

**ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE
VITÓRIA – EMESCAM**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E
DESENVOLVIMENTO LOCAL**

LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO

**A PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A
UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NA GRANDE VITÓRIA (ES): UMA ANÁLISE À
LUZ DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)**

**VITÓRIA
2026**

**ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE
VITÓRIA – EMESCAM**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E
DESENVOLVIMENTO LOCAL**

LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO

**A PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A
UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NA GRANDE VITÓRIA (ES): UMA ANÁLISE À
LUZ DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Beatriz de Barros Souza.

Área de Concentração: Políticas Públicas, Saúde, Processos Sociais e Desenvolvimento Local.

Linha de Pesquisa: Direitos, Políticas Sociais e Estado.

**VITÓRIA
2026**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
EMESCAM – Biblioteca Central

B715p Bonifacio, Lucielli Pimenta
A percepção das mulheres motoristas de aplicativo sobre a
uberização do trabalho na Grande Vitória (ES) : uma análise à
luz dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) /
Lucielli Pimenta Bonifacio - 2026.
103 f.: il.

Orientadora: Profa. Dra. Beatriz de Barros Souza.

Dissertação (mestrado) em Políticas Públicas e
Desenvolvimento Local – Escola Superior de Ciências da Santa
Casa de Misericórdia de Vitória, EMESCAM, 2026.

1. Estudos de gênero – Vitória (ES). 2. Mercado de
trabalho – Vitória (ES). 3. Mulheres – motoristas de aplicativo –
Vitória (ES). 4. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).
I. Souza, Beatriz de Barros. II. Escola Superior de Ciências da
Santa Casa de Misericórdia de Vitória, EMESCAM. III. Título.

CDD 301.4121

Bibliotecária responsável pela estrutura de acordo com o AACR2:
Elisangela Terra Barbosa – CRB6/608

LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO

**A PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A
UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NA GRANDE VITÓRIA (ES): UMA ANÁLISE À LUZ
DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Aprovada em 08 de maio de 2026.

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dr^ª. Beatriz de Barros Souza
Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória
(Orientadora)

Prof. Dr. Paulo André Stein Messetti
Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória
(Membro Interno)

Prof. Dr. Jair Teixeira dos Reis
Universidade Federal do Espírito Santo
(Membro Externo)

RESUMO

Introdução: Esta pesquisa traz um estudo teórico, que tem por objetivo investigar a uberização do trabalho na forma de empresas-aplicativo no contexto de precarização do trabalho. A uberização do trabalho foi criada a partir das plataformas digitais, que apesar de ter em seu termo o início do nome da empresa multinacional *Uber*, sua definição não se refere apenas a esta, e sim a uma nova tipologia de relação de trabalho contemporâneo que se opõe à tradicional, no entanto a mesma é regida por normas trabalhistas. **Objetivo:** Desvelar a percepção das mulheres motoristas de aplicativo na Grande Vitória (ES) acerca da uberização do trabalho, considerando as condições laborais e socioeconômicas a partir de uma análise à luz dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. **Métodos:** A metodologia adotada na pesquisa foi qualitativa, de caráter descritivo exploratório. Oito participantes foram selecionadas por conveniência não-probabilística (“bola de neve”) para entrevistas episódicas (Flick, 2002) com base em um roteiro semiestruturado, a fim de coletar a vivência das mesmas na profissão de maneira mais ampla e detalhada. A análise de conteúdo foi realizada com base em Bardin (1977). **Resultados:** A análise de conteúdo desvelou cinco temas que abordam a baixa representatividade feminina na categoria de motoristas de aplicativo atrelada às desigualdades estruturais de gênero e à divisão sexual do trabalho. As participantes relataram vivências e desafios marcados pela precarização, ausência de proteção social, instabilidade de renda, insegurança e assédio, mesmo que reconheçam a geração de renda imediata e a flexibilidade de horários como aspectos positivos do exercício. Observou-se ainda que a inserção de mulheres nessa modalidade de emprego uberizado, está relacionado a necessidade de sobrevivência, desemprego e complementação de renda, relevante para a dependência da economia de plataformas. **Conclusão:** Conclui-se que embora haja o discurso de flexibilização e empreendedorismo, há a intensificação das relações trabalhistas e desproteção social, principalmente entre as mulheres. A pesquisa evidencia a necessidade de políticas públicas e regulamentação da profissão voltada à proteção social, segurança, e condições dignas laborais para trabalhadoras inseridas no trabalho mediado por plataformas digitais.

Palavras-chave: Estudos de gênero; Mercado de Trabalho; Mulheres Trabalhadoras.

ABSTRACT

Introduction: This research is a theoretical study that aims to investigate the "uberization" of work through app-based companies within the context of labor precarization. Uberization emerged from digital platforms and, although its name originates from the multinational company Uber, its definition is not limited to it. Rather, it refers to a new typology of contemporary labor relations that opposes traditional employment, yet is still governed by labor regulations. **Objective:** To unveil the perceptions of women app-based drivers in the Greater Vitória region (ES) regarding the uberization of work, considering labor and socioeconomic conditions through an analysis in light of the Sustainable Development Goals (SDGs). **Methods:** The methodology in the research was qualitative, of a descriptive-exploratory nature. Eight participants were selected by non-probabilistic convenience sampling method ("snowball sampling") for episodic interviews (Flick, 2002) that were carried based on a semi-structured script, in order to collect their experiences in the profession in a broader and more detailed way. Content analysis was performed based on Bardin (1977). **Results:** Content analysis revealed five themes addressing the low representation of women in the app-based driver category, linked to structural gender inequalities and the sexual division of labor. Participants reported experiences and challenges marked by precarious work, lack of social protection, income instability, insecurity, and harassment, even while acknowledging the immediate income generation and flexible hours as positive aspects of the job. It was also observed that the inclusion of women in this type of gig economy is related to the need for survival, unemployment, and income supplementation, which is significant for their dependence on the platform economy. **Conclusion:** It is concluded that, although platform-based work is often portrayed through the discourse of flexibility and entrepreneurship, it intensifies labor exploitation and social vulnerability, especially among women. The study highlights the need for public policies and professional regulation aimed at ensuring social protection, safety, and decent working conditions for women workers engaged in labor mediated by digital platforms.

Keywords: Gender Studies; Job Market; Working-class Women.

LISTA DE SIGLAS

AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Estatística
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAP	Caixa de Aposentadoria e Pensões
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
FUNRURAL	Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural
IJSN	Instituto Jones dos Santos Neves
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MT	Ministério do Trabalho
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra em Domicílios
PRORURAL	Programa de Assistência ao Trabalhador Rural
SETADES	Secretaria de Trabalho, Assistência e Desenvolvimento
STF	Supremo Tribunal Federal
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
TST	Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	09
1 INTRODUÇÃO	10
1.1 JUSTIFICATIVA	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 BREVE HISTÓRICO DO TRABALHO.....	16
2.2 NEOLIBERALISMO NAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	18
2.3 RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL	19
2.4 RELAÇÕES DE EMPREGO E AS TENSÕES ENTRE A FLEXIBILIZAÇÃO E A PROTEÇÃO SOCIAL.....	22
2.5 FLEXIBILIZAÇÃO, PRECARIZAÇÃO E (DES)PROTEÇÃO SOCIAL NO BRASIL.....	24
2.6 O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL E A ECONOMIA DE PLATAFORMA.....	28
2.7 O TRABALHO FEMININO E A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO.....	31
3 OBJETIVOS	34
3.1 Objetivo Geral.....	34
3.2 Objetivos Específicos.....	34
4 MÉTODOS	35
4.1 TIPO DE ESTUDO.....	35
4.2 CENÁRIO DO ESTUDO.....	35
4.3 PARTICIPANTES	36
4.4 ESTRATÉGIA DE BUSCA.....	36
4.4.1 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO	37
4.4.2 CRITÉRIOS DE EXCLUSÃO	37
4.5 COLETA DE DADOS	37
4.6 ANÁLISE DOS DADOS.....	37
4.7 SOBRE O USO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA).....	38
4.8 ASPECTOS ÉTICOS.....	38
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	40
6 CONCLUSÃO.....	50
REFERÊNCIAS.....	52
ANEXOS	58
APÊNDICES	62

APRESENTAÇÃO

De formação, sou bacharel em Serviço Social pela Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória (EMESCAM). No último ano da minha graduação no ano de 2023, eu participei da iniciação científica pela faculdade e comecei a escrita do pré-projeto para ingresso no Programa de Pós-Graduação Strictu Sensu em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da EMESCAM.

Foi nesse momento que me deparei, de forma sistemática, com as contradições do mundo do trabalho contemporâneo e os desafios da pesquisa acadêmica. Meu interesse no Mestrado partiu, então, da vontade de adquirir conhecimento, realizar pesquisas e ser a primeira mulher mestra na família. Atualmente, atuo como Assistente Social nas Políticas de Assistência Social no Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos (SCFV) e também com Pessoas com Deficiência.

No início de 2024, participei do processo de seleção de bolsistas financiadas pelo CNPq e fui contemplada. Meu interesse acadêmico sempre foi relacionado a realizar pesquisas nas linhas afins ao Serviço Social, Direitos Humanos e Justiça Social. Dando continuidade ao espírito crítico desenvolvido na Iniciação Científica, busquei aqui desvelar como as trabalhadoras da Grande Vitória vivenciam a precarização mascarada de "empreendedorismo" no capitalismo de plataforma.

Para que este percurso investigativo se consolidasse com o rigor científico necessário, a constituição da Comissão Examinadora foi pensada de modo a garantir um olhar interdisciplinar e crítico sobre o texto que ora apresento, conforme os currículos que tive a honra de analisar. Como membro interno, o Professor Dr. Paulo André Stein Messetti (EMESCAM) possui sólida formação jurídica, que transita do biodireito à avaliação de políticas públicas, sendo essencial para julgar se esta dissertação conseguiu articular, com rigor, a denúncia da (des)proteção social das motoristas uberizadas à necessidade de políticas públicas efetivas para o desenvolvimento local.

A seu lado, como membro externo, a presença do Dr. Jair Teixeira dos Reis (Membro Externo - UFES), confere a este exame o necessário diálogo com a área do Direito do Trabalho e da regulação social. Sua participação é de extrema importância para avaliar as seções que tratam das tensões entre a flexibilização, a precarização e a (des)proteção social, e certamente enriquecerá o debate sobre os desafios jurídicos impostos pela economia de plataforma à garantia de direitos no Brasil.

1 INTRODUÇÃO

No ápice da pandemia de Covid-19, expandiu-se a modalidade de trabalho por aplicativos no Brasil, denominada uberização do trabalho, que veio com o intuito de promover ao trabalhador a prestação de serviços autônomos sob demanda, podendo atingir jornadas de até 12h diárias. Essa variante de trabalho flexível surgiu a partir da criação da empresa norte-americana *Uber* em 2010, São Francisco, Estados Unidos, e chegou no Brasil em 2014, tendo como primeiro estado de adesão o Rio de Janeiro. Rapidamente se espalhou pelo país, pois, em seguida, surgiram os aplicativos de transporte de comidas, entregas e compras (Brasil de Fato, 2023). Advém, ainda, das alterações da legislação trabalhista, e trata da destruição da proteção social ao trabalhador - fruto de várias lutas e movimentos sindicais -, mistificada pela ideia de incentivo ao empreendedorismo (Lourenço, 2015).

Como contraponto, no Brasil, em 2024, foi apresentado o Projeto de Lei Complementar (PLP) 12/2024 como tentativa de regulamentação dos trabalhadores por aplicativos, oriundo de negociações entre o Ministério do Trabalho, as plataformas de aplicativo de transporte, e representantes dos trabalhadores. Os pontos discutidos nesse projeto envolveram estabelecimento de jornada de trabalho, contribuição ao INSS (pelos trabalhadores e pelas empresas) e valor de remuneração diária por hora. (Brasil de Fato, 2024). O referido projeto representa uma tentativa de regularização formal desses trabalhadores, dado que essa modalidade cada vez mais precarizada chamou a atenção de órgãos competentes, sendo crucial para garantir o trabalho decente, prevendo garantias mínimas e a promoção do emprego na sustentabilidade.

Para compreendermos esse debate na atual conjuntura, devemos primeiro refletir acerca das transformações expressas na fase atual do capitalismo, ou seja, na relação capital *versus* trabalho. Nesse sentido, é primordial entender o contexto histórico contemplando os processos do sistema capitalista, como o acúmulo de riquezas e a exploração por meio da venda da força de trabalho pela classe proletária, como também é fundamental abordar as mudanças nas relações trabalhistas e o papel do Estado (Pinheiro; De Paula Souza; Guimarães, 2018).

Nesse sentido, a crítica ao capitalismo, presente sobretudo nas duas primeiras seções do Referencial Teórico, deve se pautar pela dimensão da alienação, pois o excesso de trabalho causa ao trabalhador uma sensação de afastamento da sua natureza, dado que: “O trabalhador coloca a sua vida no objeto; mas agora ela não

pertence mais a ele, mas sim ao objeto” (Marx, 1989, p. 150). Em outras palavras:

Quaisquer que sejam as formas sociais da produção, os trabalhadores e os meios de produção permanecem sempre como seus fatores constitutivos. Mas, enquanto se encontram separados uns dos outros, são fatores de produção apenas em potencial. Para que se produza efetivamente, precisam ser combinados. O modo particular dessa combinação distingue as diferentes épocas econômicas da estrutura social. No caso presente, a separação entre o trabalhador livre e seus meios de produção constitui o ponto de partida dado (Marx, 1988, p. 199).

Esse distanciamento faz com que o trabalhador perca sua essência enquanto ser humano, ou seja: há um processo de alienação cada vez mais intenso, robotizado e desumanizante, onde o trabalhador não se sente mais parte importante do processo de trabalho. Já no início dos anos de 1970, o capital começou a investir na recuperação da sua reestruturação padrão de acumulação de riquezas em escala global, e buscava a hegemonia que estava se perdendo na esfera produtiva após o fim dos anos dourados do capitalismo, o que desencadeou um período de greves e lutas sociais na Europa ocidental (Antunes, 1995).

Em decorrência desses movimentos sociais, as transformações ocorridas no mundo do trabalho no final do século XX e início do XXI desencadearam o desemprego em larga escala, sobretudo no Sul Global (Navarro; Padilha, 2007). Podemos inferir, a partir da gramática das Nações Unidas, que há um risco crescente, advindo dessa alienação, ao trabalho decente. Segundo a Organização Internacional do Trabalho (1999), o trabalho decente envolve muito mais que a geração de emprego, ele também gera a proteção social, o respeito às garantias trabalhistas e diálogo, o que contribui intrinsecamente para a justiça social e o desenvolvimento sustentável. Considerando o trabalho como o elemento fundante do ser social, devemos investigar quais os impactos dessas mudanças para a classe trabalhadora nas últimas décadas.

Recentemente, então, surgiram distintas alternativas de trabalho ditas “flexíveis” marcadas pelas perdas de direitos e garantias sociais, contra as quais o meio internacional tem buscado alternativas. A título de exemplo, pode ser citada a Agenda 2030, que consiste em um plano de ação global, estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2015, com metas para atingir um mundo mais sustentável até o ano de 2030. Esse plano é composto por 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), possui 169 metas para serem alcançadas e foi adotado por 193 países, de modo geral, para, a partir das metas, erradicar a pobreza e promover melhor qualidade de vida na Terra (ONU, 2015).

Vale salientar que os Estados membros têm autonomia para planejar políticas e estratégias nacionais para atender às metas dos objetivos, fomentando a expansão tecnológica, o crescimento econômico advindo da contemporaneidade em prol da sustentabilidade. Ainda assim, a Agenda possui um objetivo em específico para tratar e conscientizar o mundo em relação a condições dignas de trabalho e pleno emprego, que consiste no oitavo ODS. De fato, o ODS 8 aponta a necessidade de promover o crescimento econômico, inclusivo e sustentável, emprego pleno e decente para todos. A meta 8.7 busca “Tomar medidas imediatas e eficazes para erradicar o trabalho forçado, acabar com a escravidão moderna [...]” (ONU, 2015).

Conforme constituído no eixo do ODS 8, o trabalho decente consiste na garantia de oportunidades de trabalho que sejam produtivas e adequadamente remuneradas, exercidas com equidade, segurança e dignidade humana. Nesse sentido, o trabalho decente torna-se um importante parâmetro crítico para a análise das transformações contemporâneas do mundo do trabalho, assim permitindo avaliar a qualidade das condições ofertadas aos trabalhadores.

Diante desse cenário de transformações nas relações laborais e expansão das plataformas digitais, a presente pesquisa parte da seguinte questão: De que forma as mulheres motoristas de aplicativo da Grande Vitória (ES) percebem a uberização do trabalho e quais reflexos desse modelo laboral sobre as condições de trabalho decente previstas no ODS 8 da Agenda 2030?

Parte-se da hipótese de que o trabalho com plataformas digitais ao transferir os riscos da atividade laboral para as trabalhadoras e flexibilizar os direitos historicamente conquistados pelos trabalhadores, fruto de lutas e movimentos sindicais, contribui para a ampliação da precarização do trabalho e as desigualdades de gênero no contexto das motoristas de aplicativo da Grande Vitória (ES).

O texto buscou analisar a feminização do trabalho nas empresas de aplicativo de transporte de passageiros. Como método, a pesquisa foi de natureza teórica, qualitativa, que pressupõe o estabelecimento de um ou mais objetivos, a seleção das informações, a realização da pesquisa de campo, construindo quando necessário, hipóteses que se ocuparão da explicação do problema identificado, com base em Marconi e Lakatos (2022, p. 300), de caráter exploratório visando o debate de autores que possuem domínio sobre a temática para realizar o levantamento do perfil da classe trabalhadora uberizada.

Espera-se que esta pesquisa contribua para a análise da percepção das

motoristas mulheres sobre o trabalho que realizam para as empresas-aplicativo, visto que a empresa não possui uma relação de trabalho com o empregador.

1.1 JUSTIFICATIVA

Em 2017, foi apresentada uma proposta de reforma trabalhista pelo governo do ex-presidente Michel Temer, a qual foi votada e aprovada no Senado Federal resultando na Lei nº 13.467/2017, que entrou em vigor 120 dias após sua aprovação. A aprovação da Reforma Trabalhista objetivava promover o equilíbrio das contas públicas, geração de emprego e renda, como também apresentar a flexibilização e as novas modalidades de trabalho.

A reforma trabalhista, em síntese, desencadeou diversas formas de precarização e perdas de garantias que protegiam a classe trabalhadora, pois com o avanço tecnológico e as substituições em massa de mão de obra, observa-se o avanço do desemprego estrutural, que intensifica a busca individual por formas autônomas e informais de trabalho, nas quais os trabalhadores não têm previsibilidade do amanhã. De fato, em 2024, o Brasil tinha 1,7 milhão de pessoas trabalhando em plataformas digitais, e "cerca de 86,1% dos ocupados plataformizados eram trabalhadores por conta própria" (IBGE, 2025, *online*).

Para tanto, essa modalidade de trabalho será inserida em uma perspectiva materialista histórico-dialética, abordada na seção seguinte ("Referencial Teórico"), estruturada em seis seções temáticas. Em seguida, são apresentados os objetivos, os métodos e os resultados da pesquisa, à luz do cronograma detalhado e demais anexos e apêndices que compõem a dissertação acadêmica em nível de Mestrado.

A dissertação está vinculada conforme a linha 3 de pesquisa, que busca, entre outros: "(...) identificar as múltiplas expressões da questão social e suas respostas nas políticas públicas".¹ Espera-se, com isso, contribuir para o estudo das assimetrias de gênero no mundo laboral como uma das expressões contemporâneas da questão social.

¹ Anteriormente "Serviço Social, Processos Sociais e Sujeitos de Direito". EMESCAM. **Estrutura Curricular**. Disponível: <https://emescam.br/mestrado/estrutura-curricular/> [último acesso em 04 fev 2026].

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O presente capítulo delinea o referencial teórico da pesquisa, fornecendo uma base conceitual sólida e crítica para a análise da percepção das mulheres motoristas de aplicativo sobre a uberização do trabalho. O referencial está estruturado em seis seções temáticas, que partem de fundamentos históricos e filosóficos até alcançar à análise concreta do fenômeno em sua intersecção com as relações sociais de gênero.

Para tanto, os aspectos ontológicos e históricos fundamentais do trabalho são trazidos na primeira seção (*"Breve Histórico do Trabalho"*), que discute a essência do trabalho como categoria fundante do ser social, a partir de uma perspectiva marxista. É abordada a transformação do trabalho em mercadoria no modo de produção capitalista, sua alienação e exploração, além das mudanças trazidas pelas revoluções industriais e pela globalização neoliberal. Ainda é comentada a Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU (2015), sobretudo o ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), que serve como um dos eixos analíticos desta pesquisa sobre o conceito de "escravidão moderna" diante da emergência da ciberindústria e do trabalho de plataforma, central no mundo do trabalho atual.

A segunda seção (*"Neoliberalismo nas Relações de Trabalho"*) dedica-se a analisar a ideologia e as práticas neoliberais que reconfiguraram a produção e as relações laborais. Partindo da crise do capitalismo nos anos 1970, é examinada a transição do modelo taylorista-fordista para o toyotista, que prioriza a flexibilidade e a produção sob demanda, até a conceituação e a crítica ao fenômeno da uberização enquanto processo de flexibilização extrema que elimina vínculos empregatícios, promove a autossucessão do trabalhador como "empreendedor de si" e institui uma nova modalidade de exploração e desproteção social.

A terceira seção (*"Relações de Trabalho no Brasil"*) faz uma análise histórica e crítica da formação e dos retrocessos das relações de trabalho no contexto nacional desde a abolição da escravidão até a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e a constitucionalização dos direitos sociais em 1988. Em seguida, o foco se volta para o período neoliberal, com a análise das normas que flexibilizaram as leis trabalhistas, culminando na "contrarreforma" de 2017 (Lei nº 13.467/2017), que avançou na desregulamentação e ampliou as condições para a expansão de modalidades precárias de trabalho como a uberização.

A quarta seção (*"Relações de emprego e as Tensões entre a Flexibilização e a*

Proteção Social") discute as transformações contemporâneas no mundo do trabalho destacando a necessária reinterpretação de elementos da relação trabalhista tradicional diante das mudanças ocasionadas pelas plataformas digitais. Ademais, aborda os debates jurídicos acerca da regulação e do reconhecimento do vínculo empregatício e seus desafios a partir da iniciativa do PL 12/2024, que aponta tensões entre a flexibilização e a garantia de direitos analisando os impactos dessas transformações sociais na proteção social dos trabalhadores. Vale destacar que esse capítulo também aborda o plano internacional de países como a Espanha e a União Europeia, apontando os desafios em comum com o Estado brasileiro, mas também pontua avanços na construção de marcos regulatórios e o reconhecimento da responsabilização das empresas por aplicativo por assegurar as garantias mínimas aos trabalhadores.

A quinta seção (*"Flexibilização, Precarização e (Des)proteção social no Brasil"*) aprofunda os conceitos-chave de flexibilização e precarização, vinculando-os às consequências sociais da desregulamentação. Discute-se como a flexibilização gera informalidade, insegurança jurídica e fragiliza a proteção social. A reforma trabalhista de 2017 é retomada enquanto quadro contextual da uberização, que não é um fenômeno isolado, mas parte de um projeto político-econômico mais amplo de precarização estrutural do trabalho.

Por sua vez, a sexta seção (*Indústria 4.0, Fenômeno da Uberização no Brasil e a Economia de Plataforma*) analisa a articulação entre a Indústria 4.0, economia de plataforma e o fenômeno da uberização no Brasil, destacando como a economia de plataforma emerge como estratégia de superação da crise de acumulação, promovendo formas de trabalho mediadas por algoritmos que ocultam as relações sociais, ampliam a exploração, flexibilizam direitos e aprofundam a informalidade sob o ideológico do empreendedorismo. No Brasil, a uberização ganha força especialmente com a Reforma Trabalhista de 2017, que agrava a precarização estrutural ao transferir riscos, custos e meios de produção aos próprios trabalhadores, fragilizando vínculos, diluindo a identidade de classe e aprofundando a informalidade no cenário produtivo.

Por fim, a sétima e última seção (*"O Trabalho Feminino e a Divisão Sexual do Trabalho"*) introduz o recorte analítico central para a pesquisa empírica: o gênero. Aqui, são apresentados os conceitos de divisão sexual do trabalho, baseados nos princípios de separação (trabalhos distintos para homens e mulheres) e hierarquia (desvalorização do trabalho feminino). O fechamento teórico argumenta que a inserção feminina em atividades precárias e informais, como a uberização, é a expressão

contemporânea dessa divisão sexual, em que às desvantagens estruturais do trabalho por plataforma somam-se as desigualdades de gênero históricas e culturais. Esta seção fornece, portanto, a lente específica através da qual o fenômeno da uberização foi examinado na etapa empírica desta investigação.

2.1 BREVE HISTÓRICO DO TRABALHO

O trabalho é a base que constitui o ser social, e possui caráter ontológico na relação do ser humano com a natureza, que o impulsiona à vida em sociedade e auxilia na ruptura do homem com as relações naturais. Marx (1987, p. 45) parte da percepção histórica de que a humanidade é materialista, ou seja: de que os meios necessários à sobrevivência humana são produzidos pelos homens a partir de recursos disponíveis na natureza, diferentemente de outros animais, que se adaptam conforme suas necessidades por meio de ações em seu ciclo vital. Sob este viés, Marx, 1987 considera que o trabalho é essencial na vida humana, pois a partir dele o ser humano pode se relacionar consigo mesmo e com outros, criando o ser social, possibilitando a ação coletiva e um melhor desenvolvimento da sociedade (Marx, 1987, p. 26).

Já o capitalismo trouxe consigo um conjunto de contradições na esfera do trabalho, pois sob a lógica do capital, o trabalho se torna algo degradante e alienado, perdendo sua essência enquanto a produção de coisas úteis, a fim de satisfazer as necessidades humanas para atender às demandas de produção em escala, assim fazendo com que o trabalhador também seja visto como mercadoria, tendo sua força de trabalho explorada e não recebendo uma remuneração proporcional, conforme aponta Marx:

O trabalhador se torna tão mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta em poder e extensão. O trabalhador se torna uma mercadoria tão mais barata quanto mais mercadorias cria. Com a valorização do mundo das coisas aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens. O trabalho não produz só mercadorias; produz a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria [grifos do autor], e isto na proporção em que produz mercadorias em geral (Marx, 1989, p. 148).

Com as revoluções industriais e o avanço tecnológico, algumas profissões foram extintas, e modificando o cenário produtivo. Desde então, o trabalho sofre alterações de acordo com as necessidades humanas e com as transformações históricas dos modos de produção, que perpassam os regimes primitivo, escravista, feudal e

capitalista que tem como fator principal a venda da força de trabalho para a produção de valor ao capitalista. Para Mészáros (2011), os modelos de organização do trabalho se transformam constantemente para que acompanhem o sistema capitalista, em que a tendência é sempre sua expansão.

Recentemente, as transformações no mundo do trabalho provocadas pela globalização neoliberal e o capitalismo flexível têm intensificado os processos de desregulamentação, flexibilização e precarização social em escala global (Navarro; Padilha, 2007). Desde então, o capital vem delineando novas modalidades de trabalho – trabalho precário - com o objetivo principal de recuperar suas formas de dominação econômicas, ideológicas e políticas típicas da classe burguesa.

Nesse ponto, o conceito de escravidão moderna se baseia em um grupo desprivilegiado – em sua grande maioria, a classe trabalhadora que vivencia situações de vulnerabilidade – precisa prover sua subsistência com meios mínimos para si e dependentes (De Brito; Trevisam; Camargo, 2024). Essa circunstância faz com que as pessoas procurem meios de sustento desesperadamente, e normalmente se insiram em modalidades de emprego não regularizadas e sem proteção social, o que impacta as metas da Agenda 2030 (ONU, 2015) para as modalidades de trabalho em vigor no mundo atual.

Sendo assim, determinar pela erradicação do trabalho forçado e exploratório prova que os órgãos internacionais de direitos humanos têm a percepção desse fenômeno social que afeta grande parte da classe trabalhadora, sendo determinante “a detenção e acessibilidade ao conhecimento científico e tecnológico para alterar as dinâmicas da sociedade em qualquer lugar do mundo” (Okado, Quinelli, 2016). Esse entendimento é particularmente relevante diante da ciberindústria que, no século XXI, atua em prol da era informacional-digital sob comando financeiro do capital.

A ciberindústria atual tem como principal característica transformar dispositivos eletrônicos – smartphones, tablets, notebooks – em instrumentos de trabalho por meio da plataformização digital. Van Doorn (2017) define o trabalho de plataforma como o conjunto de atividades mediadas e organizadas por meio de plataformas digitais. Essa modalidade de trabalho acontece a partir das “diferentes formas de valor, a depender das características da plataforma, bem como das clivagens de gênero, raça e território” (Van Doorn, 2017; Ravenelle, 2019).

2.2 NEOLIBERALISMO NAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Para se analisar as relações do trabalho e os seus resultados, é necessário contextualizar o processo de produção capitalista, que implica na exploração intensificada da força produtiva da classe trabalhadora, traduzida em superexploração (Marx, 2013). Ademais, é necessário compreender o papel do Estado e a sua influência por meio das legislações trabalhistas. Logo, é possível compreender o fenômeno da uberização do trabalho na contemporaneidade e como os valores atribuídos ao trabalho são transformados.

O conceito de neoliberalismo parte da defesa da liberdade do mercado, ou seja, traduz-se na mínima intervenção do Estado. A consolidação da ideologia do neoliberalismo ocorreu gradualmente entre as décadas de 1970 e 1980 gerando uma profunda transformação no sistema capitalista em resposta às crises estruturais que atingiam o sistema capitalista após a crise inflacionária de 1929. Essas transformações desencadearam uma reestruturação no setor produtivo, que foi ampla e se caracterizou pelos avanços tecnológicos e pela transição do taylorismo-fordismo para o toyotismo japonês, que consiste na produção sob demanda. O toyotismo teve impulso pelos princípios liberais e individuais, pois além da sua busca pela revitalização do ciclo econômico, também visava recuperar o domínio social do capital, abalado pelos movimentos trabalhistas de resistência (Antunes, 2000).

Nesse período também houve uma reestruturação nas relações sociais, que foi responsável pela nova configuração do trabalho, tendo em sua predominância a superexploração da força de trabalho com base na lógica empresarial (Antunes, 2000). Diante desse cenário, a lógica neoliberal impactou diretamente as relações de trabalho, pois priorizava a eficiência produtiva, em conflito com as garantias trabalhistas apontadas pela resistência do sindicalismo à uberização.

Atualmente, a uberização é uma tendência advinda de inovações tecnológicas abrangendo várias esferas da economia, níveis de rendimento, condições laborais, ocupação e qualificação. Esse fenômeno ganhou visibilidade em larga escala a partir da empresa multinacional *Uber* cujo principal propósito é colocar o mundo em movimento no ramo de mobilidade, apresentados na modalidade de transporte de passageiros, alimentos, e entrega de pertences e objetos, possuindo atuação em nível global, em vários países (Soares; Constantino; Guimarães, 2021). O fenômeno pode ser conceituado enquanto um processo de flexibilização, pois elimina os direitos trabalhistas e promove a exploração do trabalhador.

A ausência de vínculo empregatício no contexto do processo da uberização, onde as extensas jornadas de trabalho exercidas pelos trabalhadores são justificadas pela produtividade, evidencia como a escravidão moderna pode se manifestar enquanto prática de gestão (De Brito; Trevisam; Camargo, 2024). Os trabalhadores dessa modalidade não usufruem de direitos trabalhistas ou de garantias sociais convencionais, e é nesse contexto que surge a precarização e flexibilização do trabalho presentes na historicamente nas relações capitalistas de trabalho.

Em suma, o trabalho uberizado define seus trabalhadores de maneira a substituir a noção de empregado. Esses colaboradores são submetidos a empresas que operam por meio de plataformas digitais, nas quais os trabalhadores possuem a flexibilidade para escolher seus próprios horários e a quantidade de horas que dedicarão ao trabalho. Esse tipo de trabalho instável, seguindo a lógica da exploração faz com que haja uma transferência integral da responsabilidade ao trabalhador, pois a lógica se configura na visão do empregado enquanto autônomo e responsável por adquirir e controlar seus instrumentos de trabalho, que fica suscetível às situações de incerteza dos seus rendimentos, e também lida com a ausência de proteção social.

A seção que segue explora, então, os efeitos da Reforma Trabalhista aprovada com a Lei nº 13.467/2017 para alterar a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no Brasil, incluindo a flexibilização da jornada de trabalho, questões de férias, banco de horas, trabalho remoto e demissão, como exemplo dessa lógica de exploração.

3.3 RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL

Antes de passar às alterações trazidas pela Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017 para as normativas da Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943, que dispõe da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) aprovada no governo de Getúlio Vargas, é importante resgatar brevemente o histórico pelo qual a CLT se tornou um documento de referência quando se trata da proteção social do trabalhador.

O mundo do trabalho no Brasil é marcado por várias características e transformações desde a colonização portuguesa e a independência (1822), que foi um período de exploração do trabalho escravo, pela promulgação da República em 1889 e pelo fluxo intenso de imigração entre o final do século XIX e início do século XX, até os dias atuais. A abolição da escravatura em 1888 foi um acontecimento importante no país, porém a economia continuou em seu modelo agroexportador, principalmente em

razão da ascensão da produção cafeeira.

O país passou por um processo de desaceleração a partir da crise econômica de 1929 devido à queda da Bolsa de Nova Iorque, considerando que nesse período até o início do século XX os direitos sociais e trabalhistas não existiam. A consolidação dos direitos trabalhistas no país foi marcada por leis difusas, sendo somente na década de 1930 começaram a ser reguladas durante o governo de Getúlio Vargas (Biavaschi, 2007; Teixeira *et al.*, 2017).

A proteção social no Brasil começou em 1923, com a instituição da Lei Eloy Chaves,² que criou a Caixa de Aposentadorias e Pensões (CAP) para trabalhadores ferroviários, ampliada em 1926 para a inclusão de trabalhadores do setor portuário e marítimo.³ No governo de Getúlio Vargas (1930-1945), as Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAP) passam a ser Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), o que possibilitou a cobertura dos demais segurados, com abrangência nacional, organizada pelo Estado (Ghiraldelli, 2019).

Ainda no governo de Getúlio Vargas, outro marco importante na história brasileira é a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), instituída pelo Decreto-Lei nº 5.452/1943, criada com o objetivo de regulamentar as relações de trabalho e garantir direitos à classe trabalhadora. Instituído pelo decreto de nº 72/1966, o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) significou a unificação dos IAPs e a consolidação da previdência social no país, mesmo com suas limitações (exclusão de trabalhadores domésticos e rurais).⁴

De fato, os trabalhadores rurais só foram contemplados na previdência com a ascensão da Lei Complementar de nº 11/1971, que cria o Programa de Assistência ao Trabalhador Rural (PRORURAL), executada pelo Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (FUNRURAL). Aos trabalhadores domésticos, a Lei nº 5.859/1971 e o decreto nº 71.885/1973 conseguiram assegurar e garantir os benefícios e serviços previstos na Lei Orgânica da Previdência Social (LOPS) (Ghiraldelli, 2019).

Em síntese, a CLT tem por objetivo garantir direitos fundamentais ao trabalhador (jornada de trabalho de 8h/dia, carteira assinada, férias remuneradas, 13º salário) e, no que diz respeito a trabalhadores domésticos, à greve e à licença-

² Decreto nº 4.682 de 24 de janeiro de 1923.

³ Lei nº 5.109 de 20 de dezembro de 1926.

⁴ No dia 27 de junho de 1990 a partir do decreto de nº 99.350 o INPS passou a ser denominado Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), após a fusão do Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social (IAPAS) com o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS).

maternidade. O princípio de proteção à classe trabalhadora tem por intuito amenizar a relação de desigualdade entre empregador (burguesia) e o empregado (proletariado). Mais recentemente, teve destaque, em 1988, a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil, que inseriu os direitos trabalhistas enquanto direitos sociais com fins de garantir a proteção do trabalhador. Note-se que:

A relevância da constitucionalização dos direitos dos trabalhadores e a sua inserção no título dos direitos fundamentais apresenta uma dimensão material e uma dimensão formal, pois traduz a importância do trabalho para uma existência digna e assegura um conjunto de direitos e garantias específicos, voltados à tutela e promoção das pessoas nas relações trabalhistas, a vinculação dos poderes constituídos, em especial do legislador, que não está autorizado a suprimir tais direitos do texto constitucional, sendo, a teor do art. 5º, §1º, obrigado a reconhecer, também em relação aos direitos dos trabalhadores, aplicabilidade direta. (Sarlet, 2008, p. 05).

A Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), consiste na legislação trabalhista considerada uma das legislações trabalhistas mais extensas entre os países industrializados, conta com 922 artigos, que segundo Pastore (1994), constitui obstáculo à geração de empregos formais na garantia de salários dignos devido aos encargos trabalhistas elevados, dado que:

[...] “o nosso país combina um sistema rígido de remuneração com produtividade reduzida o que dá, como resultado, um alto custo total para as empresas, baixos salários para os trabalhadores e uma reduzida capacidade de emprego, em especial, nos momentos de crise.” (Pastore, p. 137, 1994).

Sua reestruturação, a partir dos ditames do capital, no entanto, tem impactos na organização da produção em resposta à crise do sistema capitalista. Com o intuito de recuperar a expansão econômica e o controle do capital sobre a sociedade, esse processo enfrenta desafios significativos, como as condições de trabalho degradadas e a resistência dos sindicatos frente à luta pelos direitos trabalhistas contra a baixa remuneração dos trabalhadores, que no contexto liberal brasileiro, desvela a conexão dos fatores que influenciam a economia e o mercado de trabalho (Alves, 2009).

A observação desses acontecimentos, fundamentada em Antunes (2000), aponta não só a reestruturação econômica brasileira, mas também o conflito ideológico que permeia a transição no mundo do trabalho. Ao analisar a transição do modelo taylorista-fordista para o toyotismo, comprova-se que esse redirecionamento não se trata de ajustes só na esfera econômica mas também corroborou na abertura de espaço para o desenvolvimento de conflitos ideológicos.

O conflito entre os ideais neoliberais que exaltam a liberdade e individualidade e

as resistências do movimento trabalhista, além de traçar a transformação na esfera do trabalho, também representa a abertura de debates que permeiam a ideologia de base do próprio sistema produtivo. As mudanças na cadeia produtiva não podem ser dissociadas dos desafios ideológicos, no entanto, a ascensão do toyotismo representou uma evolução produtiva e redefiniu ideias e valores nas relações de trabalho. Desse modo, compreender os conflitos ideológicos contribui para a análise dos impactos da uberização de maneira ampla, pois se torna um elemento essencial para perceber que este fenômeno decorre do contexto neoliberal (Silva; Silva, 2020).

Na década de 1990, o neoliberalismo apresentou avanço em sua ideologia dando espaço para movimentos nas esferas mais vulneráveis da economia, desencadeando pobreza, concentração de renda, desigualdade social, segregação regional. Os governos de Collor de Melo e Fernando Henrique Cardoso foram marcados por desregulamentações e mudanças no trabalho (Antunes, 2018).

Já nos anos 2000, os governos petistas tentaram conciliar os interesses da burguesia e da classe trabalhadora por meio do programa de transferência de renda 'Bolsa Família', porém essa medida foi enfraquecida pela crise econômica mundial, que primeiramente impactou os países desenvolvidos e logo atingiu a economia brasileira, que evidenciou as contradições sociais do sistema de produção capitalista (Antunes, 2018). A seção que segue vai trabalhar em detalhe esses impactos.

2.4 RELAÇÕES DE EMPREGO E AS TENSÕES ENTRE A FLEXIBILIZAÇÃO E A PROTEÇÃO SOCIAL

A doutrina trabalhista atual se debruça sobre os novos desafios impostos pelas novas organizações do trabalho, destacando a necessidade de observar e reinterpretar as relações de trabalho frente às transformações decorrentes da digitalização do trabalho (Leite, 2023; Garcia, 2023). De acordo com Delgado (2022), compreender a uberização do trabalho exige dialogar com elementos clássicos da relação de emprego no direito do trabalho brasileiro.

No Brasil, a configuração do vínculo empregatício tradicionalmente se condiciona à subordinação, pessoalidade, habitualidade e onerosidade, esses requisitos são sistematizados pela doutrina trabalhista. Delgado (2022) ainda afirma que a subordinação jurídica é constituída como um elemento central para a caracterização da relação de

emprego, mesmo diante de novas formas de organização do trabalho ela se apresenta de forma mais difusa, especialmente aquelas mediadas por plataformas digitais.

No trabalho por meio de aplicativos, esses elementos se tornaram alvos de debates intensos. As empresas em sua maioria multinacionais tendem a classificar os trabalhadores como autônomos, o que aponta para a existência de mecanismos de controle, dependência econômica, e gestão algorítmica uma vez que tais relações são mediadas digitalmente, e isso pode indicar formas contemporâneas de subordinação. Cassar (2021) aponta que a flexibilização das relações de trabalho não extingue os elementos que caracterizam o vínculo empregatício, mas apenas os reconfigura. Dessa forma, analisar a uberização do trabalho requer uma leitura ampliada e crítica dos requisitos da relação de emprego considerando as transformações introduzidas pelas plataformas digitais e seus impactos nas condições de trabalho.

Atualmente, na esfera jurídica há discussões sobre o reconhecimento do vínculo empregatício em plataformas digitais, e isso tem sido o objeto de análise no Tribunal Superior do Trabalho (TST) e no Supremo Tribunal Federal (STF), revelando que ainda não há entendimento pacífico demonstrando disputas interpretativas na relação entre os trabalhadores e as empresas por plataforma digital.

No contexto das tentativas de regulamentação do trabalho em plataformas no Brasil, podemos destacar o Projeto de Lei nº 12/2024, que propõe diretrizes para formalizar as relações de trabalho mediadas por aplicativos. A proposta evidencia a complexidade em enquadrar essas relações trabalhistas juridicamente ao tentarem equilibrar entre o trabalho autônomo e o vínculo empregatício tradicional. Logo, o debate legislativo elucida as tensões entre a flexibilização das relações de trabalho e a garantia de direitos, e isso reforça ainda mais a precarização da proteção social na uberização do trabalho, reforçando os desafios para a concretização dos princípios do trabalho decente previstos pelo ODS 8.

No plano internacional, observam-se desafios relacionados à regulamentação do trabalho em plataformas digitais. Segundo Decuzzi (2023), ao apresentar um estudo sobre esse modelo de trabalho na Espanha e na União Europeia aponta que nesses países também há limitações no que se refere ao controle estatal no trabalho por meio de plataformas digitais. Assim como no Brasil, em outros países também há uma dificuldade de enquadramento jurídico das plataformas, especialmente em razão da suposta autonomia dos trabalhadores, essa configuração de trabalho além de fragilizar a fiscalização acaba por tornar evidente as formas atualizadas de subordinação mediadas

digitalmente. Decuzzi (2023), ainda aponta que comparando ao Brasil, o que se destaca internacionalmente é que países europeus vêm avançando na regulação no sentido de reconhecer a necessidade de garantia de direitos aos trabalhadores, já conseguiram ampliar em debates a importância das empresas de plataformas digitais serem responsabilizadas pela proteção social da categoria.

Portanto, esse cenário reforça a necessidade de revisão dos instrumentos jurídicos e das políticas públicas voltadas à esfera do trabalho diante das transformações impostas pela economia de plataformas.

2.5 FLEXIBILIZAÇÃO, PRECARIZAÇÃO E (DES)PROTEÇÃO SOCIAL NO BRASIL

A flexibilização das relações de trabalho consiste no surgimento de novas formas de emprego, ou seja: refere-se aos contratos de trabalho que fogem das normativas (Freyssinet, 2009, p. 27). Já a precarização consiste no agravamento das más condições ofertadas a trabalhadores no mercado de trabalho, que após a reestruturação produtiva no contexto neoliberal tem como lógica a redução nos custos de produção, pois com o avanço tecnológico houve redução dos postos de trabalho devido a sua substituição por máquinas.

Portanto, podemos afirmar que a precarização do trabalho é um dos marcos do desenvolvimento capitalista, e o desemprego e subemprego ocorrem devido ao sistema nunca utiliza de toda a força de trabalho disponível causando reflexos na desigualdade social, pois os empregos disponibilizados aos trabalhadores possuem baixas remunerações, não correspondem ao necessário para a subsistência e a garantia de todas as suas necessidades de sobrevivência. Sendo assim, essa circunstância impacta diretamente no não acesso a uma qualidade de vida laboral e velhice dos indivíduos (Freyssinet, 2009).

Sendo assim, pode-se considerar que a flexibilização é responsável pelo alto índice de contratação informal de trabalhadores que, além de terem fragilidades em sua remuneração, são obrigados a recorrer à Justiça do Trabalho para que tenham a restituição dos seus direitos trabalhistas, que na maioria dos casos os processos possuem tramitação lenta e resulta, muitas vezes, em decisões desvantajosas aos trabalhadores, mediante a realização de “acordos” com os empregadores (Teixeira et al., 2017).

Mesmo com 922 artigos, a legislação do Brasil tem ampliado a regulação do trabalho, pois os direitos para as categorias de empregados domésticos e cuidadores de idosos, doentes e acamados foram ampliados recentemente. Apesar desses avanços legislativos, é considerado que o país ainda mantém o trabalho escravo e o trabalho infantil, assim tornando evidente que esses regimentos não inibem a precarização das relações de trabalho. Porém, essas conquistas trabalhistas com o decorrer das décadas tem sofrido retrocessos, tais como a contrarreforma (Ghiraldelli, 2019).

No ano de 2017, o Brasil passou por uma “reforma” trabalhista com a Lei de nº 13.467, cuja finalidade foi modernizar as relações de trabalho entre empregado e empregador, que na realidade desencadeou uma compressão dos rendimentos reais dos trabalhadores e a supressão de direitos sociais. Sua proposta foi apresentada ao Congresso sob o argumento de redução dos índices de desemprego no país e da informalidade nas relações de trabalho, bem como a “flexibilização” das contratações com ajustes apresentados como “modernização” do mundo do trabalho (Teixeira et al., 2017, p. 216).

Vale destacar que a contrarreforma de 2017 não foi a primeira a promover alterações na esfera do trabalho quanto aos direitos dos trabalhadores. Desde a Constituição de 1988, houve alterações no vínculo empregatício entre cooperativas e associados, sendo afastado o reconhecimento do vínculo com base na Lei nº 8.949/1994 nos casos de: a) contratação por tempo determinado (DT) e implantação do banco de horas (Lei 9.601/1998); b) Estabelecimento de participação nos lucros regulamentada pela lei 10.101/2000; entre outras medidas que, antes mesmo da “contrarreforma de 2017”, já introduziam modificações com a finalidade de “flexibilizar” as leis trabalhistas.

A reforma trabalhista instituída pela lei 13.467/2017 teve sua vigência a partir de 11 de novembro do mesmo ano, alterando mais de 100 artigos da CLT com vistas a determinar sobre os tipos contratuais, com base na estruturação das quatro diretrizes:⁵

⁵ Estas quatro diretrizes da alteração na legislação trabalhista podem ser percebidas pela supremacia do negociado sobre o legislado, por meio da predominância de acordos coletivos de trabalho em detrimento de convenções coletivas (art. 620 CLT); a imposição de acordo ou convenção coletiva sobre a lei, quando dispuserem sobre jornada de trabalho, banco de horas, intervalo intrajornada, remuneração por produtividade, prêmios e participação em lucros e resultados, planos de cargos, funções de confiança e salários, representação no trabalho, teletrabalho, sobreaviso e trabalho intermitente (art. 611-A CLT); vedação da ultratividade (art. 614, §3º CLT), entre outros. Quanto à ampliação da terceirização, verifica-se o exercício de qualquer atividade da empresa contratante (arts. 4º-A; 4º-C; 5º-C; 5º-D da Lei n. 6.019/74).

a) a relação assimétrica entre empregados e empregadores no que tange a negociações de normas trabalhistas; b) expansão da terceirização das atividades-meio e atividades-fim;⁶ c) ampliação dos contratos de trabalho e jornadas flexíveis; d) acesso e atuação limitados à Justiça do Trabalho (Martins; Feres; Beluzzi, 2017, p. 150).

Essa nova legislação trabalhista, sancionada sem a participação popular, de fato retirou do trabalhador seus direitos fundamentais para atender aos interesses capitalistas, ou seja: um retrocesso do que foi construído de regulamentação e direitos trabalhistas no Brasil. Por contrariar esses direitos, passou a ser considerada uma “contrarreforma” trabalhista, inserindo-se no contexto geral de acumulação de capital. Em se tratando de Brasil essa contrarreforma representa ainda:

[...] uma escolha político-econômica, não um caminho natural diante dos imperativos econômicos. Uma escolha, bem ao estilo de condução das classes dominantes brasileiras ao longo da história, mas com diferenças significativas: esta opção implicou, por exemplo, uma forte destruição dos avanços, mesmo que limitados, sobretudo se vistos pela ótica do trabalho, dos processos de modernização conservadora que marcaram a história do Brasil [...]. O que, a meu ver, não permite caracterizar o processo em curso como modernização conservadora, mas como uma contrarreforma, que mantém a condução conservadora e moderniza apenas pela ponta [...]. (Behring, 2008, p. 198).

Dessa forma, observa-se que a “reforma” trabalhista tem seu viés mais geral das contrarreformas das últimas décadas, e que ela representa um retrocesso no que tange aos direitos sociais, remetendo-se à República Velha, pois nesse período as relações laborais não se apresentavam estáveis. Ademais, na atual realidade podemos identificar os “resultados” na nova lei, destaca-se o enfraquecimento dos movimentos e entidades sindicais, pois a contribuição passou a ser facultativa, conforme previsto no art. 579 da CLT, as rescisões contratuais também não dependem mais de serem homologadas pelos sindicatos e/ou órgãos públicos, como também não é mais necessária a dispensa coletiva de autorização por parte do sindicato, formalidades de convenção coletiva de trabalho ou acordo coletivo (art. 477-A da CLT). Dessa maneira, a lei restringe a representatividade do sindicato em prol dos trabalhadores, que ficam prejudicados.⁷

⁶ Atividades-meio são caracterizadas por funções que são importantes para o funcionamento de uma instituição, porém não estão diretamente ligadas ao objetivo final. Atividades-fim são as que direcionam a execução do trabalho profissional rumo aos objetivos e metas de tal organização (Garcez, 2024).

⁷ No que diz respeito à expansão dos contratos de trabalho e jornadas ajustáveis, extrai-se a revogação da norma quanto a obrigatoriedade de rescisão contratual perante entidade sindical ou Ministério do Trabalho (art. 477, §1º CLT); supressão de prêmios, abonos e diárias de viagens da remuneração (artigo 457 CLT); divisão das férias em três períodos (art. 134, §1º), compensação em banco de horas (art. 59, §5º CLT) etc.

Outro aspecto crucial a ser apontado trata-se da atividade terceirizada, pois esses tipos de contrato permitem ajustes convenientes ao empregador, o que pode suprimir a representação sindical. A terceirização nas atividades atividades-meio e atividades-fim, esses contratos acabam por diminuir direitos e repercute a eliminação gradativa das responsabilidades do empregador, o que ocasiona a precarização das relações de trabalho, que são marcadas pela baixa remuneração, condições de trabalho precarizadas, etc., isso desencadeia ainda mais a desigualdade socioeconômica e jurídica, expondo a contradição capital x trabalho (Martins; Feres; Beluzzi, 2017, p. 152-153).

À vista disso, o impulso para modificação das medidas acelerou com a intensificação da crise capitalista, sendo que esse tipo de reforma também foi implantado em outros países. Na Espanha (2012), o governo alegou como propósito reduzir as contratações por designação temporária e o desemprego. Entre 2012 e 2016, foi apontada a diminuição na taxa de desemprego de 22,5% para 18,6% na Espanha, porém dados apontaram a precarização nas relações de trabalho, com aumento da desigualdade social e crescimento do trabalho informal (Gomez, 2017).

Logo, a contrarreforma trabalhista significa um capítulo de retrocesso dos direitos sociais que foram construídos e conquistados ao longo do contexto brasileiro, as justificativas para o sancionamento da lei com fins de reduzir os problemas socioeconômicos, pois os argumentos eram sobre suposto “excesso” de normas de proteção aos trabalhadores. Pois além de toda essa precariedade, a nova legislação não reduziu a desocupação conforme proposta, mas aumentou o índice de trabalhadores informais, limitando os direitos relativos à seguridade social, pela ausência de contribuição previdenciária e registro em carteira de trabalho.

Diante disso, as transformações contemporâneas no mundo do trabalho dialogam com o ODS 1 (Erradicação da Pobreza) que propõe erradicar a pobreza em todas as suas expressões. A precarização das relações de trabalho, marcadas pela instabilidade de renda, pela ausência de direitos sociais e pela fragilidade previdenciária, amplia a vulnerabilidade socioeconômica da classe trabalhadora, principalmente em países periféricos, como o Brasil.

E, ainda, quanto aos limites de acesso e atuação da Justiça do Trabalho, denota-se a possibilidade de condenação do trabalhador ao pagamento de custas processuais, por indeferimento da gratuidade judiciária se a renda for superior a 40% do teto do RGPS (art. 790, §3º CLT) e a condenação em honorários advocatícios, caso o trabalhador seja vencido em ação (art. 791-A CLT) (BRASIL, 2017; DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS, 2017).

Segundo Castel (1998), a fragilização dos vínculos e a perda das proteções sociais produzem zonas de vulnerabilidade e geralmente são esses trabalhadores que acabam inseridos nesse tipo de ocupação instável. A uberização do trabalho representa uma expressão contemporânea de precarização, por transferir ao trabalhador os riscos dessa modalidade de trabalho.

2.6 FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL E A ECONOMIA DE PLATAFORMA

A uberização, definida anteriormente, surgiu após a intensa implantação das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) na organização do trabalho, com isso desenvolveu-se a economia de plataforma novas formas de trabalho como forma de superar a crise de acumulação (Scholz, 2017). Atualmente observam-se no mundo do trabalho a intensificação da exploração, flexibilização, e a precarização e a informalidade com a ideologia empreendedora (Abílio, 2017; Fleming, 2017; Gandini, 2017; Slee, 2017; Antunes, 2018).

O termo 'economia de plataforma' refere-se às condições e relações de trabalho propostas pelas empresas que são plataformas, empresas-plataforma. As plataformas representam ponto de produção digital nas quais “eliminam” e isolam as relações sociais envolvidas no campo do trabalho, como por exemplo, no local de trabalho tradicional os trabalhadores registram sua jornada, enquanto no trabalho de plataforma o trabalhador se conecta por aplicativo e ficam sujeito a uma autoridade externa que lhe estabelece as tarefas a serem realizadas e os valores, assim controlando direta e indiretamente a sua execução (Gandini, 2018), ou seja, os algoritmos responsáveis por gerenciar e organizar o trabalho.

Já o termo Indústria 4.0 é utilizado para caracterizar processos de alta tecnologia que começaram a ser implementados pela indústria a partir de 2011 na Alemanha (Sitcom et al., 2016). Essa estratégia abrange uma gama de tecnologias de ponta que objetivam tornar os sistemas produtivos mais ágeis, flexíveis e colaborativos (Bahrin et al., 2016). Antunes (2019) afirma que essa revolução tende a interligar o capital financeiro e o neoliberalismo acentuado, pois com a intensificação do uso das tecnologias digitais nessa fase do sistema capitalista, fará com que as formas de controle social sejam reordenadas.

Nesse sentido, podemos destacar os avanços tecnológicos advindos da Indústria 4.0, surgida na Alemanha, em 2011, a partir das Tecnologias da Informação e

Comunicação (TIC), desenvolvidas para promover avanços tecnológicos no mundo produtivo, tornando os processos ainda mais automatizados e robotizados, desencadeando a redução do trabalho vivo e possibilitando a substituição de trabalhos tradicionais e manuais por comandos digitais (Antunes, 2019). Com a automação digital decorrente dessa revolução, houve uma intensificação da oposição entre capital e trabalho e uma reificação das relações de produção, as coisas passam a assumir centralidade com a robotização a partir da inteligência artificial.

Nessa era, a inteligência artificial e os algoritmos fazem parte da vida dos indivíduos em todo o mundo, impulsionados pelo processamento das tecnologias da informação e da comunicação (TIC). Consequentemente, a substituição da mão de obra viva para a automatização produz o ciclo de desemprego, cenário forte no sistema capitalista, pois as empresas substituem a força de trabalho em busca de maior lucro na produtividade e competitividade no mercado financeiro, ou seja, em busca da ampliação dos lucros e da competitividade.

Assim, podemos definir o processo de incorporação da 4ª Revolução Industrial enquanto substituição de trabalho vivo para o trabalho morto, ou seja: quando sistemas automatizados substituem ações humanas, o processo produtivo adquire mais capital (trabalho morto) e consequentemente reduz a mão de obra (trabalho vivo). Nesse sentido: “O capital é trabalho morto, que, como um vampiro, vive apenas da sucção de trabalho vivo, e vive tanto mais quanto mais trabalho vivo suga” (MARX, 2013, p. 307).

A uberização do Brasil intensifica-se na CLT com a Reforma Trabalhista sancionada pela Lei de nº 13.467/2017. Para Antunes (2018; 2020), a uberização representa um avanço da precarização estrutural do trabalho, ao transformar o trabalhador em “empreendedor de si próprio, ser seu próprio chefe”, fazendo com que o trabalhador, além da própria força de trabalho, utilize seus próprios meios de produção.

Embora o fenômeno da uberização seja frequentemente associado apenas aos trabalhadores que trabalham com transporte de passageiros mediado por plataformas digitais, esse fenômeno ultrapassa essa categoria profissional. A uberização parte de uma nova lógica de organização, gestão e controle do trabalho que está sendo ampliada para diversos setores da economia atingindo várias categorias, como comerciantes, entregadores, profissionais da saúde, educação, comunicação, ou seja, todas que são mediadas por plataformas digitais ou que possuem formas de contratação informal.

Segundo a autora Abílio (2020), a expansão da uberização está ligada ao

capitalismo neoliberal e a inserção exacerbada das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) nos processos produtivos. Dessa forma, a uberização não pode ser compreendida apenas a partir da categoria de motoristas de aplicativo, atinge várias categorias profissionais, o que amplia a precarização estrutural do trabalho.

Destarte, a incorporação de novas tecnologias de base no sistema produtivo ocasionou novas formas de gestão, organização e controle do trabalho (Faria; Kremer, 2004; Previtali 2009). No entanto, a ampliação do setor de serviços e os ajustes neoliberais possibilitaram o surgimento de empregos informais, nos quais os trabalhadores não se enxergam como classe (Pochmann, 2017; Antunes, 2018).

A expansão da economia de plataforma também pode ser analisada à luz do ODS 10 da Agenda 2030, que propõe a redução das desigualdades sociais. Embora as plataformas digitais sejam apresentadas enquanto instrumento de inovação e flexibilidade, observa-se que o seu funcionamento tende a aprofundar as desigualdades já existentes no mundo laboral, principalmente em países que já são marcados pela fragilidade das políticas de proteção social.

Para Harvey (2008), o neoliberalismo colaborou para a intensificação dos processos de acumulação flexível e de reorganização produtiva, ampliando as desigualdades em escala global. E então a economia de plataforma surge como uma nova forma de reorganização do trabalho tendo como base a flexibilização extrema, o gerenciamento algorítmico e a transferência de custos operacionais aos próprios trabalhadores.

Antunes (2020) destaca que a uberização promove uma nova configuração do trabalho marcada pela individualização, informalidade e fragmentação da classe trabalhadora. Desse modo, os trabalhadores inseridos nas plataformas digitais assumem os riscos da atividade laboral, tais como a manutenção dos veículos, ausência de garantias trabalhistas e a insegurança econômica, enquanto as empresas ampliam seus lucros mediante o controle digital e a exploração intensificada da força de trabalho.

Além disso, a lógica do capitalismo de plataforma além de contribuir para a intensificação das desigualdades também dificulta as formas coletivas de organização política e sindical, fator que reforça a competitividade individual e, assim, enfraquece os mecanismos históricos de proteção trabalhista. Por isso, a uberização não representa apenas uma transformação tecnológica do trabalho, mas sim uma forma contemporânea de reprodução das desigualdades estruturais com base no ODS 10.

Antunes (2018) destaca que é fundamental compreender os modelos de organização e controle do processo de trabalho, "[...] de modo a permitir uma melhor compreensão dos mecanismos e das engrenagens que impulsionam o mundo do trabalho em direção à informalidade [...]." (Antunes, 2018, p. 77). Na próxima e última seção, são trazidos aspectos relativos ao trabalho feminino nesses cenários.

2.7 O TRABALHO FEMININO E A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO

Para Hirata e Kergoat (2007), as relações no mundo do trabalho são marcadas pela divisão sexual, em que a classe operária está dividida conforme dois sexos, o que significa que as condições e práticas no ambiente laboral possuem distinções entre homens e mulheres. Nesse contexto de repartição, a esfera produtiva é centrada no público masculino, enquanto a esfera reprodutiva fica a cargo das mulheres. As autoras também afirmam que até os dias atuais, os cargos de maior hierarquia e prestígio são majoritariamente ocupados por homens.

Vale ressaltar que a divisão sexual do trabalho estrutura-se a partir de dois princípios: separação e hierárquico. Refere-se a divisão do trabalho conforme profissões e gêneros, ou seja, trabalhos socialmente atribuídos aos homens e os que são para mulheres. Já o princípio hierárquico se refere a valorização do trabalho masculino, em detrimento do trabalho feminino. Hirata e Kergoat (2007) pontuam que esses princípios estão em todas as sociedades fundamentados em uma ideologia naturalista, que reduz as práticas sociais a “papéis sociais”, como se o gênero fosse definir destinos.

A desigualdade entre homens e mulheres no ambiente laboral não está restrita à esfera do trabalho, pois está vinculada às relações sociais de sexo, fator que é “estruturado” em uma sociedade marcadas pela cultura e capitalismo patriarcal, onde o poder sempre foi centrado nas mãos de homens, o que historicamente naturalizou a dominação masculina, colocando as mulheres em posições de subordinação. Esse cenário impacta diretamente na visão da mulher no meio social, pois esse contexto evidencia estereótipos que recaem sobre o público feminino, como por exemplo, a visão de mundo de que as mulheres são mais frágeis que os homens e por isso dedicar-se às atividades domésticas e familiares (Hirata, 2018).

Hirata (2018) ressalta que apesar de as mulheres apresentarem maior escolarização, com maior inserção no mercado de trabalho, as desigualdades laborais

ainda persistem. Esse fator é comprovado por intermédio da observação de cargos de liderança e gestão dentro das empresas, pois nota-se que há barreiras invisíveis que se tornam obstáculo às mulheres para chegarem às mesmas posições ocupadas pelos homens, mesmo possuindo a mesma capacidade técnica, intelectual ou superior, ou seja, o que evidencia o princípio hierárquico.

Por um lado, a ampliação da participação feminina no mercado de trabalho tem se destacado; por outro, observa-se que a inserção desse público tem recaído nos trabalhos precários e informais, características que se enquadram na uberização do trabalho, pois carece de proteção social e direitos trabalhistas. Quando se trata de mulheres, a esses desafios se somam-se, ainda a marcas dos estereótipos de gênero, aos quais as autoridades brasileiras devem estar atentas, a fim de promover os direitos sociais e a proteção social de todos os trabalhadores do país (Brito; Trevisan; Camargo, 2024).

Nesse contexto, as desigualdades de gênero presentes no mercado de trabalho também se articulam diretamente ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável, ODS 5 da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), que visa alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas. Apesar dos avanços relacionados à ampliação da participação feminina na esfera produtiva, persistem estruturas sociais e culturais que mantêm as mulheres em posições de maior vulnerabilidade laboral, menores remunerações e vínculos mais precarizados.

Conforme Hirata e Kergoat (2007), a divisão sexual do trabalho organiza socialmente as atividades produtivas e reprodutivas com princípios de separação e hierarquização, nos quais o trabalho feminino ocupa menos valorização social e econômica. No contexto da uberização do trabalho, essas desigualdades assumem novas configurações, as mulheres inseridas nas plataformas digitais enfrentam jornadas extensas, insegurança e estão propensas a episódios de assédio, violência de gênero e a sobrecarga decorrente da dupla jornada de trabalho, somando-se à ausência de direitos trabalhistas e previdenciários.

Para Federici (2017), o capitalismo historicamente sustenta-se na exploração do trabalho feminino pela naturalização das atividades de reprodução social e cuidado atribuídas ao gênero feminino. Embora o trabalho por aplicativo seja apresentado enquanto uma alternativa flexível de inserção no mercado para geração de renda, ele também reproduz e intensifica as desigualdades estruturais já existentes no mundo do trabalho. Nesse sentido, o ODS 5 possibilita problematizar as barreiras enfrentadas

pelas mulheres trabalhadoras, além de colaborar com a reflexão sobre a necessidade de políticas públicas voltadas à promoção de igualdade de oportunidades, proteção social e condições dignas de trabalho para as mulheres inseridas na economia de plataforma (ONU, 2015).

Conclui-se que a análise das assimetrias nas relações sociais de gênero, longe de configurar um tema lateral, revela-se como uma das expressões fundamentais da questão social no capitalismo. Estudar essas assimetrias em sua profundidade estrutural é, assim, imperativo para que a intervenção profissional não apenas mitigue seus efeitos, mas enfrente as raízes dessa expressão específica da questão social, uma vez que a divisão sexual do trabalho é uma relação social antagônica e estruturante, na qual a exploração do trabalho das mulheres é constitutiva da dinâmica capitalista (Alves, 2018).

3 OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GERAL

Desvelar a percepção das mulheres motoristas de aplicativo na Grande Vitória (ES) acerca da uberização do trabalho, considerando as condições laborais e socioeconômicas a partir de uma análise à luz dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Descrever o fenômeno da uberização na Grande Vitória (ES) a partir da literatura sobre o mercado de trabalho e a indústria 4.0;
- Identificar a percepção das mulheres motoristas de aplicativo sobre a uberização do trabalho;
- Analisar os reflexos da uberização do trabalho na vida dessas mulheres à luz dos ODS, em particular os ODS 8.

4 MÉTODOS

A pesquisa é uma atividade intelectual básica de compreensão da realidade, pois inclui concepções teóricas e um conjunto de técnicas que possibilitam a construção da realidade. De acordo com Gatti, (2002, p. 49):

Pesquisar é exercício sistemático de indagação da realidade observada, buscando conhecimento que ultrapasse nosso entendimento imediato, com um fim determinado e que fundamenta e instrumentaliza o profissional a desenvolver práticas comprometidas com mudanças significativas, no contexto em que se insere e em relação à qualidade de vida do cidadão.

A pesquisa para o Serviço Social possibilita um olhar sob ótica pluralista, visando a dimensão investigativa, pois os profissionais tendem a enfrentar desafios quando se trata de edificar um conhecimento comprometido com as demandas profissionais (Bourguignon, 2005). Ademais, contribui para a postura profissional frente às fragilidades, já que permite analisar os processos históricos e sociais refletidos no mundo contemporâneo, dado que: “A necessidade de atuarmos sobre a realidade é o que nos conduz ao conhecimento. Não obstante, para intervir é preciso conhecer, para o que há que se possa ter procedimentos” (Guerra, 2009 p. 4).

A partir disso, a pesquisa foi de natureza básica, qualitativa, que pressupõe o estabelecimento de um ou mais objetivos, a seleção das informações, a realização da pesquisa de campo, construindo quando necessário, hipóteses acerca do problema identificado, com base em Marconi e Lakatos (2022, p. 300), de caráter exploratório visando ao diálogo com autores que possuem domínio sobre a temática, a partir de relatos e vivências do cotidiano das trabalhadoras escolhidas.

4.1 TIPO DO ESTUDO

Quanto aos procedimentos metodológicos, a pesquisa foi qualitativa, a seleção das informações, a realização da pesquisa de campo, construindo, quando necessário, as hipóteses acerca do problema identificado, com base em Marconi e Lakatos (2022, p. 300). Quanto à abordagem, a pesquisa possui caráter qualitativo segundo Fontenelles (2009), busca o entendimento da complexidade dos fenômenos específicos, mediante descrições, interpretações e comparações.

4.2 CENÁRIO DO ESTUDO

A pesquisa voltou-se para a análise das mudanças no mundo do trabalho e da inserção das multinacionais *Uber*, trouxe para o Brasil o padrão de “uberização” do trabalho. O estudo foi realizado na Região Metropolitana da Grande Vitória, que compreende os municípios de: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória (ES).

Trata-se de um recorte delimitado à Região Metropolitana da Grande Vitória, o que significa que os resultados da pesquisa refletem sobre as especificidades sociais, econômicas e laborais desse território, não sendo passível de generalizações estatísticas para outras regiões do Espírito Santo ou do Brasil.

Segundo o Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades (IDSC-BR), o nível de desenvolvimento sustentável é considerado “baixo” para todos os municípios fora da capital, sendo: Cariacica (45,74 de 100), Fundão (49,25 de 100), Guarapari (47,15 de 100), Serra (46,45 de 100), Viana (48,64 de 100), Vila Velha (49,50 de 100). Na capital, Vitória, o nível em questão é considerado médio (53,46 de 100), indicando que diversas melhorias ainda podem ser realizadas (IDSC-BR, *s/d, online*).⁸ Acerca da metodologia do IDSC-BR, importa notar que:

(...) foi elaborada pela rede SDSN (UN Sustainable Development Solution Network), uma iniciativa que nasceu dentro da própria ONU para mobilizar conhecimentos técnicos e científicos da academia, da sociedade civil e do setor privado no apoio de soluções em escalas locais, nacionais e globais. (IDSC-BR, *s/d, online*).⁹

4.3 PARTICIPANTES

A seleção das oito participantes deu-se por conveniência, utilizando o método não-probabilístico (“bola de neve”) de amostragem por indicação das primeiras participantes. O desenho da pesquisa aproximou-se da lógica da amostragem teórica conforme Uwe Flick (2009), em que a seleção das participantes ocorre de forma progressiva com base na necessidade analítica para contribuição à pesquisa.

Esse tipo de amostragem não se baseia em critérios quantitativos, mas qualitativos, pois os relatos das motoristas contribuem para demonstrar a relevância dos casos para o aprofundamento das categorias de análise. Dessa forma, mesmo não tendo sido obtida a saturação teórica (Fontanella; Turato, 2007; Falqueto, 2012), a pesquisa com esse quantitativo de participantes demonstra-se relevante.

⁸ Disponível: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/profiles/3205309/> [último acesso em 04 fev 2026].

⁹ Disponível: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/introduction/> [último acesso em 04 fev 2026].

4.4 ESTRATÉGIA DE BUSCA

Os critérios de seleção não consideram mensurações das ocorrências estudadas, pois o objetivo dessa amostragem consiste em explorar as informações colhidas, analisar o conteúdo e aprofundar-se nas relações e representações do objeto de estudo (Gaskell, 2000), e não em atingir a saturação teórica (Fontanella et al, 2008). Inicialmente, previa-se a participação de aproximadamente 12 a 14 motoristas; todavia, em razão das dificuldades da disponibilidade das participantes entrevistadas, concluindo o trabalho com a participação de 08 (oito) motoristas, que atingiram os critérios abaixo.

4.4.1 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO

Foram incluídas no estudo mulheres que trabalham como motoristas de aplicativo de transporte de passageiros (*Uber, In Drive, 99 Pop*), desde que tenham 18 anos de idade ou mais, que residiam na Grande Vitória e que tinham no mínimo seis meses de experiência com transporte de passageiros.

4.4.2 CRITÉRIO DE EXCLUSÃO

Foram excluídas aquelas que apresentaram estado de consciência alterado durante a entrevista, bem como aquelas que porventura entraram em conflito com as normas de trânsito vigentes no decurso da presente pesquisa.

4.5 COLETA DE DADOS

A coleta dos dados foi realizada conforme a disponibilidade das participantes, ou seja: escolhendo o melhor local e formato, mediante assinatura do Termo de Consentimento Livre Esclarecido (Apêndice C) das participantes. Foram também coletados dados sobre o seu perfil sociodemográfico (Apêndice B) para complementar as entrevistas, estruturadas com base no método episódico de Uwe Flick (2002), conforme roteiro contido neste trabalho (Apêndice A).

A utilização das entrevistas episódicas na pesquisa conforme Uwe Flick (2002), permite acessar narrativas baseadas em vivências e experiências concretas das participantes, o que favorece uma compreensão aprofundada no contexto da uberização do trabalho.

4.6 ANÁLISE DOS DADOS

A análise dos dados foi realizada a partir da análise de conteúdo com base em Bardin (1977). Após a leitura exaustiva e categorização temática dos relatos das participantes (A, B, C, D, E, F, G e H), foi realizado um processo de codificação que agrupou os trechos por similaridade de sentido. Foram identificadas então cinco categorias analíticas, sendo cada uma composta por duas subcategorias, conforme Quadro 1 (abaixo), totalizando 106 trechos analisados (Apêndice D).

QUADRO 1. Categorias, Subcategorias e Número de Trechos Analisados

Categoria	Subcategoria	N. de trechos
1. Tema da pesquisa: Elas na direção	1.1 Motorista mulher	11
	1.2 Desafios do cotidiano	10
2. Flexibilidade e Desproteção Social	2.1 Direitos trabalhistas sendo motorista de plataforma	13
	2.2 Empreendedorismo através da plataforma	8
3. Jornada de trabalho nas Plataformas	3.1 Desemprego e complementação de renda	15
	3.2 Organização do trabalho nas plataformas digitais	8
4. Formalização e Previdência	4.1 Formas de contribuição previdenciária	11
	4.2 Envolvimento do governo e políticas públicas	8
5. Futuro da Tecnologia	5.1 Trabalhar por aplicativo no presente	12
	5.2 Perspectivas atuando na profissão	8

Fonte: Elaboração própria (2025).

As categorias foram construídas para evitar sobreposições dos eixos temáticos, sendo que “desproteção social” e “formalização” foram analisadas de forma distinta: a desproteção social se refere à ausência de proteção, enquanto a “formalização” aponta a fragilidade das garantias legais previstas na legislação trabalhista nessa modalidade.

4.7 SOBRE O USO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA)

A pesquisa segue as diretrizes estabelecidas na Política de Integridade na Atividade Científica (Portaria CNPq n°. 2664, de 6 de março de 2026) sobre o uso de IA para ajustes de parágrafos apenas quanto às correções gramaticais e organização da escrita, sendo que a elaboração analítica, interpretação dos dados e construção do conteúdo científico permaneceram sob responsabilidade da pesquisadora.

4.8 ASPECTOS ÉTICOS

A pesquisa segue as diretrizes estabelecidas nas Resoluções de nº 466/2012 e nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, tendo sido aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), sob nº CAAE 87706325.7.0000.5065 (Anexo A), antes de ser iniciada a coleta de dados pela pesquisadora responsável.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos dados debruçou-se sobre dois instrumentos distintos: um roteiro de entrevistas episódicas (APÊNDICE A) e um breve questionário (APÊNDICE B). Quanto a este último, foram realizadas onze perguntas a fim de traçar o perfil sociodemográfico de cada participante, sendo: 1). Qual sua profissão? 2). Trabalha desde quando? 3). Possui vínculo fixo? 4) Idade? 5) Município de residência? 6). Sua escolaridade? 7). Possui filhos? 8). Quantas pessoas dependem da sua renda? 9). É chefe de família? 10) Como se autodeclara? 11). Com quais aplicativos trabalha? (APÊNDICE B). Com base nessas respostas, foi traçado o perfil das entrevistadas (Quadro 2).

Quadro 2. Perfil das Entrevistadas

Participante	Idade	Gênero	Escolaridade	Profissão	Início na atividade	Aplicativos utilizados	Vínculo fixo	Dependentes da renda	Chefe de família	Região de residência
Motorista A	59	Feminino	Ensino Médio	Consultora de plano de saúde e Motorista de aplicativo	2025	Uber	Não	3	Sim	Centro, Vitória
Motorista B	26	Feminino	Superior Incompleto	Motorista de aplicativo	2024	Uber, 99, InDriver	Não	0	Não	Jacaraípe, Serra
Motorista C	28	Feminino	Ensino Técnico	Fotógrafa	2025	Uber	Não	0	Não	Glória, Vila Velha
Motorista D	23	Feminino	Superior Incompleto	Motorista de aplicativo	2024	Uber	Não	0	Não	Coqueiral de Itaparica, Vila Velha
Motorista E	41	Feminino	Ensino Médio	Motorista de aplicativo	2024	Uber	Não	1	Sim	Resistência, Vitória
Motorista F	28	Feminino	Ensino Médio	Motorista de aplicativo	2025	Uber e 99	Não	1	Não	Alecrim, Vila Velha
Motorista G	46	Feminino	Superior Incompleto	Motorista de aplicativo	2018	Uber	Não	3	Não	Parque jacaraípe, Serra
Motorista H	37	Feminino	Ensino Técnico	Motorista de aplicativo	2025	Uber e 99	Não	1	Sim	Jacaraípe, Serra

Fonte: Elaboração própria (2026).

Nesse sentido, observou-se que as participantes têm idades heterogêneas (entre 23 e 59 anos), com predominância de ensino médio, mas também com ensino técnico e nível superior em curso, indicando escolaridade média, entre mulheres diversas em termos de raça/cor. Nesse quesito, foi notada a presença de mulheres que se viram como brancas (04) e negras (04), sendo duas autodeclaradas como pardas e duas como pretas evidenciando a diversidade racial. Da inserção laboral como motorista de aplicativo, a maioria das participantes relatou ser microempreendedora (MEI), ou estavam em um vínculo fixo e buscaram um complemento nas plataformas digitais e perceberam que

tiveram maior rentabilidade, passando a dedicar-se integralmente ao aplicativo, e que esse ingresso veio pela necessidade de sobrevivência das suas famílias (APÊNDICE B).

A pesquisa também contou com questões semiestruturadas, com vistas a permitir que as participantes relatassem episódios vivenciados na profissão (APÊNDICE A). A partir das respostas, foi traçada uma análise de conteúdo nas cinco categorias elencadas, a saber: 1. Tema da pesquisa: Elas na direção; 2. Flexibilidade e Desproteção Social; 3. Jornada de trabalho nas Plataformas; 4. Formalização e Previdência; 5. Futuro da Tecnologia.

5.1 TEMA DA PESQUISA: ELAS NA DIREÇÃO

Sobre o quanto a profissão é atribuída ao estereótipo masculino e a presença da divisão sexual do trabalho, uma das participantes relatou estranhamento social por parte dos usuários, pois: “[...] quando as pessoas pensam em Uber, elas não pensam em mulher, apenas em homens” (*Motorista A*). Isso indica que o próprio tema da pesquisa provocou identificação entre as participantes, sobretudo porque elas reconhecem a baixa visibilidade feminina na profissão.

Outra motorista relatou que pegou uma usuária que ficou impactada em ter uma mulher na direção, e disse que relaciona sua experiência profissional em inspirar outras mulheres a ingressarem no ramo, pois: “a própria mulher muitas vezes fica assustada em me ver como motorista, diz que eu sou corajosa, questiona se eu não tenho medo, pergunta se nunca aconteceu nada” (*Motorista B*). Sua fala sintetiza o estranhamento social diante da presença feminina em uma ocupação ainda associada ao masculino.

O fator da representatividade, de “ajudar a incentivar muitas outras”, contribui ainda para mitigar a desigualdade de gênero, prevista no ODS 5 - Igualdade de Gênero. No que se refere ao perfil sociodemográfico das participantes, a idade heterogênea indicou que a inserção nessa categoria do trabalho não se restringe a faixas etárias e nem nível de escolaridade específico, no entanto, essa inserção pode atingir diferentes dimensões da vida social e educacional. Nesse sentido, Ricardo Antunes (2018), afirma que a reestruturação produtiva no mundo do trabalho amplia a informalidade e atinge trabalhadores de vários níveis educacionais, o que deixa visível o caráter estrutural desse fenômeno que, no caso das mulheres, aprofunda desigualdades históricas de gênero.

Tais relatos evidenciam como essas entrevistadas percebem sua presença como

relevante no setor, pois: “hoje não somos muitas mulheres como motoristas, e é bom quando nos veem, porque ajudam a incentivar muitas outras que tem medo” (Motorista B). Essa percepção dialoga com a categoria a segregação ocupacional na divisão sexual do trabalho (Hirata; Kergoat, 2007), que aponta que homens e mulheres são distribuídos de forma desigual entre as profissões não por conta de capacidade, e sim pelo viés estrutural existente na sociedade que distribui as profissões conforme o gênero.

No perfil etnográfico, vale destacar que a inserção de mulheres negras no mercado informal além de ser um fator muito presente no mercado brasileiro, contribui para o reforço da desigualdade de raça e gênero, e essa análise pode ser compreendida de modo interseccional, que evidencia a permanência de desigualdades estruturais no mercado de trabalho. Nesse sentido, embora haja diversidade racial entre as participantes, a inserção do público feminino principalmente em atividades informais e precarizadas, pode ser compreendida baseada nas desigualdades sociais historicamente construídas, que atravessam as relações de trabalho. Assim, evidencia-se que a precarização do trabalho atinge de forma mais intensa os grupos mais vulneráveis, conforme Antunes (2018).

Como a percepção das motoristas entrevistadas apresenta, no geral, o sentimento de baixa representatividade feminina nas categorias de motoristas de aplicativo, importa notar que a baixa inserção das mulheres no mercado de trabalho pode ser associada diretamente com as desigualdades estruturais que assolam o mercado de trabalho. Nas plataformas, estas se articulam à precarização e à informalidade (Antunes, 2018).

Nesse sentido, a baixa representatividade feminina na condução por aplicativos expressa a segregação ocupacional analisada por Hirata e Kergoat (2007). As autoras demonstram que a distribuição desigual de homens e mulheres entre ocupações não decorre de diferenças naturais de capacidade, mas de processos sociais que separam e hierarquizam atividades conforme o gênero.

Além disso, a literatura destaca que essa segregação ocorre de forma horizontal onde as mulheres são concentradas em determinadas áreas, quanto de forma vertical que é quando enfrentam barreiras para sua ascensão nos setores dominados por homens (Hirata; Kergoat, 2007). No presente estudo, esse cenário coaduna com os relatos, que apontam a necessidade de regulamentação da profissão e políticas públicas que garantam proteção social.

5.2 FLEXIBILIDADE E DESPROTEÇÃO SOCIAL

No que diz respeito à desproteção social e os direitos trabalhistas associada ao ODS 8 (Trabalho Decente), todas as participantes relataram a ausência de garantias sociais e direitos trabalhistas. Nesse sentido, uma das participantes afirma: “hoje se eu sofrer um acidente, não tenho garantia nenhuma de nada” (Motorista A). Isso seria ainda diferente se estivessem no vínculo CLT, segundo outra participante, ao reconhecer que: “[...] a gente não tem direito nenhum” (Motorista H).

Os relatos desvelam, ainda, a percepção compartilhada sobre a vulnerabilidade que permeia a uberização do trabalho, visto que, segundo outra participante: “É um trabalho que você não tem direito a nada, você só ganha se você trabalhar, não tem retorno” (Motorista A). Ademais, uma das participantes também ressalta outra questão crucial relacionada à ausência de garantias trabalhistas, manifestando a preocupação com a velhice e aposentadoria, uma delas declara “Quando chegar a idade vão ver o quão importante é contribuir” (Motorista B).

Sobre a responsabilidade econômica, tiveram participantes que informaram serem chefes de família, relataram ter filhos sob sua dependência. Nesse sentido, Hirata e Kergoat (2007) apontam que a divisão sexual do trabalho ainda contribui para a sobrecarga historicamente atribuídas ao gênero feminino, são responsáveis pelas atividades de cuidado da família mesmo quando inseridas no mercado de trabalho.

Sobre a percepção das motoristas sobre o modelo de uberização relacionado à flexibilidade e à sensação de empreendedorismo, todas elas reconhecem que a renda é proporcional ao esforço que fazem e ao número de horas trabalhadas. Nesse sentido, uma delas indica: “o tanto que a gente trabalha é o tanto que a gente ganha” (Motorista A).

Para muitas, a atividade é percebida como forma de autonomia, liberdade financeira e forma de empreender, pois conseguem fazer a gestão do próprio tempo, como relata a Motorista A: “É sim uma forma de empreender, você pode ali gastar o necessário e o usar o dinheiro para outra coisa [...]”. Segundo outra motorista, é algo compartilhado para além do gênero, pois: “muitos motoristas vendem água, bala” (Motorista C).

Outra participante reafirma que também complementa sua renda com a exposição de seus produtos, pois: “[...] eu por exemplo coloco pano de prato para vender, deixo um exposto grudado atrás do banco e a pessoa se interessa (Motorista F). Desse modo, nota-se que o trabalho uberizado oculta relações laborais profundamente precarizadas. Ricardo Antunes (2018) afirma que a uberização aprofunda a precarização estrutural do trabalho

contemporâneo, pois os custos e riscos são transferidos integralmente aos trabalhadores.

Por outro lado, o próprio Antunes (2018) reconhece que esse fenômeno, por possuir mecanismos de controle e gerenciamento digital avançados, intensifica os processos de exploração e a desproteção social. Abílio (2020), afirma que o trabalhador uberizado é induzido à ideia do empreendedor de si mesmo, mesmo que haja o controle das corridas, remunerações, permanência no aplicativo com jornadas que podem chegar a 12 horas e avaliações.

Evidencia-se, assim, uma contradição central no trabalho por plataformas, pois as empresas difundem discursos sobre a autonomia e o empreendedorismo, os quais foram reproduzidos, em parte, pelas motoristas participantes. Suas vivências relatadas, porém, indicam que as relações de trabalho são marcadas pela instabilidade econômica, jornadas de trabalho extensas, gestão algorítmica e ausência de proteção social.

Marx (2013) afirma que a acumulação de riquezas na lógica capitalista depende do trabalho excedente produzido pela classe trabalhadora. No caso da economia de plataforma, que se reconfigura por meio do gerenciamento algorítmico e a flexibilização extrema das relações de trabalho, as participantes demonstraram flexibilidade e um certo grau de autonomia, mas relataram preocupações relacionadas à segurança, o cansaço e a demanda das viagens, sobretudo quanto à jornada exaustiva, como se verá a seguir.

5.3 JORNADA DE TRABALHO NAS PLATAFORMAS

As participantes relataram suas entradas no ramo de transporte de passageiros por aplicativo por necessidade econômica e o desemprego. A partir da perspectiva marxista, a mais-valia na uberização manifesta-se na exploração da força de trabalho dos trabalhadores justamente pelos mesmos arcarem com custos como a alimentação, combustível, segurança e a manutenção do veículo (Marx, 2013).

Uma das entrevistadas relatou que iniciou no aplicativo como complementação de renda, afirmando que “saía do plantão e ia rodar no 99” (Motorista A). Também destacou que tem uma maior rentabilidade salarial neste modelo de trabalho “eu conseguia tirar o que ganhava no mês no meu trabalho, eu conseguia tirar na semana no aplicativo” (Motorista A).

Outra participante também relatou sobre maior rentabilidade comparada ao vínculo fixo: “Foi por conta própria, não estava satisfeita trabalhando como CLT, não me arrependo

até porque muitas vezes tiro o valor de um salário-mínimo em uma semana” (Motorista C). Uma participante relatou já trabalhar em outro ramo antes de entrar no Uber, porém houve o enfraquecimento, como relata “o mercado ficou ruim para captação de novos clientes no meu emprego” (Motorista B).

Além disso, os relatos indicaram jornadas organizadas em turnos diurnos, apontaram trabalhar em período diurno, principalmente por medo da violência urbana. Uma participante relata “*trabalho até 18h por conta de segurança mesmo*” (Motorista A). Outra participante também relatou só trabalhar em horários comerciais “Trabalho apenas durante o dia, saio cedo, por exemplo, umas 7h e volto às 18h (Motorista B)”.

Esse cenário evidencia-se as fragilidades enfrentadas por essa categoria referente as condições de trabalho, em que a autonomia atribuída as trabalhadoras oculta o fato da relação ser marcada pela ausência de direitos e os riscos quais estão sujeitas (Abílio, 2017). Esse fator que também se alinha com o ODS 1 (Erradicação da Pobreza) e o ODS 10 (Redução das Desigualdades), pois a medida que haja mais inserção dessas trabalhadoras nessas condições de trabalho marcadas pela desproteção social e instabilidade de renda, vira fator reforçador para a manutenção das desigualdades socioeconômicas. Nesse sentido, Antunes (2018), contribui na compreensão que as mudanças advindas das novas relações de trabalho são advindas de uma subordinação já construída historicamente, mas com uma nova roupagem com intuito de permanecer o interesse do capital e continuar com a exploração do trabalho.

Esses achados dialogam diretamente com o debate sobre o ODS 8, que propõe trabalho decente e crescimento econômico. Na experiência das entrevistadas, o trabalho por aplicativo proporciona renda imediata, mas não assegura condições de trabalho decente, pois não garante proteção social, segurança laboral, previsibilidade de renda ou direitos em caso de incapacidade temporária. Conforme Antunes (2018), a uberização aprofunda a precarização estrutural ao deslocar custos e riscos para os trabalhadores, enquanto mantém formas de controle e subordinação mediadas digitalmente.

5.4 FORMALIZAÇÃO E PREVIDÊNCIA

Além disso, a inserção de mulheres nas atividades uberizadas podem ser compreendidas pelas transformações contemporâneas do trabalho em que a responsabilização e a autonomia camuflam riscos e custos para as motoristas que mesmo

que seja veículo próprio ou alugado arcam individualmente com as despesas e as instabilidades que possam ocorrer no exercício da profissão, desse modo, trabalham com a ausência de proteção social. Essa circunstância dialoga com Abílio (2017), que aponta que a suposta sensação de autonomia e liberdade autogerenciada na verdade tendem a consolidar os mecanismos de controle a partir de comandos internos realizados por algoritmos, ou seja, esse tipo de controle oculto ainda sim reforça um tipo de subordinação.

A dependência das plataformas digitais como meio principal de geração de renda apontado pelas participantes reforça a mediação das relações de trabalho. Antunes (2018), nos ajuda a compreender “a plataformização representa uma nova forma de servidão contemporânea, marcada pela intensificação do trabalho, instabilidade e dependência econômica disfarçada de empreendedorismo”.

Os artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) estabelecem os requisitos característicos da relação de emprego na doutrina trabalhista –pessoa física, onerosidade, pessoalidade, habitualidade e subordinação-, esses elementos têm sido utilizados em tribunais enquanto argumentos de defesa para o não reconhecimento do vínculo mediado pelas plataformas digitais. O principal embate é centrado na suposta liberdade dos trabalhadores definirem o próprio horário e a quantidade de horas trabalhadas, essa argumentação tende a afetar a subordinação e a habitualidade. Assim, Abílio (2017) aponta que essa autonomia “encobre as formas contemporâneas de controle e gestão do trabalho”.

Logo, o perfil sociodemográfico das participantes nos proporciona desvelar a realidade estrutural vivenciada pelas mesmas, nos mostra sua trajetória, inserção no ramo da uberização, necessidade de geração de renda e responsabilidade familiar necessária, como também nos permite comparar com o ODS 8 no que se trata de igualdade de oportunidades, proteção social e condições dignas de trabalho, sendo assim a realidade observada evidencia um distanciamento do proposto neste objetivo.

5.5 FUTURO DA TECNOLOGIA

No que se refere a como as participantes percebem a tecnologia, os relatos indicam que o trabalho por aplicativo é percebido como uma realidade já incorporada ao cotidiano social, ainda que muitas delas não imaginassem, em outros momentos de suas trajetórias, que poderiam exercer uma profissão mediada quase exclusivamente pelo celular. Uma

delas disse: “eu jamais poderia imaginar que eu poderia trabalhar usando só o meu celular” (Motorista A). Outra também destacou essa mudança ao dizer: “quem imaginava que a gente iria ter o Uber?” (Motorista B). Essas falas revelam como as tecnologias digitais reorganizaram não apenas o modo como os serviços são ofertados, mas também a forma como as trabalhadoras acessam renda, constroem rotinas e planejam o seu futuro.

Ao mesmo tempo, as motoristas reconhecem que essa transformação tecnológica não aparece somente como algo distante ou abstrato, mas como parte concreta da vida cotidiana. A Motorista C relatou que imaginava esse avanço “devido ao avanço da tecnologia”, pois “hoje em dia fazemos tudo pelo celular, pagamos conta, não fazemos nada sem o celular”. Essa percepção evidencia que a plataformização do trabalho se apoia em uma realidade mais ampla de dependência social das tecnologias digitais, em que o celular deixa de ser apenas instrumento de comunicação e passa a mediar relações de consumo, deslocamento, renda e trabalho.

Nesse sentido, a tecnologia aparece de forma ambígua nos relatos. Para algumas participantes, os aplicativos abriram possibilidades de trabalho e geração de renda, como expressa a Motorista F ao afirmar que “nunca imaginei, mas é muito bom porque gerou empregos”. Contudo, essa geração de postos de trabalho não pode ser analisada apenas pela oportunidade, pois, conforme Antunes (2018), as novas formas de trabalho digital estão inseridas em um contexto de precarização, informalidade e intensificação da exploração. Assim, embora o aplicativo viabilize o acesso imediato à renda, ele também reorganiza o trabalho sob uma lógica em que a trabalhadora permanece conectada, disponível e dependente de critérios tecnológicos que não controla integralmente.

A fala da Motorista H contribui para compreender essa dimensão, pois ela afirma que gosta de acompanhar a tecnologia e já tinha “noção”, mas não imaginava que esse modelo “ia crescer tanto”. O crescimento das plataformas digitais, portanto, não é percebido somente como inovação, mas como expansão de uma forma de trabalho que tende a se consolidar no presente e no futuro. Isso dialoga com Abílio (2020), quando a autora aponta que a uberização não se limita ao uso de aplicativos, mas expressa uma forma de gestão do trabalho baseada na transferência de riscos, no autogerenciamento subordinado e na permanente disponibilidade da força de trabalho.

As perspectivas futuras das participantes também revelam que o trabalho por aplicativo é utilizado como meio para sustentar projetos pessoais e familiares. Uma das entrevistadas afirmou que seus planos são “terminar minha faculdade” (Motorista A),

enquanto outra relatou o desejo de “fazer uma faculdade de Psicologia e comprar um carro” (Motorista H). Também apareceram expectativas relacionadas à moradia, família e estabilidade, como na fala da Motorista C: “quero trocar de carro, comprar uma casa e casar”. Desse modo, mesmo diante das contradições já apontadas previamente, trabalhar no aplicativo aparece como um recurso imediato para viabilizar sonhos, custear estudos, manter a casa e construir alguma perspectiva de mobilidade social.

Entretanto, essas expectativas convivem com incertezas importantes. A Motorista B afirmou que pretende “trabalhar por mais dois anos” e “investir na aposentadoria”, enquanto a Motorista D relatou que deseja terminar a faculdade de Terapia Ocupacional, mas reconhece que talvez não consiga obter, na área de formação, rendimento semelhante ao alcançado na Uber. Esse aspecto revela uma contradição relevante: o trabalho por aplicativo pode oferecer rendimento imediato superior ao de algumas ocupações formais ou em início de carreira, mas não garante estabilidade, continuidade de renda, proteção previdenciária ou segurança para o planejamento de longo prazo.

Essa realidade se articula, por fim, diretamente ao debate das políticas públicas. A tecnologia, por si só, não assegura desenvolvimento social, trabalho decente ou igualdade de oportunidades, sobretudo tendo em conta o desmonte dos direitos trabalhistas nos anos recentes. Para que a inovação digital contribua efetivamente com o desenvolvimento local, é necessário que esteja vinculada a políticas de proteção social, segurança no trabalho, transparência das plataformas, regulação pública e inclusão das trabalhadoras nos processos de decisão.

Nesse ponto, os relatos dialogam com o ODS 8, que trata do trabalho decente e crescimento econômico, pois mostram que a expansão tecnológica só se aproxima desse objetivo quando acompanhada de condições dignas, renda justa e proteção social. Além disso, também faz pensar sobre o ODS 5, visto que o futuro do trabalho nas plataformas não pode ser pensado sem considerar as desigualdades de gênero que as atravessam.

A permanência dessas mulheres na profissão depende não apenas do acesso ao aplicativo, mas de condições concretas de segurança, reconhecimento, proteção e possibilidade de conciliar trabalho, cuidado e projetos pessoais. Assim, o futuro da tecnologia, na percepção das participantes, não se resume ao avanço dos aplicativos, mas à necessidade de que esse avanço seja acompanhado por políticas públicas capazes de enfrentar desigualdades históricas não signifique apenas novas formas de precarização.

6 CONCLUSÃO

Os resultados obtidos a partir das entrevistas episódicas com oito motoristas revelaram um cenário complexo, marcado por ambiguidades que merecem destaque. Na visão das participantes, a flexibilidade na gestão do tempo e a possibilidade de auferir renda de forma imediata foram apontadas como vantagens significativas, especialmente em contextos de desemprego ou de necessidade de complementação de renda, apesar da desproteção social.

Considera-se que os objetivos propostos por essa pesquisa foram alcançados, uma vez que foi possível compreender, a partir das narrativas das motoristas entrevistadas, como a uberização do trabalho atravessa as relações de trabalho no gênero feminino no contexto de economia de plataforma. Além disso, a partir da pesquisa foi possível identificar os impactos da precarização do trabalho nas condições de vida, saúde, segurança e proteção social das trabalhadoras, bem como analisar a presença da desigualdade de gênero que perpassam esse fenômeno social.

Ao analisar esses achados à luz dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), foi confirmada a hipótese de que o trabalho uberizado, tal como vivenciado na Grande Vitória, afronta diretamente os princípios do ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico) e do ODS 5 (Igualdade de Gênero). A precariedade das condições laborais, a ausência de proteção em casos de acidente ou doença e a informalidade previdenciária negam o conceito de trabalho decente preconizado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e incorporado à Agenda 2030.

Ademais, o recorte de gênero evidenciou que as assimetrias históricas da divisão sexual do trabalho se reproduzem e se atualizam no ambiente digital. Os relatos de estranhamento por parte de passageiros ("não esperavam uma mulher dirigindo"), as situações de assédio e a constante necessidade de autoafirmação no trânsito e nas ruas demonstram que o espaço público ainda é masculino.

Para além dos objetivos já alcançados e da confirmação da hipótese, os achados da pesquisa possibilitaram observar que a uberização do trabalho, embora sustentada pelo discurso da flexibilidade, flexibilização e empreendedorismo, transfere às trabalhadoras as responsabilidades e os riscos do exercício laboral, aprofundando os processos de precarização, insegurança e desproteção social (Antunes, 2020; Abílio, 2021). No contexto das mulheres motoristas de aplicativo, essas vulnerabilidades são ainda mais acentuadas

com as desigualdades estruturais de gênero, a sobrecarga advinda da divisão sexual do trabalho e os desafios vivenciados cotidianamente, como as situações de violência, insegurança e assédio (Hirata; Kergoat, 2007).

Nesse sentido, a pesquisa, além de elucidar esse fenômeno social, também reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à proteção social dos trabalhadores inseridos no contexto da economia de plataforma, especialmente em âmbitos municipais e regionais, como delineado na pesquisa. A criação desses espaços de apoio contribui diretamente para a promoção de condições dignas de trabalho, além de dialogar com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, especialmente os ODS 5 e ODS 8 (ONU, 2015), também defendidos pela Organização Internacional do Trabalho (OIT, 1999).

Como visto, embora as motoristas reconheçam a importância dos aplicativos como instrumentos de renda e possibilidade de realização de projetos, elas também apontam os limites de um modelo dependente da instabilidade, da ausência de garantias e da responsabilidade individualizada. O desafio colocado às políticas públicas é transformar a inovação tecnológica em instrumento de proteção, e não de aprofundamento das desigualdades. Compreende-se que o enfrentamento da precarização contemporânea exige, portanto, para além de avanços regulatórios, a formulação e o fortalecimento de políticas públicas capazes de garantir proteção social, segurança e dignidade à classe trabalhadora uberizada.

No plano regulatório nacional, as discussões em torno do Projeto de Lei Complementar 12/2024, mencionadas ao longo do trabalho, representam um passo importante, mas insuficientes se não considerarem as especificidades de gênero que atravessam a atividade. Assim, compreender a realidade das mulheres motoristas de aplicativo requer compreender as transformações contemporâneas do mundo do trabalho, seus impactos nas relações sociais e os desafios vivenciados impostos à efetivação de direitos e a promoção de condições dignas de trabalho na economia de plataforma. Sugiro, portanto, que estudos futuros possam ampliar a amostra para outras regiões do Espírito Santo, investigar comparativamente a realidade de motoristas homens e aprofundar a análise sobre o impacto das novas tecnologias de gestão algorítmica na saúde mental dessas trabalhadoras.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021.
- ALVES, Andrea Moraes. Pensar o gênero: diálogos com o Serviço Social. **Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 132, p. 268-286, maio/ago. 2018.
- ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal – Precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálisis**. Florianópolis v. 12 n. 2 p. 188-197 jul. / dez. 2009
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?**: Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 6ª Ed. Campinas-SP: Cortez, 1995.
- ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil IV**: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida. São Paulo: Boitempo, 2019.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. O toyotismo e as novas formas de acumulação do capital. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BAHRIN, M.; OTHMAN, F.; AZLI, N.; TALIB, M. Industry 4.0: A review on industrial automation and robotic. **Journal Teknologi**, [s.l.], v. 78, n.6-13, p.137–143, 2016.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977/2010.
- BEHRING, Elaine Rossetti. **Contra-reforma**: desestruturação do Estado e perda de direitos. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2008.
- BEZERRA, Arthur Coelho. Tecnologia e trabalho precarizado: crítica da economia política do capitalismo digital. **O Social em Questão**, n. 58, p. 37-56, 2024.
- BIAVASCHI, M. B. As reformas estruturantes em um país em que jagunços ainda têm vez: A Reforma Trabalhista que não cria empregos e suprime direitos. In: **Contribuição crítica à Reforma Trabalhista**. – Campinas, SP : UNICAMP/CESIT, 2017.
- BITKOM; VDMA; ZVI. **Implementation strategy industrie 4.0**: report on the results of the industrie 4.0 platform. Frankfurt, Alemanha, 2016.

BORTOLON, Eugênio. Como a terceirização e a uberização precarizam as condições de vida dos trabalhadores. **Brasil de Fato**, 2023. Acesso em: 4 set 2024.

BOURGUIGNON, J. A. **A particularidade histórica da pesquisa no Serviço Social**. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

BRASIL. **Conselho Nacional de Saúde** Resolução n^o 466, de 12 de dezembro de 2012. Brasília, 2012 [citado 2014 Mar 11].

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República.

BRASIL. **Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)**. Brasília, DF: Presidência da República, [2020].

BRASIL. Lei n^o 13.467, de 13 de julho de 2017. **Consolidação das Leis do Trabalho**: aprovada pelo Decreto-Lei n^o 5.452, de 1^o de maio de 1943.

BRASIL. Projeto de Lei n^o 12, de 2024. Dispõe sobre a regulamentação do trabalho em plataformas digitais. Brasília: Congresso Nacional, 2024.

CASSAR, Vólia Bomfim. *Direito do Trabalho*. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021. contemporâneo. **Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, 2018.

CRENSHAW, Kimberlé. *Demarginalizing the intersection of race and sex: a Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics*. University of Chicago Legal Forum, Chicago, v. 1989, n. 1, p. 139–167, 1989.

De Brito, M. E. A., Trevisam, E., & Camargo, M. P. Z. de. (2024). Uberização e escravidão moderna no Brasil: proteção dos direitos fundamentais para efetivação do desenvolvimento sustentável. **CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES**, 17(9), e11082. <https://doi.org/10.55905/revconv.17n.9-408>.

DE SOUZA MORAES, Rodrigo Bombonati. Precarização, Uberização do Trabalho e Proteção Social em Tempos de Pandemia. **NAU Social**, v. 11, n. 21, p. 377-394, 2020.

DECUZZI, Leonardo José. *A inspeção do trabalho no Brasil e na Espanha: um estudo comparativo dos desenhos institucionais a partir da atuação em face das plataformas digitais de entrega*. 2023. Dissertação (Mestrado).

DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 19. ed. São Paulo: LTr, 2022. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-7182200700040000004&script=sci_arttext. Acesso em: 03 mai 2024.

FARIA, José Henrique de; KREMER; Antonio. Reestruturação produtiva e precarização do trabalho: o mundo do trabalho em transformação. **REAd**, v. 10, n. 22 jul 2024.

FEDERICI, Silvia. *Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Elefante, 2017.

FLEMING, P.; RHODES, C.; YU, R-H. On why uber has not taken over the world. **Economy and Society**, v. 48, n. 4, p. 488-509, 2019. DOI: 10.1080/03085147.2019.1685744. Acesso: 22 jul. 2024.

FLICK, Uwe. Entrevista Episódica. In: BAUER, Martin W. & GASKELL, George (org.). **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**. Petrópolis: Vozes, 2002.

FLICK, Uwe. *Uma introdução à pesquisa qualitativa*. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

FONTANELLA, Bruno H. S. et al. Amostragem em pesquisas qualitativas: saturação teórica. *Cadernos de Saúde Pública*, 2008.

FONTELLES, Mauro José , Marilda Garcia Simões, Samantha Hasegawa Farias e Renata Garcia Simões Fontelles. **Scientific research methodology**: Guidelines for elaboration of a research protocol. Revista Paraense de Medicina, 23 (3), 2009.

FOSSÁ, M. I. T. **Proposição de um constructo para análise da cultura de devoção nas empresas familiares e visionárias**. Tese (Doutorado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

FREYSSINET, Jacques. “As trajetórias nacionais rumo à flexibilidade da relação salarial: a experiência europeia”. In: GUIMARÃES, Nadya Araujo et al. **Trabalho flexível, empregos precários?** uma comparação Brasil, França, Japão. p. 27. 2009.

GANDINI, A. Labour process theory and the gig economy. **Human Relations**, v. 72, n. 6, p. 1039–1056, 2019. Disponível em: 10.1177/0018726718790002. Acesso: 22 jul.

GARCEZ, Thiago. Atividade-Fim e Atividade-Meio: Entenda a Diferença. **Portal do Serviço Social**, 2024. Acesso em: 18 jan 2025.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. *Curso de Direito do Trabalho*. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

GHIRALDELLI, Reginaldo. Trabalho, Contrarreformas e (Des) Proteção Social no Brasil. **IX Jornada Internacional de Políticas Públicas, Cidade Universitária da UFMA. São Luís, Maranhão, Brasil**, p. 2-12, 2019.

GOMEZ, Manuel V. A reforma da Espanha que inspirou Temer: mais empregos (precários) e com menores salários. El País, Madri, 27 abr. 2017. Disponível em https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/27/internacional/1493296487_352960.html Acesso em: 18 abr. 2024.

GONZALEZ, Lélia. *Racismo e sexismo na cultura brasileira*. In: SILVA, Luiz Antonio Machado da et al. (org.). **Movimentos sociais urbanos, minorias étnicas e outros estudos**. Brasília: ANPOCS, 1984. p. 223–244.

GUERRA, Yolanda. A dimensão investigativa no exercício profissional. **Serviço Social: direitos sociais e competências profissionais**. Brasília:

CFESS/ABEPSS, p. 701-718, 2009.

HARVEY, David. *O neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Loyola, 2008.

HIRATA, H; KERGOAT, D. Novas configurações da Divisão Sexual do Trabalho.

Cadernos de Pesquisa, v.37, n.132, set. 2007, p. 599. Disponível em:

<https://doi.org/10.1590/S0100-15742007000300005>. Acesso em: 23 mar 2025.

HIRATA, Helena. Gênero, patriarcado, trabalho e classe. **Trabalho Necessário**, v.16, n. 29, 2018, p. 16.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Número de trabalhadores por aplicativos cresceu 25,4% entre 2022 e 2024. **IBGE Notícias**, 17 out. 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44806-numero-de-trabalhadores-por-aplicativos-cresceu-25-4-entre-2022-e-2024>. Acesso em: 04 fev. 2026.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. *Curso de Direito do Trabalho*. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. Terceirização: a derruição de direitos e a destruição da saúde dos trabalhadores. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo. n. 123, p. 447-475, jul./set. 2015. <https://doi.org/10.1590/0101-6628.032>

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia científica. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2022. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/books/9786559770670>.

MARTINELLI, Maria Lúcia et al. **Pesquisa qualitativa: um instigante desafio**. São Paulo: Veras, v. 4, 1999.

MARTINS, Ana Paulo Alvarenga; FERES, Lucas prata; BELUZZI, Theodora Panitsa. **Reforma trabalhista e argumentos econômicos: o Brasil entre dois projetos**. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Campinas, SP, n. 51, p. 149-166, jul./dez. 2017.

Marx, K. (1989) **Manuscritos econômico filosóficos e outros textos escolhidos**. Lisboa: Edições 70.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**, Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013

MARX, K. O Capital: crítica da economia política; Livro 1o, v. II. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. 3. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988. 294p.

MÉSZÁROS, István. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MONCAU. Gabriela. PL que regula trabalho de motoristas de app será votado por deputados na semana de 12 de junho, diz governo. **Brasil de Fato**. São Paulo. 23 abr 2024. Disponível em: brasildefato.com.br/2024/04/25/pl-que-regula-trabalho-de-

motoristas-de-apps-sera-votado-por-deputados-na-semana-de-12-de-junho-diz-governo. Acesso em: 25 mar 2025.

NAVARRO, Vera Lúcia; PADILHA, Valquíria. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. In: Psicologia e Sociedade, v. 19, n. Spe, Porto Alegre, 2007.

OKADO, Giovanni.; QUINELLI, Larissa. **Megatendências Mundiais 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS):** uma reflexão preliminar sobre a "Nova Agenda" das Nações Unidas. Revista Baru - Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos, Goiânia, Brasil, v. 2, n. 2, p. 111–129, 2016. DOI: 10.18224/baru.v2i2.5266. Acesso em: 25 mar. 2025.

ONU. **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.** 2015. Disponível em: brasil.un.org/pt-br/sdgs. Acesso em: 25 mar. 2025.

PASSOS, Saionara da Silva; LUPATINI, Márcio. A contrarreforma trabalhista e a precarização das relações de trabalho no Brasil. **Revista Katálisis**, v. 23, n. 01, p. 132-142, 2020.

PASTORE, José. **Flexibilização dos Mercados de Trabalho e Contratação Coletiva.** São Paulo: LTR, 1994.

PAULA, ANA PAULA PAES DE; PAES, Kettle Duarte. Fordismo, pós-fordismo e ciberfordismo: os (des) caminhos da Indústria 4.0. **Cadernos Ebape. Br**, v. 19, p. 1047-1058, 2022.

PINHEIRO, Silvia Silva Martins; DE PAULA SOUZA, Marcia; GUIMARÃES, Karoline Claudino. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Serviço Social em Debate**, 1(2). Disponível em: <https://revista.uemg.br/serv-soc-debate/article/view/3923>. Acesso em: 25 mar. 2025.

POCHMANN, Márcio. A nova classe do setor de serviços e a uberização da força de trabalho. **Revista do Brasil**. São Paulo. 9 jul. 2017. Disponível em: <http://www.redebrasilatual.com.br/revistas/130/a-nova-classe-do-setor-de-servicos-e-a-uberizacao-da-forca-de-trabalho>. Acesso em: 22 jul. 2024.

PREVITALI, Fabiane Santana. **O controle do trabalho pelo discurso da qualificação do trabalhador no contexto da reestruturação produtiva do capital.** Publicatio UEPG, v. 17, p. 141-155, 2009.

RAVENELLE, A. **Hustle and Gig:** struggling and surviving in the sharing eco-nomy. Berkeley: University of California Press, 2019.

RESOLUÇÃO 510/2016. **Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais.** Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510_07_04_2016.html Acesso: em 23 mar 2025.

SAFFIOTI, Heleieth I. B. **Gênero, patriarcado, violência.** 1ºed. São Paulo:

Fundação Perseu Abramo, 2004, 151p.

SANTOS, Beatrice Paiva et al. Indústria 4.0: desafios e oportunidades. **Revista Produção e Desenvolvimento**, v. 4, n. 1, p. 111-124, 2018.

SILVA, Mygre Lopes; SILVA, Rodrigo Abbade. Economia brasileira pré, durante e pós-pandemia do covid-19: impactos e reflexões. Observatório Socioeconômico da Covid-FAPERGS, 2020. DOI: 10.33637/2595-847x.2023-180. Acesso em: 14 mai. 2024.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SOARES, Murilo Moreira; CONSTANTINO, Rafael Henrique; GUIMARÃES, V. H. S. O fenômeno da uberização e suas implicações na relação de trabalho contemporânea. **Revista Economia & Gestão**, v. 21, n. 60, p. 235-245, 2021.

TEIXEIRA, Marilane Oliveira et al. **Contribuição crítica à reforma trabalhista**. Campinas, SP: UNICAMP/CESIT, 2017.

VAN DOORN, N. Platform Labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand' economy. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017.

ANEXO A

PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA (CEP-EMESCAM)

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -
EMESCAM



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: A PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: uma análise à luz dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Pesquisador: LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 87706325.7.0000.5065

Instituição Proponente: Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória -

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 7.696.785

Apresentação do Projeto:

Trata-se de Projeto de Pesquisa apresentado ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória - EMESCAM.

A pesquisa será de natureza básica, qualitativa, de caráter descritivo e o uso de fontes secundárias. A coleta de dados se dará por um questionário semiestruturado para orientar as entrevistas que serão gravadas. A análise de dados será feita pela análise de conteúdo (BARDIN)

O estudo será realizado na Região Metropolitana da Grande Vitória que compreende os municípios: de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. A seleção das participantes será feita por conveniência, utilizando o método não-probabilístico ("bola de neve") de amostragem por indicação das primeiras participantes até o ponto de saturação dos dados. Segundo a literatura existente, esse ponto gira em torno de 12 a 14 participantes (Fontanella et al, 2008)

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha, nº 2190, prédio Central, térreo, próxima à sala dos professores e módulos de
Bairro: Bairro Santa Luiza **CEP:** 29.045-402
UF: ES **Município:** VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 **Fax:** (27)3334-3586 **E-mail:** comite.etica@emescam.br

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -
EMESCAM



Continuação do Parecer: 7.696.785

Objetivo da Pesquisa:

OBJETIVO GERAL

- Desvelar a percepção das mulheres motoristas de aplicativo sobre a uberização do trabalho na Grande Vitória, ES a partir de uma análise dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Descrever o fenômeno da uberização na Grande Vitória (ES) a partir da literatura sobre o mercado de trabalho e a indústria 4.0;
- Identificar a percepção das mulheres motoristas de aplicativo sobre a uberização do trabalho;
- Analisar os reflexos da uberização do trabalho na vida dessas mulheres à luz dos ODS, em particular os ODS 8

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

De acordo com o pesquisador

RISCOS

Na presente pesquisa apresenta-se como riscos constrangimento, alterações de comportamento durante a gravação da entrevista, vazamento de dados pessoais, medo, timidez, desconforto psicológico, quebra de anonimato, estresse, invasão de privacidade e evocação de memórias. Como forma de amenizar esses riscos, as gravações das entrevistas serão armazenadas em pen-drive exclusivo e a transcrição será realizado em ambiente controlado. Ademais, buscaremos propiciar um ambiente acolhedor durante a entrevista, as perguntas serão realizadas de maneira objetiva e pesquisadora estará atenta aos sinais verbais e não verbais de desconforto; a participante terá a liberdade de interromper sua participação e poderá se recusar a responder a qualquer pergunta.

BENEFÍCIOS

Os benefícios do desenvolvimento dessa pesquisa será na contribuição e agregação de conhecimento já existente com base na vivência local, como também contribuirá para o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para este fenômeno social.

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha, nº 2190, prédio Central, térreo, próxima à sala dos professores e módulos de
Bairro: Bairro Santa Luiza **CEP:** 29.045-402
UF: ES **Município:** VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 **Fax:** (27)3334-3586 **E-mail:** comite.etica@emescam.br

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -
EMESCAM



Continuação do Parecer: 7.696.785

CRITÉRIOS DE INCLUSÃO

Serão incluídas no estudo mulheres que trabalham como motoristas de aplicativo de transporte de passageiros (Uber, In Drive, 99 Pop), desde que tenham 18 anos de idade ou mais, que residam na Grande Vitória e que tenham no mínimo 6 meses de experiência com transporte de passageiros.

CRITÉRIOS DE EXCLUSÃO

Serão excluídas aquelas que apresentarem estado de consciência alterado durante a entrevista, bem como aquelas que entrarem em conflito com as normas de trânsito vigentes.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

É uma pesquisa de relevância social pois traz a reflexão da precariedade das relações de trabalho na vida das (os) trabalhadoras (es) e na destruição da proteção social. Importante debate para sociedade brasileira analisar e enfrentar estes desafios e buscar formas de superar as desigualdades de gênero e da pobreza.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Folha de Rosto - adequado

Carta de anuência - não há

TCLE - adequado

Cronograma - adequado

Orçamento - apresentado

Recomendações:

Não há

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Não há

Considerações Finais a critério do CEP:

Projeto aprovado por decisão do CEP. Conforme a norma operacional 001/2013:

- riscos ao participante da pesquisa deverão ser comunicados ao CEP por meio de notificação via Plataforma Brasil;
- ao final de cada semestre e ao término do projeto deverá ser enviado relatório ao CEP por

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha, nº 2190, prédio Central, térreo, próxima à sala dos professores e módulos de
Bairro: Bairro Santa Luiza **CEP:** 29.045-402
UF: ES **Município:** VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 **Fax:** (27)3334-3586 **E-mail:** comite.etica@emescam.br

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -
EMESCAM



Continuação do Parecer: 7.696.785

meio de notificação via Plataforma Brasil;

- mudanças metodológicas durante o desenvolvimento do projeto deverão ser comunicadas ao CEP por meio de emenda via Plataforma Brasil.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2519488.pdf	13/06/2025 09:12:38		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	CEP_PROJETO_LUCIELLI_4.pdf	13/06/2025 09:02:33	LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_Lucielli_FINAL.pdf	09/04/2025 10:26:48	BEATRIZ DE BARROS SOUZA	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_Rosto_assinada_Lucielli.pdf	07/04/2025 11:10:48	BEATRIZ DE BARROS SOUZA	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

VITÓRIA, 08 de Julho de 2025

Assinado por:
rubens josé loureiro
(Coordenador(a))

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha, nº 2190, prédio Central, térreo, próxima à sala dos professores e módulos de
Bairro: Bairro Santa Luiza **CEP:** 29.045-402
UF: ES **Município:** VITÓRIA
Telefone: (27)3334-3586 **Fax:** (27)3334-3586 **E-mail:** comite.etica@emescam.br

APÊNDICES

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Fase 1: Apresentação

Apresentação dos objetivos da pesquisa e explicação sobre a organização da entrevista.

Leitura do Termo do Consentimento Livre Esclarecido (TCLE).

Fase 2: Introdução a lógica da entrevista.

Nesta entrevista, eu irei lhe pedir por várias vezes que me conte situações de forma detalhada situações em que você tem experiência e/ou vivencia.

Fase 3: Concepção da entrevistada sobre o tema da pesquisa.

O que você pensou sobre o tema da pesquisa quando foi convidada para participar?

Poderia, por favor, falar sobre essa situação?

Na sua opinião, como você enxerga os direitos trabalhista nessa profissão? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Você enxerga o trabalho de motorista de aplicativos como uma forma de empreender? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Poderia me dizer se faz alguma contribuição à previdência social? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Na sua opinião você que os motoristas que trabalham em transporte de passageiros por aplicativo deveriam ter alguma garantia trabalhista? Por favor, me conte um episódio que ilustre como isso é para você.

O que você sabe sobre a uberização do trabalho? Consegue associar a algum episódio vivenciado por você na profissão?

Fase 4: Sentido que o assunto tem para vida cotidiana da entrevistada.

Como surgiu a ideia de trabalhar como motorista de transporte de passageiros? Por favor me conte sobre essa situação.

Como você se organiza na jornada de trabalho? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Como motorista de aplicativo sendo uma mulher, você vivencia algum desafio que te deixa desconfortável? Por favor, conte-me um episódio que já te aconteceu

O que você faz quando não se sente confortável? Por favor, conte-me um episódio que já te aconteceu.

Fase 5: Associação de partes centrais do tema ao estudo.

Se você olhar para o passado, imaginaria que futuramente iria poder trabalhar tendo como instrumento um aparelho celular? Por favor, conte-me uma situação que mostre como isso te aconteceu.

Poderia me relatar o porquê decidiu trabalhar como motorista de aplicativo? Por favor, me conte como foi essa situação.

Quais suas perspectivas de futuro trabalhando como motorista de aplicativo? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Fase 6: Tópicos gerais e relevantes

Na sua opinião trabalhar por meio de plataformas digitais é inovador? Por favor, me conte como é para você essa situação.

Na sua opinião, deveria haver a regulamentação da profissão por aplicativo? Por favor, me conte como seria para você essa situação.

Acha necessário ser desenvolvido políticas públicas ou ter mais envolvimento do Governo ou do Estado? Por favor, me conte como seria para você essa situação.

Fase 7: Avaliação

Na sua opinião, o que você acha que ficou faltando nessa entrevista? Poderia me dar sugestões.

Durante a entrevista em algum momento se sentiu desconfortável com alguma pergunta?

APÊNDICE B - PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DAS ENTREVISTADAS

Data da entrevista:
Lugar da entrevista:
Duração da entrevista:
Entrevistadora:
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada:
Trabalha nessa profissão desde:
Trabalha com quais aplicativos:
Possui algum vínculo fixo:
Idade da entrevistada:
Gênero da entrevistada:
Como se autodeclara:
Município e bairro de residência:
Escolaridade da entrevistada:
Números de filhos:
Quantas pessoas dependem da sua renda:
É chefe de família:
Peculiaridades da entrevista:

RELAÇÃO DO PERFIL DAS MOTORISTAS

MOTORISTA A
Data da entrevista: 21.10.2025
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 1H05
Indicadores para identificar a entrevistada: EXPERIÊNCIA; GÊNERO; MOTORISTA
Profissão da entrevistada: AUTÔNOMA (MEI)
Trabalha nessa profissão desde de: ABRIL DE 2025
Trabalha com quais aplicativos: UBER
Possui algum vínculo fixo: SIM
Idade da entrevistada: 59 ANOS
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: BRANCA
Município e bairro de residência: VITÓRIA, CENTRO
Escolaridade da entrevistada: ENSINO MÉDIO
Número de filhos: 3
Quantas pessoas dependem da sua renda: 3
É chefe de família: SIM
Peculiaridades da entrevista:

MOTORISTA B
Data da entrevista: 21.10.2025
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 51 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP
Trabalha nessa profissão desde de: JULHO DE 2024
Trabalha com quais aplicativos: 99; UBER; IN DRIVER
Possui algum vínculo fixo: NÃO
Idade da entrevistada: 26
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: BRANCA
Município e bairro de residência: JACARAÍPE, SERRA
Escolaridade da entrevistada: ENSINO MÉDIO, CURSANDO O SUPERIOR
Número de filhos: 0
Quantas pessoas dependem da sua renda: A MESMA
É chefe de família: SIM, ELA.
Peculiaridades da entrevista:

MOTORISTA C
Data da entrevista: 23.10.2025
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 34 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: FOTÓGRAFA
Trabalha nessa profissão desde de: JUNHO DE 2025
Trabalha com quais aplicativos: UBER
Possui algum vínculo fixo: PJ E MOTORISTA DE APP
Idade da entrevistada: 28
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: BRANCA
Município e bairro de residência: VILA VELHA, GLÓRIA
Escolaridade da entrevistada: ENSINO TÉCNICO
Número de filhos: 0
Quantas pessoas dependem da sua renda: 0
É chefe de família: SOZINHA
Peculiaridades da entrevista:

MOTORISTA D
Data da entrevista: 25.10.2025
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 42 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP
Trabalha nessa profissão desde de: MARÇO DE 2024
Trabalha com quais aplicativos: UBER

Possui algum vínculo fixo: NÃO, É MEI
Idade da entrevistada: 23
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: PRETA
Município e bairro de residência: COQUEIRAL DE ITAPARICA, VILA VELHA
Escolaridade da entrevistada: CURSANDO SUPERIOR
Número de filhos: 0
Quantas pessoas dependem da sua renda: 0
É chefe de família: SOZINHA
Peculiaridades da entrevista:

MOTORISTA E
Data da entrevista: 08.03.2026
Lugar da entrevista: DURANTE VIAGEM POR APP
Duração da entrevista: 38 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP
Trabalha nessa profissão desde de: JULHO DE 2024
Trabalha com quais aplicativos: UBER
Possui algum vínculo fixo: NÃO
Idade da entrevistada: 41
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: PARDA
Município e bairro de residência: RESISTÊNCIA, VITÓRIA
Escolaridade da entrevistada: ENSINO MÉDIO
Número de filhos: 1
Quantas pessoas dependem da sua renda: 1
É chefe de família: SIM
Peculiaridades da entrevista: SAIU DE CASA APÓS TERMINAR SEU RELACIONAMENTO POR SOFRER VIOLÊNCIA DOMÉSTICA, O FILHO DE 13 ANOS PRESENCIOU.

MOTORISTA F
Data da entrevista: 09.04.2026
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 35 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP E MEI
Trabalha nessa profissão desde de: FEVEREIRO DE 2025
Trabalha com quais aplicativos: UBER E 99
Possui algum vínculo fixo: NÃO
Idade da entrevistada: 33
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: PARDA
Município e bairro de residência: ALECRIM, VILA VELHA
Escolaridade da entrevistada: ENSINO MÉDIO
Número de filhos: 1

Quantas pessoas dependem da sua renda: 1
É chefe de família: NÃO
Peculiaridades da entrevista:

MOTORISTA G
Data da entrevista: 15.04.2026
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 40 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP
Trabalha nessa profissão desde de: 2018
Trabalha com quais aplicativos: UBER
Possui algum vínculo fixo: NÃO, MEI
Idade da entrevistada: 46
Gênero da entrevistada: FEMININA
Como se autodeclara: PRETA
Município e bairro de residência: SERRA, PARQUE JACARAÍPE
Escolaridade da entrevistada: CURSANDO SUPERIOR
Número de filhos: 2
Quantas pessoas dependem da sua renda: 3
É chefe de família: NÃO
Peculiaridades da entrevista: ERA AGENTE PENITENCIÁRIA CONTRATADA, COMEÇOU A RODAR UBER, VIU QUE DEU MAIOR RENTABILIDADE E PEDIU CONTA DO VÍNCULO CLT.

MOTORISTA H
Data da entrevista: 19.04.2026
Lugar da entrevista: GOOGLE MEET
Duração da entrevista: 40 MIN
Indicadores para identificar a entrevistada:
Profissão da entrevistada: MOTORISTA DE APP
Trabalha nessa profissão desde de: AGOSTO DE 2025
Trabalha com quais aplicativos: UBER E 99
Possui algum vínculo fixo: NÃO
Idade da entrevistada: 37
Gênero da entrevistada: FEMININO
Como se autodeclara: BRANCA
Município e bairro de residência: BAIRRO SÃO FRANCISCO, JACARAÍPE, SERRA.
Escolaridade da entrevistada: ENSINO TÉCNICO
Número de filhos: 1
Quantas pessoas dependem da sua renda: 1
É chefe de família: SIM
Peculiaridades da entrevista:

APÊNDICE C - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidada como voluntária a participar da pesquisa intitulada “A

PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NA GRANDE VITÓRIA: UMA ANÁLISE À LUZ DOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”, sob a responsabilidade de LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO.

JUSTIFICATIVA: A uberização do trabalho consiste em um novo modelo de trabalho que é desenvolvido a partir de plataformas digitais. A ascensão da uberização tem tomado rumos preocupantes na esfera trabalhista, sobre os quais é necessário cada vez mais investigar e analisar de maneira crítica na atualidade.

OBJETIVOS DA PESQUISA: Essa pesquisa possui como objetivo geral descrever o fenômeno da uberização do trabalho a partir do recorte de gênero feminino, retratando uma percepção das motoristas de aplicativo de transporte de passageiros sobre esse fenômeno social.

PROCEDIMENTOS: Você está sendo convidada a participar de uma entrevista que contará com perguntas sobre o tema estudado para que você possa relatar episódios que acontecem e/ou aconteceram com você ao longo da sua trajetória profissional. Para tanto é necessário que você tenha idade legal ou superior a 18 (dezoito) anos e ter no mínimo 6 (seis) meses de experiência na profissão. O conteúdo das perguntas se voltará a sua concepção sobre o tema e atuação cotidiana.

DURAÇÃO E LOCAL DA PESQUISA: A entrevista episódica tem duração média de 45 a 60 minutos, sendo realizada de modo híbrido ou presencial, conforme a sua disponibilidade e preferência, para te garantir maior conforto.

RISCOS E DESCONFORTOS: Conforme a Resolução CNS 466/12 dispõe em seu item V: “Toda pesquisa com seres humanos envolve risco em tipos e gradações variados”. Informamos que a pesquisa pode causar desconforto de cunho psicológico por se tratar de perguntas que visam lembrar algum episódio que vivencia cotidiana ou que tenha como experiência na profissão. Tais riscos serão minimizados pela pesquisadora responsável na medida em que surgirem durante a entrevista.

BENEFÍCIOS: Os benefícios dessa pesquisa serão apenas indiretos, e se darão na contribuição e agregação de conhecimento já existente com base na vivência local, como também no desenvolvimento de políticas públicas voltadas para este fenômeno social. Por fim, a pesquisadora responsável se compromete a te enviar os resultados desta pesquisa, uma vez publicados, para seu conhecimento direto desta produção.

ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA: A assistência será imediata e de forma gratuita caso haja danos decorrentes da pesquisa, e será ofertada pela pesquisadora responsável

antes, durante, e mesmo após o término/interrupção da pesquisa, com o suporte da instituição proponente.

GARANTIA DE RECUSA EM PARTICIPAR DA PESQUISA E/OU RETIRADA DE

CONSENTIMENTO: Você não é obrigada a participar da pesquisa, podendo deixar de participar dela em qualquer momento, sem que seja penalizado ou que tenha prejuízos decorrentes de sua recusa. Caso decida retirar seu consentimento, você não será mais contatado (a) pelos pesquisadores.

GARANTIA DE MANUTENÇÃO DO SIGILO E PRIVACIDADE: A pesquisadora se compromete a resguardar sua identidade durante todas as fases da pesquisa, inclusive após finalizada e publicada.

GARANTIA DE RESSARCIMENTO FINANCEIRO: Eventuais formas de assistência financeira para garantir sua participação em encontros presenciais, tais como o ressarcimento das despesas relativas aos eventuais deslocamentos havidos em razão da pesquisa, correrão por conta da pesquisadora responsável.

GARANTIA DE INDENIZAÇÃO: Fica garantido a participante o direito de indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa.

Rubrica da participante

Rubrica do pesquisador responsável

ESCLARECIMENTO DE DÚVIDAS:

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa ou para relatar algum problema, você poderá contatar a pesquisadora LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO nos telefones (27) 99653- 7870 ou no endereço RUA ARAPONGA, 15, NOVO HORIZONTE, SERRA- ES, 29163-317. Você também pode contatar o Comitê de Ética em Pesquisa da Escola de Ciências da Saúde- EMESCAM (CEP/EMESCAM) através do telefone (27) 3334-3586, e-mail comite.etica@emescam.br ou correio: Av. N. S. da Penha, 2190, Santa Luiza – Vitória – ES – 29045-402. A sala do CEP fica no prédio Central, andar térreo, próxima à sala dos professores e às salas dos módulos de integração. O CEP/ EMESCAM tem a função de analisar projetos de pesquisa visando à proteção dos participantes dentro de padrões éticos nacionais e internacionais. Seu horário de funcionamento é de segunda a quinta-feira das 13:30h às 16:30h e sexta-feira, das 13:30h às 16h.

Declaro que, fui verbalmente informada e esclarecida sobre o presente documento, entendendo todos os termos acima expostos, e que voluntariamente aceito participar deste estudo. Também declaro ter recebido uma via deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, de igual teor, assinada e rubricada em todas as páginas, por mim e pela pesquisadora principal ou seu representante.

Vitória, _____ de _____ de 2025.

Participante da pesquisa

Na qualidade de pesquisador responsável pela pesquisa “A PERCEPÇÃO DAS MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVO SOBRE A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NA GRANDE VITÓRIA: UMA ANÁLISE À LUZ DOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”, eu, LUCIELLI PIMENTA BONIFACIO, Declaro ter cumprido as exigências do (s) item (s) IV.3 e IV.4 (se pertinente), da Resolução CNS 466/12, a qual estabelece diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos.

Pesquisadora responsável

APÊNDICE D - ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

Categoria	Subcategoria	Relato e Episódio
1. Tema da pesquisa: Elas na direção	1.1 Motorista mulher	A: “Achei interessante, porque quando as pessoas pensam em Uber, eles não pensam em mulher, apenas em homens” “Apesar de trabalhar com isso eu nunca me afundei no tema. ” B: “Achei interessante falar sobre o tema porque tem um fator muito grande, o meu perfil eu não limite a pegar somente mulher, mesmo que tenha essa facilidade, mas a grande maioria é mulher que usa. ” “Eu achei associado ao fato do Uber, exclusivamente só ao Uber. ” C: “Achei muito legal, porque hoje não somos em muitas mulheres como motoristas, e é bom porque ajuda a influenciar muitas outras também, pois tem medo. ” “Associei o tema apenas a Uber” D: “Pensei que seria uma forma de perguntar sobre nossa rotina e que pudesse agregar no investimento de mais coisas para nós, tipo a segurança, até porque uma vez já até dei uma entrevista para falar de Uber, como é ser motorista de aplicativo em uma reportagem de jornal, depois até te mando a página do jornal, talvez te ajude também. ” “Eu acho que seria sobre a profissão mesmo, falar da luta nossa de modo geral, inclusive está tendo manifestações de motoboys e motoristas de aplicativo, até tem uma PL 12 de 2024 que está tentando regular, eu concordo discordando. ” E: Achei bem interessante ter pessoas que se interessam pelo tema de motorista de aplicativo mulher porque temos mais homens. F: Eu nunca tinha escutado a palavra uberização, então decidi participar até mesmo para eu aprender e entender melhor do que se trata a pesquisa. G: Pensei que seria algo relacionado a Uber e que poderia ajudar a nós mulheres que trabalhamos dirigindo. H: Achei bem legal, é bom ver que tem alguém que enxergue as mulheres na profissão.
	1.2 Desafios do cotidiano	A: “Eu carreguei um cara que estava bêbado e aí não foi muito legal, mas assim não aconteceu nada demais, ele só estava cambaleando muito na moto, aí tentou assim, dar uma passada de mão aí eu falei que iria derrubar ele da moto, aí rapidinho ele parou. ”

		“Eu ando com arma branca, ando com uma faca no pescoço, tenho em mente que em qualquer situação usaria ela. ” B: “acontece direto de homens querem me ensinar o caminho, achar que eu não sei, verificar se eu realmente estou seguindo o GPS, no percurso já aconteceu de um homem falar um pouco alto por ele está verificando se eu realmente estava fazendo o caminho certo. ” “Nós mulheres já estamos acostumadas com esse machismo e discriminação. ” C: “Sim quando tem homens no transito no outro lado e me veem começam a buzinar, me xingar e eu simplesmente ignoro, até mesmo uma passageira, eu coloquei na Uber a opção de só pegar mulher, ela me dá essa opção. ” “Ignoro o que os outros falam. ” D: “Não, ao uso o U-Elas só uma vez que o carro deu defeito e precisei informar a passageira disso e que se ela quisesse poderia cancelar a corrida sem pagar taxa. ” E: “Uma vez uma mulher colocou as pernas empurrando meu banco. ” F: “Não, nunca me aconteceu nada ainda. ” G: “Uma vez logo no meu início eu peguei um homem na serra e ele estranhou por ser uma mulher no volante e falou algumas coisas que me deixaram desconfortável, ele disse que estava com medo e se chegaria vivo no destino. ” H: “Não me aconteceu nada demais, só uma vez que passei a marcha errada ao sair do sinal e um cara do lado buzinou e falou que eu era barbeira.”
2. Flexibilidade e Desproteção Social	2.1 Direitos trabalhistas sendo motorista de plataforma digital	A: “tudo na vida tem pós e contra, e o contra dessa profissão é isso, hoje se eu sofrer um acidente, não tenho garantia nenhuma de nada, o que seria diferente se eu estivesse trabalhando CLT né, então realmente é uma profissão que estamos a merecer disso aí, a gente não tem direito nenhum, infelizmente.” “Não tem nada regularização a gente consegue tirar uma quantia boa, mas a gente sabe que o governo do brasil é complicado, tudo que eles colocam a mão a taxa é muito alta, e o aplicativo nunca sai perdendo, quem vai sair perdendo são os motoristas, então seria bom, é claro que todo mundo que está nesse meio quer ter seus direitos, quer algum conforto, alguma segurança, mas a que ponto e a que preço também.” “Se eu não rodo, eu também não ganho.” B: “É um trabalho que você não tem direito a nada, você só ganha de você trabalhar, você não tem nenhum

		vínculo e nenhuma garantia de nada, se você trabalhar você ganha, se você não trabalhar você não recebe, não tem retorno. ” “É uma categoria que está sem amparo e é uma categoria que está trabalhando muito pela sociedade”. “Creio que o governo tiraria algum imposto para ter alguma segurança depois, mas teria que tirar da plataforma também, mas acho interessante” C: “Deveria pagar mais” “Sim, todo mundo precisa, hoje em dia podem falar que não precisam, mas quando chegar a idade vão ver o quão importante. ” D: Não temos, eu tenho uma garantia porque pago o MEI. E: Não tem vínculo de carteira, eu acho melhor. F: Não tem, só ganha o que você rodar. G: Não, eu pago o MEI e contribuo todo mês aí se acontecer algo tenho auxílio etc. H: Não tem nenhum.
	2.2 Empreendedorismo através da plataforma	A: “a pessoa tem uma mentalidade muito pequena sobre motorista de aplicativo, e eles acham que é um trabalho, assim, ah coitados, o tanto que a gente trabalha é o tanto que a gente ganha, se a gente trabalhar 30 dias no mês, a gente vai ganhar aí, um valor muito alto assim, uma média salarial de 6 a 7 mil”. “É sim uma forma de empreender, você pode ali gastar o necessário e o usar o dinheiro para outra coisa. ” B: “eu presto serviço é uma prestação de serviço”. C: “Sim. Muitos motoristas usam, vendem água, bala. ” D: “Sim, eu vejo, tenho um amigo que começou com um carro alugado e depois acabou financiando um, pagou em um tempo menor e investiu em cooperativa. ” E: “Sim, pois fazemos o nosso horário. ” F: “Sim, porque eu por exemplo coloco pano de prato para vender, deixo um exposto grudado atrás do banco e a pessoa se interessa. ” G: “Eu vejo sim, porque fazemos o nosso horário se eu quiser rodar eu rodo ou se não me dou folga. ” H: “Não, somos subordinadas ao aplicativo tenho que rodar bastante para conseguir levantar dinheiro, isso quando o dia está bom. ”

3. Jornada de Trabalho nas Plataformas Digitais	3.1 Desemprego e complementação de renda	A: “Surgiu como uma complementação de renda. ” “Eu saía do plantão e ia fazer 99. ” “Decisão tomada a partir de ganhos financeiros maiores que o CLT. ” “Ah hoje eu quero sair, mas não quero comprometer meu salário, então eu vou rodar, vou tirar ali o do dia e e sair com aquele dinheiro. Eu fui vendo que eu estava tirando mais dinheiro no aplicativo do que no meu trabalho normal, que eu conseguia tirar o que eu tirava no mês no meu trabalho, eu conseguia tirar na semana no aplicativo. ” B: “O mercado ficou ruim para captação de novos clientes no meu emprego”. “Porque enquanto autônoma não estava tendo tanto retorno, não estava tendo rendimento e precisava me sustentar preferi me arriscar e estou aí até hoje, mas até hoje ainda presto serviços através do meu meio, mas hoje em dia minha renda maior tem sido o Uber. ” “Foi uma opção que encontrei, peguei minha carteira de motorista, foi lá e renovei, fiz alterações porque precisa passar ela para profissional e fui tentar ver se dava certo, e assim está dando certo. ” C: “Eu era CLT até junho, fiquei chateada e decidi sair por conta própria, fiquei bem emotiva, cheguei em casa chorosa e minha mãe me perguntou o que iria fazer, e eu respondi que iria ser Uber”. D: “Foi por contra própria, não estava satisfeita trabalhando como CLT, não me arrependo até porque muitas vezes tiro o valor o salário mínimo em uma semana. ” E: “Eu era casada, mas não estava dando certo, acabei perdendo meu emprego e só ficamos nós dois em casa, tinha a carteira, coloquei o AR e comecei, foi a melhor coisa, tenho um filho e consigo sustentar a gente.” F: “Eu trabalhava em uma empresa que já estava desanimada, então resolvi tentar roda Uber de moto para fazer um dinheiro extra porque não estava dando. ” G: “[...] eu vim morar no Espírito Santo que é consideravelmente próximo e desempregada procurei alguma forma de entrar dinheiro.” H: “Eu trabalhava como auxiliar de saúde bucal em uma clínica, mas já estava bem desanimada, aí comecei a rodar Uber moto para ver se dava em alguma coisa, acabou que com uns 5 meses eu já consegui ver que dava um dinheiro maior que eu ganhava na clínica ”
	3.2 Organização do trabalho nas plataformas digitais	A: “Então, quando eu faço moto, moto é mais perigoso né, principalmente mulher, é mais visado para roubo, então eu trabalho durante o dia, eu rodo no máximo até

		18h, 18h30 extrapolando assim, se eu estiver longe de casa, aí até tocar uma corrida para minha casa se der ali 18h30 tudo bem, mas se eu estiver perto deu 18h eu vou para casa, por conta de segurança mesmo. ” B: “Trabalho apenas durante o dia, saio cedo, por exemplo umas 7h e volto às 18h.” C: “depende muito, as vezes vou cedo, as vezes só vou na parte da tarde, ou me dou o luxo de não rodar, o máximo de horas que já rodei foram 10, 11 horas. ” D: “Depende muito as vezes me organizo e vou pela manhã junto com meu marido pé ele também sai para trabalhar, aí vou até umas 18h, ou as vezes por horário que tem meta. ” E: “tem dias que vou só de tarde, tem outros que fico de manhã e fico livre de 13h às 16h, daí quando dá o horário eu rodo mais um pouco. ” F: “Rodo em horário comercial de 8h às 16h, ou às vezes até 20h dependendo do dia.” G: “Eu costumo rodar na parte da tarde, umas 14h aí vou até 21h.” H: “Eu gosto mais de pegar dinâmico e horário de pico, por mais que o trânsito seja estressante é quando dá para fazer melhor um dinheiro. ”
4. Formalização e Previdência	4.1 Formas de contribuição previdenciária	A: “Não faço contrição ainda. ” “Seria, muito importante, porque além de ser uma profissão que todo mundo usa, e todo mundo uma hora ou outra pede um Uber, um zé delivery, a gente sempre está sempre usando no nosso dia a dia esses serviços de aplicativo, além disso muita gente usa isso como serviço né. ” “É um pouco preocupante ser uma profissão que não tem direito nenhum. ” B: “Sim, através do MEI. ” “Devia ter um vínculo, uma garantia, não temos garantia de nada, absolutamente de nada, se quebra um carro, bate o carro tudo é por nossa conta. ” “Se a gente adoece, a gente não vai poder trabalhar, não vamos ter nenhum tipo de renda, então eu acho que tinha que ter uma forma. ” C: “Diretamente com a Uber não, eu tenho previdência porque sou pé. ” D: “Não porque teríamos limite de trabalho, seria 8h por dia, tem vezes que eu rodo até 12h por dia quando está bom. ”

		E: “Creio que não, iria cobrar impostos do governo é melhor deixar do jeito que está. ” F: “Não” G: “Não sei se seria tão bom, pois descontariam muitas coisas. ” H: “Não sei se seria tão bom, pois descontariam muitas coisas. ”
	4.2 Envolvimento do governo e políticas públicas	A: “interessante, mas seria interessante eles colocarem coisas que realmente agregam a profissão. ” B: “Sempre é importante, acho que importância que está tendo hoje em dia do motorista é válido, e não tem reconhecimento e só está crescendo, não tem apoio do governo e nem nada, e tende a crescer mais ainda, o governo não está olhando a essa categoria. ” C: “Deveria, principalmente para as mulheres que pegam todos os tipos de passageiros, porque por exemplo. ” D: “Não, não acho. ” E: “Eu acho que não, iria atrapalhar nos impostos. ” F: “Talvez sim, é bem legal se tivesse. ” G: “É como eu falei, teria muito desconto. ” H: “Não, desse jeito está ótimo. ”
5. Futuro da Tecnologia	5.1 Trabalhar por aplicativo	A: “Nossa, não, assim quando era mais nova não. ” “Eu jamais poderia imaginar que eu poderia trabalhar usando só o meu celular. ” “Ah com certeza, porque quanto mais passa o tempo, mais as pessoas estão ficando dependentes da internet, do meio digital. ” B: “Nunca ia passar isso na cabeça, muitas vezes eu até com passageiros sobre isso, com aqueles que gostam de conversar, eu falo “quem imaginava que a gente iria ter o Uber”. “É algo que todo mundo ver no celular e todo mundo tem. ” “Eu não imaginava nem que eu iria trabalhar com isso. ” C: “Eu imaginava devido ao avanço da tecnologia e hoje em dia fazemos tudo pelo celular, pagamos conta, não fazemos nada sem o celular, então eu imaginava porque sempre gostei da tecnologia, sempre acompanhei. ” D: “Não, mas hoje em dia tudo está em nosso celular né.

		” E: “Pior que não, nunca pensei. ” F: “Nunca imaginei, mas é muito bom porque gerou empregos. ” G: “Nunca imaginei quando mais novinha. ” H: “Sim, eu gosto de acompanhar a tecnologia então já tinha noção, mas não imaginava que ia crescer tanto. ”
	5.2 Perspectivas atuando na profissão	A: “Então os meus planos são terminar minha faculdade. ” B: “Trabalhar por mais dois anos. Investir na minha aposentadoria. ” C: “Pretendo ganhar muito mais do que eu ganho, para conquistar muito mais coisas que eu quero, quero trocar de carro, comprar uma casa e casar. ” D: “Terminar minha faculdade de T.O., estou no 2 período ainda, mas quando eu me formar não vou conseguir tirar o ganho na Uber lá, por conta que pode ter atendimentos que dê e outros não, não pretendendo largar o Uber. ” E: “Pagar as contas, investir no meu pequeno. ” F: “Aqui vou trabalhar, ou não vou, depende. ” G: “Ah comprar uma casa, trazer meus pais para morarem perto de mim, estão idosos. ” H: “Fazer uma faculdade de Psicologia e comprar um carro. ”

APÊNDICE E

TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS

FASE 1: APRESENTAÇÃO

- 1.1 Apresentação dos objetivos da pesquisa e explicação sobre a organização da pesquisa.
- 1.2 Leitura do Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE).

FASE 2: INTRODUÇÃO À LÓGICA DA ENTREVISTA.

Nesta entrevista, eu irei lhe pedir por várias vezes que me conte situações de forma detalhada, situações em que você tem experiência ou vivência.

FASE 3: CONCEPÇÃO DA ENTREVISTADA SOBRE O TEMA DA PESQUISA

-
- 1) O que você pensou sobre o tema da pesquisa quando foi convidada para participar?**

MOTORISTA A

Achei interessante, porque quando as pessoas pensam em Uber, eles não pensam em mulher, apenas em homens, ainda mais eu que sou Uber moto, aí é que eu mais escuto mesmo nas ruas, então eu acho uma pesquisa muito importante para mostrar que as mulheres estão entrando em qualquer parada mesmo, e a gente está aí para isso.

MOTORISTA B

Achei interessante falar sobre o tema porque tem um fator muito grande, o meu perfil eu não limite a pegar somente mulher, mesmo que tenha essa facilidade, mas a grande maioria é mulher que usa, e a própria mulher muitas vezes fica assustada em me ver como motorista, diz que eu sou corajosa, questiona se eu não tenho medo, pergunta se nunca aconteceu nada, muitas perguntam se vou em locais específicos quais

consideram perigoso. Eu respondo que vou sim, pois vou em todos os cantos, subo os morros de vitória normalmente, já fui em vários bairros considerados perigosos.

A gente ver muito o questionamento das próprias mulheres. Eu sinto que que tinha que aumentar mais mulheres dirigindo, porque primeiro que é uma opção de trabalho, segundo que a própria mulher se sente mais confortável, e mais segura. Muitas mulheres chegam para mim e falam “poxa, quando vi que é mulher eu me senti aliviada”, mas infelizmente não sei a porcentagem de mulheres dirigindo, sei que são poucas, acredito que seja uma porcentagem mínima pela quantidade de motoristas homens.

Então eu acho interessante o meu papel, da mulher olhar e dizer, poxa eu também posso, teve uma passageira que demonstrou vontade de trabalhar, e eu dou força, acho que deveria aumentar mais, infelizmente são poucas. Mas é um tema que realmente que precisa ser falado para justamente ver se ganha força, bem interessante, pois é um trabalho que dá renda, muitas vezes ela está desempregada, caso não tenha um carro é possível alugar. É um tema bem interessante de conversar até mesmo para abrir um leque, para elas verem que não é um bicho de 7 cabeças, nesse período de atuação nunca passei por situação que me desse medo, até porque rodo durante o dia.

MOTORISTA C

Achei muito legal, porque hoje não somos em muitas mulheres como motoristas, e é bom porque ajuda a influenciar muitas outras também, pois tem medos, até porque o trânsito em Vitória também não é fácil.

MOTORISTA D

Pensei que seria uma forma de perguntar sobre nossa rotina e que pudesse agregar no investimento de mais coisas para nós, tipo a segurança, até porque uma vez já até dei uma entrevista para falar de Uber, como é ser motorista de aplicativo em uma reportagem de jornal, depois até te mando a página do jornal, talvez te ajude também.

MOTORISTA E

Achei bem interessante ter pessoas que se interessam pelo tema de motorista de aplicativo mulher porque temos mais homens.

MOTORISTA F

Eu nunca tinha escutado a palavra uberização, então decidi participar até mesmo para eu aprender e entender melhor do que se trata a pesquisa.

MOTORISTA G

Pensei que seria algo relacionado a Uber e que poderia ajudar a nós mulheres que trabalhamos dirigindo.

MOTORISTA H

Achei bem legal, é bom ver que tem alguém que enxergue as mulheres na profissão.

- 2) Na sua opinião, como você enxerga os direitos trabalhistas nessa profissão?
Por favor, me conte como é para você essa situação.**

MOTORISTA A

Esse foi um ponto que me fez pensar muito em se eu iria mesmo para o Uber ou não, porque tem o contra, tudo na vida tem pós e contra, e o contra dessa profissão é isso, hoje se eu sofrer um acidente, não tenho garantia nenhuma de nada, o que seria diferente se eu estivesse trabalhando CLT, né, então realmente é uma profissão que estamos a merecer disso aí, a gente não tem direito nenhum, infelizmente.

Entrevistadora:

Então se você não roda você também não ganha né?

Motorista A:

Não, não ganha. Por exemplo eu que rodo de moto hoje chovendo, é ficar em casa, então não recebe também.

Entrevistadora:

Até porque o asfalto é escorregadio e muitas vezes os carros não respeitam, né?

Motorista A:

Muitas vezes não, sempre. O valor do Uber do Uber moto vai lá no alto, fica o dobro do carro, ninguém vai pedir, então é melhor nem sair de casa.

MOTORISTA B

É um trabalho que você não tem direito a nada, você só ganha de você trabalhar, você não tem nenhum vínculo e nenhuma garantia de nada, se você trabalhar você ganha, se você não trabalhar você não recebe, não tem retorno. ”

A minha garantia, é que eu pago o MEI a muitos anos, e aí consigo ter um auxílio pelo INSS, caso se eu adoecer, mas isso é uma coisa minha, particular, o Uber não te dá nada disso.

Eu acho que o serviço prestado a sociedade, por hoje em dia a sociedade usa muito, pela importância eu acho que deveria ter uma valorização maior dos motoristas, isso eu falo para todos homens e mulheres. Deveria ter um olhar melhor para esse profissional, porque esse profissional está sem amparo, é uma categoria que está sem amparo e é uma categoria que está trabalhando muito pela sociedade, você vê que a busca pelo Uber está grande, você não para, se você quiser parar, você tem que colocar que está offline no aplicativo, senão vai pegando uma corrida atrás da outra e você vai embora porque a busca é muito grande. A sociedade usa muito, deveria ter um amparo maior, na verdade um amparo porque não temos nada.

MOTORISTA C

Tem um seguro em relação a Uber em acidentes ou caso o carro quebre.

Entrevistadora:

Mas em relação a direitos trabalhistas, previdência você acha que deveria ter algum amparo?

MOTORISTA C:

Sim, acho importante.

MOTORISTA D

Não temos, eu tenho uma garantia porque pago o MEI.

MOTORISTA E

Não tem vínculo de carteira, eu acho melhor.

MOTORISTA F

Não tem, só ganha o que você rodar.

MOTORISTA G

Não, eu pago o MEI e contribuo todo mês aí se acontecer algo tenho auxílio etc.

MOTORISTA H

Não tem nenhum.

3) Você enxerga o trabalho de motorista de aplicativos como uma forma de empreender? Por favor, me conte como é para você essa situação.

MOTORISTA A

Ah com certeza, a pessoa tem uma mentalidade muito pequena sobre motorista de aplicativo, e eles acham que é um trabalho, assim, ah coitados, o tanto que a gente trabalha é o tanto que a gente ganha, se a gente trabalhar 30 dias no mês, a gente vai ganhar aí, um valor muito alto assim, uma média salarial de 6 a 7 mil.

Então é sim uma forma de empreender, você pode ali gastar o necessário e o usar o dinheiro para outra coisa, eu por exemplo vou usar o meu para terminar a minha faculdade, então é uma forma que eu estou buscando para poder subir de vida, de uma forma ou de outra.

MOTORISTA B

Não, eu não sei se a minha visão de empreender esteja errada, mas na minha visão é você construir uma empresa, não me sinto nenhuma empreendedora, eu acho que não entra nesse meio, eu presto serviço é uma prestação de serviço, é diferente. Empreender na minha visão seria diferente.

Entrevistadora:

O Uber realmente tenta passar essa visão de você ser o seu próprio chefe, porém você está prestando serviço para uma plataforma, ou seja, é tudo virtual.

MOTORISTA B:

Exatamente, igual presto serviço trabalho para Uber, na verdade eu tenho uma microempresa porque eu trabalhava com outra coisa antes, e sempre trabalhei por conta própria, eu me sinto como uma prestadora de serviços, sem vínculo empregatício.

MOTORISTA C

Sim, porque os passageiros perguntam o que fazemos da vida, eu por exemplo sou fotógrafa, já me pediram meu contato, mas não uso como forma de divulgar o meu trabalho. Mas muitos motoristas usam, vendem água, bala... mas para mim não faz sentido então eu não mexo.

MOTORISTA D

Sim, eu vejo, tenho um amigo que começou com um carro alugado e depois acabou financiando um, pagou em um tempo menor e investiu em cooperativa.

MOTORISTA E

Sim, pois fazemos o nosso horário.

MOTORISTA F

“Sim, porque eu por exemplo coloco pano de prato para vender, deixo um exposto grudado atrás do banco e a pessoa se interessa.”

MOTORISTA G

“Eu vejo sim, porque fazemos o nosso horário se eu quiser rodar eu rodo ou se não me dou folga.”

MOTORISTA H

“Não, somos subordinadas ao aplicativo tenho que rodar bastante para conseguir levantar dinheiro, isso quando o dia está bom.”

-
- 4) Poderia me dizer se faz alguma contribuição à previdência social? Por favor, me conte como é para você essa situação.**

MOTORISTA A

Não, não faço ainda.

MOTORISTA B

Sim, através do meio.

MOTORISTA C

Diretamente com a Uber não, eu tenho previdência porque sou MEI, tem como ser MEI pela Uber, porém não é o meu caso.

MOTORISTA D

Sim, pago o MEI.

MOTORISTA E

Não, não pago, só quando eu era CLT.

MOTORISTA F

Não.

MOTORISTA G

Vejo porque dentro do carro consigo colocar alguns doces, paçoca, bala, pirulito para vender, se o passageiro se interessar compra comigo mesma.

MOTORISTA H

Não, somos subordinadas ao aplicativo tenho que rodar bastante para conseguir levantar dinheiro, isso quando o dia está bom.

5) Na sua opinião você julga que os motoristas que trabalham em transporte de passageiros por aplicativo deveriam ter alguma garantia trabalhista?

Por favor, me conte um episódio que ilustre como isso é para você.

MOTORISTA A

Eu acho que seria, muito importante, porque além de ser uma profissão que todo mundo usa, e todo mundo uma hora ou outra pede um Uber, um zé delivery, a gente sempre está sempre usando no nosso dia a dia esses serviços de aplicativo, além disso muita gente usa isso como serviço né. É tanto que demanda o tanto de gente que vai para trabalhar com isso, e é um pouco preocupante ser uma profissão que não tem direito nenhum.

MOTORISTA B

Para ser sincera nunca parei para analisar, mas é lógico, é aquilo que falei, pela importância, o serviço que o Uber presta para a sociedade eu acho que sim, devia ter um vínculo, uma garantia, não temos garantia de nada, absolutamente de nada, se quebra um carro, bate o carro tudo é por nossa conta. Então se a gente adoece, a gente não vai poder trabalhar, não vamos ter nenhum tipo de renda, então eu acho que tinha que ter uma forma, eu não sei como, bem porque eu acredito que o aplicativo está ganhando dinheiro demais em cima da gente.

Entrevistadora:

De qualquer forma você tem o seu carro e utiliza ele como instrumento de trabalho, então se quebrar é responsabilidade sua né?

Motorista B:

Sim, você tem duas opções, tem gente que trabalha com carro próprio, além de tudo que uma outra questão, quem opta por trabalhar com carro próprio além da manutenção não é só isso, tem o desgaste do carro. Quando você vai vender esse carro depois, por assim você roda muito, a gente tem uma média eu mesmo eu rodo 1.200km por semana sabe. Aqui em casa chegamos à conclusão em comprar um carro, hoje em dia eu trabalho com carro alugado e aí concluímos que não vale a pena, você investir em um carro, você vai ter além da prestação do carro, ter uma reserva para manutenção e tem o desgaste do carro, porque quando você for vende ele vai perder o valor, ele roda muito tempo.

O meu carro é alugado e tem uma franquias, a minha franquias é 1.500km por semana, eu uso 1.200 por semana. Apesar do aluguel sem caro eu pago e não tenho preocupação, até a manutenção é por conta deles, a locadora que faz. Eu não me preocupo com nada.

MOTORISTA C

Sim, se ela descontasse uma porcentagem em cima disso eu acho que seria válido.

MOTORISTA D

Não porque teríamos limite de trabalho, seria 8h por dia, tem vezes que eu rodo até 12h por dia quando está bom.

MOTORISTA E

Creio que não, iria cobrar impostos do governo é melhor deixar do jeito que está.

MOTORISTA F

Não

MOTORISTA G

Não sei se seria tão bom, pois descontariam muitas coisas.

MOTORISTA H

Não, só tiraria mais da gente, a plataforma já tira.

6) O que você sabe sobre a uberização do trabalho? Consegue associar a algum episódio vivenciado por você na profissão?

MOTORISTA A

Olha, apesar de trabalhar com isso, eu nunca me afundei nisso”

Entrevistadora:

Sobre o que seria né, a terminologia?

MOTORISTA A

“Não”.

Entrevistadora:

Na esfera trabalhista nós tivemos mudanças, nós tivemos a reforma trabalhista em 2017, que possibilitou muitas flexibilidades a trabalhador né, a ideia dela era promover algo melhor, mas acabou que precarizou porque os direitos foram reduzidos, essa falsa flexibilidade muitas vezes. É igual você falou que vê o Uber como empreender, muitas vezes tem o lado bom e o lado ruim, assim como você mencionou, porque se você não fizer, você não tem nada.

MOTORISTA A:

Sim.

MOTORISTA B:

Na verdade, eu achei associado ao fato do Uber, exclusivamente só ao Uber, não prestei muita atenção”. Inclusive é uma questão que tem que analisar, porque muitas plataformas não acompanham os motoristas, a gente vê muita gente falando que os motoristas de moto taxi que as plataformas de certa forma não fiscalizam porque tem muitos motoristas fazendo muita doideira por aí, da mesma forma que tem gente boa, também tem muita gente ruim igual toda área.

MOTORISTA C

Associei o tema apenas a Uber.

Entrevistadora:

Explico a amplitude do termo uberização, precarização trabalhista embasada na reforma trabalhista de 2017.

MOTORISTA D

Eu acho que seria sobre a profissão mesmo, falar da luta nossa de modo geral, inclusive está tendo manifestações de motoboys e motoristas de aplicativo, até tem uma PL 12 de 2024 que está tentando regular, eu concordo discordando.

MOTORISTA E

Associei a Uber que usamos

MOTORISTA F

Nunca tinha escutado falar.

MOTORISTA G

Acho que tem a ver com a Uber né, falar do trabalho que fazemos.

MOTORISTA H

Não parei para pensar nisso.

7) Como surgiu a ideia de trabalhar como motorista de transporte de passageiros? Por favor me conte sobre essa situação.

MOTORISTA A

Então, foi porque é eu tenho um amigo que trabalha com isso, e ele e a gente conversando com ele falou que dava um dinheiro bom, e aí eu comecei a fazer porque eu trabalhava a noite fazendo plantão e ao dia eu ficava em casa fazendo nada e aí eu comecei a fazer. Eu saía do plantão e ia fazer 99, só que assim, não era aquilo de fazer sempre, era, ah hoje é não estou com sono, não quero dormir, vou fazer. Ah hoje eu quero sair mas não quero comprometer meu salário, então eu vou rodar, vou tirar ali o do dia e sair com aquele dinheiro, vou gastar aquilo ali. Só que depois de um tempo, de março para cá (2025). Eu fui vendo que eu estava tirando mais dinheiro no aplicativo do que no meu trabalho normal, que eu conseguia tirar o que eu tirava no mês no meu trabalho, eu conseguia tirar na semana no aplicativo, eu comecei a ver que o dia que eu estava no meu trabalho eu estava deixando de ganhar dinheiro, e aí que deu o ponta pé e eu falei, não, vou pedir demissão e vou ficar só nisso daqui.

Entrevistadora:

Então surgiu como uma complementação de renda e depois virou o seu meio de trabalho principal, né?

MOTORISTA A:

Sim.

MOTORISTA B

Eu trabalhei grande parte da minha vida com outra coisa, que era com empréstimo consignado, e aí eu já trabalhei como funcionária, já tive loja financeira, e desde a pandemia eu comecei a trabalhar lá em casa e estava fluindo bem, trabalhava em casa porque a gente fecha os contratos e ganhava comissão do banco, só que com a questão de hoje em dia você não usa mais assinatura, você faz tudo digital, você não precisa mais estar com o cliente. Só que de um tempo para cá, o mercado começou a ficar muito ruim e você não tem como manter, tem conta para pagar, se você não fecha contrato não tem comissão.

Pensei bastante, peguei minha carteira de motorista e falei é isso, pois não posso me dar o luxo de ficar esperando cliente, e uma coisa que eu também não gosto e não

consigo fazer é o telemarketing, com o consignado exigia que eu ficasse ligando para cliente e pessoas estranhas para oferecer e é uma coisa que eu não consigo fazer, então foi uma coisa que me atrapalho muito, então eu tentava e não conseguia, eu tinha uma carteira de clientes, mas assim, eles vão ficando mais velhos. Você tinha que captar novos clientes e eu não conseguia fazer telemarketing e aí foi uma opção que encontrei, peguei minha carteira de motorista, foi lá e renovei, fiz alterações porque precisa passar ela para profissional e fui tentar ver se dava certo, e assim está dando certo.

E está me dando renda, muita gente pensa, ah você trabalha 2h ou 3h, não, você precisa rodar, e dá uma renda razoável dá para manter as suas contas, mas tem que rodar, tem que trabalhar bastante, não é fácil, é cansativo, são horas no volante. Eu consegui fazer uma estratégia, pensei, ah para economizar não vou usar o ar condicionado, mas eu pensei que eu preciso ter o conforto porque eu é quem fico ali o dia todo o passageiro só faz uma viagem com você, então eu criei um clima, hoje em dia eu trabalho com o ar condicionado ligado, fecho os vidros e coloco uma música tranquila porque me acalma, me ajuda até mesmo na questão da concentração o barulho do trânsito reduz muito, porque se você não tiver o mínimo de conforto pra você, não dá.

MOTORISTA C

Eu era CLT até junho, fiquei chateada e decidi sair por conta própria, fiquei bem emotiva, cheguei em casa chorosa e minha mãe me perguntou o que iria fazer, e eu respondi que iria ser Uber". Mas tem vezes que eu não rodo todos os dias pois pela minha profissão tenho muitos eventos, aí não consigo. E com a Uber o dinheiro é rápido, já cai direito na minha conta, não tenho dor de cabeça, é bem interessante.

MOTORISTA D

Eu trabalhava como agente penitenciária, iniciei minha faculdade de pedagogia e comecei a rodar Uber para conseguir pagar, com o tempo acabei trancando o curso e vi também que a Uber estava me dando mais dinheiro que meu emprego que era contratada DT, resolvi ficar no Uber, agora estou cursando Terapia Ocupacional.

MOTORISTA E

Eu era casada, mas não estava dando certo, acabei perdendo meu emprego e só ficamos nós dois em casa, tinha a carteira, coloquei o AR e comecei, foi a melhor coisa, tenho um filho e consigo sustentar a gente.

MOTORISTA F

Eu trabalhava em uma empresa que já estava desanimada, então resolvi tentar roda Uber de moto para fazer um dinheiro extra porque não estava dando.

MOTORISTA G

Olha, eu estou no Brasil há uns 3 anos eu estava morando em Portugal com meu companheiro e não deu certo, como minha família mora aqui no Brasil em Minas Gerais eu vim morar no Espírito Santo que é consideravelmente próximo e desempregada procurei alguma forma de entrar dinheiro.

MOTORISTA H

Eu trabalhava como auxiliar de saúde bucal em uma clínica, mas já estava bem desanimada, aí comecei a rodar Uber moto para ver se dava em alguma coisa, acabou que com uns 5 meses eu já consegui ver que dava um dinheiro maior que eu ganhava na clínica aí me mandaram embora e quis ficar só rodando Uber.

8) Como você se organiza na jornada de trabalho? Por favor, me conte como é para você essa situação.

MOTORISTA A

Então, quando eu faço moto, moto é mais perigoso né, principalmente mulher, é mais visado para roubo, então eu trabalho durante o dia, eu rodo no máximo até 18h, 18h30 extrapolando assim, se eu estiver longe de casa, aí até tocar uma corrida para minha casa se der ali 18h30 tudo bem, mas se eu estiver perto deu 18h eu vou para casa, por conta de segurança mesmo. Mas eu começo ali entre 9h, 10h da manhã, paro para almoçar e depois eu continuo até esse horário.

MOTORISTA B

Trabalho apenas durante o dia, saio cedo, por exemplo umas 7h e volto às 18h, ou se eu bater a meta, porque nós mesmos criamos uma meta e batermos antes eu venho mais cedo para casa.

MOTORISTA C

Eu particularmente não sou organizada, depende muito, as vezes vou cedo, as vezes só vou na parte da tarde, ou me dou o luxo de não rodar, o máximo de horas que já rodei foram 10, 11 horas.

MOTORISTA D

Depende muito as vezes me organizo e vou pela manhã junto com meu marido ele também sai para trabalhar, aí vou até umas 18h, ou as vezes por horário que tem meta.

MOTORISTA E

Tem dias que vou só de tarde, tem outros que fico de manhã e fico livre de 13h às 16h, daí quando dá o horário eu rodo mais um pouco.

MOTORISTA F

Rodo em horário comercial de 8h às 16h, ou às vezes até 20h dependendo do dia.

MOTORISTA G

Eu costumo rodar na parte da tarde, umas 14h aí vou até 21h.

MOTORISTA H

Eu gosto mais de pegar dinâmico e horário de pico, por mais que o trânsito seja estressante é quando dá para fazer melhor um dinheiro.

-
- 9) Como motorista de aplicativo sendo uma mulher, você vivencia algum desafio que te deixa desconfortável? Por favor, conte-me um episódio que já te aconteceu.**

MOTORISTA A

Olha, eu costumo falar para quem me pergunta que eu sou muito sortuda, que mais de um ano, eu nunca tive problema nenhum, eu não sei a Uber, mas a 99, você pode carregar só mulher, sendo motorista mulher né, mas eu nunca precisei usar isso na plataforma, sempre carreguei homem também e nunca tive problema nenhum, sempre fui respeitada, pelo contrário, as pessoas acham até muito legal né, acha diferente. Uma única situação que aconteceu, foi assim na primeira semana que eu carreguei um cara que estava bêbado e aí não foi muito legal, mas assim não aconteceu nada demais, ele

só estava cambaleando muito na moto, aí tentou assim, dar uma passada de mão aí eu falei que iria derrubar ele da moto, aí rapidinho ele parou.

Entrevistadora:

Teve que dar uma ameaça?

MOTORISTA A

Tem, aí depois disso ele parou. Foi a única vez e nunca mais.

MOTORISTA B

Eu por ser uma senhora, acho que isso me blinda, tenho segurança no volante, mas acontece direto de homens querem me ensinar o caminho, achar que eu não sei, verificar se eu realmente estou seguindo o GPS, no percurso já aconteceu de um homem falar um pouco alto por ele está verificando se eu realmente estava fazendo o caminho certo, o gps estava pedindo para eu entrar em uma primeira rua de jardim da penha.

MOTORISTA C

Sim quando tem homens no trânsito no outro lado e me veem começam a buzinar, me xingar e eu simplesmente ignoro, até mesmo uma passageira, eu coloquei na Uber a opção de só pegar mulher, ela me dá essa opção”, a não ser que tenha uma mulher acompanhada de um homem, aí eu aceito. Uma vez peguei uma senhora que quase mandei ela descer do carro porque foi um dia de muita chuva em vitória, ela entrou e eu tinha deixado as janelas um pouco abertas porque meu ar condicionado tinha dado defeito pela manhã. Eu sou imediata eu logo respondo, nesse caso perguntei a mulher se ela queria que eu a deixasse na chuva ou seguisse caminho, aí a mulher preferiu seguir a corrida até o destino.

MOTORISTA D

Não, uso o U-Elas só uma vez que o carro deu defeito e precisei informar a passageira disso e que se ela quisesse poderia cancelar a corrida sem pagar taxa.

MOTORISTA E

Uma vez uma mulher colocou as pernas empurrando meu banco.

MOTORISTA F

Não, nunca me aconteceu nada ainda.

MOTORISTA G

Uma vez logo no meu início eu peguei um homem na serra e ele estranhou por ser uma mulher no volante e falou algumas coisas que me deixaram desconfortável, ele disse que estava com medo e se chegaria vivo no destino.

MOTORISTA H

Não me aconteceu nada demais, só uma vez que passei a marcha errada ao sair do sinal e um cara do lado buzinou e falou que eu era barbeira.

10) O que você faz quando não se sente confortável? Por favor, conte-me um episódio que já te aconteceu.

MOTORISTA A:

Ter algo na mente é bem difícil porque na hora você não sabe como irá reagir, você pode ter um roteiro na cabeça, mas na hora tudo depende do que está acontecendo. É claro que a gente tem ali as precauções, mas por exemplo eu de moto mesmo aí que não tem mesmo o que eu faça né, mas o que eu faço assim em questão de segurança é que eu ando como arma branca.

Entrevistadora:

Canivete? Faca?

MOTORISTA A:

É, eu ando com uma faca no pescoço e aí em qualquer situação, o que eu tenho na mente é que em qualquer situação eu a usaria, mas eu também não sei, graças a deus eu nunca precisei né, não sei se eu teria se eu teria essa agilidade, essa coragem e eu espero também nem precisar saber disso.

MOTORISTA B:

Nós mulheres já estamos acostumadas com esse machismo e discriminação, eu não me sinto não, eu sinto mais quando parte de mulher, porque poxa... é triste ver como as mulheres não são unidas, deixo claro que pego muitas mulheres que acham o máximo, ficam felizes, mas tem outras que não são solidárias, principalmente no começo lá quando

eu comecei que eu errava uma rua, não entendia direito e eu já tive casos de mulheres não serem solidárias, foram secas.

MOTORISTA C

Ignoro o que os outros falam.

MOTORISTA D

Eu só converso com a pessoa mesmo.

MOTORISTA E

Nesse dia interrompi a corrida porque estava me atrapalhando, estava chutando o banco.

MOTORISTA F

Como nunca aconteceu nada eu nunca pensei.

MOTORISTA G

Só disse que eu tinha uma habilitação e sabia dirigir, fiquei muda toda a viagem.

MOTORISTA H

Não fiz nada, estava nervosa.

ASSOCIAÇÃO DE PARTES CENTRAIS DO TEMA AO ESTUDO.

- 11) Se você olhar para o passado, imaginaria que futuramente iria poder trabalhar tendo como instrumento um aparelho celular? Por favor, conte-me uma situação que mostre como isso te aconteceu.**

MOTORISTA A

Nossa, não, assim quando era mais nova não. Mas de uns 5 anos para cá, a gente vê muita gente trabalhando com internet né, e assim tem uma possibilidade de trabalhar como o celular, porém eu não sou essa pessoa que tem essa coisa com as redes sociais ou com mostrar a minha rotina igual as pessoas fazem, então eu jamais poderia imaginar que eu poderia trabalhar usando só o meu celular.

MOTORISTA B

Nunca ia passar isso na cabeça, muitas vezes eu até com passageiros sobre isso, com aqueles que gostam de conversar, eu falo “quem imaginava que a gente iria ter o Uber”, porque antigamente era taxi, precisávamos ir a um ponto de taxi, muitas vezes não tinha aí era necessário ficar esperando ele voltar e hoje em dia é uma facilidade, você está em qualquer lugar e pode pedir um Uber, eu não imaginava nem que eu iria trabalhar com isso.

MOTORISTA C

Eu imaginava devido ao avanço da tecnologia e hoje em dia fazemos tudo pelo celular, pagamos conta, não fazemos nada sem o celular, então eu imaginava porque sempre gostei da tecnologia, sempre acompanhei.

MOTORISTA D

Não, mas hoje em dia tudo está em nosso celular né.

MOTORISTA E

Pior que não, nunca pensei

MOTORISTA F

Nunca imaginei, mas é muito bom porque gerou empregos.

MOTORISTA G

Nunca imaginei quando mais novinha.

MOTORISTA H

Sim, eu gosto de acompanhar a tecnologia, então já tinha noção, mas não imaginava que ia crescer tanto.

**12) Poderia me relatar o porquê decidiu trabalhar como motorista de aplicativo?
Por favor, me conte como foi essa situação.**

MOTORISTA A

Decisão tomada a partir de ganhos financeiros maiores que o CLT.

MOTORISTA B

Porque enquanto autônoma não estava tendo tanto retorno, não estava tendo rendimento e precisava me sustentar preferi me arriscar e estou aí até hoje, mas até hoje ainda presto serviços através do meu meio, mas hoje em dia minha renda maior tem sido o Uber.

MOTORISTA C

Foi por contra própria, não estava satisfeita trabalhando como CLT, não me arrependo até porque muitas vezes tiro o valor do salário mínimo em uma semana.

MOTORISTA D

Eu era contratada DT e vi que na Uber estava melhor no dinheiro.

MOTORISTA E

Eu estava desempregada, só tinha eu e meu filho aí resolvi me arriscar.

MOTORISTA F

Eu pedi para sair da empresa e decidi ficar na Uber rodando só, melhor coisa que eu fiz.

MOTORISTA G

Como eu disse, eu estava fora e voltei para o Brasil, desempregada tentei a sorte e deu certo.

MOTORISTA H

Estava melhor na Uber do que na clínica, estou ganhando mais.

13) Quais suas perspectivas de futuro trabalhando como motorista de aplicativo? Por favor, me conte como é para você essa situação.

MOTORISTA A

Então os meus planos são terminar minha faculdade né, eu tive um problema e aí eu não podia fazer minha matrícula, então os meus planos são pagar a dívida que está

na faculdade e terminar o último semestre e me formar, e depois viver da minha profissão. Mas eu não sei se eu largaria o Uber 100% não, se eu ver que a minha profissão não está dando o mesmo do Uber eu não tenho problema com trabalho não.

MOTORISTA B

Pretendo trabalhar por mais uns 2 anos, tenho 59 anos, ano que vem farei 60, too juntando um dinheiro, investir na aposentadoria e fico pensando que chegará um momento que não vai ser mais viável, será mais cansativo.

MOTORISTA C

Pretendo ganhar muito mais do que eu ganho, para conquistar muito mais coisas que eu quero, quero trocar de carro, comprar uma casa e casar.

MOTORISTA D

Terminar minha faculdade de T.O., estou no 2 período ainda, mas quando eu me formar não vou conseguir tirar o ganho na Uber lá, por conta que pode ter atendimentos que dê e outros não, não pretendendo largar o Uber.

MOTORISTA E

Pagar as contas, investir no meu pequeno.

MOTORISTA F

Aqui vou trabalhar, ou não vou, depende.

MOTORISTA G

Ah comprar uma casa, trazer meus pais para morarem perto de mim, estão idosos.

MOTORISTA H

Fazer uma faculdade de Psicologia e comprar um carro.

14) Na sua opinião trabalhar por meio de plataformas digitais é inovador? Por favor, me conte como é para você essa situação.

MOTORISTA A

Ah com certeza, porque quanto mais passa o tempo, mais as pessoas estão ficando dependentes da internet, do meio digital, hoje em dia ninguém mais sai para comer, por exemplo as pessoas pedem iFood, eu mesmo quando eu tenho que ir no supermercado dá uma dor no coração, se eu pudesse pagaria alguém para levar em casa.

MOTORISTA B

Sim, com certeza, é algo que todo mundo ver no celular e todo mundo tem.

MOTORISTA C

Sim, muito, sempre tem atualização na Uber a última ficou muito maneiro, agora você consegue ver aonde tem mais chamado, aonde está pagando mais, aonde tem mais corridas então a tendência é só melhorar, e tem um recurso que é uma lupa que eu coloco um destino e aperto nela, aí só vai tocando corridas na direção do destino.

MOTORISTA D

É sim, a internet é demais.

MOTORISTA E

Acho que é, mais rápido.

MOTORISTA F

Eu acho sim, muito prático a gente sempre precisa.

MOTORISTA G

É sim, muito bacana é rápido.

MOTORISTA H

Acho sim.

**15) Na sua opinião, deveria haver a regulamentação da profissão por aplicativo?
Por favor, me conte como seria para você essa situação.**

MOTORISTA A

Depende, tem dois lados nessa moeda, por enquanto não tem nada regularização a gente consegue tirar uma quantia boa, mas a gente sabe que o governo do Brasil é complicado, tudo que eles colocam a mão a taxa é muito alta, e o aplicativo nunca sai perdendo, quem vai sair perdendo são os motoristas, então seria bom, é claro que todo mundo que está nesse meio quer ter seus direitos, quer algum conforto, alguma segurança, mas a que ponto e a que preço também. Porque a gente já se arrisca diariamente nas ruas para depois a gente sair ganhando o que a gente podia estar ganhando em um lugar mais seguro, mais confortável.

Entrevistadora:

A plataforma já tira uma parte né?

Você acha que se o governo se envolvesse o governo teria algum imposto em cima?

MOTORISTA A

Sim, e a taxa ficaria muito mais cara, muitas vezes a taxa é 0,20 centavos, tem taxa que é maior porque depende da distância, mas não contaria mais uma taxa de 0,20 centavos em uma corrida. E o cliente não quer pagar, tem cliente que reclama de pagar R\$ 5,50 em uma corrida, e isso não paga nem um litro de gasolina, e o cliente reclama “aí que o capacete isso, e aquilo”, pelo amor de Deus está pagando R\$ 5,50 e a corrida é perto. Mas por exemplo o valor da corrida ia aumentar, o valor da nossa taxa ia aumentar, e aí como seria? Então é uma dúvida que fica muito incerto, dá um certo medo na gente.

MOTORISTA B

Teriam que fazer de uma forma que não tirem só do motorista, mas também da plataforma fizesse de uma forma que valesse a pena, acho importante sim, muito mais porque tem muita gente nova que não está pagando um MEI.

Creio que o governo tiraria algum imposto para ter alguma segurança depois, mas teria que tirar da plataforma também, mas acho interessante, eu por exemplo conheço uma pessoa que trabalha com Uber a 7 anos e até então ele não estava pagando a previdência.

Eu acho que se a gente já está pagando por fora, porque não paga por dentro, já regulamentar, aí tirando junto da plataforma fica viável, por não tem jeito, porque depois fica um monte de idosos tem aposentaria e aí terá que receber BPC, aí quem irá levar prejuízo é o governo, acho melhor regulamentar, pois assim o motorista idoso poderá aposentar.

MOTORISTA C

Deveria pagar mais, pois a gasolina sobe e eles não sobem, principalmente porque a obra tem muita obra e buracos.

Entrevistadora:

Você acha que a Uber devia investir na previdência por exemplo, ou algum direito.

MOTORISTA C:

Sim, todo mundo precisa, hoje em dia podem falar que não precisam, mas quando chegar a idade vão ver o quão importante.

MOTORISTA D

Não, não acho.

MOTORISTA E

Eu acho que não, iria atrapalhar nos impostos.

MOTORISTA F

Talvez sim, é bem legal se tivesse.

MOTORISTA G

É como eu falei, teria muito desconto.

MOTORISTA H

Não, desse jeito está ótimo.

16) Acha necessário ser desenvolvido políticas públicas ou ter mais envolvimento do Governo ou do Estado?

Por favor, me conte como seria para você essa situação.

MOTORISTA A

Seria interessante, mas seria interessante eles colocarem coisas que realmente agregam a profissão.

MOTORISTA B

Sempre é importante, acho que importância que está tendo hoje em dia do motorista é válido, e não tem reconhecimento e só está crescendo, não tem apoio do governo e nem nada, e tende a crescer mais ainda, o governo não está olhando a essa categoria.

MOTORISTA C

Deveria, principalmente para as mulheres que pegam todos os tipos de passageiros, porque por exemplo, eu mesmo ainda seleciono muito o bairro que eu vou, mas tem muita gente que pega qualquer corrida, qualquer pessoa. Na Uber tem uma função de notas, eu posso selecionar por exemplo pessoas com nota acima de 4.70, aí só aparecem essas pessoas com essas notas.

MOTORISTA D

Sim, principalmente mais segurança.

MOTORISTA E

Sim, é bacana fazer.

MOTORISTA F

Acho que devia sim, dá até mais visibilidade, está tomando explanação do nosso trabalho.

MOTORISTA G

Sim, mais segurança para nós, ficamos com medo as vezes.

MOTORISTA H

Sim, somos mais vulneráveis por ser mulher.

AVALIAÇÃO

17) Na sua opinião, o que você acha que ficou faltando nessa entrevista? Poderia me dar sugestões.

MOTORISTA A

Não, acho que você tocou em todos os pontos, não senti falta de nada.

MOTORISTA B

Foi interessante, gostei da conversa, achei que faltou mais abordar as dificuldades e perrengue que a gente passa”.

Sobre como fazemos para ir ao banheiro, beber água, almoçar.

Entrevistadora:

Conte-me como você faz por favor

MOTORISTA B:

Eu mesmo levo minha comida, algo mais leve e frio, uma salada, levo garrafa de água, ou as vezes quando dá eu venho almoçar em casa, ou quando não levo e não dá eu como fora, coloco no aplicativo como offline, mas a maior dificuldade é ir ao banheiro, a gente para em posto para ir ao banheiro, mas as vezes passo perrengue e fico segurando, no meu caso eu me organizo para fazer sessão no caso, farei x corridas até tal horário porque nesse horário a bexiga já estará bem cheia, então quando vai chegando o horário eu já penso que pegar uma corrida para tal lugar para ficar perto do banheiro, já vou me organizando porque já sei que lá terá o banheiro perto.

MOTORISTA C

Achei muito completo e muito interessante, até porque quando a pessoa vem perguntar elas só querem saber quanto você ganha, se vale a pena, nunca perguntam se você já passou aperto.

MOTORISTA D

Não, perfeito

MOTORISTA E

Não.

MOTORISTA F

Nada.

MOTORISTA G

Não, não.

MOTORISTA H

Acho que nada, gostei bastante.

18) Durante a entrevista em algum momento se sentiu desconfortável com alguma pergunta?

MOTORISTA A

Não, foi supertranquilo.

MOTORISTA B

Nada me deixou desconfortável, achei que fluiu, gostei bastante.

MOTORISTA C

Não, jamais.

MOTORISTA D

Não faltou nada, muito bom.

MOTORISTA E

Não, nada respondi tudo.

MOTORISTA F

Achei bem legal, eu gostei.

MOTORISTA G

Não, sou bem tranquila para falar dessas coisas.

MOTORISTA H

Não, tranquilo.