

MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO SOBRE AS RELAÇÕES DE TRABALHO E ECONOMIA COMPARTILHADA

Ewerton Pedrozo Cardoso

Julia Vieira Rodrigues

Lucas Ucha de Camargo

Raquel Taís Sanches

Daniella Guimarães Bergamini de Sá (Orientadora)

RESUMO: O presente trabalho teve como objetivo geral compreender como a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana no período de 2016 até 2020 durante a pandemia da COVID-19. A pesquisa foi classificada como exploratória. O questionário com perguntas fechadas, dividido em duas partes foi escolhido como instrumento de pesquisa. A primeira sobre a avaliação das condições de trabalho e a segunda sobre a experiência dos motoristas no segmento. Ambos foram distribuídos digitalmente. Ao final das aplicações dos questionários, as respostas alcançadas foram tabuladas e posteriormente gerados os gráficos para facilitar o entendimento dos resultados. Após a identificação das variáveis, as perguntas foram relacionadas com as respostas de acordo com cada objetivo específico para identificar se a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana. Por fim foi feita a análise descritiva dos dados obtidos. Os insumos gerados permitiram as considerações finais da pesquisa e colaboram como conteúdo para estudos futuros. Com o propósito de contribuir e provocar a elaboração de políticas e práticas trabalhistas para os usuários prestadores de serviços desses aplicativos, sem desacelerar os avanços econômicos. Tendo em vista os avanços da tecnologia e as mudanças que o cenário vem provocando, as relações de trabalho têm sido afetadas e, por vezes, somente o empregador na economia compartilhada é favorecido. Com o surgimento da inovação no setor de transporte urbano, surgiram várias discussões sobre as relações de trabalho, apresentadas no texto e com a possibilidade de que alguns setores da economia extinguissem o intermediador da relação empregado-empregador para algumas atividades comerciais; essas e outras questões serão abordadas neste trabalho.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Economia Compartilhada; Mercado de Aplicativos.

1 INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

A pesquisa apresenta uma abordagem teórica sobre a economia compartilhada nos modelos de negócio dos aplicativos de mobilidade urbana e desenvolve uma discussão sobre o tema e as relações de trabalho existentes entre os motoristas de aplicativos e as empresas vinculadas no período de pandemia.

Buscou-se compreender que medidas alternativas de trabalho decorrentes da economia compartilhada em aplicativos oferecem condições dignas aos trabalhadores ou apenas reforçam uma ideia capitalista que se exime de encargos sociais, com objetivo de aumentar os lucros através da precarização das relações trabalhistas. Este estudo pretende aprofundar o tema sobre os aplicativos de mobilidade urbana, mais precisamente na empresa Uber, já que o modelo pode ser facilmente replicado para outros mercados.

A economia compartilhada vem se consolidando através da tecnologia, mas também por fatores econômicos e socioculturais. Pelo fator econômico, isto acontece nos períodos de recessão e crise, em que o modelo tradicional da economia, caracterizado pela cultura de consumo em massa, fica abalado. Nestes momentos de retração da economia é que surgem alternativas, novas ideias e novas formas de adaptação (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

O movimento de hiperconsumo tem como resposta a emergência da economia compartilhada, que parece ser um próximo estágio para reestruturar como a economia opera (KIETZMANN, 2014).

A economia compartilhada é constituída por práticas comerciais que possibilitam o acesso de bens e serviços, sem que haja, necessariamente, a aquisição de um produto ou troca monetária. Esta parece responder a essa necessidade por meio da produção de modelos de negócio que combinam o crescimento econômico com sustentabilidade ambiental e social. dimensões-base do conceito de desenvolvimento sustentável (BOTSMAN; ROGERS, 2009).

Dessa forma, diferentes modelos de negócio baseados na ideia de compartilhamento surgiram e várias são as iniciativas e práticas que podem ser enquadradas na perspectiva do consumo colaborativo, tais como: *eBay*, *ZipCar*, *Uber*, *Airbnb*, *Freecycle*, *CouchSurfing* e demais iniciativas de *coworking* em todo o mundo (COHEN; KIETZMANN, 2014).

Inicialmente, os aplicativos de mobilidade urbana surgiram como uma proposta inovadora de trabalho e aquisição de renda extra, mas logo se transformou em fonte principal de renda, se tornando uma alternativa ao desemprego.

Entre março e maio de 2020, o índice de desemprego medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foi de 11,9%.

Existe uma diferença entre ser um motorista de Uber e um taxista. Para ambos os casos é necessário possuir carro próprio. Contudo, para se tornar um taxista, a burocracia é grande, pois é necessário um cadastro na Prefeitura Municipal da cidade atuante, assim como no órgão responsável pelo transporte público local, para então o motorista requerer a sua licença. Após a posse desta autorização, cabe ao motorista buscar uma frota de táxi para fazer parte e iniciar o seu trabalho (ADETAX, 2020).

A possibilidade de trabalhar como autônomo e prestar serviços para empresas de aplicativo tornou-se atrativa pela agilidade no processo burocrático e outras vantagens que serão apresentadas ao longo deste trabalho. Porém, a precarização das relações de trabalho e a ausência de direitos trabalhistas é algo crescente entre motoristas e as empresas de mobilidade urbana (KRAMER, 2017).

As mudanças ocorridas na sociedade impactam as relações de trabalho e o modelo de prestação de serviço.

Esta pesquisa buscou identificar como é a relação de trabalho entre os motoristas e as empresas de aplicativos, assim como seu funcionamento.

1.2 Problema de Pesquisa

Para tanto, foi elaborado um projeto de pesquisa com objetivo de expor e questionar: como a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana no período de 2016 até 2020 durante a pandemia da COVID-19?

1.3 Objetivo Geral

O objetivo geral deste trabalho é compreender como a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana no período de 2016 até 2020 durante a pandemia da COVID-19.

1.4 Objetivos Específicos

Para desenvolver e atingir o objetivo geral, foram estabelecidos os objetivos específicos:

- Entender de que forma a economia compartilhada afeta as relações de trabalho;
- Mostrar a relação existente entre o mercado de aplicativos e mobilidade urbana;
- Identificar quais os motivos que norteiam o trabalhador na busca por essa alternativa de emprego e renda.

1.5 Justificativa

Devido aos avanços da tecnologia, as relações de trabalho também estão sendo afetadas. Em alguns casos, as mudanças ocorridas podem acabar favorecendo somente uma parte dos indivíduos que participam da economia compartilhada. Adicionalmente, nos últimos anos surgiram empresas nos mais diversos setores de mercado que utilizam os métodos de divisão patrimonial como fonte de renda, principalmente no ramo de aplicativos de mobilidade urbana (SIMONELLI, 2019). Situações como estas colaboraram para que este trabalho se tornasse relevante.

Ao constatar a escassez de pesquisas acadêmicas a respeito das relações de trabalho nas empresas de aplicativo de mobilidade urbana (PISCICELLI et al., 2015) ficou aparente a necessidade da elaboração de um estudo com enfoque sobre o tema.

Pensando em impactos sociais, o estudo poderá também contribuir com o desenvolvimento de relações trabalhistas benéficas na economia compartilhada, contribuindo para que seja cada vez mais vista como um modelo promissor para o consumo sustentável (RIFKIN, 2014).

Nesse contexto, a pesquisa mostra como o estudo das relações trabalhistas podem ser aplicadas por esse novo perfil de empresas, como a Uber, a seus prestadores de serviços, visto que empresas deste tipo têm grande representatividade no mercado de trabalho brasileiro (Agência Brasil, 2019) durante o período de pandemia. Sendo assim, a escolha do tema se caracteriza na tentativa de embasar o conhecimento para o mercado compreender as relações sociais e trabalhistas existentes dentro da economia compartilhada e, assim, contribuir para elaboração de políticas e práticas de trabalho que beneficiem também o colaborador.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O mercado atual de aplicativos de mobilidade urbana tem a crescente demanda de mão de obra oriunda de prestadores de serviço sem vínculo empregatício. Para Kramer (2017), no que diz respeito a tomada de decisões sobre a estratégia do negócio, as empresas têm como base os aspectos relacionados aos custos, maximização dos lucros e eficiência.

Santos (1975), define encargos sociais como sendo:

"Todo custo suscetível de avaliação financeira em que habitualmente incorre a empresa por usar os serviços de seus empregados, inclusive a contraprestação das horas efetivamente trabalhadas".

No caso das empresas de aplicativos de mobilidade urbana, o colaborador coloca sua força de trabalho ao dispor da companhia contratante, mas, em contrapartida, não tem qualquer ligação formal com essa, o que reduz os custos com impostos trabalhistas. Atualmente, esse é o modelo de trabalho mais usual nas empresas de aplicativos e pode ser facilmente replicado para outros setores da economia (KRAMER, 2017).

Como mencionado na Introdução, um exemplo desse modelo de economia compartilhada é a empresa Uber. Segundo os dados disponibilizados pela empresa em seu *site* oficial, a Uber está em mais de 500 cidades em 67 países, tendo mais de 5 milhões de motoristas como prestadores de serviço sem vínculo empregatício (UBER, 2020).

A escolha do referencial teórico, busca entender como funciona a estrutura da economia compartilhada, para posteriormente descrever como é a atuação do mercado de aplicativos na era da internet e dos *smartphones*, com enfoque sobre os de mobilidade urbana. A partir daí, a proposta é entender como funcionam as relações de trabalho dessa nova dinâmica, qual é a estrutura oferecida por parte das empresas aos denominados “parceiros de negócios” e quais as condições oferecidas para que esses possam exercer as atividades.

2.1 Economia Compartilhada

Percebe-se que o comportamento da sociedade sofreu algumas modificações, atualmente as pessoas vem preferindo acessar bens pagando pela experiência temporária, do que comprá-lo (BARDHI; ECKHARDT, 2012). Observa-se uma mudança da era do capitalismo para a era da colaboração (RITZER; JURGENSON, 2010). Compartilhar e colaborar são eventos tão antigos quanto a humanidade, enquanto o consumo colaborativo e a economia compartilhada são fenômenos oriundos da era da internet (BELK, 2014).

A economia compartilhada é um termo derivado do inglês *Sharing Economy*, também denominada de economia *mesh* (GANSKY, 2010), consumo colaborativo (BOTSCHAN; ROGERS, 2009) ou consumo conectado (DUBOIS; SCHOR, CARFAGNA, 2014). É um sistema socioeconômico construído em torno do compartilhamento dos recursos físicos e humanos e inclui a produção, criação, distribuição, comércio e consumo compartilhado de bens e serviços por organizações e pessoas (GANSKY, 2010).

O termo, contudo, passou a ser utilizado com maior frequência após os anos 2000 em função do desenvolvimento das tecnologias da informação, unido ao crescimento das redes sociais. Isso proporcionou o surgimento de plataformas on-line que possibilitaram o compartilhamento de informações, em um primeiro momento, com os exemplos clássicos dos softwares livres, passando pela Wikipédia e outros *sites* de compartilhamento de conhecimento, chegando, ao longo da última década, no compartilhamento de bens e serviços que conhecemos atualmente (BOTSCHAN; ROGERS, 2009).

A compreensão da sociedade sobre "o acesso aos bens comuns" tem avançado pela indústria de transformação e de serviços. Dois dos principais remodelados por essa mudança, por exemplo, são a indústria de transportes e o mercado de hospedagens. Isso porque negócios de compartilhamento como Uber (transporte) e Airbnb (hospedagem) têm maior probabilidade de aceitação pelo consumidor, pois propõem o compartilhamento de ativos de alto valor agregado (EL FASSI et al., 2012). Um aspecto central que auxilia nessa compreensão é a

observação de que a percepção do veículo como símbolo de status está diminuindo no mundo (SHAHEEN et al., 2012).

Diferente da economia compartilhada, a economia tradicional ou de consumo, tem seu foco em produzir e consumir. Estima-se que, em 2030, a população terá alcançado o patamar de 9 bilhões de indivíduos, isso significa que serão quase 3 bilhões a mais de pessoas consumindo uma variedade de produtos e serviços. Em contrapartida, na economia compartilhada, o foco é o compartilhamento, baseada em três pilares de sustentabilidade: econômico, ambiental e social; que nesse sentido entra como uma saída para lidar com a iminente exaustão dos recursos naturais e com o forte consumo no mundo (DEHEINZELIN, 2019). Entende-se que, por exemplo, não é preciso produzir mais carros, mas sim compartilhar os já existentes. Dessa forma, o desafio é garantir riqueza e qualidade de vida equilibradas à finitude de recursos (SHAHEEN et al., 2012).

O conceito surge com a ideia de utilizar as novas tecnologias como uma forma de trocas informais de caráter sustentável. Se um motorista está indo sozinho – ou com lugares vagos no carro – para determinado lugar, por que não dar carona para alguém que está indo na mesma direção? (NOVAIS, 2019). Segundo Slee (2017, p. 23):

A Economia do Compartilhamento também promete ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados. Por que todo mundo precisa de uma furadeira tomando pó numa prateleira se podemos compartilhar a mesma ferramenta? Podemos comprar menos e diminuir nossa pegada ambiental no planeta. Por que não usar a Uber em vez de comprar um carro? Podemos priorizar o acesso em detrimento da propriedade e nos livrarmos de um consumismo ao qual muitos de nós nos sentimos presos.

Na mesma velocidade com que o setor de tecnologia da informação se desenvolve, o conceito inicial de Economia do Compartilhamento também foi se transformando. Grandes companhias enxergaram nesse modelo de compartilhamento um mercado em potencial para novos negócios, mas mantendo o mantra da Economia do Compartilhamento. O que os trabalhadores dessas companhias perceberam e utilizaram para influenciar seus dirigentes foi a possibilidade de ganho na ampliação da escala e abrangência mundial (NOVAIS, 2019).

A paisagem da Economia do Compartilhamento explora que tipo de organizações fazem parte dela, de onde vêm, o que fazem e como foram criadas apresentam pelo menos duas visões: a primeira é uma visão comunitária e cooperativa, com foco em trocas pessoais de pequena escala; a segunda é a ambição disruptiva e planetária de companhias que têm bilhões de dólares para gastar desafiando leis democráticas ao redor do mundo, comprando competidores na busca por ganhar escala, e (no caso da Uber), pesquisando novas tecnologias com o intuito de tornar obsoleta a força dessas leis (SLEE, 2017, p. 25).

Slee (2017) apresenta ainda dois cenários bastante distintos, que não estão colocados em paralelo ou mesmo em disputa. Trata-se de um cenário de transição que se inicia a partir de uma ideia de conexão de pessoas com pessoas, mas que rapidamente, devido ao ingresso das grandes companhias nesse setor, coloca empresas na coordenação da cadeia dos serviços que acabam detendo a esmagadora maioria do mercado.

Como exemplo de grandes empresas, Scholz (2017) cita a companhia Amazon, que inicialmente, em meados de 1994, vendia livros pela internet e hoje é uma das empresas mais valiosas do mundo, além de ter se tornado expoente da economia do compartilhamento. O modelo utilizado é simples: quem realiza satisfatoriamente a atividade proposta, recebe um pagamento pelo serviço prestado, intermediado pela Amazon.

A Amazon se inseriu na economia do compartilhamento por meio de empresas como a Flex, um serviço de entregas baseado na multidão que usa pessoas comuns, e não entregadores treinados, para entregar caixas e pacotes. Ela também lançou o Home Services, que coloca a empresa exatamente no meio quando você precisa de um eletricitista ou de um encanador (SCHOLZ, 2017, p. 41).

Para Botsman e Rogers (2011), um conjunto de fatores sociais, econômicos e tecnológicos, deram impulso ao desenvolvimento da economia compartilhada. No que se refere aos fatores sociais, foi possível constatar o aumento da preocupação com questões relacionadas à sustentabilidade e meio ambiente. Para Dubois, Schor e Carfagna (2014), existem também questões sociais relacionadas ao desejo dos participantes de fazerem novas conexões sociais. Quando se fala de fatores econômicos, a economia compartilhada possibilita a monetização do excesso e da ociosidade dos estoques individuais (BOTSMAN; ROGERS, 2011), fazendo surgir um novo modelo econômico em que as pessoas se tornam menos dependentes de empregadores e mais capazes de diversificar as suas fontes de renda (DUBOIS; SCHOR; CARFAGNA, 2014). E, por fim, os fatos das transações *peer-to-peer*, conectando diretamente consumidores a produtores e reduzindo os custos de intermediação (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

Vemos as redes sociais, por exemplo, como uma antiga forma de organização da humanidade (CASTELLS, 2013), entretanto, antes da internet, os custos para coordenar transações entre grupos de pessoas eram elevados, tornando o compartilhamento de produtos e serviços restrito às pessoas próximas (BOTSMAN; ROGERS, 2011). Com a redução desses custos, as relações construídas em redes sociais se tornam uma modalidade crescente de produção econômica (BENKLER, 2006). Por meio das redes, os indivíduos, mesmo desconhecidos, se conectam, realizam trocas, compartilham informações e cooperam, impulsionando a rápida disseminação das plataformas de economia compartilhada (SCHOR, 2014).

2.2 Mercado de Aplicativos

Os aplicativos móveis são softwares desenvolvidos para serem instalados especificamente em *smartphones*. Esses aplicativos em questão começaram a se popularizar com o aprimoramento dos celulares em tecnologias *smart*, a partir da década de 2000 (TREVISAN, 2019).

O mercado desses aplicativos funciona de maneira onde empresas, ou pessoas comuns com conhecimentos em sistemas de informação, produzem esses softwares que geram receita por meio da venda deles na *Apple Store* (IOS) ou *Play Store* (Android) e/ou por meio de anúncios de marketing de outros produtos ou serviços dentro de seus programas (TREVISAN, 2019).

Atualmente, o mercado de aplicativos se tornou abrangente o suficiente para suprir praticamente todos os tipos de interesses, necessidades e finalidades. O mercado tem capacidade para atender a demanda da sociedade e em algumas situações até molda a necessidade do consumidor, através de aplicativos que ficam em evidência e causam uma urgência por consumo (IG, 2019).

Um exemplo disso é o Instagram, que ficou popular mundialmente e se tornou um dos maiores meios de divulgação e propaganda do globo. Outro exemplo é o WhatsApp, o aplicativo mais usado no mundo, que mudou completamente a forma da sociedade se comunicar remotamente e até mesmo passou a ser algo essencial na vida das pessoas (IG, 2019).

Um levantamento feito pela Bank My Cell, *site* líder em comércio de *smartphones* dos EUA, mostrou que atualmente existem muito mais celulares do que pessoas. Isso é observado quando a população prefere realizar compras em aplicativos *mobile* do que acessar *sites* e meios que não utilizam tecnologia. É por isso que as empresas apresentam utilidades para estimular o íntimo contato com o público (RODRIGUES, 2019).

Esse mercado é movimentado através da inovação e é um novo tipo de apresentação de processos para lidar com dados. Além disso, ainda há muito espaço para empreendedores e investidores ingressarem no setor (RODRIGUES, 2019). De acordo com a One Vox Press (2019), o mercado de aplicativos é tendência no mundo todo, está em franco crescimento e é algo em que o Brasil não fica para trás. Um estudo feito em 2019 pela App Annie, uma plataforma de análise e dados móveis no setor de aplicativos *mobile*, avaliando dados da *App Store* e *Play Store*, mostrou que o brasileiro costuma gastar, em média, 3 horas por dia utilizando aplicativos em seus *smartphones* e que o mercado de apps *mobile* tem uma expectativa de crescimento de até 6,3 trilhões até 2021 (ONE VOX PRESS, 2019).

O relatório feito pela Sensor Tower, que é o fornecedor líder de inteligência de mercado e insights para a economia global de aplicativos, mostra que a procura por novos aparelhos celulares vem diminuindo aos poucos, mas o mercado de aplicativos continua em crescimento e está mostrando grandes resultados, como no primeiro semestre de 2019, onde foram gastos quase 40 bilhões de dólares em compras de aplicativos para *smartphones*, sendo a maior parte desse valor em jogos. Totalizando um gasto 15% maior do que o do mesmo período do ano anterior, e com a tendência de ser cada vez maiores nos anos seguintes. Dessa maneira, é possível enxergar a importância do mercado de aplicativos atualmente, que além de ter grandes chances de crescimento futuro, pode se tornar algo que seja imprescindível na sociedade. (RODRIGUES, 2019).

2.3 Mobilidade Urbana

Definindo mobilidade urbana de forma simplista, é a condição de deslocamento de um ponto a outro em uma cidade (FIA, 2018). Já para o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), esse termo também pode ser definido como a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade, com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas.

De acordo com a Constituição Federal do Brasil em seu Art. 144, § 10, inc. I, assegura aos cidadãos o direito à mobilidade urbana eficiente. Contudo, os problemas encontrados no Brasil são muitos, entre eles a má infraestrutura viária, tráfego de carros em demasia e transportes públicos ineficientes (FIA, 2018).

De acordo com Oliveira (2013) os grandes centros urbanos no Brasil apresentam problemas graves de mobilidade urbana, principalmente pelo elevado grau de urbanização e falta de políticas públicas. Isso provoca a utilização da infraestrutura do transporte no seu limite, sendo ineficiente e prejudicial (FIA 2018).

O número de veículos licenciados no Brasil era de 42,8 milhões em 2006. Em 2011 passou para 66,1 milhões. A taxa de crescimento estimada é de 8,4% ao ano., sendo que apenas 5,5% das cidades brasileiras oferecem serviços de transporte público (FRAGOMENI, 2013).

Atualmente, o que está em voga para mobilidade urbana é favorecer deslocamentos mais inteligentes e prazerosos, associados à busca de uma forma sustentável de fazer isso. Ou seja, satisfazer as pessoas e ter um tráfego efetivo é o mínimo necessário quando se fala em mobilidade urbana. Outros fatores relevantes são o tempo e as condições de deslocamento dos cidadãos, pois impactam diretamente na sua qualidade de vida (FIA, 2018).

O tempo médio de deslocamento de uma pessoa de casa para o trabalho em São Paulo e Rio de Janeiro é de quase 43 minutos. Em Belo Horizonte, Recife e Distrito Federal são quase 35 minutos. Belém, Fortaleza, Curitiba e Salvador têm médias entre os 30 a 34 minutos (PEREIRA; SCHWANEN, 2013). Uma pessoa que mora e trabalha em São Paulo ou no Rio de Janeiro se locomove pelo menos duas vezes ao dia em transportes urbanos, indo para o trabalho e voltando para casa depois do trabalho. Se o tempo médio de cada jornada é 43 minutos, essa pessoa passa pelo menos 1 hora e 26 minutos em algum meio de transporte no dia (PEREIRA; SCHWANEN, 2013).

Segundo o aplicativo Moovit, os paulistanos gastam em média 121 minutos em seus deslocamentos por dia em transportes, já os cariocas gastam em média 131 minutos. Em relação ao tempo de espera da condução, os paulistanos gastam aproximadamente 41 minutos, enquanto os cariocas 38 minutos por dia (LOBO, 2014).

A despesa com transporte nos orçamentos das famílias brasileiras chegou a 18,15% nos anos de 2017 a 2018, sendo maior que o percentual destinado a alimentação, que foi 17,5%. Estão incluídos nesse percentual a aquisição e manutenção de veículos e os transportes coletivos (ITDP, 2019).

O brasileiro gasta mais em transporte do que em alimentação, por isso há a necessidade de que a mobilidade urbana seja eficaz e de qualidade. As pessoas procuram que as suas necessidades sejam supridas, e se não forem, podem ficar insatisfeitas e migrar para outros serviços de transportes (ITDP, 2019).

Como mencionado anteriormente, as grandes cidades têm diversos problemas relacionados à mobilidade urbana, por isso, o uso de aplicativos tem se intensificado.

Os engenheiros Travis Kalanick e Garrett Camp tiveram a ideia da Uber na volta de um evento em Paris, pois estavam com dificuldades de encontrar um táxi. O conceito era juntar motoristas particulares e os táxis. Assim surgiu o serviço de motoristas compartilhados (MACHINE, 2018).

A Uber é uma das *startups* mais valiosas do mundo e a tendência é que nos próximos anos surjam ainda mais aplicativos de transportes ao redor do globo. Além da Uber, nasceram dessa mesma necessidade a Cabify na Espanha e a 99 no Brasil. Os empreendedores identificaram a dificuldade de utilizar transporte nas cidades e criaram um aplicativo que resolveria o problema de forma eficiente (MACHINE, 2018).

2.4 Relações de Trabalho

Negócios compartilhados são novos modelos de empresas que vêm crescendo sem políticas regulatórias em vários âmbitos, entre eles, as leis que regulamentam as relações trabalhistas. Com isso, o debate sobre a ausência de regulamentações vem tomando força no mercado brasileiro.

A Constituição da República Federativa do Brasil, trouxe avanços importantes para a classe trabalhadora. Várias garantias previstas na CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) adquiriram valor constitucional, onde muitos direitos foram adquiridos e incluídos depois de muitos embates políticos (BRASIL, 2017). Süsskind (2009) definiu as relações de trabalho como sendo o vínculo jurídico acordado entre um trabalhador e uma pessoa jurídica que o remunera pelos serviços prestados.

Com o surgimento de algumas inovações, como no setor de transporte urbano com o Uber e no setor hoteleiro com o Airbnb, a economia compartilhada trouxe à tona as discussões sobre as relações de trabalho, com a possibilidade de que alguns setores da economia extinguissem o intermediador da relação empregado e empregador para algumas atividades

comerciais. Antes, estes dois serviços eram feitos através de relações tradicionais de trabalho respaldadas pela lei trabalhista local. Essa nova forma de negócio transformou alguns empregos em atividades secundárias, possibilitando a existência de empresas sem funcionários formais (COHEN; KIETZMANN, 2014).

Hill (2015) utiliza o termo “Uber economia” para descrever a forma como esses “novos serviços” estão sendo realizados no mercado: o autor afirma que os tipos de emprego que se tornaram a base da economia são principalmente os temporários e de meio período. Adicionalmente, cada vez mais trabalhadores estão se tornando autônomos, *freelancers* e temporários, levando a uma ausência de empregos regulares e de benefícios trabalhistas, além da instabilidade econômica. Para Franco e Ferraz (2019), o termo “Uber economia” ou “Uberização” é derivado da forma de organização da empresa Uber. Para eles, esse fenômeno tem sido usualmente associado aos negócios da denominada economia de compartilhamento abre o debate sobre as especificidades das categorias estruturantes da acumulação capitalista que abarcam relações de trabalho virtualizadas.

O trabalhador que mantém esse tipo de relação não recebe a proteção do direito do trabalho, pois não preenche os requisitos à configuração do trabalho subordinado, especialmente se adotado o conceito clássico e restrito de subordinação jurídica. No caso dos motoristas de aplicativos, eles não usufruem também das vantagens do trabalho autônomo, que tem por definição o fato de o trabalhador exercer atividade profissional remunerada utilizando sua força de trabalho em benefício próprio. Esse fato evidencia sobretudo quando falamos do poder de negociação, visto que o motorista se torna dependente financeiramente dos clientes providos através dos aplicativos de mobilidade urbana, acatando assim à vontade do tomador de serviço. Essas empresas tratam principalmente nas áreas operacionais, pois ao invés de contratar empregados pode-se alugar mão de obra para executar tarefas específicas (Hill, 2015).

A Uber declara ter 27 mil funcionários em todo o planeta, sendo que o número de motoristas informado pela empresa é de 5 milhões. O número de usuários no mundo é de 111 milhões, sendo 22 milhões só no Brasil. Além disso, a empresa faz em média 21 milhões de viagens por dia (UBER, 2020). É possível perceber claramente a distinção que a Uber faz de seus colaboradores ao informar em seus “Fatos e Dados” a separação entre os motoristas e seus demais funcionários.

O modelo atual da economia compartilhada, principalmente voltado a novas tecnologias, barateia o valor da mão de obra e ajuda empresários a diminuir os custos da organização.

É possível perceber nestas fases, que qualquer dos modelos de produção visavam sobretudo os lucros, que seriam reinvestidos em novas tecnologias que, por sua vez, economizariam mão de obra, possibilitando aos capitalistas dispensar trabalhadores, diminuir os custos unitários e aumentar o volume de vendas. Estas duas Revoluções carregaram consigo um modo abrangente de ver o mundo que legitimou o capitalismo, propagando que seu funcionamento era uma representação da forma como a natureza organizava-se e, portanto, incontestável (KRAMER, 2017, página 51).

Diferente de suas propagandas, a Uber se refere a seus motoristas como “Prestadores Terceiros”. No exemplo a seguir iremos entender como a Uber transfere os custos com ativos (veículos) e manutenção de equipamentos para os motoristas ou prestadores terceiros, como denomina a empresa. Em seu “Termo de Uso”, a Uber diz: “você será responsável pelos custos de reparos e danos ou pela limpeza de veículos de Prestadores Terceiros resultantes do uso de serviços em sua conta” (UBER, 2020b).

Em paralelo, a companhia deixa explícito em seu *site* os padrões de qualidade para ser um motorista da Uber, e entre as exigências estão: extensa relação de documentos pessoais, ano

de fabricação do veículo, características, componentes que o automóvel deve possuir e a pessoalidade – já que a chamada licença fornecida pela Uber é tida como impessoal e intransferível (UBER, 2020b).

Entretanto, a CLT define vínculo empregatício como sendo: considera-se empregada toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário (BRASIL, 2017).

Segundo a advogada Fagundes (2013), existem requisitos que comprovam o vínculo: ser prestado por pessoa física, visto que não tem como uma pessoa jurídica ser empregada/funcionária; o requisito da pessoalidade, que é quando o empregado, e somente ele, é quem pode prestar o serviço contratado; a não eventualidade que se evidencia pelo fato de que o trabalho deve ser prestado de forma habitual, ou seja, de maneira contínua; e pôr fim à subordinação, que se caracteriza pelo recebimento de ordens. Neste sentido, para que se caracterize o requisito da subordinação, o empregado deve estar sujeito às ordens do empregador.

Comparando o “Termo de Uso” da Uber com a legislação trabalhista brasileira pode-se observar que há uma forma impessoal de se referir aos motoristas, já que em nenhum momento eles são citados como parte da empresa. A Uber se refere a eles sempre como “você”, “veículo” ou “prestador de serviço” (UBER, 2020b).

Para Leite, Sá e Souza Júnior (2018), encontra-se atenuada a autonomia do prestador de serviços, na medida em que é inserido o trabalhador na estrutura da empresa, devendo atenção aos procedimentos e regras por ela impostos. Durante a comparação, observa-se que as exigências feitas pela Uber a seus prestadores de serviços são condizentes com relações de trabalho formal, ou seja, empregado e empregador, mas sem fornecer equipamentos essenciais para a execução das atividades e eximindo-se dos encargos sociais.

O termo subordinação deriva de “sub” (baixo) e “ordinare” (ordenar), mas dentro de empresas com modelos de negócio parecido com a Uber existe a ilusão tanto para os colaboradores informais quanto para a organização de não subordinação: o trabalho subordinado se opõe ao trabalho autônomo e tem como característica a venda de sua força de trabalho pelo trabalhador, em troca do empregador geri-lo e organizá-la segundo os objetivos e finalidades de sua empresa (ROMITA, 2004).

Nessa esteira, Romita (2004, página 81) destaca que:

“O que caracteriza o trabalho autônomo é o desempenho, por parte do trabalhador, de uma atividade que consiste na organização dos fatores de produção com vistas a um determinado resultado e, em consequência, assumindo os riscos conexos a tal organização. O trabalho subordinado, por seu turno, é um dos fatores da produção organizada pelo empresário, que assume os riscos da atividade econômica e se apropria dos resultados dela.”

Ainda segundo os especialistas na área do direito do trabalho Leite, Sá e Costa Júnior (2018, página 130):

“Essa espécie de tecnologia disruptiva de mão de obra tem como característica a camuflagem do elemento subordinação, em contexto que evidencia o controle por meios remotos, decorrente da compreensão do teletrabalho. As alternativas que propõem o distanciamento do obreiro em relação à legislação vigente negam direitos fundamentais sociais vinculados ao direito humano ao labor em condições favoráveis, mínimas e dignas de subsistência. O respeito à normatividade protetiva e ao primado do emprego demandam a configuração do vínculo laboral entre o empreendimento e os correspondentes motoristas.”

Realmente não existe a subordinação tradicional com a figura de um chefe. Entretanto, dentro do mercado de aplicativos se manifesta uma nova forma de controle a "Subordinação Por Algoritmos"; que são sistemas inteligentes que oferecem respostas automatizadas para cada dado inserido, dispensando a atuação humana e pessoal do empregador para fiscalização da execução do trabalho, sendo o controle realizado mediante programação algorítmica, definindo métricas e objetivos de desempenho para o colaborador.

Para Pires (2019), no caso dos aplicativos de transporte, a direção do trabalho por algoritmos se expressa principalmente por meio da distribuição automatizada de solicitações de corridas; das taxas de aceitação e de cancelamento de corridas; das tarifas dinâmicas; dos prêmios e incentivos; das avaliações de desempenho; das penalidades aplicadas em caso de inobservância dos objetivos fixados.

Ainda, para incentivar o bom comportamento com os passageiros, os motoristas são constantemente fiscalizados, supervisionados e avaliados pelos próprios usuários através da atribuição de 1 a 5 estrelas e pelo preenchimento de um campo específico com comentários a respeito da experiência.

A CLT diz no parágrafo único do art. 6º: "os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio" (BRASIL, 2017).

Portanto, por exercer controle ativo sobre o trabalho dos motoristas, essa nova faceta acaba se enquadrando nos critérios de subordinação jurídica, fazendo com que a sensação de não subordinação seja falsa.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Estratégia de Pesquisa

A pesquisa é classificada como exploratória. A escolha se deu devido à grande quantidade de insumos que serão tratados e manuseados durante o desenvolvimento do projeto, para promover a discussão sobre como a economia compartilhada vem afetando as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana.

A elaboração foi feita a partir de dados categorizados de forma quantitativa, para que se tenha embasamento estatístico em cima de um percentual confiável de indivíduos, garantindo maior qualidade à pesquisa. Este método permite que os dados adquiridos sejam tidos como parte da amostra real, não sendo necessário criar e testar hipóteses em campo.

Segundo Barros e Lehfeld (2007), em geral, questionários são realizados por amostragem (no momento de aplicação) pois não é possível estudar todos os elementos que compõem uma população.

3.2 Unidade de Análise

O critério de inclusão usado para a pesquisa foi ser um motorista credenciado a empresas de aplicativos ligadas à área do transporte privado urbano. A partir das respostas, as informações coletadas foram categorizadas com base nas principais características dos indivíduos participantes. As unidades de análise foram os motoristas de aplicativos, não restringindo idade, gênero, localidade, entre outros, apenas sua ocupação.

3.3 Sujeito da Pesquisa

Existem 1,1 milhão de motoristas de aplicativos de mobilidade urbana no Brasil (AGÊNCIA BRASIL, 2019). Levando em consideração o tamanho dessa população, foi utilizado um grau de confiança de 95% com uma margem de erro de 5%, o que nos resultou em uma amostra de 385 motoristas de aplicativos para que a pesquisa seja estatisticamente relevante. Contudo a amostra obtida foi de 81 respostas, o que mostra a fragilidade da pesquisa.

Observa-se abaixo a caracterização do sujeito da pesquisa:

Figura 1: Informações demográficas

Informações demográficas					
Ocupação	Motorista de aplicativos de mobilidade urbana	61			
	Outras ocupações	20			
Estado de Atuação		São Paulo	Rio de Janeiro	Pará	Minas Gerais
Sexo	Feminino	5	1	0	1
	Masculino	38	5	11	0
Idade	18 - 22	1	0	0	0
	23 - 28	10	1	0	0
	29 - 33	7	3	2	0
	34 - 38	4	0	0	1
	39 - 43	12	1	3	0
	44 - 48	4	1	1	0
	Mais de 48 anos	5	0	5	0
Empresas que já prestou serviços	Uber	41	6	10	1
	99 Taxi	32	5	7	1
	Cabify	10	1	1	0
	BlaBla Car	5	0	0	1
	Moobie	0	0	2	0
	Lady Driver	2	0	0	0
	Homo Driver	0	0	0	1
	Corridas Particulares	1	0	0	0
Indriver	1	0	0	0	

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

3.4 Coleta de Dados e Instrumento

De acordo com Perovano (2016), a escolha ou criação de um instrumento de coleta de dados (ICD) tem como finalidade a coleta de dados em si – a qual está diretamente vinculada às variáveis previstas na pesquisa – com a intenção de proporcionar, posteriormente, a análise e a discussão dos dados coletados.

Foi escolhido o questionário como instrumento de pesquisa. Este instrumento foi dividido em duas partes, a primeira sobre a avaliação das condições de trabalho e a segunda sobre a experiência dos motoristas no segmento.

Ambos foram distribuídos digitalmente com perguntas fechadas, ou seja, o sujeito pôde assinalar uma ou mais opções, conforme a orientação contida na pergunta correspondente (PEROVANO, 2017).

3.5 Técnica e Abordagem de Pesquisa

Esse tipo de estudo caracteriza-se por examinar o comportamento do objeto de estudo de forma massiva, ou seja, é levado em conta aquilo que apresenta maior percentual de escolha por parte da amostra entrevistada.

3.6 Técnica de Análise de Dados

Ao final das aplicações de questionários, as respostas obtidas foram tabuladas e posteriormente foram gerados gráficos para facilitar o entendimento dos resultados. Após a identificação das variáveis, as perguntas foram relacionadas com as respostas de acordo com cada objetivo específico para identificar se a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana. Por fim foi feita a análise descritiva dos dados obtidos. Os insumos gerados permitiram a conclusão da pesquisa e colaboram como conteúdo para estudos futuros.

4 ANÁLISE DE DADOS

Na análise dos dados obtidos através do questionário, alguns fatores foram levados em consideração para atender aos objetivos de pesquisa, como satisfação no trabalho, remuneração, condições de trabalho e qualidade de vida.

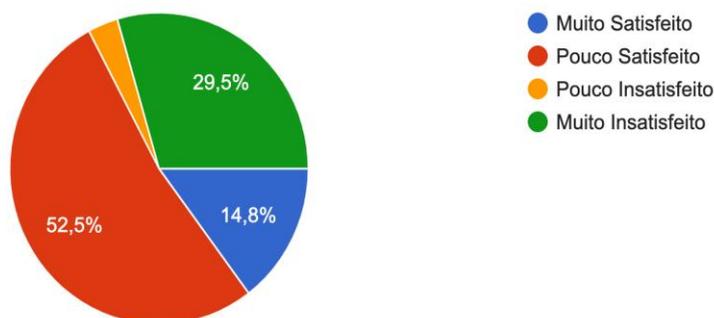
Com a pesquisa, o seguinte foi observado:

Pode-se notar, através da pesquisa, que mais de 80% dos respondentes se declaram insatisfeitos com as parceiras de aplicativos:

Figura 2: Satisfação dos Motoristas

Você está satisfeito com a sua parceira com a e/ou as empresas de aplicativo?

61 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

São diversos os fatos que impulsionam a insatisfação apresentada no gráfico acima e que serão abordados abaixo:

A OIT (Organização Internacional do Trabalho) determina 6 princípios básicos que devem reger as relações de trabalho, são eles: 1) Princípio da Igualdade; 2) Princípio da Liberdade; 3) Princípio do Direito ao Salário; 4) Princípio do Direito ao descanso; 5) Princípio da Estabilidade do Emprego e 6) Princípio da Proteção Especial em Razão do Sexo, da idade e das condições de certas categorias (NASCIMENTO, 1983). De acordo com a pesquisa, as empresas de aplicativos esbarram em alguns destes princípios quando se trata das relações com os motoristas, a começar pelo Princípio do Descanso.

Para Nascimento (1983), os Princípios do Descanso são de três tipos de repouso: 1) Descanso diário envolvendo a jornada diária; 2) Descanso semanal remunerado e 3) descanso anual (férias). As normas internacionais sobre jornada de trabalho surgiram com o Tratado de Versalhes que permitiu a criação da OIT (1919), através da seguinte regra: "a fixação de uma duração máxima da jornada de trabalho" e "a adoção da jornada de 8 (oito) horas e semana de 48 horas como objetivo a alcançar" (art. 427, do Tratado). Contudo, 37% dos motoristas entrevistados alegam ter 1 dia de descanso semanal e 21% declara trabalhar como motorista de aplicativos todos os dias da semana. Os motoristas não possuem vínculo empregatício, por isso não possuem controle de jornada, e nenhum tipo de descanso é remunerado.

Figura 3: Descanso Semanal

Em média você tem quantos dias de descanso semanal?

61 respostas



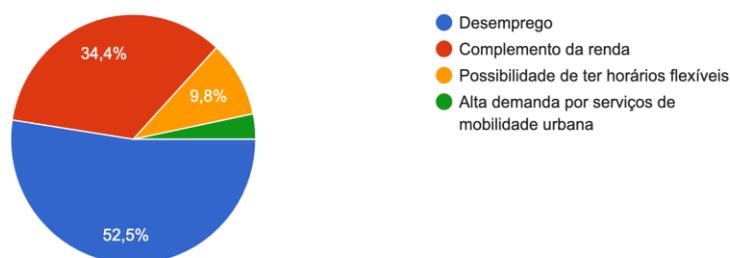
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

Hill (2015) utiliza o termo “Uber economia” para descrever a forma como estes “novos serviços” estão sendo inseridos no mercado de trabalho. O autor afirma que os tipos de emprego que se tornaram a base da economia são principalmente os temporários e de meio período. O autor complementa dizendo que, cada vez mais trabalhadores estão se tornando autônomos, *freelancers* e temporários, levando a uma ausência de empregos regulares e de benefícios trabalhistas, além de instabilidade econômica. Dentro desse tópico foram averiguadas as principais razões para esses trabalhadores terem se tornado motorista de aplicativos e 52% alegam que o desemprego os levou a tomar essa decisão, 34,4% alegou o complemento da renda como razão para ter se tornado um motorista de aplicativo.

Figura 4: Razão da Escolha

Qual foi a principal razão para você ter se tornado motorista de aplicativo?

61 respostas



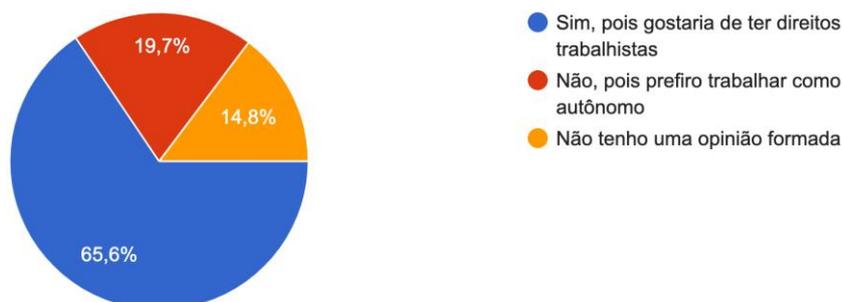
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

Observa-se que os motoristas de aplicativos gostariam de ter direitos trabalhistas, já que, segundo eles, a ausência do vínculo empregatício pode dar a empresa o poder de bani-los involuntariamente do aplicativo sem que tenham qualquer suporte da lei trabalhista local. Tal possibilidade infere diretamente no Princípio da Estabilidade no Emprego presente nas normas da OIT, que entende que o empregado merece proteção legal de seu emprego, não sendo justificável a dispensa arbitrária do trabalhador (NASCIMENTO, 1983).

Figura 5: Vínculo Empregatício 1

Como motorista de aplicativo você gostaria de ter vínculo empregatício com a empresa?

61 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

A Uber se refere aos motoristas sempre como "você", "veículo" ou "prestador de serviço" (UBER, 2020b). Contudo, para Leite, Sá e Souza Júnior (2018), "encontra-se atenuada a autonomia do prestador de serviços, na medida em que é inserido o trabalhador na estrutura da empresa, devendo atenção aos procedimentos e regras por ela impostos". Por mais que relações de subordinação tradicionais tenham a presença do chefe, o que não acontece no caso dos motoristas que prestam serviços para as empresas de aplicativos, atualmente existe o termo "subordinação por algoritmo", que são sistemas inteligentes que oferecem respostas automatizadas para cada dado inserido, dispensando a atuação humana e pessoal do empregador para fiscalização da execução do trabalho, sendo o controle realizado mediante programação algorítmica, definindo métricas e objetivos de desempenho para o colaborador.

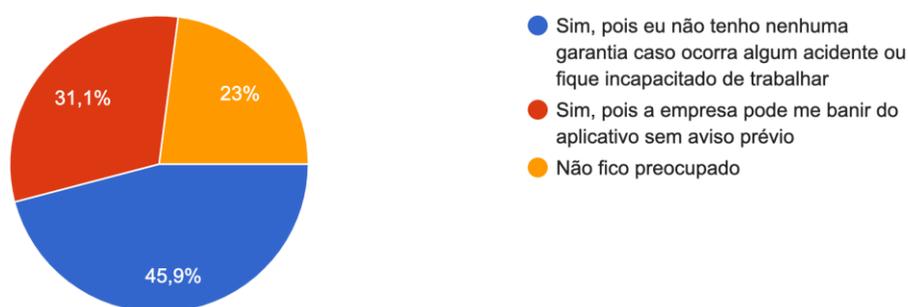
Para Pires (2019), no caso dos aplicativos de transporte, a subordinação por algoritmos acontece principalmente por meio da distribuição automatizada de solicitações de corridas; das taxas de aceitação e de cancelamento de corridas; das tarifas dinâmicas; dos prêmios e incentivos; das avaliações de desempenho; das penalidades aplicadas em caso de inobservância dos objetivos fixados.

Durante a pesquisa, motoristas demonstraram o desejo de ter vínculo empregatício já que a empresa pode expulsá-los do aplicativo sem aviso prévio, ou qualquer justificativa plausível. Além dos motoristas não terem nenhuma garantia de renda caso sofram algum acidente que possa impactar o trabalho.

Figura 6: Vínculo Empregatício 2

O fato de você trabalhar sem vínculo empregatício te deixa preocupado?

61 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

Além dos riscos de acidentes de trabalho e de não ter garantias de que a estabilidade de sua prestação de serviço será assegurada, os motoristas ainda demonstram insatisfação com as ferramentas básicas exigidas pela empresa para execução da função. Em seu “Termo de Uso”, a Uber diz: "você será responsável pelos custos de reparos e danos ou pela limpeza de veículos de Prestadores Terceiros resultantes do uso de serviços em sua conta" (UBER, 2020b). Dos respondentes, mais de 45% alega que as ferramentas fornecidas pela empresa são insuficientes e 31% diz já ter ficado sem trabalhar por falta de equipamentos.

Figura 7 Ferramentas de trabalho

As ferramentas oferecidas pela empresa para execução do serviço são suficientes?

61 respostas



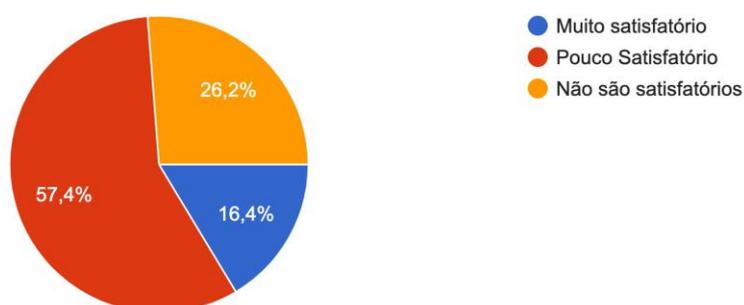
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

O fato de terem que arcar com todos os custos relacionados aos veículos, impacta diretamente nos rendimentos do prestador de serviço, o que pode impulsionar a insatisfação de mais de 57% dos entrevistados com a remuneração obtida através do trabalho como motorista particular de empresas de aplicativos.

Figura 8 Grau de satisfação dos Ganhos

Os seus ganhos trabalhando com aplicativos de mobilidade urbana são satisfatórios para você?

61 respostas



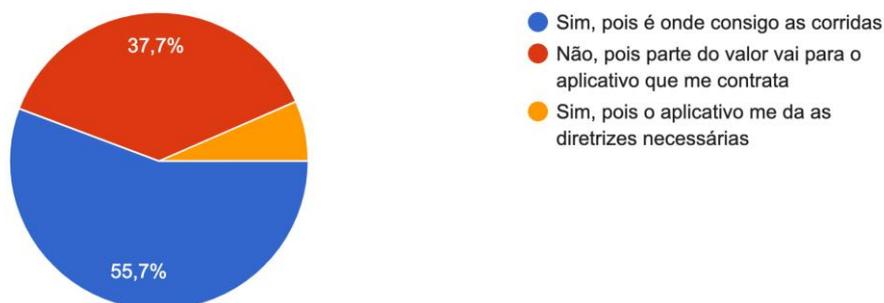
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

Embora existam alguns fatores de insatisfação em relação à empresa contratante dos serviços dos motoristas, 57,4% está um pouco satisfeito com os ganhos no trabalho executado.

Figura 9 Uso de Aplicativos pelo motorista

É mais vantajoso usar aplicativos de mobilidade urbana para conseguir mais corridas?

61 respostas



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa.

Ainda assim, com todos os aspectos apresentados acima, os motoristas acreditam ser vantajoso continuar trabalhando com o sistema de aplicativos de mobilidade urbana, pois conseguem mais corridas do que fossem autônomos.

Em geral, a pesquisa demonstra que fatores remuneratórios, condições de trabalho, qualidade de vida e satisfação com o trabalho vêm sofrendo uma precarização quando são citados setores onde as relações informais são predominantes. É visível que tais fatores são inferiores quando comparados com trabalhos formais com carteira assinada, fica identificado desta forma a relação existente entre o mercado de aplicativos e mobilidade urbana. Contudo, com o desemprego, empresas como a Uber vêm se tornando uma opção de renda, este é um dos motivos que norteiam o trabalhador na busca por esta alternativa de ocupação

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo foi desenvolvido para compreender como a economia compartilhada afeta as relações de trabalho no mercado de aplicativos de mobilidade urbana no período de 2016 até 2020 durante a pandemia da COVID-19. E por meio desta pesquisa foi possível identificar a correlação e a profundidade existente entre os itens apresentados.

Inicialmente, foi desenvolvido um estudo do referencial teórico sobre economia compartilhada, relações de trabalho, mercado de aplicativos e mobilidade urbana. Após este estudo foi realizada a distribuição dos questionários nas redes sociais e posteriormente os dados obtidos foram tabulados e uma análise dos gráficos apresentados no capítulo anterior.

Através dos resultados foi possível alcançar os objetivos específicos propostos na introdução deste trabalho.

Entendeu-se de que forma a economia compartilhada afeta as relações de trabalho e pode-se perceber ainda que os colaboradores que utilizam os aplicativos de mobilidade urbana

não possuem os direitos e deveres necessários para uma relação de trabalho e qualidade de vida desejáveis, causando alguns malefícios para a vida profissional e pessoal.

Para ter um conhecimento melhor sobre os motivos que norteiam o trabalhador na busca por esta alternativa de ocupação foi necessário entender como os profissionais que fazem parte dessa fatia de mercado vivem financeiramente de um meio trabalhista ainda precário e sem os mesmos direitos que outras empresas fornecem para seus funcionários. Evidenciando o tipo de relação trabalhista existente entre o mercado de aplicativos e mobilidade urbana.

De acordo com a pesquisa, os direitos e as leis trabalhistas que se encaixariam com a realidade profissional desses motoristas ainda não fazem parte do cotidiano deles e se tornam cada vez mais relevantes na sociedade atual. Assim como qualquer outro trabalho, independentemente da área de atuação, cargo e função, todo colaborador deve ter seus direitos trabalhistas previstos por lei e respeitados pelas empresas que eles são vinculados.

Na pesquisa foi possível identificar alguns motivos pelos quais os motoristas particulares decidem utilizar essa alternativa de ocupação. E os principais motivos declarados por eles é devido ao desemprego, que aumentou substancialmente, por conta da pandemia. Outro motivo, mas em uma quantidade bem pequena, os motoristas optam por esta modalidade de emprego para complementar a sua renda.

A análise foi importante para verificar que o mercado de aplicativos já faz parte e controla uma fatia significativa em relação à mobilidade urbana, sendo a maior parte dentro do panorama de motoristas particulares. Onde trabalhadores que se englobam nessa categoria preferem utilizar aplicativos como ferramenta de trabalho mesmo durante o período de pandemia.

Em face desses resultados e para a expansão do conhecimento sobre a mobilidade urbana e a relação de trabalho, recomenda-se futuras pesquisas com as empresas que gerem os aplicativos a fim de compreender seu posicionamento e se existem políticas e práticas em andamento para melhorar as relações de trabalho com os motoristas, comparação dos cenários em outros países e também um estudo sobre a subordinação por algoritmo. Da mesma forma, recomenda-se ampliar a amostra de estudo, o que será possível com o passar do tempo, pois as informações necessárias para a pesquisa poderão ficar mais robustas e com menor fragilidade. Esse procedimento poderá gerar condições para que seja realizada uma análise com poucas distorções.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL **Mais de 1,5 mil motoristas de aplicativos já são microempreendedores.** São Paulo, 2019.

<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-08/mais-de-15-mil-motoristas-de-aplicativos-ja-se-registraram-como-meivv>> Acesso em 19 de outubro de 2020.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo.** 1 ed. Porto Alegre: Bookman, 2009.

Revista Jovens Pesquisadores
VOL. 19, No 1 (36), jan.-jun./2022

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e normas correlatas**. Brasília, DF: Senado Federal, 2017. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/535468/clt_e_normas_correlatas_1ed.pdf>. Acesso em: 16 de abril de 2020.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

COHEN; KIETZMANN (2014). **Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy**. *Organization & Environment*, 27(3), 279-296.

FAGUNDES, A. **Requisitos para a caracterização do vínculo de emprego**. JusBrasil, 2013. Disponível em: <<http://estudojustrabalhista.blogspot.com/2013/01/requisitos-para-caracterizacao-do.html>>. Acesso em: 16 de abril de 2020.

FRAGOMENI, G. Planejamento e mobilidade urbana: uma breve análise da produção científica internacional. **ANTP**, n. 34, 2013. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/4E185851-DA00-4459-B9D1-76E55BD2CBEA.pdf>. Acesso em: 14 de abril de 2020.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. da S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EPABE BR**, v. 17, p. 844-856, 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/cebape/v17nspe/1679-3951-cebape-17-spe-844.pdf>>. Acesso em: 10 de junho de 2020

FIA. **Mobilidade urbana: o que é, desafios, impactos e soluções**. Disponível em: <<https://fia.com.br/blog/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 14 de Abril de 2020.

GANSKY, L. **The mesh: why the future of business is sharing**. 1 ed. New York: Penguin, 2010.

HILL, S. **Raw deal: how the “Uber economy” and runaway capitalism are screwing American workers**. 1 ed. New York: St. Martin’s Press, 2015.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População brasileira, de acordo com as divisões do mercado de trabalho**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em: 22 de março de 2020.

IG. **Era dos aplicativos? Veja como esses softwares tornaram-se indispensáveis**. Disponível em: <<https://www.ig.com.br/tudo-sobre/aplicativo/>>. Acesso em: 15 de abril de 2020.

ITDP DO BRASIL. **Mobilidade em foco**. Estatísticas nacionais e políticas de mobilidade urbana. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/12/Boletim5_MobiliDADOS.pdf. Acesso em 12 de março.

KRAMER, J. C. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?**. 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

LEITE, Y. B.; SÁ, E. V. H. C. de; SOUZA JÚNIOR, A. M. de. Natureza jurídica do vínculo entre os motoristas e a empresa Uber: trabalho autônomo ou relação de emprego? **Laborare**, n. 1, p. 129-150, 2018.

LOBO, R. **Brasileiro gasta em média 2 horas por dia no transporte, diz Moovit**. Vitrolebus, 2014. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2014/08/brasileiro-gasta-em-media-2-horas-por-dia-no-transporte-diz-moovit/>> Acesso em: 15 de Abril de 2020

MACHINE. **A história da Uber, 99 e Cabify. 2018**. Disponível em <https://machine.global/o-que-tem-em-comum-na-historia-dos-principais-aplicativos-de-transporte/>. Acesso em 12 de março de 2020.

NASCIMENTO, A. M. **Normas da OIT sobre condições e relações de trabalho**. Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, v. 78, p. 78-86, 1 jan. 1983

NOVAIS, L. **Economia compartilhada: entenda o que é e como funciona**. Educando seu bolso, 2015. Disponível em: <<https://educandoseubolso.blog.br/2015/04/20/economia-compartilhada-entenda-o-que-e-e-como-funciona/>>. Acesso em: 1 de abril de 2020.

OLIVEIRA, L. K. de. Uma revisão sistemática da literatura científica em logística urbana no Brasil. **ANPET**, 2013. Disponível em: <http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/59_AC.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2020.

ONEVOXPRESS. **Mercado de apps deve movimentar US\$ 6,3 trilhões até 2021**. 2019. Disponível em: <<https://onevoxpress.com/2019/02/27/mercado-de-apps-deve-movimentar-us-63-trilhoes-ate-2021/>>. Acesso em: 30 de março de 2020.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T. Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. **IPEA**, 2013. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf> Acesso em: 14 de abril de 2020.

PEROVANO, D. G. **Concepções dos instrutores do programa educacional de resistência às drogas e à violência sobre a sua formação**. 206 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

PIRES, E. G. B. **Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica**. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019.

PISCICELLI, L., Cooper, T., & Fisher, T. (2015). **O papel dos valores no consumo colaborativo: percepções de um sistema de produto-serviço para empréstimos e empréstimos no Reino Unido**. *Journal of Cleaner Production*. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&pid=S1678-6971201700050003900027&lng=en> Acesso em: 25 de Abril de 2020.

- RIFKIN, J. **The zero marginal cost society**. 1 ed. New York: St. Martin's Press, 2014.
- RITZER, G.; JURGENSON, N. Production, Consumption, Prosumption: The Nature of Capitalism in the Age of the Digital “Prosumer”. **Journal of Consumer Culture**, v. 10, p. 13-36, 2010.
- RODRIGUES, R. **Mercado de apps movimenta quase US\$ 40 bilhões no primeiro semestre de 2019**. CanalTech, 2019. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/resultados-financeiros/mercado-de-apps-movimenta-quase-us-40-bilhoes-no-primeiro-semester-de-2019-143419/>>. Acesso em: 30 de março de 2020. Acesso em: 1 de abril de 2020.
- ROMITA, A. S. A crise do critério da subordinação jurídica. Necessidade de proteção a trabalhadores autônomos e para subordinados. **Revista LTR**, v. 68, n. 11, p. 1287-1298, 2004.
- SANTOS, R. A. de O. **Administração de Salários na empresa**. São Paulo: LTR, 1975. p.156.
- SCHOR, J. **Debating the sharing economy**. Greattransition, 2014. Disponível em: <<https://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy/>>. Acesso em: 16 de junho de 2020.
- SCHOLZ, T. **Uberworked and Underpaid: How Workers Are Disrupting the Digital Economy**. 1 ed. Cambridge: Polity Press, 2016.
- SHAHEEN, S. A.; MALLERY, M. A.; KINGSLEY, K. J. Personal vehicle sharing services in North America. **Research in Transportation Business & Management**, v. 3, p. 71-81, 2012.
- SIMONELLI, A. **O Reflexo da tecnologia nas relações de trabalho**. Disponível em: <<https://alinesimonelli.jusbrasil.com.br/artigos/124887960/o-reflexo-da-tecnologia-nas-relacoes-de-trabalho>>. Acesso em: 16 de junho de 2020.
- SILVEIRA, L. M. D.; PETRINI, M.; ZANARDO DOS SANTOS, A. C. M. **Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?**, REGE Revista De Gestão, v. 23, n. 4, p. 298-305, 2017. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rege/article/view/129033>>. Acesso em: 27 de março de 2020.
- SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. 1 ed. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- SUSSEKIND, A. Das Relações de Trabalho. **Revista do TRT/EMATRA**, v. 20, n. 46, 2009.
- TREVISAN, A. **O que é receita recorrente no mercado de aplicativos?**. Disponível em: <<https://www.umov.me/receita-recorrente-no-mercado-de-aplicativos/>>. Acesso em: 16 junho 2020.
- UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 16 abril 2020.
- UBER. **Políticas e Regras**. 2020b. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/pt-br/>>. Acesso em: 16 de abril de 2020.