reduzido é o emprego, conforme aponta Fontes (2017, p. 51):

O desemprego que a introdução capitalista de máquinas promove para intensificar a extração de valor é metamorfoseado em liberação do trabalho. A necessidade de trabalhar, porém, subsiste entre os seres sociais da sociedade capitalista, pois sem vender força de trabalho, tais expropriados não subsistem no mercado. Entre ameaça e promessa, desaparecem as possibilidades concretas trazidas por processos de trabalho a cada dia mais socializados, como redução das jornadas sem redução salarial, por exemplo.

Na atualidade, o termo uberização tem representado um conjunto de modificações ocorridas no mundo do trabalho. Seu nome deriva da empresa de tecnologia Uber, fundada em junho de 2010, nos EUA, que oferece uma plataforma digital de comunicação, que conecta consumidores de transporte aos motoristas prestadores do serviço, estando presente em 69 países (UBER NEWSROOM, 2020).

No Brasil, o marco de entrada da Uber no mercado brasileiro foi em 2014, na cidade do Rio de Janeiro, com a realização da Copa do Mundo. De 2014 em diante, o crescimento do aplicativo foi substancial. Hoje, a plataforma está presente em mais de 500 cidades brasileiras, e em mais de 10 mil cidades mundo afora, possuindo mais de um milhão de motoristas e entregadores parceiros no país, e mais de cinco milhões em todo o mundo. Além disso, são mais de 22 milhões de usuários brasileiros, de um total de 93 milhões em todo o mundo (UBER NEWSROOM, 2020).

Esses números revelam a intensa presença do aplicativo digital no cotidiano dos brasileiros, sem mencionar os demais aplicativos que prestam serviços correlatos e expandem pelas cidades, em razão também da qualidade questionável da sua mobilidade urbana (TEIXEIRA; PARAIZO, 2020). Diante desse contexto, fica ainda mais evidente que a crise econômica, política, social e ambiental que o Brasil atravessa com mais intensidade desde o segundo semestre de 2014 não foi um empecilho para expansão dos aplicativos de transporte e entregas, do contrário, com o desemprego crescente a única alternativa para milhares de trabalhadores desempregados foi aderir aos aplicativos digitais.

Sobre essa capacidade de expansão da uberização é necessário compreender que a mesma “[...] não consiste em compartilhar um objeto, um espaço ou uma troca de serviços, mas a própria venda da força de trabalho – ainda que a aparência imediata não deixe explícita tal relação econômica” (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 849). É importante frisar que cada plataforma retém um percentual monetário por cada serviço prestado, que varia de acordo com cada categoria ou mesmo pelo aplicativo utilizado pelo trabalhador.

Abílio (2020a, p. 580), ao analisar esse fenômeno argumenta que “[...] a uberização é o processo em que o trabalhador informal se vê despojado de direitos, garantias e proteções associados ao trabalho e arca com riscos e custos de sua atividade”. Em outras palavras, o trabalhador é responsável por adquirir as ferramentas e equipamentos de trabalho como veículos, celulares e pacotes de internet, equipamentos de proteção, ao passo que sua manutenção também é de responsabilidade do trabalhador, como revisões nos veículos, abastecimento com combustíveis, pagamento de seguros e impostos, dentre outros custos (FRANCO; FERRAZ, 2019). Nesse sentido, perdem-se as características de subordinação funcional, pois o trabalhador passa a ser um parceiro autônomo, de modo que todo o controle e vigilância do trabalho é feita pelos aplicativos, o que gera uma contradição importante desse modelo.

Partindo desses pressupostos, verificar-se-á a forma de realização do gerenciamento do trabalho na uberização, seguindo a lógica da informalidade, que já é uma realidade conhecida dos trabalhadores brasileiros, mas que na uberização adquire novos contornos, atrelado à ideia de empreendedorismo.

3. Gerenciamento do trabalho na uberização

O grande diferencial da uberização em relação aos outros modelos de trabalho é o caráter do controle matemático e permanente realizado pelos algoritmos, porém, sem subordinação reconhecida. O autogerenciamento subordinado é marca da uberização, pois, ao mesmo tempo em que assumem a integralidade dos custos e riscos das atividades laborativas, os trabalhadores estão atravessados pelo

controle dos algoritmos, que determinam os valores a serem recebidos, as condições de trabalho, dentre outras formas de controle (FIGUEIREDO, 2019). Sobre essa condição, Abílio (2019, p. 3) constata alguns dos elementos centrais do gerenciamento subordinado:

i) é a empresa que define para o consumidor o valor do serviço que o trabalhador oferece, assim como quanto o trabalhador recebe e, não menos importante, ii) a empresa detém total controle sobre a distribuição do trabalho, assim como sobre a determinação e utilização das regras que definem essa distribuição.

Outra característica da uberização é o amadorismo do trabalho conforme aponta Abílio (2020b). A necessidade de complementar a renda, dado os baixos salários do mercado de trabalho brasileiro, faz com que os trabalhadores busquem alternativas de renda. Essa relação foi analisada por Abílio (2014), ao investigar sobre as relações das revendedoras de cosméticos e o sentido amador atribuído ao trabalho, que, por vezes, nem sequer era considerado uma forma de trabalho, mas sim de socialização e lazer. Quanto aos motoristas, essa dimensão não é homogênea, pois muitos têm apenas como fonte de renda o trabalho nos aplicativos digitais, outros utilizam como complemento de renda, o que demonstra uma perda da identidade e profissionalização do trabalho.

Além disso, é difundido pelas empresas-aplicativo que os trabalhadores uberizados são empreendedores, que possuem autonomia e liberdade para montar seu horário de trabalho e ganhar à medida em que mais realiza o serviço. Muito tem sido discutido dessa utilização do termo empreendedorismo para caracterizar a atividade desenvolvida pelos trabalhadores por aplicativos (CASAGRANDE; ZAMORA; OVIEDO, 2021).

O modelo de gestão por algoritmo, tendo a atividade de entregar de aplicativo como uma das suas possíveis manifestações de exemplo de exercício do poder, seria a efetivação plena de uma gestão neoliberal e da condição de empresário de si. O modelo autossuficiente da algocracia, com interação laboral praticamente exclusiva entre o código e o trabalhador, desqualifica a necessidade de gestores intermediários e sustenta integralmente o discurso de competitividade capitalista, tendo a máxima ‘você é seu chefe e seu próprio ilimitado capital humano’ inserido na subjetividade do trabalhador (NEVES; SUTIL, 2020 p. 11-12).

As avaliações realizadas pelos clientes também configuram a dinâmica de “controle da qualidade” do serviço prestado pelos trabalhadores, que precisam manter um padrão elevado na média de avaliações do território onde atuam. Em descumprimento com metas de avaliação imposta pelas empresas-aplicativo, Franco; Ferraz, (2019, p. 853) afirmam se “caso não consiga manter esse padrão de desempenho, o qual depende também da subjetividade do cliente que o avalia, o motorista pode ser temporariamente suspenso ou até instantaneamente desligado da plataforma, sem qualquer aviso prévio da Uber.”

Diante do exposto, pesquisadores de todo o mundo têm se debruçado em compreender os impactos da uberização nos trabalhadores que estão nos processos operacionais dos serviços. O perfil dos trabalhadores e as condições de trabalho, além dos diferentes sentidos atribuídos ao trabalho na

uberização, estão sendo objeto de inúmeras pesquisas na atualidade. Outro fator de destaque é a ampliação da uberização para diversos serviços, o que demonstra uma tendência de crescimento do trabalho plataformizado, com ausência de direitos e necessidade de assumir custos e riscos das atividades, revelando um problema social presente e futuro, dado que o grau de informalidade do mercado de trabalho brasileiro chegou a 41,6% em 2019 e com tendência de crescimento (IBGE, 2020).

4. Perfil e condições de trabalho dos motoristas e entregadores em outras regiões do país

A uberização é heterogênea e multifacetada, compreendendo uma série de categorias de profissionais. As diferentes pesquisas já realizadas demonstram que o perfil dos trabalhadores pode variar de acordo com a categoria de trabalho ou mesmo da localização de realização dos serviços, o que demonstra a fluidez dessa nova forma de organização do trabalho em contraponto ao modelo mais rígido do fordismo (CORDEIRO, 2019). Como no país existe uma ampla desigualdade social, o acesso às ferramentas de trabalho como os automóveis está, muitas vezes, condicionada a posição social ocupada pelo trabalhador, conforme será demonstrado nas pesquisas expostas a seguir.

Em São Paulo, maior centro financeiro do país, os entregadores por bicicletas, conhecidos como *bike boys*, representam uma das categorias mais vulneráveis entre os trabalhadores por aplicativos. A pesquisa realizada pela Aliança Bike (2019), instituição que promove ações de fortalecimento da economia de bicicleta considerando as dimensões do transporte, esporte e lazer, analisou o crescimento dessa ocupação na cidade de São Paulo, bem como traçou um perfil desses trabalhadores, entrevistando 270 entregadores, demonstra os grupos sociais mais atravessados por essa condição, bem como as condições precárias de trabalho, como longas jornadas e baixos rendimentos, conforme foi sintetizado no Quadro 1.

Quadro 1 - Características do perfil médio dos entregadores por bicicleta na cidade de São Paulo em 2019

Perfil médio	Resultados
Gênero	99% são homens, 1% mulheres
Faixa etária	Idade média de 24 anos, sendo que o mais novo entrevistado tem 16 anos e o mais velho, 59 anos.
Cor/raça	44% se declaram pardos, 27% pretos (ou seja, 71% negros), 26% são brancos, 2% amarelos e 1% indígenas
Escolaridade	40% têm até o ensino fundamental completo, 53% têm até o ensino médio completo, 4% têm nível superior e 1% pós-graduação.

	Outros 2% disseram não ter instrução. 16% estudam atualmente
Ganhos mensal com as entregas	R\$ 936,00
KM pedalados por dia	40 km
Tempo médio à disposição dos aplicativos	9 horas e 24 minutos por dia
Dias de trabalho	A maioria dos entregadores trabalha 7 dias por semana (57%), seguido por 6 dias (24%) e 5 dias (11%). Outros 8% trabalham de 2 a 4 dias por semana
Tempo de trabalho com aplicativos	37% fazem entregas há menos de 3 meses, 28% entre 3 e 6 meses, 22% entre 6 meses e 1 ano, 11% entre 1 e 2 anos, e 2% mais de 2 anos
Principais problemas relatados	40% dizem que o principal problema é a falta de segurança no trânsito, seguido de falta de infraestrutura adequada (30%), falta de segurança pública (19%) e falta de sinalização (4%).

Fonte: Aliança Bike (2019). Elaborado pelos autores.

A partir dessas informações constantes no Quadro 1, é possível identificar um perfil médio dos entregadores por bicicletas e aplicativos na cidade de São Paulo, de modo que é um trabalho predominantemente masculino, realizado por jovens, negros, que trabalham acima de 9 horas diariamente e praticamente todos os dias da semana, porém, auferem menos de um salário mínimo vigente (ALIANÇA BIKE, 2019).

Durante a pandemia de Covid-19, classificada, em janeiro de 2020, pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como uma Emergência em Saúde Pública de Importância Internacional (BRASIL, 2020), houve inúmeras mudanças nas dinâmicas de funcionamento das atividades coletivas presenciais, de forma mais intensa a partir de março de 2020 no Brasil. O trabalho dos entregadores foi considerado essencial para a manutenção das tentativas de distanciamento social empreendidas no país. Entretanto, apesar do aumento da demanda pelas entregas em domicílio, não houve, em contrapartida, aumento nos rendimentos dos trabalhadores. Do contrário, houve a manutenção de longas jornadas de trabalho e a percepção de queda nos rendimentos, conforme aponta pesquisa realizada por Abílio *et al.* (2020, p. 15), com 298 entregadores de diferentes cidades brasileiras:

Os resultados revelados não deixam margem a dúvidas sobre um movimento de manutenção de longos tempos de trabalho, associado à queda da remuneração desses trabalhadores, que arriscam sua saúde e a vida no desempenho de um serviço essencial para a população brasileira, ao contribuírem para a implementação e a manutenção do isolamento social durante a pandemia. Isso é, ainda, acompanhado pelo aumento do risco de contágio, o que intensificou as condições de trabalho precárias e inseguras dos entregadores.

Sobre o perfil dos motoristas por aplicativos, as pesquisas apontam para um grupo com um perfil etário relativamente mais alto que os entregadores, bem como um maior grau de escolarização.

Essa perspectiva pode indicar que a propriedade ou aluguel de um carro é algo mais presente entre os estratos médios da sociedade brasileira, o que demonstra a capacidade de penetração da uberização por diferentes segmentos sociais.

Em Natal, capital do Rio Grande do Norte, a pesquisa de dissertação de Fonseca (2020), indicou que, no geral, a atividade de motorista por aplicativos é exercida por homens, com idade superior a 25 anos, com escolaridade relativamente alta, sendo predominante pessoas com ensino médio completo, compreendendo 50% dos entrevistados, superior incompleto com 20%, e superior completo perfazendo 17% dos respondentes.

Esse “padrão” de perfil também foi verificado na pesquisa de Cordeiro (2019), na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sendo que 56,3% dos respondentes possuíam ensino médio completo e 34,4% ensino superior. Sobre as condições de trabalho, mais de 50% dos entrevistados trabalhavam mais de 8 horas diárias com os aplicativos de transporte. O desemprego foi a causa de ingresso nos aplicativos para 62,5% dos 64 entrevistados. As longas jornadas de trabalho e o motivo de ingresso nos aplicativos digitais indicam um padrão tanto para os motoristas como para os entregadores, ainda que existem outras diferenças como o grau de escolaridade mais elevado para os motoristas, considerando o perfil demográfico.

Na Região Metropolitana de São Paulo, a pesquisa de Moraes; Oliveira; Accorsi (2019) apontou para a forte presença de homens na atividade, compreendendo 88% dos respondentes entre os motoristas da amostra, com a idade predominante entre 26 e 45 anos (69%), assim como possuem a escolaridade entre ensino médio completo e superior completo, somando 90%. Além disso, 89% tinham até 2 anos trabalhando com os aplicativos, perfazendo para 77% uma jornada diária entre 6 e mais de 8 horas, sendo que para 73% o trabalho era desenvolvido de 5 a 7 dias por semana.

Diante do exposto, verifica-se que podem ser muitos os perfis dos trabalhadores por aplicativos, que variam de acordo com a localidade e a atividade exercida. Nesse sentido, a precarização do trabalho não é um fenômeno que atinge na atualidade exclusivamente trabalhadores de baixa escolaridade e especialização, historicamente precários. Existe, portanto, uma tendência de avanço dessas ocupações para trabalhadores qualificados, que muitas vezes não atuam em sua área de formação, encontrando espaço apenas nos aplicativos digitais, essa relação fica bastante expressa nas pesquisas de Cordeiro (2019), Fonseca (2020) e Moraes; Oliveira; Accorsi (2019), como a presença expressiva de trabalhadores com nível superior.

5. Principais desafios enfrentados pelos trabalhadores via aplicativos digitais

São inúmeros os desafios que os trabalhadores que desempenham suas atividades profissionais por aplicativos enfrentam, perpassando a insegurança financeira e social, excesso de trabalho, agravamentos na saúde física e mental, insegurança no trânsito, violência, assédio, dentre outros, que foram ampliados em razão da pandemia de Covid-19. No caso dos motoristas e entregadores, são serviços para os quais não existe a possibilidade de realização do *home office*, o que posiciona esses trabalhadores em grande exposição à contaminação pelo coronavírus, assim como grande parte da classe trabalhadora brasileira (BARROS, 2020).

A insegurança financeira e social decorre do fato de que quando não podem trabalhar por motivo de saúde, familiar, ou outros, os trabalhadores não têm nenhum tipo de remuneração mínima assegurada, ou licença médica remunerada. Além disso, não estão cobertos obrigatoriamente pela previdência social, pois, como informais, lidam com o desamparo em caso de acidentes de trabalho, ou precisam contribuir de forma individual ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), ou mesmo para alguma previdência privada, o que aumenta os custos com o trabalho. Essa distante relação com a seguridade social, é uma condição comum entre os trabalhadores informais brasileiros, sendo essa condição destacada na pesquisa realizada com motoristas por aplicativos em Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador, desenvolvida por Correia *et al.* (2020, p. 13):

[...] o cuidado em relação a questão da seguridade social e os motoristas Uber em Camaçari se mostra prejudicada, considerando também que estes profissionais, em sua maioria, nem reconhecem esta preocupação futura, seja pela momentaneidade com que acreditam ser aquele ofício, ou por não dispor de ganho suficiente para tanto. Observa-se que alguns deles contribuíram por determinado tempo, mas pararam quando assumiram a função.

Outra realidade vivida por muitos trabalhadores é o excesso de diferentes tipos de ocupações, pois, estando sob demanda ou intermitente, é gerada no trabalhador a necessidade de acumular diferentes alternativas para auferir uma renda razoável. Nesse modelo de trabalho intermitente, existe a necessidade de “[...] estabelecer uma multiplicidade de vínculos para preencher a porosidade da sua jornada e assim promover a subsistência própria e a de sua família ao custo da conversão massiva do seu tempo social em tempo econômico” (CARVALHO; PEREIRA, 2020, p. 8). O tempo disponível para os aplicativos não é convertido exclusivamente em ganhos, pois existe o tempo de espera de um serviço para o outro, que não é contado para a remuneração, mesmo que sejam horas de espera, visto que é recebido estritamente por serviço prestado.

O excesso de trabalho desencadeia em outras complicações, inclusive na saúde física e mental dos trabalhadores. As longas jornadas, baixos rendimentos por serviço prestado e as vicissitudes do trânsito são fatores que contribuem para os riscos da atividade laboral dos motoristas e entregadores. Os acidentes de trânsito são a parte mais visível dessa dinâmica de falta de saúde e segurança no trabalho. Além disso, para Silva *et al.* (2021, p. 4807) outra face dessa relação é que “a subnotificação

desses acidentes de trabalho aparece como um grave entrave observado na dinâmica laboral dos motoboys, que lidam ainda com a carga física extenuante e os horários de trabalho sem pausas definidas para alimentação”.

Para os trabalhadores por aplicativos não existe um ambiente de trabalho aos moldes das organizações tradicionais, pois sua relação será dada com o ambiente onde realizam suas atividades e com as ferramentas de trabalho que adquirem ou alugam, o que dificulta ações de fiscalização e promoção da saúde e segurança no trabalho, mesmo porque são considerados autônomos (UCHÔA DE OLIVEIRA, 2020). Ainda de acordo com a compreensão de Uchôa de Oliveira (2020, p. 6), “as empresas-aplicativo não possuem um espaço determinado, não existe tal coisa como um ‘ambiente de trabalho’ em que riscos possam ser mapeados e endereçados”

A violência nas cidades brasileiras, que estão entre as mais perigosas do mundo, é outro fator que gera preocupação entre os trabalhadores por aplicativos. Existe uma reclamação comum dos motoristas de não terem acesso ao destino final dos clientes, o que pode direcioná-lo para regiões mais perigosas das cidades. Existem casos também de latrocínios e sequestros de motoristas em diferentes cidades do país, situação que amplia a insegurança e vulnerabilidade desses trabalhadores (CASTRO, 2020).

Ademais, os trabalhadores relatam que, com frequência, sofrem assédio moral e sexual de clientes que utilizam os serviços, tornando o trabalho ainda mais desgastante, com impactos físicos e mentais, especialmente para as mulheres, conforme foi descrito por Castro (2020) em pesquisa de dissertação realizada com um grupo de motoristas mulheres em Campinas-SP. No caso dos motoristas, existe uma disputa de mercado com os taxistas, que geram permanentes conflitos, pois os taxistas alegam que os motoristas por aplicativos não arcam com a mesma carga tributária que eles, o que torna o preço da corrida pelos aplicativos mais competitivo (CARVALHO; SALES, 2018).

Por todo o exposto, o trabalho dos motoristas da Uber é mais um trabalho que segue a estratégia do capitalismo, apontando para um trabalho precário ou degradante em vários sentidos, pois combinam insegurança, exploração, incerteza, sujeição, competição, sequestro do tempo e da subjetividade. O trabalho excessivo dos motoristas é um ponto que merece destaque e atenção, visto que torna o trabalho ainda mais degradante, podendo acarretar doenças físicas ou psíquicas, sobretudo por ser um trabalho que requer atenção redobrada. Além disso, oferece risco de vida e é relativamente desgastante em se tratando de grandes cidades com alto fluxo de veículos, além da insegurança dos motoristas por estarem expostos a todo tipo de violência (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019, p. 29).

Desse modo, constata-se que são diferentes desafios decorrentes das atividades exercidas pelos trabalhadores por aplicativos, que são acentuados em face das crises vivenciadas pelo país, que causam desemprego e ampliação da concorrência entre os prestadores de serviços, bem como dificulta a mobilidade de ocupação, em razão do mercado de trabalho ficar mais fechado. Além disso, existem

os efeitos da pandemia, que tornou mais vulnerável o trabalho que já era precário, mas também impulsionou que novas formas de organização dos trabalhadores fossem urdidas.

6. Procedimentos Metodológicos

Tendo em vista o objetivo de investigar as condições de trabalho dos profissionais que realizam suas atividades por meio de aplicativos digitais em Vitória da Conquista–Ba, existiu a necessidade de que a presente pesquisa possuísse o caráter exploratório e descritivo. Foi exploratória porque visava “desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores” (GIL, 2008, p. 27). Ainda que recente, o fenômeno da uberização é global e tem sido amplamente estudado na atualidade. No entanto, suas nuances no interior do estado da Bahia ainda carecem de teorização e problematização quanto às particularidades do fenômeno em uma cidade média do Nordeste brasileiro.

Ademais, este estudo possuiu caráter teórico-empírico, ao realizar a contextualização e a problematização do fenômeno da uberização das relações de trabalho na atualidade, fornecendo subsídios teóricos através do referencial para sustentar os resultados que foram alcançados na pesquisa de campo. Nesse sentido, os pesquisadores buscaram interpelar os sujeitos envolvidos nesse processo para compreender suas características qualitativas e quantitativas com a sistematização e aplicação de questionário virtual com sete questões relacionadas as condições de trabalho dos motoristas e entregadores, bem como suas percepções e trajetórias, perfazendo o caráter empírico da pesquisa (DEMO, 1995).

Dessa maneira, pode-se inferir que esta é uma pesquisa quali-quantitativa. Seu aspecto qualitativo é decorrente da análise dos resultados baseada nos pressupostos do referencial teórico uma vez que foi realizada uma abordagem que contextualiza o desenvolvimento do fenômeno da uberização do trabalho. Foi também quantitativa porque um dos principais objetivos do método quantitativo “é descobrir quantas pessoas de uma determinada população compartilham uma característica ou um grupo de características (ZANELLA, 2013, p. 96), ou seja, quantos trabalhadores compartilham determinadas condições de trabalho.

Para acessar esses indivíduos que estão dispersos e realizando seu trabalho individualmente foi necessário estabelecer uma amostra. Levando em consideração que a amostra representa “[...] parte da população ou do universo, selecionada de acordo com uma regra ou um plano. Refere-se ao subconjunto do universo ou da população, por meio do qual estabelecemos ou estimamos as características desse universo ou dessa população” (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 98). A amostra

foi composta dos indivíduos alcançados pelas técnicas aplicadas na coleta de dados, através de amostras não probabilísticas, que não são passíveis de generalização e tampouco há garantia de representatividade do universo (PRODANOV; FREITAS, 2013).

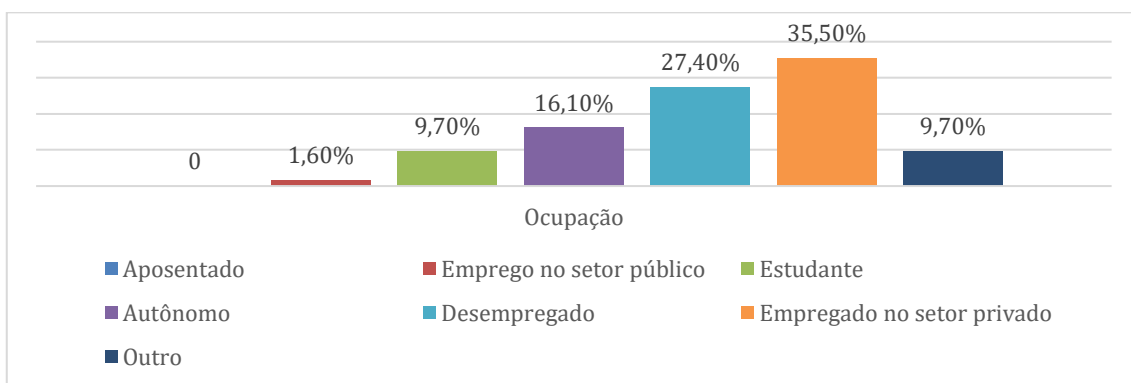
Entre as amostras não probabilísticas, foi utilizada a amostragem por acessibilidade. Para Gil (2008, p. 94), nesse tipo de amostragem “o pesquisador seleciona os elementos a que tem acesso, admitindo que estes possam, de alguma forma, representar o universo”. A amostragem por acessibilidade foi necessária dada a grande dispersão dos sujeitos da pesquisa, sendo essa uma das principais características da uberização, visto que o trabalhador pode estar cadastrado em diferentes plataformas que prestam o mesmo serviço, uma vez que não existe uma relação empregatícia, o que difere das pesquisas em organizações tradicionais.

Lançou-se mão também da amostragem não probabilística intitulada de “Bola de Neve” ou no inglês *Snowball*, para criar uma rede de informantes que conhecessem indivíduos que compusessem a população da pesquisa, que, sucessivamente, indicassem outros possíveis sujeitos, até alcançar uma certa exaustão da amostra (VINUTO, 2014). A aplicação do questionário ocorreu entre 12 e 21 de agosto de 2021 e obteve um total de 62 respostas.

7. Apresentação e análise de resultados

Dentre as questões levantadas sobre as condições de trabalho destacam-se a jornada de trabalho e a renda auferida diretamente com o trabalho nos aplicativos, assim como outras questões que ajudam a compreender a dinâmica laboral dos trabalhadores pesquisados. Indagou-se primeiramente sobre a ocupação dos trabalhadores antes de iniciar o trabalho com os aplicativos, conforme aponta o resultado do Gráfico 1.

Gráfico 1 – Ocupação dos trabalhadores antes de trabalhar com os aplicativos

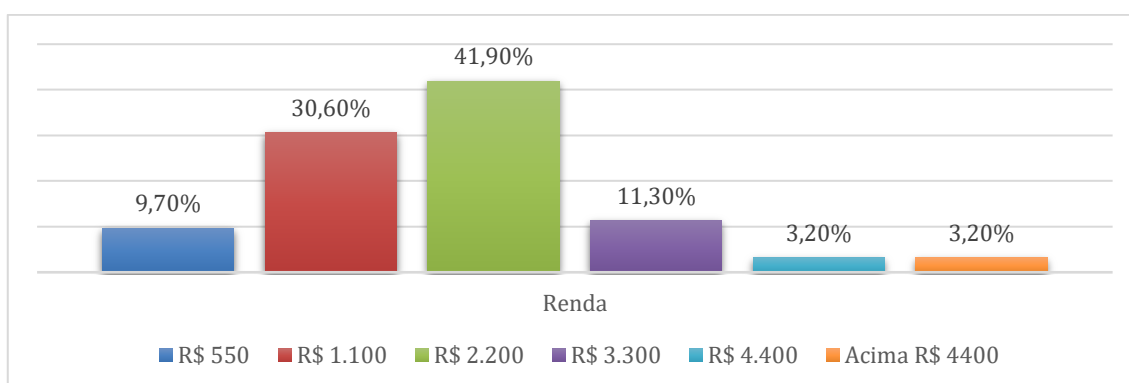


Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

Constata-se pela leitura do Gráfico 1 que os trabalhadores, antes de começarem a trabalhar com os aplicativos, estavam empregados no setor privado, representando 35,5% dos respondentes, enquanto 27,4% estavam desempregados. A condição de autônomo foi registrada por 16,1% dos respondentes. Essa relação pode denotar que uma parte considerável dos trabalhadores por aplicativos já tiveram experiências com empregos formais ou com uma relação de subordinação direta. O alto índice de desempregados reflete o atual cenário de crise econômica do país que acompanha a inserção dos aplicativos de mobilidade e entregas no país.

Em seguida, foi apontada no Gráfico 2 a renda mensal auferida pelos trabalhadores com os aplicativos. Os valores representam uma estimativa, uma vez que são valores variáveis e nem sempre os trabalhadores têm controle sobre seus rendimentos.

Gráfico 2 – Renda mensal do trabalho com os aplicativos



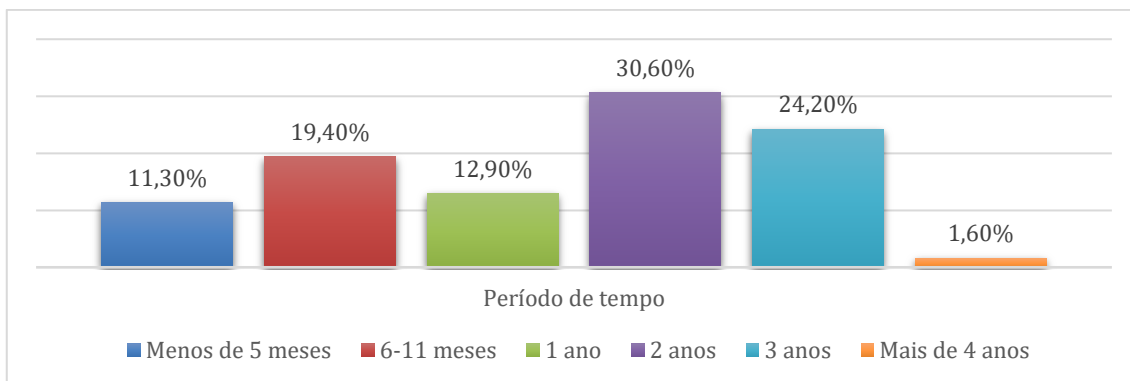
Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

Os resultados apontam para uma concentração da renda em até R\$ 2.200 ou dois salários mínimos, visto que 82,2% dos respondentes tinham como rendimento até esse valor. Esse resultado é similar ao rendimento médio dos trabalhadores formais de Vitória da Conquista, pois o IBGE apontou que eram em média 2 salários mínimos (IBGE CIDADES, s.d.). Considerando que o salário mínimo vigente em 2021 é de R\$ 1100, apenas 17,7% estavam acima de dois salários mensais. A dinâmica

dos rendimentos para os trabalhadores por aplicativos costuma ser um fator de incerteza, pois existe uma oscilação grande nos ganhos, além dos crescentes custos para a manutenção do trabalho.

No Gráfico 3, ao serem questionados sobre o tempo de trabalho com os aplicativos, as respostas indicaram uma maior distribuição dos resultados, conforme exposto abaixo.

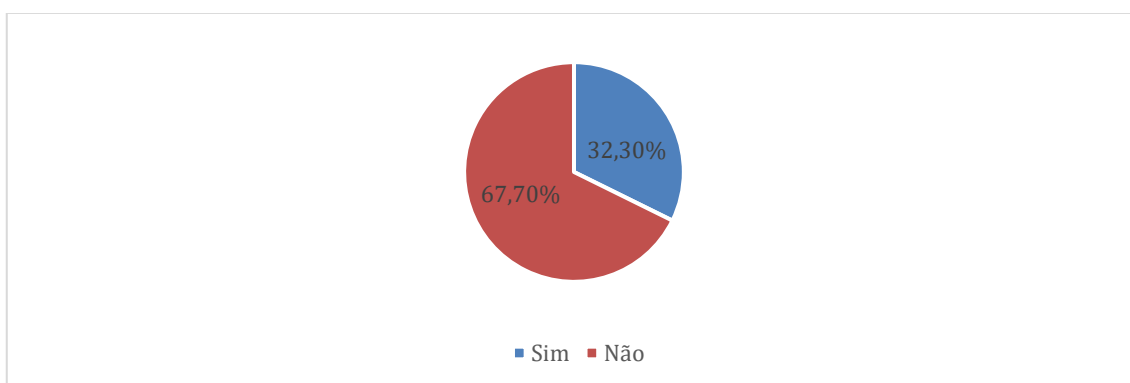
Gráfico 3 – Tempo de trabalho com os aplicativos



Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

Muitos iniciaram o trabalho por aplicativos durante a pandemia de covid-19 e agravamento do desemprego no país, pois 43,6% tinham até um ano trabalhado. Por outro lado, 25,8% dos respondentes estão trabalhando com os aplicativos três anos ou mais, o que no caso dos motoristas parte deles acompanha a entrada do aplicativo mais popular em Vitória da Conquista, que ocorreu em meados de 2017. Compreender se os trabalhadores lidam com os aplicativos como única fonte de renda foi a tarefa da próxima questão, sintetizada no Gráfico 4.

Gráfico 4 – Outra ocupação remunerada além dos aplicativos



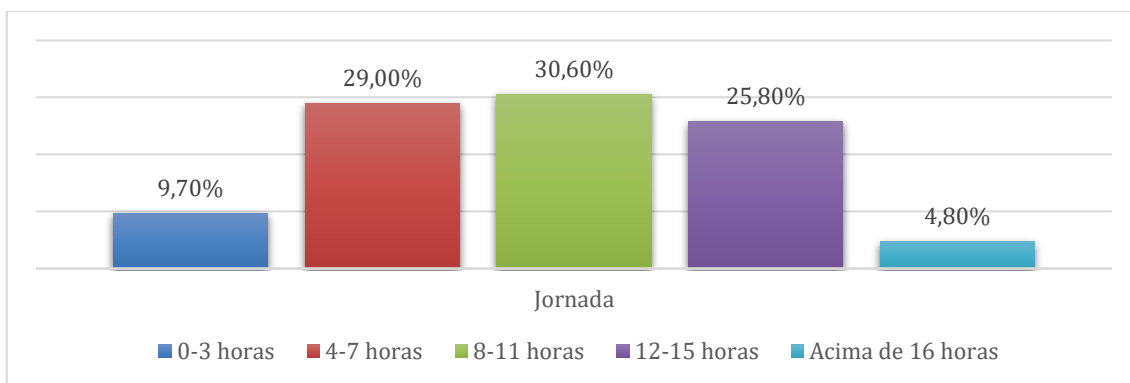
Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

A ideia inicial da economia do compartilhamento de aproveitamento de produtos, utensílios, ferramentas e serviços através do mundo digital se contrapõe em muitos casos com uma fonte exclusiva de renda de milhares de indivíduos. Nesse contexto, mais de 2/3 dos trabalhadores tinham

os aplicativos como a única fonte de renda, ou seja, dependiam exclusivamente do trabalho nos aplicativos.

Como não existe uma regulação sobre a jornada de trabalho dos trabalhadores por aplicativos, uma vez que são considerados autônomos, em grande parte dos casos a jornada ultrapassa as 8 horas diárias de um trabalhador convencional, regido pela CLT.

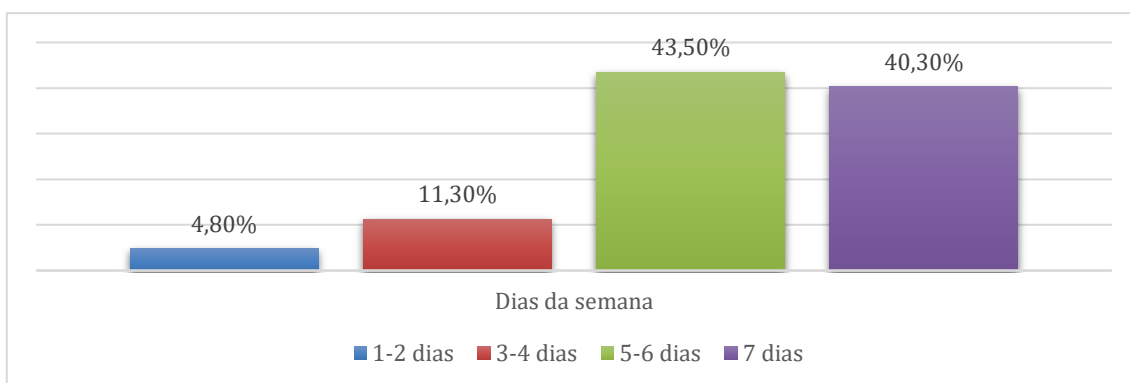
Gráfico 5 – Jornada diária de trabalho com os aplicativos



Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

Os resultados de Vitória da Conquista confirmam as longas jornadas de trabalho para motoristas e entregadores, visto que 61,2% deles têm jornadas acima de 8 horas diárias. Os constantes reajustes no preço dos combustíveis e demais custos impelem os trabalhadores a cada vez mais realizarem jornadas exaustivas. Outro fator que chama atenção é que 4,8% afirmou trabalhar mais de 16 horas diárias. Nesse sentido, fica evidente que a autonomia para trabalhar se transforma em longas jornadas de trabalho diante da necessidade premente de garantir a sobrevivência diária, tanto individual como familiar. A uberização do trabalho remete a exacerbação da transformação do tempo do indivíduo em tempo de trabalho, levando a jornadas cada vez mais extenuantes. Os dias trabalhados durante a semana revelam que a maioria deles trabalham 5 ou mais dias da semana, conforme aponta o Gráfico 6.

Gráfico 6 – Dias trabalhados durante a semana

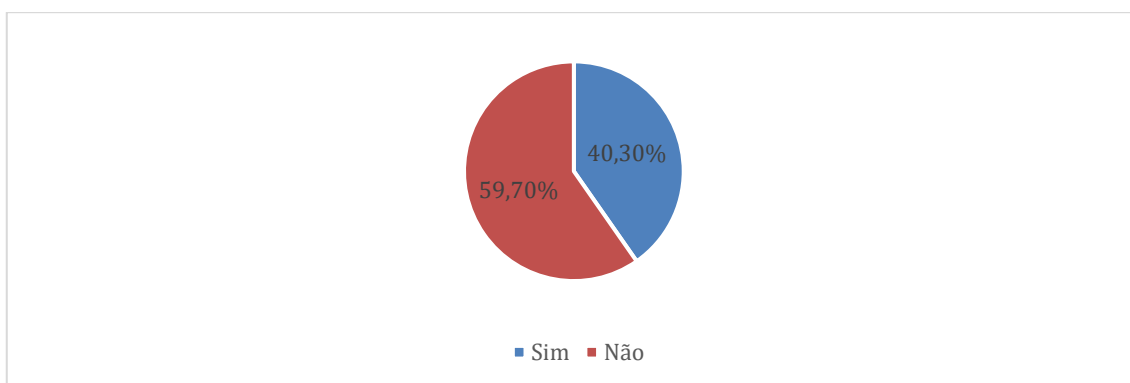


Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

Esse resultado é muito significativo para demonstrar como o trabalho por aplicativos demanda uma grande entrega de tempo e energia dos trabalhadores. Se na CLT é estipulado que a carga horária semanal deve ser de 44 horas semanais, na uberização essa dinâmica é completamente livre. Nesse sentido, 83,8% dos respondentes trabalham 5 ou mais dias, sendo muito expressivo os indivíduos que trabalham todos os dias da semana, com 40,3%. Portanto, compreende-se que a falta de regulamentação das atividades uberizadas leva os indivíduos a trabalhar mais dias da semana que um trabalhador com contrato de trabalho, tornando as condições de trabalho, muitas vezes, exaustivas.

Por estarem expostos às vicissitudes do trânsito da cidade e demais intercorrências, os entregadores e motoristas por aplicativos estão mais sujeitos a acidentes durante o trabalho.

Gráfico 7 – Acidentes trabalhando com os aplicativos



Fonte: Pesquisa de campo. Elaborado pelos autores (2021).

O resultado demonstra um elevado índice de sujeitos que já sofreram acidentes durante o trabalho, pois 40,3% encontram-se nessa condição. Mesmo não sendo a maioria dos respondentes, esse índice revela que esses trabalhadores estão mais vulneráveis aos acidentes ao passo que muitas vezes não dispõe de seguros e não estão cobertos pela previdência social. Portanto, se ficam impossibilitados de trabalhar por conta de algum acidente, muitas vezes, não dispõe de nenhum amparo legal. Como estão imersos em um *autogerenciamento subordinado* (ABÍLIO, 2019), os

trabalhadores que realizam suas atividades profissionais por aplicativos digitais não estão sujeitos a padrões de segurança do trabalho, de modo que são exclusivamente responsáveis por garantir a manutenção dos seus veículos. As longas jornadas de trabalho também podem ser gatilhos para acidentes em face dos sinais de cansaço físico e mental decorrentes do trabalho.

8. Considerações finais

As transformações ocorridas no mundo do trabalho ao longo das últimas décadas, tornaram as relações de emprego mais flexíveis e descartáveis, dando margem a fenômenos como a uberização. Com efeito, a estabilidade no emprego se torna algo cada vez mais raro e contestado por setores da sociedade, o que resulta em uma disseminação de uma categoria de empreendedorismo individual e precarizado como solução para a desocupação.

Ademais, as alterações na legislação trabalhista realizadas com mais intensidade desde 2016, que prometiam aumentar a geração de empregos diante da flexibilização de direitos e mais facilidades em contratar trabalhadores sob demanda, não corresponderam eficientemente a tais anseios da sociedade brasileira. Desde então, o desemprego no país se manteve em patamares elevados, bem como houve a expansão da informalidade e de trabalhadores que encontram apenas nos aplicativos digitais uma fonte de renda, mesmo possuindo, em determinados casos, uma formação de nível superior, revelando uma incapacidade do país de gerar empregos técnicos e qualificados.

Diante do exposto, teve-se como objetivo geral para a presente pesquisa identificar as condições de trabalho dos profissionais que realizam suas atividades por meio de aplicativos digitais em Vitória da Conquista – Ba, em período de pandemia. O objetivo geral foi alcançado demonstrando que os trabalhadores por aplicativos pesquisados em Vitória da Conquista seguem um ritmo de longas jornadas de trabalho, que em contrapartida não representam altos rendimentos. Esse resultado confirma o que outras pesquisas apresentadas ao longo do trabalho descreveram em outras regiões do país, sendo, dessa maneira, uma característica importante da uberização a necessidade de uma jornada intensa e extensa de trabalho conforme as necessidades individuais dos associados aos aplicativos. Essa característica chama atenção pelo recrudescimento de jornadas sem limites e regulamentação, que remontam ao período da Revolução Industrial, demonstrando que não existe uma tendência de fim da necessidade de trabalhar, mas sim uma reconfiguração das relações de trabalho, com efeitos mais nocivos para os próprios trabalhadores.

Dessa maneira, a organização dos trabalhadores em suas diferentes e convergentes identidades, incluindo os jovens, mulheres, LGBTQIA+, desempregados, precarizados, imigrantes e demais identidades é fundamental para a reconquista de direitos e garantias. A *classe-que-vive-do*

trabalho, nas palavras de Ricardo Antunes, passa por aceleradas transformações. Portanto, novas formas de organização também são necessárias. A apropriação das redes sociais para difundir a mobilização é uma condição que revela que os trabalhadores também se reinventam, incluindo agentes que anteriormente não se envolviam com pautas reivindicatórias dos trabalhadores, a exemplo de internautas e usuários dos aplicativos. A criação de cooperativas e associações de trabalhadores por aplicativos e precarizados, no geral, também é uma realidade que está presente em diferentes partes do mundo, incluindo experiências brasileiras.

Referências

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Sem maquiagem**: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos [recurso eletrônico]. 1. ed. São Paulo: Boitempo; FAPESP, 2014.

_____. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 2 mar. 2021.

_____. *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid-19, v. 3, p.1-21, 2020. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>. Acesso em: 1 mar. 2021.

_____. Uberização e juventude periférica: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, v. 39, n. 3, p. 579-597, 2020a. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-33002020000300579&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 24 abr. 2021.

_____. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020b. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579/pdf>. Acesso em: 25 abr. 2021.

ALIANÇA BIKE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo: Aliança Bike, 2019. Disponível em: http://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf. Acesso em: 2 mar. 2021.

ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira da; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019. Disponível em: <http://periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/2544> Acesso em: 29 abr. 2021.

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

_____. **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado [recurso eletrônico]. São Paulo: Boitempo, 2020

_____. O vilipêndio da covid-19 e o imperativo de reinventar o mundo. **O Social em Questão**, v. 1, n. 49, 2021. Disponível em: encurtador.com.br/noDJ8. Acesso em: 7 mar. 2021.

BARROS, Carolyne Reis. O apocalipse dos trabalhadores: breves considerações sobre o mundo do trabalho na pandemia. **Mosaico: Estudos em Psicologia**, v. 7, n. 1, p. 61-74, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/mosaico/article/view/24822>. Acesso em: 20 maio 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 580**, de 27 de março de 2020. Dispõe sobre a Ação Estratégica "O Brasil Conta Comigo - Residentes na área de Saúde", para o enfrentamento à pandemia do coronavírus (COVID-19). Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2020/prt0580_30_03_2020.html. Acesso em: 20 maio 2021.

CALVACANTE, Luciana. Do WhatsApp ao Uber: 1 em cada 5 trabalhadores usa apps para ter renda. **UOL Economia**, Belém, 12 de maio de 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/05/12/do-whatsapp-ao-uber-1-em-cada-5-brasileiros-usa-apps-para-ter-renda.htm>. Acesso em: 15 set. 2021.

CARVALHO, Mauro Lúcio Henrique de; SALES, Mara Marçal. Ser taxista em tempos de uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. **Pretextos - Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas**, v. 3, n. 5, jan./jun. 2018, p. 579-596. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/pretextos/article/download/15926/13029/0>. Acesso em: 9 mar. 2021.

CARVALHO, Felipe Santos Estrela de; PEREIRA, Sullivan dos Santos; SOBRINHO, Gabriela Sepúlveda. # BrequeDosApps e a organização coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. **Revista Jurídica Trabalho E Desenvolvimento Humano**, v. 3, p. 1-29, 2020. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/85>. Acesso em: 3 maio 2021.

CASAGRANDE, Lucas; ZAMORA, Martín Andres Moreira; OVIEDO, Carlos Fernando Torres. Motorista de uber não é empreendedor. **RAM. Revista de Administração Mackenzie**, v. 22, n. 2, p. 1-24, 2021. Disponível em: encurtador.com.br/euHKM. Acesso em: 12 maio 2021.

CORDEIRO, Carla Silva. **O ajuste espaço-temporal na Uberização do trabalho**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia). - Instituto de Agronomia, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2019. Disponível em: encurtador.com.br/epDR4. Acesso em: 18 maio 2021.

CORREIA, Francielle dos Santos *et al.* Trabalho, modernidade e cuidado: uma análise sobre a situação e a preocupação com a aposentadoria dos motoristas de transporte por aplicativo em Camaçari-Bahia. **Revista de Direito do Trabalho, Processo do Trabalho e Direito da Seguridade Social**, v. 1, n. 1, 2020. Disponível em: <https://laborjuris.emnuvens.com.br/laborjuris/article/view/36>. Acesso em: 27 abr. 2021.

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

DEMO, Pedro. **Metodologia Científica em Ciências Sociais**. São Paulo. Atlas, 1995.

FIGUEIREDO, Carlos. Algoritmos, subsunção do trabalho, vigilância e controle: novas estratégias de precarização do trabalho e colonização do mundo da vida. **Revista Eletrônica Internacional de**

Economia Política da Informação, da Comunicação e da Cultura, v. 21, n. 1, p. 156-172, 2019. Disponível em: <https://www.academia.edu/download/58650426/10921-30985-1-SM20190318-29929-1x74xnu.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2021.

FONSECA, Wagner de Sousa. **O trabalho por plataforma digital**: o caso dos motoristas da Uber. 2020. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2020. Disponível em: encurtador.com.br/hiBOY. Acesso em: 16 maio 2021.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017. Disponível em: encurtador.com.br/ozIJ6. Acesso em: 2 mar. 2021.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 17, n. SPE, p. 844-856, 2019. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1679-39512019000700844&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 10 maio 2021.

Gil, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GUSMÃO, Xerxes. Trabalhador autônomo de plataformas digitais: empregado ou autônomo?. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**, v. 24, n. 2, p. 189-198, 2020. Disponível em: <https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/424>. Acesso em: 15 mar. 2021.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. **PNAD Contínua**: Trimestre: jul-ago-set/2020, novembro de 2020. Disponível em: encurtador.com.br/gmy57. Acesso em: 1 mar. 2021.

_____. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2020**. Brasília, 2020. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2020/estimativa_dou_2020.pdf. Acesso em: 17 mar. 2021.

_____. **Síntese de Indicadores Sociais**: uma análise das condições de vida da população brasileira 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101760.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2021.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios**: Vitória da Conquista, Bahia. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/pesquisa/38/47001>. Acesso em: 17 mar. 2021.

_____. IBGE CIDADES. **Vitória da Conquista**: Panorama. [s.d.]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/panorama>. Acesso em: 30 mar. 2021.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização no contexto da economia de compartilhamento: um estudo sobre o trabalho dos motoristas de transporte particular por aplicativo em São Paulo. **Revista INTERFACE-**

UFRN/CCSA ISSN Eletrônico 2237-7506, v. 16, n. 2, p. 71-92, 2019b. Disponível em: <https://ojs.ccsa.ufrn.br/index.php/interface/article/view/1107> Acesso em: 19 maio 2021.

NEVES, Ianaira Barretto; SUTIL, Bruno. Algorocracia e a racionalidade neoliberal: uma reflexão a partir da greve dos entregadores de aplicativos. *In*: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE VAREJO E CONSUMO (CLAV), 13, 2020, Evento Online. **Anais eletrônicos** [...] Evento Online: FGV, 2020, p. 1-13. Disponível em: encurtador.com.br/rOSW8. Acesso em: 12 mar. 2021.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico** [recurso eletrônico]. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/institucional/editora-feevale/metodologia-do-trabalho-cientifico---2-edicao>. Acesso em: 10 maio 2021.

SILVA, Fernanda Pereira da *et al.* Riscos e vulnerabilidades dos trabalhadores motociclistas durante a pandemia da COVID-19 no Brasil. **Saúde Coletiva (Barueri)**, v. 11, n. 61, p. 4798-4807, 2021. Disponível em: encurtador.com.br/bvFT1. Acesso em: 27 abr. 2021.

TEIXEIRA, Luísa da Cunha; PARAIZO, Rodrigo Cury. Plataformas digitais de mobilidade urbana: Tipos e modos de atuação. **Gestão & Tecnologia de Projetos**, v. 15, n. 3, p. 19-33, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/gestaodeprojetos/article/view/166299>. Acesso em: 15 mar. 2021

UBER NEWSROOM. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Equipe Uber, 27 de agosto de 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 11 maio 2021.

UCHÔA DE OLIVEIRA, Flávia Manuella. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 45, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572020000101501&tlng=pt. Acesso em: 10 maio 2021.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, v. 22, n. 44, 2014. Disponível em: encurtador.com.br/hpqKV. Acesso em: 19 maio 2021.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. **Metodologia de Pesquisa**. 2. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC, 2013. 134 p. Disponível em: encurtador.com.br/ozEW3. Acesso em: 21 jul. 2021.