

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

PAULO CESAR FRANÇA MOREIRA

TRABALHO INFORMAL: uma avaliação dos desdobramentos do Uber na renda das famílias dos motoristas de aplicativo em São Luís – Ma de janeiro à março de 2019

São Luís
2019

PAULO CESAR FRANÇA MOREIRA

TRABALHO INFORMAL: uma avaliação dos desdobramentos do Uber na renda das famílias dos motoristas de aplicativo em São Luís - MA de janeiro à março de 2019

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Cesar Augustus Labre Lemos de Freitas

São Luís
2019

Moreira, Paulo Cesar França.

Trabalho informal: uma avaliação dos desdobramentos do Uber na renda das famílias dos motoristas de aplicativo em São Luís – MA de janeiro a março de 2019/ Paulo Cesar França Moreira. - 2019.

49 p.

Orientador (a): Dr. Cesar Augustus Labre Lemos de Freitas.
Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2019.

1. Trabalho. 2. Trabalho informal. 3. Uber. 4. São Luís. 5. Motoristas. I. Freitas, Cesar Augustus Labre Lemos de. II. Título.

PAULO CESAR FRANÇA MOREIRA

TRABALHO INFORMAL: uma avaliação dos desdobramentos do Uber na renda das famílias dos motoristas de aplicativo em São Luís – MA de janeiro à março de 2019

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do Grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cesar Augustus Labre Lemos de Freitas (Orientador)

Universidade Federal do Maranhão

1º Examinador (a)

Universidade Federal do Maranhão

2º Examinador (a)

Universidade Federal do Maranhão

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ser essencial em minha vida, autor do meu destino e permanecer comigo diante de todas as dificuldades.

A minha família, meu porto seguro, meu lar. Minha mãe que, com muito carinho e apoio, não mediu esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida. Meu pai por sua generosidade, e por sempre ter a palavra certa a dizer. Ao meu irmão, que me contempla.

Ao meu querido padrinho, que desde a infância me encaminhou para a vivência do bem, sempre estimulando os meus estudos.

Aos amigos, sempre presentes e leais, por me incentivarem em todas as minhas conquistas, Taissa, Tarcylia, Luana, Andressa, Leonardo, Gabryel, Thalissa, Thamila, Daniel, Ledice, Lianne e Fábio, irmãos que a vida me deu no qual o apoio foi imprescindível.

A Gabriele e Adriana por compartilharem das angústias e prazeres da vida acadêmica, trocando conhecimento e sendo o amparo nas horas necessárias.

Ao meu professor orientador Cesar, por todo apoio e paciência ao longo da elaboração do meu projeto final.

A todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a realização da minha pesquisa.

“Talvez não tenha conseguido fazer o melhor, mas lutei para que o melhor fosse feito. Não sou o que deveria ser, mas Graças a Deus, não sou o que era antes”.
(Marthin Luther King)

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo realizar uma investigação acerca do desenvolvimento da atividade de motorista de Uber na capital maranhense. Para tanto, utilizou-se de pesquisa aplicada junto aos motoristas atuantes na cidade no período de janeiro à março de 2019. Antes, porém, empreende-se uma revisão conceitual dos aspectos relativos ao trabalho, trabalho informal e precarização do trabalho no contexto do capitalismo. Empreendeu-se ainda uma apresentação do surgimento, evolução, características e atuação da Uber Technologies Inc.. Nos resultados do trabalho foi possível observar que os motoristas do aplicativo Uber na capital maranhense conseguem obter rendimentos superiores a dois salários mínimos; que iniciaram a atividade de forma majoritária por necessidades; e que possuem, majoritariamente, nível de educação acima do médio completo, não sendo a sua condição atual resultante de baixo nível educacional e/ou de qualificação.

Palavras-chave: Trabalho. Trabalho Informal. Uber. São Luís. Motoristas.

ABSTRACT

The present work had the objective of carrying out an investigation about the development of the activity of driver of Uber in the Maranhão capital. For that, applied research was used with the drivers acting in the city from January to March 2019. Before, however, a conceptual revision of the aspects related to work, informal work and precarization of labor in the context of capitalism is undertaken. A presentation was also made of the appearance, evolution, characteristics and performance of Uber Technologies Inc .. In the results of the work it was possible to observe that the drivers of the Uber application in the Maranhão capital can obtain income of more than two minimum wages; who started the activity in a majority way due to needs; and that they have, in the majority, level of education above the full average, and their present condition is not due to a low level of education and / or qualification.

Keyword: Job. Informal Work. Uber. São Luís. Drivers.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Configuração esquemática da formalidade, semiformalidade e informalidade 23

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Faixa etária dos motoristas da Uber em São Luís - MA	31
Gráfico 2- Distribuição dos motoristas de Uber em São Luís segundo escolaridade	32
Gráfico 3- Razões que fizeram tornar-se Uber	33
Gráfico 4- Composição familiar e participação familiar na renda	35
Gráfico 5- Faixas de rendimento e participação do Uber na renda familiar.....	35
Gráfico 6- Receita média bruta mensal com a atividade	37
Gráfico 7- Gastos médios mensais com a atividade.....	38
Gráfico 8- Receita média líquida mensal com a atividade.....	39
Gráfico 9- Carga horária diária de trabalho	40
Gráfico 10- Previdência: contribuição, tipo e tempo	41
Gráfico 11- Deixaria a Uber?.....	42

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	O TRABALHO INFORMAL NO CONTEXTO DO CAPITALISMO CONTEMPORANEO	14
2.1	Trabalho no Contexto do Capitalismo Contemporâneo	14
2.2	Desemprego e Precarização do Trabalho	17
2.3	Trabalho informal	19
3	A UBER E SUAS CARACTERÍSTICAS	25
3.1	A UBER: características e funcionamento	26
4	TRABALHO INFORMAL E A GERAÇÃO DE RENDA: um estudo de caso da UBER em São Luís – MA	30
4.1	Questões Metodológicas	30
4.2	Avaliação dos Resultados	31
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
	REFERÊNCIAS	47

1 INTRODUÇÃO

Novas tecnologias têm provocado profundas transformações na vida das pessoas. O processo de inovação envolve a geração e a difusão da tecnologia em um processo iterativo por meio do qual uma série de mudanças incrementais tende a ser incorporada aos dispositivos originais à medida que os mesmos são utilizados por seus usuários e aprimorados por seus produtores.

Em meio ao constante progresso tecnológico, as diversas relações sociais também se alteram. Dentre elas, as relações de trabalho. Nesse sentido, as questões envolvendo a precarização das relações de trabalho são de suma importância devido a sua atualidade e abrangência, por se apresentarem como fenômeno em constante mutação.

No contexto de alterações tanto no aspecto tecnológico quanto nas relações de trabalho, Uber Technologies Inc. se destaca enquanto companhia que promove mudanças radicais na forma de consumir – e ofertar – serviços de transporte. Colidindo com impacto significativo com os taxistas, fato que costuma gerar conflitos entre os profissionais.

A despeito dos conflitos que possam existir, aplicativo de serviços de transporte Uber permite a contratação de serviços de motorista particular a qualquer pessoa que tenha o software instalado no celular e que promete uma alternativa de transporte diferenciada. Da mesma forma, permite que qualquer proprietário de veículo, após se cadastrar no site da companhia, trabalhe transportando passageiros sem uma rota fixa. Isto se traduz em relações sem formalidade efetivamente estabelecida, bem como níveis elevados de insegurança aos motoristas, dentre outros, no quesito financeiro. É com base na inexistência de uma relação formal que garante relativa segurança aos motoristas que esta monografia busca investigar (através de pesquisa direta com os motoristas realizadas no período de janeiro à março de 2019) as percepções dos motoristas da Uber em relação ao desenvolvimento de suas atividades na capital maranhense.

Para atingir o objetivo proposto, a presente monografia está dividida em cinco seções, incluindo esta introdução. Nas seções seguintes busca-se construir uma base teórica antes da avaliação dos resultados do trabalho.

Na seção dois são feitos alguns apontamentos teóricos conceituais relativos ao trabalho informal no contexto do capitalismo. Faz-se uma retrospectiva dos

conceitos de trabalho e de seus entendimentos enquanto relação de produção e reprodução das condições materiais alterando o ambiente natural, bem como da deturpação de sua essência tratando-o como elemento participativo da estrutura de produção, retribuído por seus salários. Além disso, faz-se ainda uma abordagem conceitual naquilo que se refere ao desemprego e à precarização do trabalho resultante da informalidade laboral em meio à flexibilização das relações de trabalho.

Na seção três, por sua vez, de forma objetiva são apresentadas algumas características da Uber Technologies Inc. (ou, simplesmente, Uber). Busca-se apresentar o surgimento, o desenvolvimento e as formas de atuação da companhia, bem como sua implantação no Brasil.

Já na seção quatro são apresentados os resultados da pesquisa. A seção visa expor a perspectiva dos motoristas no que se refere ao desenvolvimento de suas atividades típicas como motorista de Uber, apresentando ainda elementos relativos ao perfil dos mesmos, rendimento obtido na atividade e razões para se tornar motorista Uber, dentre outros.

Por fim, na seção cinco são apresentadas as considerações finais a este trabalho.

2 O TRABALHO INFORMAL NO CONTEXTO DO CAPITALISMO CONTEMPORANEO

2.1 Trabalho no Contexto do Capitalismo Contemporâneo

Para compreender o trabalho na sociedade atual, uma breve recapitulação da história recente se faz necessária, de tal forma que é preciso tomar como premissa que formações sociais e econômicas são partes formadoras das definições de sociedade, no sentido de que esta, enquanto processo de vida e de trabalho humanos, corresponde à produção e reprodução das condições materiais de permanência histórica e de suas relações com o ambiente natural (Kapron, 2007), pois em sociedade as relações de produção dos indivíduos em relação ao ambiente natural são definidoras de suas situações, mas também resultam em ações sobre outros indivíduos.

Na produção, os homens não agem apenas sobre a natureza, mas também uns sobre os outros. Eles somente produzem colaborando de uma determinada forma e trocando entre si suas atividades. Para produzirem, contraem determinados vínculos e relações mútuas e somente dentro dos limites desses vínculos e relações sociais é que se opera sua ação sobre a natureza, isto é, se realiza a produção (MARX, 1977, p. 69).

Nessas condições, a produção e reprodução das condições materiais pela intervenção humana sobre a natureza é realizada após a criação de vínculos de determinadas relações sociais, pelas quais se objetivam as relações entre trabalho e propriedade, que, por sua vez, constitui relação social, pois a economia não trata de coisas, mas de relações entre pessoas e, em última instância, entre classes; embora estas relações estejam, sempre ligadas a coisas e apareçam como coisas (ENGELS, 1961).

Por haver essa materialização das relações sociais, o trabalho, no contexto de uma formação social capitalista, é mascarado no seio das atividades econômicas, ficando a totalidade das relações sociais deturpadas, mas se apresentando de forma normal aos trabalhadores, pois na produção social da sua vida, os homens contraem determinadas relações necessárias e independentes da sua vontade, relações de produção que correspondem a uma determinada fase de desenvolvimento das suas forças produtivas materiais. O conjunto dessas relações de produção forma a estrutura econômica da sociedade, a base social sobre a qual se levanta a superestrutura jurídica e política e à qual correspondem determinadas formas de

consciência social. O modo de produção da vida material condiciona o processo da vida social, não sendo a consciência que determina o seu ser, mas, ao contrário, o seu ser social que determina sua consciência (MARX, 2008).

Nessa inconsciência determinística, a centralidade do trabalho se torna base no capitalismo, já que a produção capitalista estaria marcada por um modo de cooperação, sendo ele mesmo uma força produtiva, pelo qual produção da vida material gera relações entre homens e a divisão social do trabalho, mas que, em contrapartida, aliena o trabalhador, já que é somente para produzir que ele existe (FERREIRA, MARTINS e VIEIRA, 2016).

A alienação do trabalhador evidencia o fato de que a economia é uma relação social, uma relação de pessoas que interagem e que se diferenciam no processo de divisão social do trabalho. Assim, regidas pelo modo capitalista de produção, as atividades econômicas encobrem o processo de trabalho nas suas formas de realização social, entre o trabalho individual e o trabalho social, encobrando a exploração do trabalho excedente a que são submetidos o conjunto dos trabalhadores assalariados. A totalidade da relação social é deturpada pela forma em que se apresenta como elementos participativos da estrutura de produção, retribuídos por seus salários (KAPRON, 2007).

Como o indivíduo está condicionado ao meio de produção dominante, tendo suas relações deturpadas, sua participação no processo de trabalho, seja remunerado de forma justa ou não, será identificado como consequência de sua classe social, de tal modo que a organização social das classes se assentará nas relações econômicas. Por sociedade de classes, entende-se a polaridade: burguesia e proletariado. Os primeiros correspondem aos detentores dos meios de produção, enquanto que em relação aos proletários, ou operários, pode-se dizer que:

A formação da classe operária foi um fato político, cultural, econômico e histórico. [...] Os trabalhadores foram se conscientizando gradativamente das novas relações produtivas, das novas condições de trabalho e foram desenvolvendo novos hábitos, costumes, novas rotinas que foram constituindo uma nova cultura. [...] Os trabalhadores de fábrica aos poucos formavam comunidades baseadas na capacidade humana para desenvolver laços de solidariedade, novas rotinas e padrões comuns de interação. Essas relações sociais que se desenvolviam na nascente organização industrial proporcionam para o trabalhador uma fonte potencial de poder. A existência dessas características proporcionou as primeiras lutas e movimentos sociais do período industrial (DIAS, 2004, p.118).

Se em sua formação a classe trabalhadora observou que novas relações produtivas foram sendo criadas, isto se intensificou com o desenvolvimento do

capitalismo. Por exemplo, com a globalização, intensificada após a década de 1990, do ponto de vista econômico, destruíram-se e criaram-se novas formas de produção e de consumo, de acordo com as necessidades do capital. Ressalta-se ainda que com a globalização, dada a maior integração comercial e financeira, há também intensificação das relações sociais em um espaço transnacional. Isto é, a acumulação capitalista, através da globalização agrega as economias nacionais em uma única economia integrada (Silva, 2011). O resultado desta maior integração é que as organizações de produção mudam constantemente, mas sempre sustentada no pilar da necessidade de ampliação da produtividade do trabalho.

Para efetivar ampliação da produtividade do trabalho, Segundo Antunes (2005), o capital utiliza-se de um conjunto de alterações que flexibilizam as relações e as condições de trabalho, essencialmente com precarização (do emprego e da remuneração), terceirização, polivalência (“trabalhadores multifuncionais”), redução drástica de postos de trabalho e direitos trabalhistas, assim como possibilitam a fragmentação da organização política dos trabalhadores. Sobre a terceirização:

Adotada como uma das estratégias da reestruturação produtiva, a terceirização desmonta a estrutura do emprego formal, criando alternativas através da multiplicação da prestação de serviços. Também de acordo com Dias (2004), a terceirização é um processo planejado de transferência de determinadas atividades para que estas sejam realizadas por uma terceira empresa (SILVA, 2011, p.21).

CASTEL (1998, p.154) acrescenta que:

Novas tecnologias permitem a desterritorialização das tarefas, o trabalho a distância por prestadores de serviços ‘independentes’ podendo atender rapidamente a demanda e garantindo uma flexibilidade máxima. O coletivo dos assalariados deixa de ser a realidade de base da empresa, e esta torna-se finalmente uma espécie de espaço virtual *dispatchant* dos serviços entre trabalhadores “independentes”, negociando eles próprios, com todos os riscos e perigos, suas condições de emprego.

Nesse cenário, o trabalhador fica à mercê das flutuações do mercado, sem garantias e sem segurança. Como parte deste processo desastroso para o trabalho, está ainda o fato de o trabalhador parecer disposto a reduções salariais e de direitos trabalhistas a fim de “manter” ou preservar o ameaçado posto de trabalho e garantir sua sobrevivência, promovendo a tendência de redução de salário (Duarte, 2009). Em outros termos, o capitalismo flexível busca substituir as formas rígidas de burocracia, alterando o próprio termo trabalho para abranger significados mais coerentes com o termo flexibilidade (Silva, 2011). Assim, o capital, nas configurações contemporâneas das relações de trabalho, passa a envolver

ideologicamente o trabalhador, fazendo-o acreditar que os seus interesses correm paralelamente aos da fábrica/empresa; o que é uma ilusão, visto que a nova versão de “relações humanas” da empresa objetiva intensificar o trabalho, garantindo ao capital, além da força física, a criatividade intelectual do trabalho (Duarte, 2009), resultando, em última instância em desemprego e precarização do trabalho.

2.2 Desemprego e Precarização do Trabalho

O desemprego surge do processo de transformação da economia de base familiar, artesanal, em economia capitalista urbanizada e representa o “lado” injusto de distribuição e má alocação dos recursos, sendo, assim, resultado da disfunção do próprio sistema de produção. Em outras palavras, é possível conceituar desemprego como sendo o resultado da falta de capacidade do sistema econômico em promover ocupação produtiva para todos aqueles que a buscam (MARTINS, 2016).

Outra definição possível é a de que o desemprego corresponde a uma situação na qual o indivíduo deseja estar empregado a uma dada taxa de salário prevalecente no mercado de trabalho, mas não encontra emprego (Zylberstajn e Neto, 1999, p.131). Sendo esta busca por emprego regida a uma taxa de salário estabelecida, uma das explicações para o desemprego consiste na rigidez salarial, a impossibilidade de o salário se ajustar até um nível no qual a oferta de mão de obra seja igual à demanda por mão de obra (MANKIWI, 2010).

A argumentação de que o desemprego é culpa da própria estrutura salarial, de sua rigidez, é sustentada nas proposições (neo) clássicas, segundo as quais para a economia funcionar em um nível de pleno emprego devia ocorrer a flexibilidade de preços e salários, pois o desemprego surge quando o salário real encontra-se acima do salário de equilíbrio, ou seja, quando os trabalhadores exigem salários superiores à produtividade marginal do trabalho (Silva, 2014). Nessas condições, o desemprego seria, em última instância, “culpa” do próprio trabalhador, ao não aceitar reduções salariais, de tal forma que todo aquele que se encontrasse em situação de desemprego seria por vontade própria (desemprego voluntário) ou resultante do tempo de realocação em um outro emprego (desemprego friccional).

A argumentação clássica seria posta em xeque na primeira metade do século XX, durante a crise de 1929, quando os trabalhadores, mesmo aceitando salários menores, não encontravam emprego; conviviam com desemprego involuntariamente. A partir desta condição, as proposições keynesianas ganham

espaço no cenário econômico, argumentando que o desemprego não resulta de uma não aceitação de salários menores, mas de uma insuficiência de demanda agregada, em especial baixo nível de gastos em investimentos. Assim, para manter o nível de emprego, tornava-se imperativo a atuação do Estado no complemento da demanda agregada (SILVA, 2014).

A despeito das diversas teorias e suas proposições sobre a origem do desemprego, a resposta dos produtores ante uma fase de desemprego maciço é, de forma geral, como salientado na primeira seção deste capítulo, buscar uma maior flexibilização do mercado de trabalho/das relações trabalhistas, sob a justificativa de que resultaria em aumento de emprego. No entanto, o objetivo real é a flexibilização dos custos.

No que se refere à flexibilização das relações de trabalho, de acordo com Oliveira Junior (2008), a flexibilização das relações de trabalho repercutem no mercado de trabalho, se traduzindo na polivalência dos empregados que, cada vez mais, são responsabilizados pela execução de variadas tarefas, quebrando a rigidez da organização do trabalho, típica do fordismo. Segundo FUHRMEISTER (2016, p.28),

Nessa nova era de flexibilização trabalhista contemporânea, em que o combate ao desemprego estrutural se coloca enquanto grande desafio da sociedade atual, a precarização trabalhista tem sido um caminho adotado sob o argumento de inexistência de alternativa. As empresas e Estados, seguindo tal lógica, seriam obrigados a precarizar direitos no âmbito das relações de emprego em razão de uma eficiência econômica maior.

Esta estratégia de flexibilização que resultam em precarização das condições e relações de trabalho está estreitamente vinculado à adoção de novos modelos de gestão empresarial pautados (nem sempre acompanhada de qualificação adequada e de maior remuneração) e externalização de atividades, resultando, para os que continuam empregados, a intensificação da jornada de trabalho e, não raro, o aumento dos riscos provocados pela não-qualificação dos trabalhadores para o exercício das novas funções que lhes são atribuídas (OLIVEIRA JUNIOR, 2008).

De forma geral, o contexto atual do direito do trabalho é o da flexibilização para alguns e da desregulamentação para outros. Vale destacar que, neste processo de transformação dos padrões de produção e suas consequências para o mundo do trabalho, a difusão de empregos flexíveis insere-se no movimento de segmentação do processo produtivo e da flexibilização do mercado de trabalho.

Uma parte substancial das formas flexíveis de emprego são precárias. A precariedade refere ao trabalho mal pago, pouco reconhecido e que provoca um sentimento de inutilidade, refere ainda à instabilidade do emprego, à ameaça do desemprego, à restrição dos direitos sociais e à falta de perspectivas de evolução profissional. A difusão das formas precárias está ligada à procura da flexibilização quantitativa e à redução de custos pelo recurso a vínculos contratuais instáveis e à substituição de contratos de trabalho por contratos comerciais (subcontratação) (Kóvacs, 2002). A “alternativa” posta aos trabalhadores nesse ambiente de subcontratação, precariedade trabalhista, desregulamentação do mercado de trabalho e flexibilização das leis trabalhistas é o ingresso no mercado de trabalho informal, como forma de garantir sua subsistência e o das suas famílias, passando esses trabalhadores a investir em negócios próprios, ou mesmo passam a se submeter a contratos de trabalho sem qualquer respaldo legal, abrindo mão, inclusive, de direitos (já debilitados) assegurados constitucionalmente, o que retroalimenta o processo de desregulamentação e precarização do mercado de trabalho, o que por sua vez realimenta a expansão do trabalho informal.

2.3 Trabalho informal

O trabalho é mais antigo que o emprego, pois existe desde o momento que o homem passa a transformar a natureza ao seu redor em busca de alimentos e moradia, fazendo seus próprios utensílios caseiros e ferramentas, enquanto que o emprego é mais recente na história da humanidade, surgindo no período de revolução industrial, quando os homens passaram efetivamente a vender sua força de trabalho em troca de uma remuneração (MATOS, 2016). No entanto, vale dizer, a despeito de não ser um evento efetivamente novo, a dificuldade inicial na compreensão da informalidade refere-se à inexistência na literatura econômica de um marco conceitual único para sua definição.

Desde a sua origem, no final da década de 1960, o trabalho informal ou informalidade tem-se constituído como um problema teórico e político. Inicialmente essa noção se consolidou como uma categoria analítica voltada para o entendimento do problema da integração social do imenso contingente de trabalhadores que migravam do campo para as cidades dos países subdesenvolvidos ao “setor moderno” da economia (DRUCK e OLIVEIRA, 2007, p.2).

Nessas condições, o tema *informalidade* vem ganhando destaque na literatura econômica desde meados do século XX, de tal forma que vale destacar

que as causas da informalidade são “mais complexas do que altas e crescentes alíquotas previdenciárias e encargos trabalhistas, envolvendo uma série de fatores como a estrutura de incentivos imposta pelas leis e práticas emanadas do Estado e seus impactos sobre a eficiência econômica” (NERI, 2006, p.1).

Essa denominação (*informalidade*), nessas condições, pode representar fenômenos muito distintos, como por exemplo, evasão e sonegação fiscais; terceirização; microempresas, comércio de migrantes; trabalho temporário; trabalho a domicílio, etc. Assim sendo, Matsuo (2009) expõe que o termo tem sido amplamente utilizado para caracterizar dois fenômenos distintos. Segundo ele:

O primeiro, identificado nos anos 70, define este setor como representando o conjunto das atividades econômicas em que não há separação nítida entre capital e trabalho. Neste grupo estariam classificados os trabalhadores por conta própria, os prestadores de serviços independentes, os vendedores autônomos, os pequenos produtores e comerciantes e os ajudantes familiares ou contratados (MATSUO, 2009, p.25).

Já a segunda interpretação, ainda segundo MATSUO (2009, p.25):

Foi lançada no final dos anos 90 nos países industrializados e indica as atividades econômicas que fogem da regulação do Estado, seja esta tributária, trabalhista ou de outro tipo. Esta forma de conduzir uma atividade econômica firmou-se, na literatura especializada com a denominação de economia subterrânea, submersa ou invisível.

A segunda definição possui menores brechas conceituais, haja vista está relacionada aos aspectos legais. Já a primeira, por poder ser entendida como uma atividade vinculada a estabelecimentos de natureza não tipicamente capitalista, com baixa produtividade e por pouca diferenciação entre capital e trabalho, trabalhadores por conta própria, empregados sem carteira assinada alocados em pequenas firmas bem como seus empregadores (Matos, 2016), abre espaço para múltiplas conceituações.

De acordo com Feijó (2011), a informalidade não deve ser entendida como atividade criminosa ou julgada como uma forma de fugir da lei, mas o emprego informal possui suas próprias regras e estruturas organizacionais de mercado, de modo que também contribuem para o crescimento do PIB através da geração de emprego e distribuição de renda (Feijó, 2011). Nessas condições, a informalidade passa a estar associada funcionamento e as características da oferta de trabalho num mercado de compra e venda de serviços de mão de obra onde os contratos, além de não serem registrados junto à seguridade social, muitas vezes são mal definidos quanto ao tempo de duração e outros itens constitutivos básicos (funções,

horas trabalhadas, remuneração, férias, descanso semanal remunerado etc.) (OLIVEIRA JUNIOR, 2008).

De forma menos restrita, outra caracterização à informalidade é proposta por Cacciampali (2007), que sugere que:

O setor informal se constitui no conjunto de formas de organização da produção que não se baseia, para o seu funcionamento, no trabalho assalariado. Um conjunto de características define a organização de produção no setor informal: (i) o produtor direto é o possuidor dos instrumentos de trabalho e/ou do estoque de bens necessários à realização de seu trabalho, e se insere na produção como patrão e empregado simultaneamente; (ii) o produtor emprega a si mesmo e pode lançar mão de trabalho familiar ou de ajudantes como extensão do seu próprio trabalho; o proprietário obrigatoriamente participa de maneira direta da produção e da direção do negócio; (iii) o produtor direto vende seus serviços ou mercadorias, o ganho é utilizado, principalmente, para consumo individual e familiar e para a manutenção da atividade econômica, e mesmo que o indivíduo aplique seu dinheiro com o sentido de acumular, a forma como se organiza a produção, com apoio no próprio trabalho, em geral não lhe permite tal acumulação; (iv) a atividade é dirigida pelo fluxo de renda que fornece ao trabalhador e não por uma taxa de retorno competitiva; é dessa renda que se retiram os salários dos ajudantes ou empregados que possam existir (CACCIAMPALI, 2007, p. 152).

A despeito da multiplicidade de entendimentos, um aspecto comum parece estar presente nas definições: baixa intensidade de capital, técnicas com baixa produtividade e mão de obra composta por familiares e/ou ajudantes. Tais aspectos são destacados por Cacciampali (2007), no que se refere às características do trabalho em atividades informais:

- Baixos requerimentos em termos de capital, capacitação e organização;
- Empresas familiares ou individuais;
- Aporte de recursos de origem doméstica;
- Operações em pequena escala;
- Sistema produtivo e trabalho-intensivo, apoiado antiquada e adaptada;
- Mercados competitivos e desregulados;
- Há facilidade de entrada.

Nogueira (2016) resume tais especificidades como sendo as unidades do setor informal caracterizadas pela produção em pequena escala, baixo nível de organização e pela quase inexistência de separação entre capital e trabalho, enquanto fatores de produção. Estas características ficaram mais perceptíveis nos últimos anos, dada a intensificação da competição em nível internacional e as mudanças que se sucederam na base técnica do capitalismo. Isto porque, esta nova

realidade resultou em uma maior heterogeneidade das relações de trabalho, rompendo de certa forma com o sistema padronizado de emprego, de modo que, paralelamente às alterações nas relações de trabalho, houve aumento da informalidade. Este aumento, segundo QUIROGA (2011, p.2):

Se deve pela grave crise econômica, onde os trabalhadores foram substituídos por máquinas, eliminando postos de trabalho, forçando o trabalhador a aceitar o comércio de rua como forma de sobrevivência. O setor industrial, por exemplo, foi o que mais dispensou e menos contratou durante os últimos 20 anos, aumentando o crescimento do trabalho informal onde é percebido nos centros comerciais das grandes cidades.

Nessas condições, a informalidade é, em última instância, resultado da relação entre capital e trabalho, dado que é a partir desta que se tem a busca pelo emprego ou ocupação, ou seja, por uma renda. E, não sendo mais absorvidos em função da própria expansão do capital, ficam à mercê das intempéries relativas à geração de renda. Assim sendo, a percepção da expansão da informalidade se faz relevante, principalmente pela crescente participação dessa na composição do mercado de trabalho urbano, e está situada em um processo mais amplo de redefinição do trabalho formal, visto que este se apresenta em um contexto de “crise do emprego” (DURÃES, 2004).

Tais redefinições do trabalho levam não somente a uma divisão “precisa” de estruturas formais e informais. Isto porque, como uma espécie de condição intermediária, pode surgir uma condição de semiformalidade, a qual pode estar ou não inserida no contexto de caracterização do que é informal, haja vista que a semiformalidade pode ser expressa como uma condição composta por agentes que pertencem ao universo formal, mas que executam parte de suas operações no âmbito da informalidade, ou seja, a despeito de possuir registro formal, mantem, por exemplo, trabalhadores sem contratos formais (CACCIAMALI, 2007).

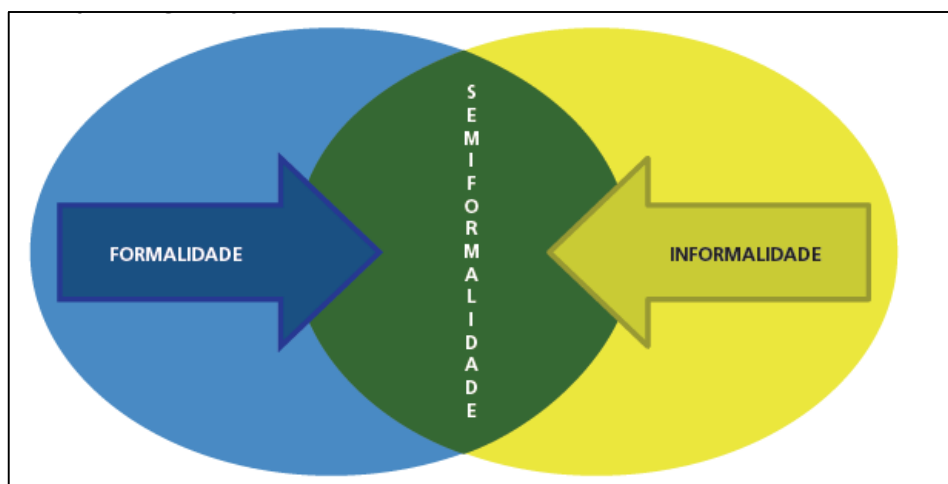
Outra prática informal comum no contexto da formalidade que se traduz em uma semiformalidade é a remuneração dos trabalhadores em valores efetivos que são superiores àqueles que constam de seus registros contábeis e dos respectivos contratos de trabalho – as populares comissões de vendas, que constitui uma remuneração variável em situações de registros de remuneração fixa. Estas ações são mais intensivamente adotadas em organizações de porte menor. De acordo com NOGUEIRA (2016, p.12):

Ainda no contexto das organizações de pequeno porte, outro ponto importante na construção da semiformalidade a ser mencionado relaciona-

se com as práticas gerenciais, muitas delas desenvolvidas a partir dos componentes culturais da sociedade. Entre inúmeras práticas, merecem destaque os sistemas informais (até mesmo rudimentares) de controle das operações. Além disso, nesses casos é usual a mistura dos interesses privados do proprietário com aqueles da própria empresa. Devido, em grande medida, à baixa qualificação nos princípios de gestão por parte do micro e pequeno empreendedor, aliado à cultura da informalidade, os proprietários dessas empresas – que são também seus principais gestores – constituem sistemas organizacionais que vão além daquilo que se chama “empresa familiar”; suas empresas são verdadeiras “empresas pessoais”. [Portanto,] no sentido inverso, a semiformalidade é construída a partir de atividades informais que, de alguma maneira, conseguem espaços de operação na economia formal.

Esquemáticamente, a existência de espaços de operação de atividades informais em meio à economia formal pode ser expressa como disposta na figura 1, sendo a semiformalidade uma área de interseção da formalidade e informalidade.

Figura 1 Configuração esquemática da formalidade, semiformalidade e informalidade



Fonte: NOGUEIRA (2016).

O que se percebe, com base na figura 1, é que existe um *continuum* de relações existentes nos mercados formais e informais configurando-os não como dois campos dicotômicos e opostos setorialmente, mas como mercados intercalados (Cacciamali, 2007). Contudo, a informalidade, por ser resultado de um processo de segregação em relação aos segmentos que congregam os setores formais, bem como de uma ação que tem por objetivo gerar renda (em geral para subsistência, mas as vezes extra), não pode ser tida como uma condição dada, mas que, nesse contexto, perpassa por questões de ordem econômica, sendo o trabalho informal decorrente dessa segregação formal um resultado de um processo econômico – de limitação da capacidade de absorção da mão de obra.

A lógica do setor formal ou moderno da economia determina a magnitude da demanda da força de trabalho. Esta demanda é insuficiente em grande medida porque o tamanho inicial do setor formal é relativamente pequeno. A consequência é a existência de uma força de trabalho excedentária, não incorporada pelas atividades formais, mas sim no setor informal, que cumpre o papel de setor de ajuste. Deste modo, o setor moderno determina o nível de emprego e renda da economia, mediatizado pela introdução do progresso técnico, enquanto o setor informal é determinado pela magnitude da mão-de-obra excedente que é capaz de produzir algo e obter com sua venda a renda informal (PREALC, 1978, p.11).

Assim sendo, segundo Leibante (2008), a informalidade é vista como solução ao desemprego e, como tal, possui múltiplas facetas. As atividades disponíveis informalmente para absorção dessa mão de obra excedente são diversas, mas, para os objetivos deste trabalho não se faz necessário realizar uma digressão minuciosa sobre tais atividades, reservando-se esta pesquisa aos aspectos relativos aos motoristas de transporte alternativo (por aplicativo) vinculados à UBER, que terá suas características apresentada no capítulo seguinte.

3 A UBER E SUAS CARACTERÍSTICAS

Como este trabalho tem como objeto de estudo os motoristas atuando no âmbito da UBER em São Luís, o presente capítulo discorrerá sobre as características de funcionamento deste serviço de transporte. Entretanto, por se tratar de um serviço fundamentado no auxílio tecnológico, cabe antes tecer alguns comentários relativos as inovações tecnológicas na era da economia da informação.

Com o aparecimento da internet e sua difusão nos anos posteriores à década de 1990, a evolução e desenvolvimento dos aparatos tecnológicos se tornou mais intensa. O consumo de bens e serviços sofre profundas mudanças. Torna-se mais fácil o acesso às informações, aos produtos, aos serviços. Segundo Gonçalves (2016), a Internet, os computadores, os sistemas de busca, como o Google e a principalmente a tecnologia móvel, proporcionaram a transição da escassez para a abundância de informação, a aproximação entre produtores ou prestadores de serviços aos consumidores.

Vale dizer que o aperfeiçoamento dos meios de comunicação, com destaque para a telefonia móvel, inclusive com uso da internet, tem impactos diretos nas formas de relação dos indivíduos. Um dos frutos destes avanços tecnológicos e das mudanças culturais é a questão da economia compartilhada que se transformou em modelo econômico, sendo possível organiza-la, segundo Martins, Nascimento e Machado (2017), em três sistemas:

- Uso: as pessoas pagam pelo benefício gerado por um produto ou serviço, sem possuí-lo definitivamente, por isso denominado de Sistema de Produtos e Serviços;
- Redes sociais: possibilitam a redistribuição de mercadorias e produtos usados, os objetos desnecessários em um lugar são direcionados a outro onde encontram utilidade. Refere-se ao Sistema de Mercados de Redistribuição;
- Junção de pessoas: reúne aqueles com interesse comum na troca de ativos não tão tangíveis, como, por exemplo, o tempo, o espaço, as habilidades e o próprio dinheiro. Trocas que ocorrem em nível local e mundial. Trata-se do Sistema de Estilos de Vida Colaborativos

Frente a esta nova realidade de consumo, com características contextuais de economia colaborativa, rearranjada e em crescimento constante, pautada na

utilização de tecnologias que se constata uma reconfiguração nos modelos tradicionais de negócios, na forma como empresas e cidadãos se relacionam, ou ainda um reestabelecimento de relações de consumo. Um exemplo disto, são os serviços de transporte urbano que outrora (desconsiderando o transporte público), se dava majoritariamente por taxistas vinculados a uma empresa, a qual repassava as ligações de corridas aos motoristas para que estes se dirigissem ao encontro do usuário do serviço. Agora esta realidade não é mais absoluta, haja vista que nos últimos anos tem ganhado força o serviço de transporte alternativo pautado na utilização de aplicativos (plataformas digitais) para telefones celulares que buscam facilitar o transporte de pessoas em grandes cidades por meio da aproximação de prestadores (os motoristas) e consumidores (os passageiros), este é o caso, por exemplo, do UBER (MARTINS, NASCIMENTO E MACHADO, 2017).

3.1 A UBER: características e funcionamento

A Uber Technologies Inc., multinacional de tecnologia, de origem norte americana, foi fundada por Garrett Camp e Travis Kalanick em junho de 2010 na cidade de São Francisco, Estados Unidos (Gonçalves, 2016). A ideia de montar uma empresa de transportes na qual se pudesse “chamar” o motorista a partir de um simples toque na tela do celular surgiu a partir de uma dificuldade enfrentada por seus fundadores, quando, em 2008, os dois estavam na França e enfrentaram dificuldades para tomarem um táxi na cidade de Paris numa tarde de neve.

O conceito inicial do *software* Uber buscava desenvolver um aplicativo que permitisse chamar um táxi de luxo – composto apenas por carros de alto padrão - por um dispositivo *smartphone*. O conceito foi remodelado a fim de popularizar o uso do aplicativo e tornar acessível a pessoas de menor poder aquisitivo esse tipo de serviço, atraindo ao mesmo tempo uma quantidade maior de motoristas que não dispunham de recursos para adquirir um automóvel de luxo. Isto permitiu aumentar a frota de “parceiros-motoristas” da empresa (UBER, 2019).

A empresa começou com o nome de UberCab, porém, no mesmo ano de lançamento da marca, optou por permanecer apenas como “Uber”, palavra alemã que significa “superior” ou “melhor”, ou seja, o nome original significa “táxi melhor”. Dessa forma, apesar de atualmente oferecer diferentes serviços, inicialmente a ideia da companhia era gerar uma alternativa melhor ao serviço de táxis existentes (SMITH, 2016).

Utilizando o discurso de ser uma empresa “facilitadora de caronas pagas” e pertencente ao universo da economia do compartilhamento, o Uber, em seu curto “período de vida”, conquistou inúmeros adeptos. Isto deve-se muito ao público-alvo da empresa, pois à medida que a sociedade está cada vez mais conectada (no sentido digital do termo), seus serviços são voltados para um segmento da sociedade que dá importância à conectividade e ao compartilhamento de experiências (MANZO, 2016).

Com o objetivo de oferecer um serviço diferenciado, a Uber inovou ao investir em um novo método de serviço de transporte. Não seria mais necessário realizar ligações telefônicas ou até mesmo se dirigir a um ponto específico para solicitar um veículo (como ocorre com o táxi convencional). O usuário teria apenas que possuir um smartphone e acesso à internet para poder baixar o aplicativo da Uber (SILVA e BALASSIANO, 2018, p.45).

Para ter acesso aos serviços da empresa, isto é, para contatarem um motorista vinculado à empresa, é necessário, além de utilizar a plataforma digital própria da Uber, que os possíveis os usuários se cadastrem previamente, fornecendo dados pessoais e um número de cartão de crédito válido. Os motoristas também precisam se cadastrar, além de utilizarem apenas carros em bom estado de conservação e limpeza. Após isso, aciona-se o aplicativo, este localiza o motorista mais próximo, apresenta as informações do condutor e do veículo (tais como nota de avaliação, nome do condutor, marca, modelo, cor, ano de fabricação e placa do veículo) (MARTINS, NASCIMENTO E MACHADO, 2017).

Após o *download* do aplicativo Uber, o usuário insere seu nome, informações do cartão de crédito e o destino para então solicitar o transporte. Quando o usuário solicita uma viagem, o aplicativo notifica os motoristas mais próximos. Esses motoristas possuem veículos particulares registrados no site da empresa e concordam com a licença de software e o acordo de serviços online da Uber. As notificações fornecem a esses motoristas o nome, localização e classificação do usuário. Se o condutor aceitar a solicitação, o usuário recebe o nome do motorista, a foto, o número da placa do veículo, a classificação, a estimativa da tarifa e pode acompanhar o percurso do veículo pelo aplicativo até sua chegada (UBER, 2019, *site*).

De acordo com BARROS (2015):

A dinâmica ocorre como tantas outras de consumo colaborativo: um aplicativo com um sistema de fácil manuseio e com informações sempre disponíveis promete facilitar a busca por motoristas mais próximos e oferecer um serviço de transporte seguro e com boa experiência. Semelhante aos aplicativos de mobilidade urbana, a Uber faz uso do GPS, demonstra o trajeto do motorista escolhido e o percurso que será realizado com o passageiro, permite que o usuário compartilhe com amigos o caminho e a previsão de chegada, oferece informações a respeito do passageiro e do motorista para a segurança de ambos, faz cotação do valor

a ser cobrado pelo trajeto, permite a divisão da tarifa com outros passageiros, dentre outros serviços mais específicos para empresas.

Dadas as características e a proposta da Uber de promover acesso facilitado e seguro de transporte urbano, os serviços da empresa ganharam mercado de forma acelerada. Isto possibilitou à empresa expandir-se em termos financeiros, não desconsiderando os aportes de capital privado que recebeu. Territorialmente, as primeiras cidades americanas a receberem o serviço foram Nova York, Chicago e Washington D.C. A primeira cidade fora dos Estados Unidos da América foi Paris, ainda em 2011. Já em 2012 a Uber estava presente em Toronto, Londres, Sydney, Singapura, entre outros países (MARTINS, NASCIMENTO E MACHADO, 2017).

No Brasil, o início das atividades da Uber foi em 2014, no Rio de Janeiro e, logo um mês depois, São Paulo. Atualmente o serviço está disponível em mais de trinta cidades brasileiras. No entanto, vale dizer, esta introdução da empresa no mercado nacional não foi (e não tem sido) aceita facilmente, principalmente, por taxistas. Contudo, a empresa investe alto em recrutamento de motoristas, divulgando seus serviços e enfrentando as autoridades regulatórias, bem como as companhias de táxis estabelecidas. A empresa também promove incentivos aos passageiros, dando descontos em suas viagens. A estratégia parece que tem dado certo, haja vista que o Brasil é o terceiro país que mais utiliza o serviço da companhia, ficando atrás de Estados Unidos e da Índia (SILVA e BALASSIANO, 2018).

Em função dessa expansão e aceitação significativa, a companhia, para responder ao crescimento da demanda, tem oferecidos serviços diversos, não se limitando apenas àqueles similares ao serviço de táxis. De forma geral, os serviços oferecidos pela Uber são:

- Uber X: É a modalidade mais convencional da Uber. Similar ao serviço de táxi é possível solicitar um veículo com quatro portas e ar condicionado, podendo transportar até quatro pessoas.
- Uber *Black*: É similar ao Uber X, com o diferencial de que os veículos são de luxo e bancos de couro. Em compensação, essa modalidade é a que tem o valor mais alto de serviço.
- Uber *Pool*: Ocorre o compartilhamento da viagem com outras pessoas que estiverem indo para o mesmo destino, com a vantagem no preço.

Quanto mais pessoas dividirem a mesma corrida, menor fica o valor da viagem.

- *Uber Bag*: Todos os carros possuem enormes porta-malas, sendo ideal para passageiros que estão querendo transportar grandes volumes.
- *Uber Bike*: Essa modalidade da Uber são veículos equipados para transportar passageiros com suas bicicletas.
- *Uber English*: São veículos que possuem motoristas que falam inglês.
- *Uber Eats*: São veículos que fazem a entrega de alimentos.

Além destes, em algumas cidades são oferecidos ainda serviços de *Uber Freight* (que possibilita o encontro de transportadores e embarcadores); *Uber para Empresas* (que oferece uma maneira fácil de gerenciar as necessidades de transporte dos seus colaboradores e clientes); *Uber Elevate* (tem por objetivo tornar o transporte aéreo diário uma realidade); *Uber Health* (funciona através de parcerias com empresas de assistência médica para oferecer opções de viagem agendadas para pacientes, cuidadores e colaboradores) (UBER, 2019).

A despeito da relutância de alguns setores de serviços e da ausência de regulamentação na maioria das cidades do país, a presença da companhia no mercado de transportes urbanos já se mostra com elevado nível de consolidação, não demonstrando haver tendência de queda em sua expansão. É com base nessa perspectiva de expansão que o capítulo seguinte faz uma avaliação do desenvolvimento da atividade dos motoristas vinculados à companhia na capital maranhense.

4 TRABALHO INFORMAL E A GERAÇÃO DE RENDA: um estudo de caso da UBER em São Luís – MA

O presente capítulo tem como objetivo apresentar os dados relativos aos resultados da pesquisa aqui empreendida. No entanto, antes de o fazê-lo far-se-á alguns comentários sobre as questões metodológicas empregadas.

4.1 Questões Metodológicas

De acordo com Marconi e Lakatos (2007, p. 43)

A pesquisa pode ser considerada um procedimento formal com método de pensamento reflexivo que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para se conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais.

Em termos classificatórios, este estudo pode ser enquadrado como uma pesquisa de abordagem qualitativa. Isto porque, segundo Malhotra (2001), o objetivo da pesquisa qualitativa é explorar um ambiente ou uma situação com o intuito de prover critérios e compreensão.

Quanto ao seu objetivo, a presente pesquisa é classificada como exploratória, haja vista que tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses (Gil, 2002). Em outras palavras, a pesquisa visa proporcionar maior familiaridade com o problema no intuito de torná-lo explícito (VERGARA, 2004).

De acordo com Roesch (2007 *apud* ALMEIDA, 2009, p.55),

A pesquisa exploratória pode descrever ou caracterizar a natureza das variáveis que se quer conhecer, visa criar familiaridade em relação ao fato ou processo (pouco conhecido), e permite identificar as variáveis importantes para aprofundar e detalhar o tema. Proporciona, ainda, melhor conhecimento sobre a real importância do problema e revela ao pesquisador novas fontes de informação.

No que se refere à execução da pesquisa, optou-se pela coleta de informações a partir da aplicação de questionário¹ junto ao público-alvo da pesquisa (motoristas de Uber em São Luís). Os dados aqui apresentados, em relação ao desenvolvimento da atividade de Uber, fazem parte de uma amostra de 22 relatórios (questionários) colhida junto aos próprios motoristas entre os meses de janeiro e março de 2019. O período relativamente extenso deve-se às próprias características

¹ O modelo de questionário aplicado está disponível no Apêndice deste trabalho.

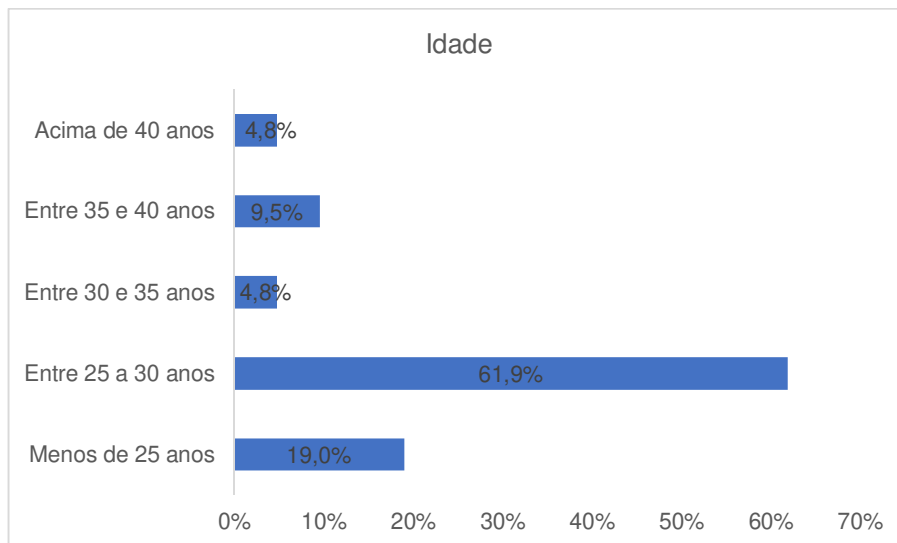
da atividade, haja vista não ser possível aplicar questionários enquanto o indivíduo pesquisado executa seu trabalho, sendo necessário aguardar por sua disponibilidade. A partir da aplicação deste questionário pôde-se obter as informações necessárias quanto à dinâmica de funcionamento da atividade no que se refere ao seu início, se por oportunidade ou necessidade, dos retornos obtidos com a atividade, entre outros aspectos.

Por fim, a técnica de pesquisa a ser empregada é a análise do discurso, haja vista que esta possui como objetivo não somente compreender uma mensagem, mas reconhecer qual é o seu sentido, ou seja, seu valor e sua dependência dentro de determinado contexto – o contexto de expansão da atividade informal.

4.2 Avaliação dos Resultados

Posto os aspectos iniciais do processo metodológico adotado, ao longo desta seção far-se-á a exposição e avaliação dos dados da pesquisa empreendida neste trabalho a fim de verificar a percepção dos trabalhadores acerca das (in) alterações em suas condições de vida em decorrência do desenvolvimento de suas atividades como Uber². Para tanto, parte-se do perfil da amostra até se chegar à percepção desta em relação ao seu trabalho. Nessas condições, o gráfico 1 apresenta as faixas etárias nas quais se situam os motoristas entrevistados.

Gráfico 1- Faixa etária dos motoristas da Uber em São Luís - MA



Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

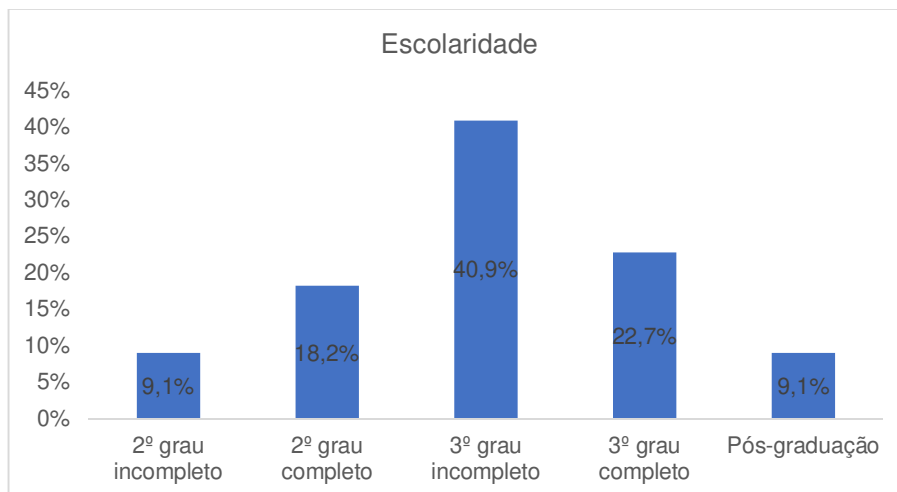
² Utilizar-se-á nesta seção, para fins de simplificação, a palavra Uber para designar os motoristas de transporte alternativo vinculados à empresa Uber, de tal modo que quando se usar a palavra designando aspectos da empresa, isso será expressamente destacado no texto.

Pelo gráfico 1 é possível perceber que, dentre os participantes da pesquisa, os motoristas da Uber em São Luís estão majoritariamente situados na faixa etária situada entre os 25 e 30 anos, representando 61,9% dos participantes da pesquisa.

Considerando a distribuição percentual segundo as faixas, percebe-se que os motoristas acima de 40 anos e entre 30 e 35 anos correspondem, respectivamente, a 4,8% dos Ubers da capital. Já aqueles situados entre 35 e 40 anos representam 9,5% dos entrevistados, situando-se como terceira faixa etária mais significativa dentre os motoristas. Além dela, aqueles com menos de 25 anos representam parcela significativa dos motoristas, sendo correspondente a 19% dos motoristas. De forma agregada, vê-se que os motoristas com até 30 anos representam mais de 80% dos motoristas entrevistados (80,9%). Ou seja, mais de três quartos dos motoristas estão abaixo dessa idade, indicando que tais profissionais são, de forma conjunta, relativamente jovens.

Em termos médios, a idade média dos Ubers em São Luís é de 28,4 anos. Assim, a julgar pela mudança de percepção que vem ocorrendo nos últimos anos, por parte dos trabalhadores das novas gerações, quanto a importância da educação e da escolaridade para as questões profissionais, observar um número considerável (em termos percentuais e idade média não elevada) de indivíduos relativamente jovens atuando como motoristas de transporte alternativo leva-nos, de imediato, ao questionamento quanto grau de instrução desses motoristas. Nesse sentido, o gráfico 2 apresenta a distribuição dos motoristas de Uber segundo o grau de escolaridade dos mesmos.

Gráfico 2- Distribuição dos motoristas de Uber em São Luís segundo escolaridade



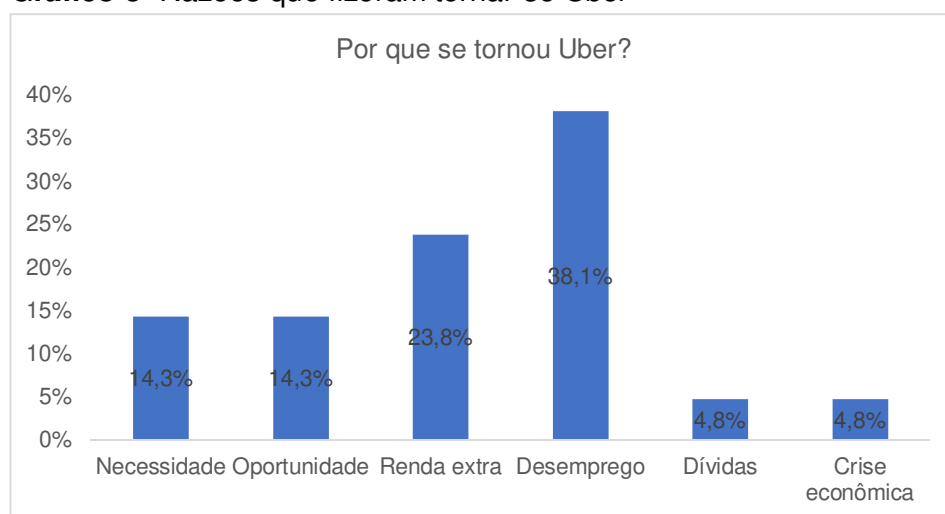
Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

Pelo gráfico 2 percebe-se que a atuação dos indivíduos enquanto motoristas de transporte alternativo na capital maranhense não está vinculada, deterministicamente, pelo nível de escolaridade dos mesmos. Isto porque, como se vê, a escolaridade majoritária é daqueles que possuem, pelo menos um curso superior incompleto³.

De acordo com o gráfico 2, do total de motoristas entrevistados apenas 9,1% está em um nível de escolaridade inferior ao médio completo, ou seja, aqueles com menor nível de escolaridade. De forma individual, considerando cada um dos níveis de escolaridade, além dos 9,1% com segundo grau incompleto, vê-se que 18,2% possui médio completo, correspondendo ao terceiro nível de escolaridade de destaque.

Como salientado, aqueles com pelo menos curso superior incompleto correspondem à maioria, totalizando 72,7% dos entrevistados. Em termos individuais, estes 72,7% estão divididos em: 40,9% com terceiro grau incompleto; 22,7% com terceiro grau completo; e 9,1% com pós-graduação. Assim, o que se percebe é que parece haver indicativos de que as atividades disponíveis no mercado de trabalho não são suficientes para absorver toda mão-de-obra com maior nível de instrução. Não sendo, pois, a escolaridade o determinante, qual razão levou tais indivíduos a se tornarem Ubers? Com intuito de responder este questionamento, o gráfico 3 apresenta as razões informadas pelos motoristas.

Gráfico 3- Razões que fizeram tornar-se Uber



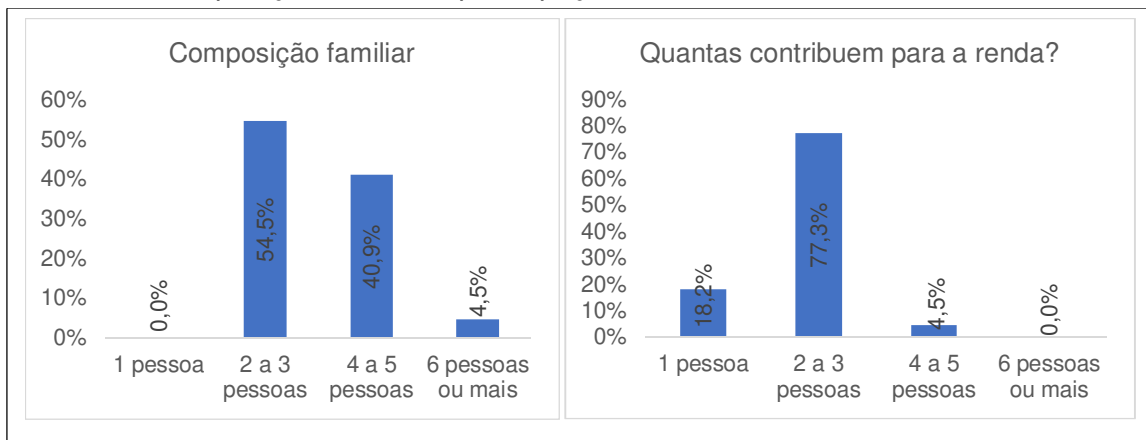
Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

³ Não constituiu objeto de questionamento se o caráter incompleto do curso se dava por abandono do mesmo ou por estar cursando.

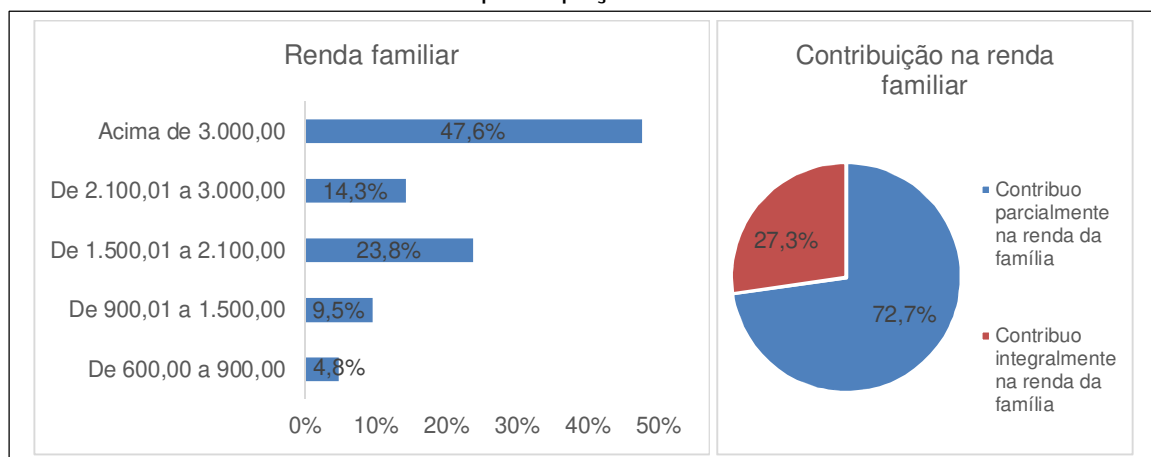
O gráfico 3 apresenta a divisão dos motoristas Ubers segundo as razões que os levaram a tornarem-se motoristas vinculados à companhia. De acordo com os dados, de forma individual, 4,8% dos motoristas entrevistados informou que começou a exercer a atividade por acúmulo de *dividas*; da mesma forma como 4,8% informou que o fez em função da *crise econômica* pela qual passa o país. Dos demais, 14,3% dos participantes informaram explicitamente que se tornaram Uber por *necessidade*; esse foi também o mesmo percentual (14,3%) de entrevistados que atuam como Uber que iniciaram na atividade por enxergá-la como uma *oportunidade*. Outros 23,8% destacaram que exercem a atividade como forma de obter uma *renda extra*. Por fim, o fator decisivo informado para se tornarem Uber foi o *desemprego*. De acordo com os dados, 38,1% foi levado à condição de Uber por se encontrar em situação de desemprego.

De forma geral, dado os fatores elencados, é possível fazer agregações em relação a eles. Isto porque, em última instância, considerando o item necessidade em sentido mais amplo, vê-se que o desemprego e as dívidas constituem necessidades interpostas aos agora motoristas. Assim sendo, agregando-os, pode-se dizer que 57,2% dos motoristas o são em função das *necessidades*, sendo este o fator preponderante. Da mesma forma, pode-se dizer que a possibilidade de obtenção de renda extra é, em si, uma oportunidade existente no mercado, de tal forma que agregando renda extra e oportunidade, tem-se que 38,1% dos entrevistados são Ubers por observarem a atividade como uma oportunidade de mercado.

Como as necessidades, de forma agregada, foram fator predominante para se exercer a atividade, considera-se que elas sejam intensificadas quando da existência de dependentes diretos da renda da atividade. Nessas condições, a fim de observar a importância da atividade para a manutenção das condições básicas da família, o gráfico 4 apresenta a composição familiar, bem como a quantidade de membros da família que contribuem para a renda familiar; seguido do gráfico 5, que apresenta as faixas de renda familiar e a participação dos Ubers na composição dessa renda.

Gráfico 4- Composição familiar e participação familiar na renda

Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

Gráfico 5- Faixas de rendimento e participação do Uber na renda familiar

Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

De acordo com o gráfico 4, os motoristas atuando no âmbito da Uber na capital maranhense fazem parte de famílias formadas por duas ou três pessoas, sendo este o número de pessoas que integram as famílias de 54,5% dos motoristas Uber. Juntamente com esta, as famílias com quatro ou cinco pessoas apresentam certo destaque, à medida que 40,9% dos Ubers possuem família com este número de integrantes, de tal forma que, considerando as famílias com 2 a 5 integrantes, estas correspondem à 95,4% das famílias dos motoristas. No sentido contrário, as famílias com seis ou mais integrantes representam as famílias de apenas 4,5% dos motoristas. Um aspecto de destaque refere-se ao fato de que nenhum dos motoristas “mora sozinho” em seus lares, haja vista que famílias com apenas uma

pessoa não observou nenhuma indicação (0%). Isto significa que em todas as residências dos entrevistados pode haver divisão das despesas, ou, dito de outra forma, a renda familiar pode ser composta por mais de uma pessoa, como disposto do lado direito do gráfico 4.

Ainda segundo o gráfico 4, vê-se que nas famílias de 18,2% dos motoristas a renda familiar é resultado do trabalho de apenas um indivíduo, não havendo participação dos demais membros na composição da renda familiar. Também ainda em relação àquelas famílias onde a composição da renda familiar possui baixa participação dos demais membros, destaca-se que ao contrário do que se podia imaginar, as famílias com maior número de pessoas não possui grande divisão participativa na composição da renda familiar, sendo de 4,5% naquelas com quatro ou cinco pessoas e 0% naquelas com seis ou mais pessoas. No entanto, uma das razões que podem explicar este fenômeno pode estar relacionada ao fato de que estas famílias maiores, dado que a idade média dos motoristas não é elevada, podem ser formadas por dois adultos e os demais sendo crianças, não podendo estes contribuir com rendas.

Já no sentido contrário, a formação de renda familiar predominante é aquela que possui duas ou três pessoas contribuindo para a renda da família, sendo, em termos percentuais, a realidade das famílias de 77,3% dos motoristas. Isto significa dizer que a atividade desenvolvida enquanto Uber não fonte única provedora de recursos para as famílias de mais de três quartos dos motoristas. Nessas condições, o gráfico 5 apresenta as faixas de renda familiar, considerando o somatório dos proventos daqueles que auferem algum rendimento, bem como a participação específica do motorista de Uber na composição dessa renda.

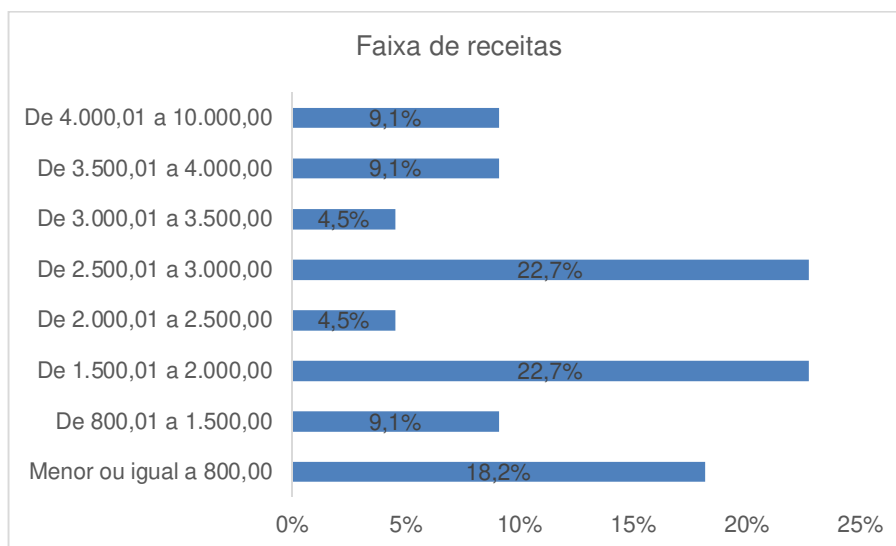
Como se pode ver pelo gráfico 5, a renda familiar dos motoristas pesquisados possui cinco faixas, sendo três de destaque. Entre aquelas com peso participativo menor, tens as faixas de renda de R\$ 600,00 a R\$ 900,00, a qual representa a renda familiar de 4,8% dos motoristas pesquisados; juntamente com esta, tens aqueles situados na faixa de renda de R\$ 901,00 a R\$ 1.500,00, que representa a faixa de renda de 9,5% dos pesquisados.

Já aquelas faixas de rendimento de maior destaque, tem-se aqueles com renda situada entre R\$ 1.501,00 e R\$ 2.100,00, que é a *renda* de 23,8% dos motoristas; sendo acompanhada por 14,3% dos respondentes, os quais se situam em faixa de renda que varia de R\$ 2.101,00 a R\$ 3.000,00. Por fim, a faixa de renda

que abarca a maioria dos respondentes é aquela superior a R\$ 3.001,00 mensais, indicando um nível de rendimento médio mensal, no mínimo, superior a dois salários mínimos.

A despeito da importância dos entes familiares na formação da renda total da família, com intuito de observar o peso da atividade do pesquisado na renda familiar, se apresenta, no gráfico 6, a receita média bruta mensal obtida pelo mesmo na função de Uber.

Gráfico 6- Receita média bruta mensal com a atividade

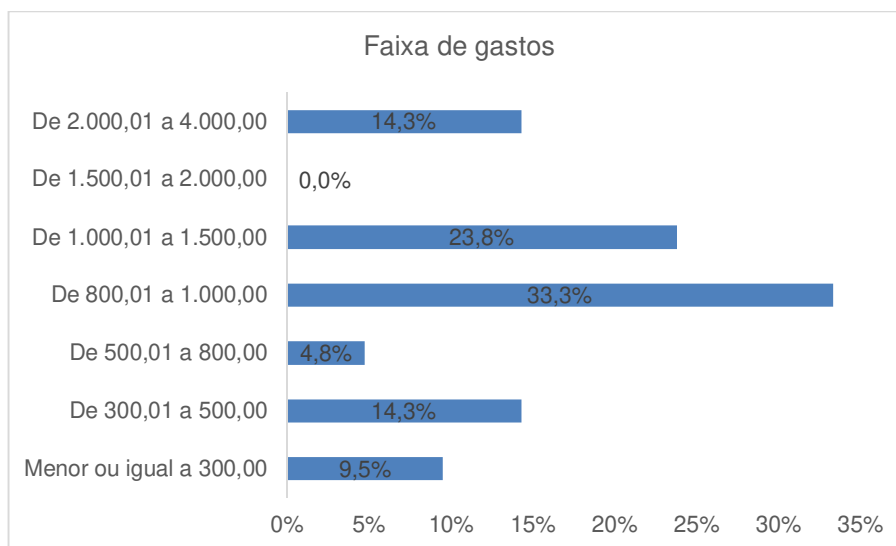


Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

Pelo gráfico 6 é possível perceber que a receita bruta média obtida atuando como Uber não possui uma faixa de receita predominante, sendo destaque aquelas que se situam entre R\$ 1.500,01 e R\$ 2.000,00 (na qual estão situados 22,7% dos motoristas) e R\$ 2.500,01 e R\$ 3.000,00 (igualmente 22,7% dos motoristas). Além destas, aqueles com receita média menor ou igual a R\$ 800,00 também perceberam certo destaque, abrigando 18,2% dos entrevistados; sendo seguida por 9,1% que possuem receita média bruta situada R\$ 800,01 e R\$ 1.500,00; R\$ 3.500,01 e R\$ 4.000,00; e/ou R\$ 4.000,01 a R\$ 10.000,00. Além disso, em menor peso participativo, 4,5% dos respondentes declararam obter renda média bruta mensal – atuando como Uber – de 2.000,01 a 2.500,00 e, em igual percentual, entre 3.000,01 e 3.500,00. Por fim, vale destacar que a renda média bruta mensal informada pelos respondentes foi de R\$2.509,09, notadamente, puxado pelas quatro faixas superiores de renda observadas no gráfico 6.

Mesmo a receita média obtida pela atividade tendo alcançado patamar elevado, superior a dois salários mínimos, de nada vale tal receita se os gastos com a atividade lhe superarem. Nessas condições, o gráfico 7 apresenta os gastos médios mensais realizados para desenvolver a atividade como Uber.

Gráfico 7- Gastos médios mensais com a atividade



Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

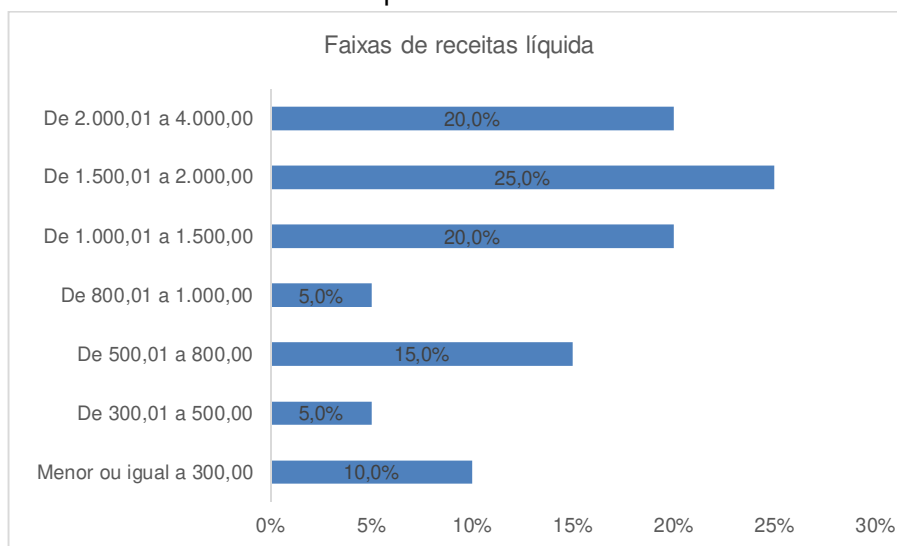
O gráfico 7 permite-nos fazer uma avaliação da estrutura de gastos com a atividade de Uber na capital maranhense. Tais gastos referem-se àqueles com combustível, lavagem do carro, revisão, compra de balas, água, dentre outros. Assim sendo constituem, à exceção da revisão veicular (que não é mensal), custos fixos à atividade.

Pelo gráfico 7 vê-se que os custos dos Ubers são majoritariamente superiores a R\$ 800,00, haja vista que 71,4% dos entrevistados estão situados nas faixas de gastos médios superiores a este valor. De modo pormenorizado, tem-se que 9,5% dos Ubers possuem gastos médios com a atividade inferiores ou iguais a R\$ 300,00 por mês. Enquanto que aqueles que possuem gastos médios situados entre 300,01 a 500,00 constituem 14,3% dos respondentes. Já gastos médios de 500,01 a 800,00 são comuns a 4,8% dos motoristas pesquisados.

Aqueles com estruturas de gastos médios mais elevados estão acima de R\$ 800,00 por mês, como salientado. Individualmente, vê-se que gastos médios entre R\$ 800,01 e R\$ 1.000,00 são os mais praticados entre os motoristas pesquisados (33,3%), sendo seguido daqueles com gastos médios de R\$ 1.000,01 a R\$ 1.500,00

(23,8%). Contudo, estes não são os que possuem gastos médios mais elevados, à medida que 14,3% possuem gastos situados entre R\$ 2.000,01 e R\$ 4.000,00. Por fim, cabe destacar que o gasto médio mensal informado foi de R\$ 1.114,29, abaixo da receita bruta média observada (R\$ 2.509,09), como era de se esperar, haja vista que o que importa não é a receita bruta, mas a receita líquida obtida na atividade. Por tal importância, o gráfico 8 apresenta as faixas de receita líquida obtida por meio da atividade de Uber.

Gráfico 8- Receita média líquida mensal com a atividade



Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

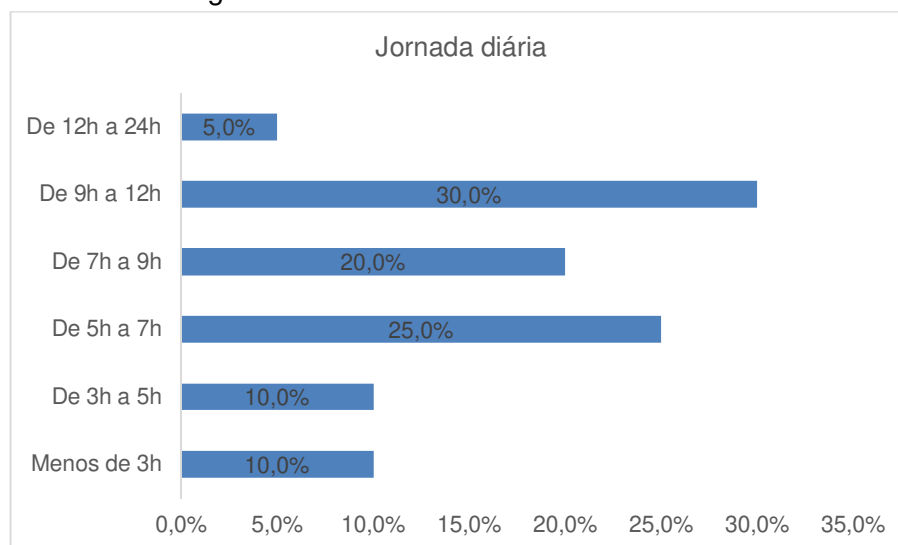
Pelo gráfico 8 é possível perceber que as receitas médias, quando deduzidos os custos, são majoritariamente superiores a R\$ 1.000,00 – 65% dos entrevistados obtém receita líquida nessa faixa. De modo individual, tem-se que 10% dos Ubers auferem receitas médias líquidas com a atividade inferiores ou iguais a R\$ 300,00 por mês. Enquanto que aqueles que auferem receitas médias líquidas situados entre 300,01 a 500,00 constituem 5% dos respondentes. Já receitas médias líquidas de 500,01 a 800,00 são comuns a 15% dos motoristas pesquisados.

Considerando aqueles com receitas médias mais elevadas (acima de R\$ 800,00 por mês), vê-se que a receitas médias líquidas situados entre R\$ 800,01 e R\$ 1.000,00 são menos comuns entre os mais elevados, auferidas por apenas 5% dos motoristas pesquisados, sendo seguido daqueles com receitas líquidas médias de R\$ 1.000,01 a R\$ 1.500,00 (20%), que é o mesmo percentual que faz parte da faixa de receita líquida mais elevada (situados entre R\$ 2.000,01 e R\$ 4.000,00). De forma geral, a faixa de receita líquida predominante é aquela situada entre R\$

1.500,01 a R\$ 2.000,00, que abarca 25% dos motoristas pesquisados. Por fim, vale salientar que a receita líquida informada foi, em média, de R\$ 1.455,00.

Comparando a receita bruta média informada (R\$ 2.509,09) com o custo médio informado (R\$ 1.114,29), deduzindo-se os valores, se teria uma receita média líquida de R\$ 1.394,80, o que é próximo da receita líquida média informada. Para que esta diferença seja mais elevada (receita bruta – custos), como a receita bruta depende fundamentalmente do tempo destinado à atividade como Uber, para que a receita seja maior, torna-se necessário dedicar uma quantidade de horas maior. Para se ter uma base comparativa deste indicador, o gráfico 9 apresenta a carga horária diária dedicada à atividade motorista Uber.

Gráfico 9- Carga horária diária de trabalho



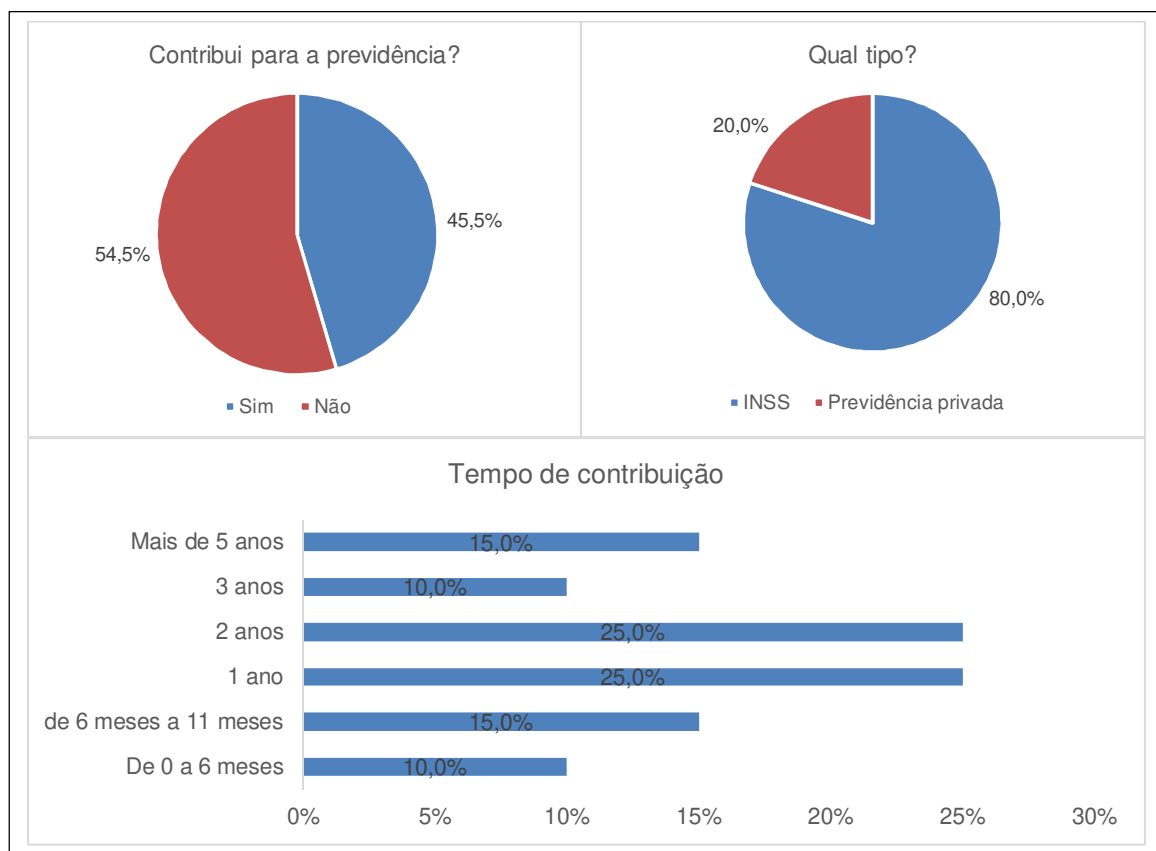
Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

De acordo com os respondentes, a carga horária média dedicada à atividade de Uber é de 8h diárias, que é igual ao limite máximo da jornada de trabalho estipulado pela Constituição Federal. No entanto, isto é apenas a carga horária média, de tal forma que vale a pena observá-la segundo suas faixas.

Pelo gráfico 9 é possível perceber que o tempo de trabalho dedicado diariamente à função de Uber é bastante dividido, mas com predominância daqueles que dedicam mais de 7h diárias à atividade (55% dos respondentes). Pelos intervalos de horas de trabalho observados, tem-se que 10% dedicam menos de 3h diárias; 10% entre 3h e 5h diárias; 25% dedicam 5h a 7h horas por dia à atividade; 20% dedicam 7h a 9h diárias; 30% dedicam de 9h a 12h diárias; e 5% dedicam de 12h a 24h diariamente à função de Uber.

Por terem faixas de dedicação diária elevada à atividade, deveria constituir fator de preocupação a eles “o futuro”, no sentido de como manter sua subsistência quando não mais fizerem parte da população em idade ativa. Isto é, de que forma se preparam em termos de previdência ou se não existe preocupação com tal fator. Partindo dessa perspectiva, questionou-se se os motoristas contribuem para a previdência, qual tipo de contribuição e o tempo de contribuição.

Gráfico 10- Previdência: contribuição, tipo e tempo



Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

O gráfico 10 permite observar a percepção dos motoristas quanto à necessidade de contribuição com a previdência. Na parte superior é possível ver que a maioria não contribui para a previdência (54,5%); enquanto que 45,5% contribuem.

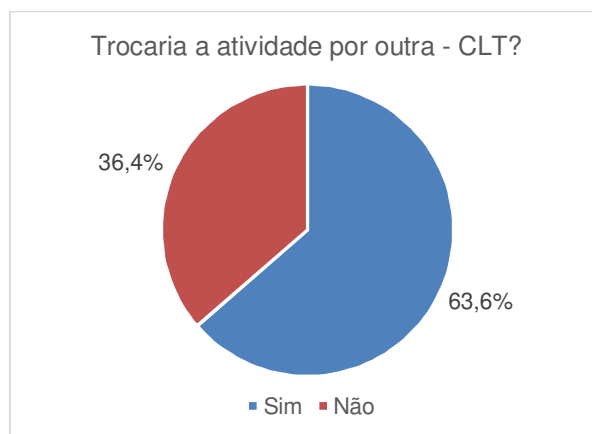
Ainda na parte superior do gráfico, vê-se que dos 45,5% que informaram contribuir com a previdência, destes 80% contribui por meio do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) e 20% contribuem por meio de previdência privada. À primeira vista isto poderia se mostrar estranho, à medida que a função como Uber não requer uma vinculação trabalhista por parte do motorista que seja segurada por parte da companhia. No entanto, isto ocorre porque, ao serem questionado sobre a

situação empregatícia atual, parcela significativa dos motoristas pesquisados informaram possuir contratos de trabalho (31,8%) enquanto outros (9,1%) informaram possuir vinculações empregatícias segundo com carteira assinada (CLT - Consolidação das Leis do Trabalho); os demais informaram atuar de modo informal (9,1%); como autônomo (45,5%); e como empreendedor formal (4,5%).

Considerando aqueles que contribuem, o tempo de contribuição dos mesmo pode ser distribuído como disposto na parte inferior do gráfico 10, pelo qual se tem que: 10% contribuem há pelo menos 6 meses; outros 15% contribuem há um período situado entre 6 meses e 11 meses; enquanto que 25% contribui há um ano; mesmo percentual (25%) daqueles que contribuem há dois anos; seguido de 10% que contribui há três anos; e de 15% que contribui há mais de cinco anos.

Como salientado acima, a função de Uber não confere ao motorista uma vinculação efetiva em termos de seguridade com a companhia. Mais do que isso, como não se trata de uma relação contratual propriamente dita, não há segurança quanto ao que se possa vir a requerer da companhia. Outro fator de importância aqui é a inexistência de uma renda fixa avinda da atividade. Nessas condições, os motoristas foram questionados se, havendo oportunidade, deixariam a atividade de Uber, principalmente se estivesse sujeita às deliberações da CLT. As respostas constam no gráfico 11.

Gráfico 11- Deixaria a Uber?



Fonte: elaboração do autor. Dados: pesquisa de campo.

Pelo gráfico 11 é possível perceber que, a despeito do senso comum de ser uma atividade que possibilita ao motorista ser seu “próprio patrão”, a maioria deles optaria, caso houvesse oportunidade, em deixar a atividade por uma outra contratual em regime CLT.

Como se pode perceber, 63,6% dos respondentes deixariam a função de Uber por outra do tipo CLT; enquanto 36,4% não o fariam. Isto está, de certa forma, em conformidade com o apresentado quando questionado das razões para se tornar Uber, quando se viu que, de forma agregada, 57,2% o são por *necessidade*.

Dentre os fatores mais citados para a tomada de decisão de deixar a atividade como Uber foi: busca por maior segurança financeira; busca por maior segurança trabalhista e de direitos, inclusive aposentadoria; menores riscos – a atividade é perigosa, por não se saber a real intenção do passageiro; e ainda em função das perdas significativas decorrentes do desgaste dos veículos, dadas as condições das vias.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo do pressuposto de expansão do trabalho informal no contexto da fase atual do capitalismo, o presente trabalho teve por objetivo realizar uma investigação acerca do desenvolvimento da atividade de motorista de Uber na capital maranhense. Para tanto optou-se por desenvolver tal investigação por meio de pesquisa aplicada (questionários) no período de janeiro à março de 2019 junto aos próprios motoristas.

Ao longo da pesquisa foi possível perceber que o trabalho, enquanto processo de vida e de trabalho humanos, corresponde à produção e reprodução das condições materiais de permanência histórica e de suas relações com o ambiente natural, apesar de, no capitalismo, a totalidade da relação social é deturpada pela forma em que se apresenta como elementos participativos da estrutura de produção, retribuídos por seus salários.

Viu-se ainda que, partindo de pressuposições que o desemprego seria resultado de uma não aceitação de salários menores, ele (desemprego) seria, em última instância, culpa do trabalhador e da estrutura salarial rígida, podendo ser superado com flexibilização do mercado de trabalho/das relações trabalhistas. No entanto, vale ressaltar, isto nada mais é que uma estratégia dos produtores para promover uma flexibilização dos custos. O resultado último é que a flexibilização que promove precarização das condições e relações de trabalho, sendo uma das causas, e ao mesmo tempo consequências, do aumento da informalidade.

No que se refere à informalidade, como se viu, esta não deve ser entendida como atividade criminosa ou julgada como uma forma de fugir da lei, mas o emprego informal possui suas próprias regras e estruturas organizacionais de mercado, de modo que também contribuem para o crescimento da economia. Além disso, por suas características e por ser vista como solução ao desemprego, possui múltiplas facetas, resultando em um *continuum* de relações existentes nos mercados formais e informais configurando-os não como dois campos dicotômicos e opostos setorialmente, mas como mercados intercalados.

Quando à companhia Uber, empresa à qual os trabalhadores aqui estudados estão *vinculados*, foi possível perceber que não existe uma relação contratual formal entre empresa e motorista, resultando na não existência de garantias ao trabalhador, nem ao menos em relação ao rendimento. Fato este que se traduziu em 63,3% dos

motoristas pesquisados informando que trocariam suas atividades como motorista de Uber por uma outra na qual possuísem garantias trabalhistas.

Observou-se ainda que majoritariamente a frota de motoristas cadastrados na plataforma da empresa atuando na capital maranhense é jovem, tendo, 80,9% dos motoristas, idade de até 30 anos; além de possuírem grau de instrução relativamente elevado, possuindo, ao menos (72,7% motoristas) curso superior incompleto, de tal forma que parece correto afirmar que encontrar-se na condição de informalidade, enquanto motorista de Uber, não é, por padrão, fruto de desqualificação do motorista. Tanto que, 57,2% dos motoristas o são em função das *necessidades* que se impuseram a eles; enquanto 38,1% o é por observar a atividade como uma oportunidade de mercado.

Dada a prevalência do quesito necessidade como determinante para que a atividade esteja sendo desenvolvida, isso se faz relevante na estrutura de rendimentos familiar, à media que nas famílias de 77,3% dos motoristas de Uber participam da formação da renda familiar de duas a três pessoas, sendo em quase 30% das famílias a renda total resultante unicamente da atividade como Uber. Vale dizer ainda que em quase 50% dos casos a renda familiar supera os R\$ 3.000,00 mensais.

A despeito das razões que levaram os entrevistados a se tornarem Uber, se necessidade ou oportunidade, quando se realizou a comparação entre receita bruta obtida por meio da atividade e custos da atividade, foi possível observar que para 65% dos motoristas pesquisados a receita líquida como Uber superou R\$ 1.000,00 mensais. Vale dizer que em 20% dos casos a receita líquida observada foi superior a R\$ 2.000,00 mensais. Todavia, para que isto seja possível, como a receita depende da quantidade de horas direcionadas à realização da atividade, torna-se necessário manter uma carga horária média elevada de horas ao volante diariamente. Como se viu, a média de horas ao volante foi de 8h diárias, sendo puxada por 35% que trabalham de 9h a 24h por dia como Uber.

Pelo exposto, fundamentado na literatura revisada e nos dados da pesquisa, parece correto afirmar que, no âmbito da Uber, a informalidade reafirma a existência de precarização do trabalho quando da flexibilização deste. Mais do que isso, reafirma a inexistência de garantias em relação ao trabalhador, deixando-o à mercê das intempéries de sua própria sorte, mesmo lhe impondo o ideal de que sua condição de informalidade flexível lhe seja favorável por lhe dar condições de ser

“seu próprio patrão”. Apesar dessa deturpação das relações, viu-se que os trabalhadores, em sua maioria, optariam por deixar tais condições, com intuito máximo de disporem de seguranças mínimas no que se refere aos seus rendimentos e contribuições trabalhistas.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Andreia. **Percepção dos gestores de empresas de pequeno porte em relação ao uso do planejamento estratégico**. Piracicaba, 2009.
- ANTUNES, R. **O caracol e sua concha**: ensaio sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2005.
- BARROS, Ana Cirne Paes de. **Uber**: O consumo colaborativo e as lógicas do mercado. Congresso Internacional de Comunicação e Consumo. São Paulo, 2015.
- CACCIAMALI, Maria Cristina. **Globalização e processo de informalidade**. Economia e Sociedade. Campinas: Unicamp. I.E., no 14, pp. 152-174, junho, 2007.
- CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. Petrópolis:- editora Vozes. 1998.
- DANTAS, Ivaldo Raimundo do Nascimento. **Gestão da informalidade no mercado de trabalho e suas respostas às políticas públicas implementadas no Amapá entre 2000 - 2010**. Lisboa, 2014.
- DIAS, Elizabeth Costa. **Setor informal de trabalho**: um novo-velho desafio para a saúde do trabalhador. In: SALRV1 Celso Amorin; CARVALHO, Luiz Fernando de (organizadores). Saúde e segurança no ambiente de trabalho: contextos e vertentes. Belo Horizonte: FUNDACENTRO, Universidade Federal de São João Del Rei, p. 151- 68. 2002.
- DRUCK, Graça; OLIVEIRA, Luis Paulo. **A condição “provisória permanente” dos trabalhadores informais**: o caso dos trabalhadores de rua da cidade de Salvador. XIII Congresso Brasileiro de Sociologia, Recife, 2007.
- DUAILIBE, Mônica Damous. **A informalidade das relações de emprego e a atuação da inspeção do trabalho**: uma análise para o Maranhão contemporâneo. São Luís, 2010.
- DUARTE, Janaína Lopes do Nascimento. **Trabalho no capitalismo contemporâneo**: tendências estruturais, relação com as classes sociais e Serviço Social. IV Jornada Internacional de Políticas Públicas - Neoliberalismo e lutas sociais: perspectivas para as políticas públicas. São Luís, 2009.
- DURÃES, Bruno José Rodrigues. **Trabalho informal, sofrimento e alienação no século XXI**: o trabalho nas ruas de Salvador. 2004. Salvador, 2004.
- FEIJO, Carmem Aparecida. **Desvendando a heterogeneidade do setor informal brasileiro**: uma contribuição a discussão de políticas públicas de combate à informalidade (Revista de economia contemporânea, vol. 13, n. 2, pp 329-354, IE/UFRJ, Rio de Janeiro) 2011.

FERREIRA, João Batista de Oliveira; Martins, Soraya Rodrigues; Vieira, Fernando de Oliveira. **Trabalho vivo como apropriação do inapropriável e criação de formas de vida**. Trabalho (En)Cena, Vol. 01, n. 1, janeiro a junho de 2016, 29 – 49.

FUHRMEISTER, Arthur Martins Costa. **Precarização do trabalho**: a terceirização e a cooperativa de mão de obra como expressões da precarização das relações de trabalho no Brasil contemporâneo. Porto Alegre, 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. Atlas: - São Paulo: 2002.

GONÇALVES, Camila Lustoza Romero. **As plataformas de e-hailing presentes no ecossistema de mobilidade urbana no brasil**: um estudo de múltiplos casos. Rio de Janeiro, 2016.

KAPRON, Rafael Antônio. **Economia capitalista e sociedade do trabalho no Brasil contemporâneo**. Santa Maria, 2007.

KOVACS, Ilona. **As Metamorfoses do emprego**: Ilusões e problemas da sociedade da informação. Oeiras (Portugal): Celta Editora, 2002.

LEIBANTE, Thiago. **Algumas considerações sobre o trabalho informal no capitalismo contemporâneo**. In: III Simpósio Lutas Sociais na América Latina, 2008, Londrina. Anais do III Simpósio Lutas Sociais na América Latina, 2008.

MALHOTRA, N. **Pesquisa de marketing**. 3.ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MANKIW, N. Gregory. **Macroeconomia**. Rio de Janeiro: LTC, 2010.

MANZO, Rubens Fernando. **O processo de difusão dos serviços de transporte compartilhados**: o caso do Uber. Curitiba, 2016.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2007.

MARTINS, Graciane Prim. **Desemprego estrutural na era da globalização**. Florianópolis, 2006.

MARTINS, Marcelo Guerra; NASCIMENTO, Marcelo Tadeu; MACHADO, Rony Max. **Os novos serviços na sociedade da informação**: o Caso do Uber na Cidade de São Paulo. Scientia Iuris, Londrina, v. 21, n. 2, p. 154-181, jul. 2017. DOI: 10.5433/2178-8189.2017v21n1p154. ISSN: 2178-8189.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. 25. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MATOS, Amanda Gabriella de Souza. **Taxa de desemprego, emprego formal e informal no Brasil**: 2002-2014. Natal, 2016.

MATSUO, Myrian. **Trabalho formal e desemprego**: desigualdades sociais. Tese. São Paulo, 2009.

NERI, Marcelo. **Informalidade**. Ensaios Econômicos - Fundação Getúlio Vargas. No 635 ISSN 0104-8910. 2006.

NOGUEIRA, Mauro Oddo. **Texto para discussão** / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea,2016.

OLIVEIRA JUNIOR, Antônio Renato. **Informalidade**: causas e evidências na região metropolitana de Salvador na década de 1990. Salvador, 2008.

QUIROGA, H. **Mercado e solidariedade social**: reflexões a partir da crise do estado do bem-estar. Revista de Administração Pública, 28(2), 93-113. 2011.

SILVA, Marcelo Dantas da; BALASSIANO, Ronaldo. **Uber** – Uma análise do serviço oferecido ao usuário na cidade do Rio de Janeiro. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 40 - 2018 - 2º quadrimestre.

SILVA, Renan de Castro. **A taxa de desemprego no Brasil entre 2003 a 2012**. São Luís, 2014.

SILVA, Sílvia Bezerra da. **Mudanças no mundo do trabalho e a inserção do assistente social no mercado de trabalho em Manaus/AM**. Rio de Janeiro, 2011.

SMITH, J. W. **The Uber-All Economy of the Future**. The Independent Review, v. 20, n. 3, p.383-390, 2016.

"UBER BRASIL. **Fatos e dados sobre a Uber**. Uber newsroom, 2019. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>>. Acesso em: jun/2019."

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 9.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ZYLBERSTAJN, Hélio; NETO, Giacomo Balbinotto. **As teorias de desemprego e as políticas públicas de emprego**. Est. Econ. São Paulo, V 29, nº 1, 1999.

APENDICE A - Modelo de questionário aplicado junto aos motoristas do Uber

1. Qual a sua idade?

2. Qual o seu grau de escolaridade?

- 1ª grau incompleto
- 1ª grau completo
- 2ª grau incompleto
- 2ª grau completo
- 3ª grau incompleto
- 3ª grau completo
- Pós-graduação
- Mestrado
- Doutorado

3. Qual a sua profissão/formação?

4. A sua situação atual é de:

- Empregado registrado – Carteira assinada
- Empregado sem registrado em carteira (por contrato de trabalho).
- Desempregado realizando pequenos trabalhos (autônomo).
- Desempregado realizando pequenos trabalhos – Informal (Sem contrato)
- Dono do próprio negócio - Legalizado
- Afastado do trabalho por doença ou acidente (INSS)

5. O que levou você a esta situação?

6. Você contribui com a Previdência Social?

- INSS
- Privada

Não

7. Há quanto tempo você permanece nesta situação?

8. Quantas pessoas integram o seu grupo familiar?

- Somente eu.
- 2 a 3 pessoas.
- 4 a 5 pessoas.
- 6 pessoas ou mais.

9. Quantas pessoas são provedoras de renda no seu grupo familiar?

- Somente eu.
- 2 a 3 pessoas.
- 4 a 5 pessoas.
- 6 pessoas ou mais.

10. Qual a renda mensal do seu grupo familiar?

- Desempregado sem renda.
- Até R\$ 600,00
- De R\$ 601,00 a R\$ 900,00.
- De R\$ 901,00 a R\$ 1.500,00.
- De R\$ 1.501,00 a R\$ 2.100,00.
- De R\$ 2.101,00 a R\$ 3.000,00.
- Mais de R\$ 3.001,00.

11. Atualmente, quanto você contribui para a renda da sua família?

- Contribuo integralmente na renda da família
- Contribuo parcialmente na renda da família

12. Qual a média de receita bruta mensal que você gera como motorista de Uber?

13. Quanto você investe mensalmente para custear os gastos (combustível, lavagem do carro, revisão, etc.) como motorista de Uber?

14. Fora o custos mensais, o uber também tem um ganho sobre suas viagens. Então qual seria a receita líquida obtida dos serviços prestados como motorista do Uber?

15. Qual a sua carga horária diária de trabalho?

16. De que maneira os rendimentos como motorista do Uber influenciam sua renda?

17. Você trocaria a sua situação atual por um trabalho com carteira assinada?

() Sim () Não

Por quê?
