


Canoas, v. 12, n. 1, 2023

 <http://dx.doi.org/10.18316/desenv.v12i1.10896>

Até que ponto eu aguento? Uma investigação das vivências e percepções de labor de mulheres motoristas de aplicativo

Juliana Carvalho de Sousa¹

Agostinha Mafalda Barra de Oliveira²

Aline Francilurdes Nery do Vale³

Nataly Inêz Fernandes dos Santos³

Resumo: Esta pesquisa tem como objetivo investigar as vivências e percepções das motoristas de aplicativos, tendo em vista a uberização do trabalho sob a luz do contexto de trabalho. Trata-se de uma pesquisa qualitativa do tipo descritiva. Foram realizadas oito entrevistas semiestruturada com motoristas mulheres de aplicativos de entrega e transportes. O roteiro utilizado foi baseado na Escala de Avaliação do Contexto de Trabalho (EACT), de Mendes e Ferreira (2008). Os dados foram analisados com base na Análise de Conteúdo de Bardin (2015). Os resultados demonstraram que o motivo para escolha da profissão são a renda imediata, a flexibilidade de horários e a independência. Já especificamente com relação ao Contexto de Trabalho, destacaram-se na dimensão Condições de Trabalho, o calor, as ruas esburacadas, ambiente perigoso, a variação de taxas por aplicativos, carro com marcha câmbio manual, trânsito caótico e acidente. Na dimensão Organização de Trabalho, enfatizaram-se os incentivos para bater metas, pressão pessoal, jornada tripla de trabalho, alimentação de rua, falta de tempo para família e lazer, controles e punições. E na dimensão Relações Socioprofissionais, constataram-se o apoio no WhatsApp, interação limitada, preconceito dos amigos, preconceito dos colegas, estranheza dos clientes, preconceito dos clientes, discriminações e limitações e assédio dos clientes.

Palavras-chave: Uberização do trabalho; Contexto de Trabalho; Mulheres.

How long can I take it? An investigation of the experiences and perceptions of work by women app drivers

Abstract: This research aims to investigate the experiences and perceptions of app drivers, in view of the uberization of work in the light of the work context. This is qualitative descriptive research. Eight semi-structured interviews were conducted with female drivers of delivery and transport app. The script used was based on the Work Context Assessment Scale (EACT), by Mendes and Ferreira (2008). Data were analyzed based on Bardin's Content Analysis (2015). The results showed that the reasons for choosing the profession are immediate income, flexibility of schedules and independence. Specifically, about the Work Context, in the Work Conditions dimension, heat, potholed streets, dangerous environment, variation in rates per app, car with manual transmission, chaotic traffic and accidents stood out. In the Work Organization dimension, incentives to meet goals, personal pressure, triple working hours, street food, lack of time for family and leisure, controls and punishments were emphasized. And in the Socio-professional

1 Doutora em Administração (UNP). E-mail: <juli.cs1009@gmail.com>.

2 Doutora em Psicologia Social e Antropologia das Organizações pela Universidad de Salamanca (2009) - titulação validada pela Universidade Federal da Bahia (2010).

3 Mestre em Administração (UFERSA).

Relations dimension, there was support on WhatsApp, limited interaction, prejudice from friends, prejudice from colleagues, strangeness from clients, prejudice from clients, discrimination and restriction and harassment from clients.

Keywords: Uberization of Work; Work Context; Women.

1 Introdução

O surgimento e disseminação dos aparelhos eletrônicos e da internet provocaram mudanças não apenas no ambiente produtivo, mas também na forma das pessoas se socializarem (FRANCO; FERRAZ, 2019). Emerge nesse contexto, a economia compartilhada, que se beneficia da facilidade de conexão trazida pela internet para revolucionar os modelos preexistentes de prestação de serviços (BIANCHI; MACEDO; PACHECO, 2020). Esse tipo de economia baseada nas novas tendências de consumo colaborativo oferece ao mercado uma forma mais simplificada de acesso a produtos ou serviços, em que um indivíduo pode ofertar quaisquer bens que possua a terceiros, por meio de sites ou aplicativos (BIANCHI; MACEDO; PACHECO, 2020).

Silva Júnior et al. (2022) explicam que esse modelo de negócio foi denominado “uberização do trabalho” e pode ser entendido como a relação comercial mediada por uma organização que extrai valor dessa troca sem estabelecer relação de trabalho formal. Muitas empresas aderiram a essa nova tendência de mercado, como a *Uber*, *Airbnb*, *eBay*, Mercado Livre, 99 Pop dentre outras (BIANCHI; MACEDO; PACHECO, 2020).

A exemplo da *Uber*, empresa pela qual foi cunhado o termo “uberização”, a relação entre condutor e motorista através de um aplicativo sugere a ideia de que aquela atividade é autônoma, sustentando o conceito de que o indivíduo conduz o seu próprio negócio, estabelecendo sua jornada de trabalho e possuindo, assim, ampla liberdade para gerenciar suas tarefas; de modo a não se reconhecer como empregado, mas como empreendedor (BIANCHI; MACEDO; PACHECO, 2020). Nesse contexto, a empresa apoia-se na ideia de livre concorrência enquanto usufrui de vantagens auferidas pela ausência de regulamentações a respeito da sua atividade e, conseqüentemente, deixa de cumprir uma série de obrigações legais (MARTIN, 2016; STEWART; STANFORD, 2017).

Acerca disso, Kretsos (2010) destaca a precarização laboral inerente aos “falsos trabalhos por conta própria”, como expressão que descreve indivíduos contratados independentes que atuam sob as mesmas regras e condições dos trabalhadores assalariados, mas não têm acesso aos mesmos benefícios. Portanto, a precarização do trabalho se exprime em condições de trabalho que expõem os trabalhadores a situações de vulnerabilidade, cujos contextos laborais são desgastantes e reduzem as possibilidades de um trabalho digno e humano (LANCMAN, et al., 2019).

Nesse contexto, empresas uberizadas atraem mulheres para essa ocupação, a exemplo da *Uber*, com a iniciativa do projeto *Elas na Direção*¹ e o recurso *U-Elas*; já a *99App* possui o programa *Mais Mulheres na Direção*² e o *99Mulher*. Também se destacam as plataformas de transporte exclusivas para condutoras e passageiras, como é o caso da *Lady Driver*³. No entanto, apesar dos esforços para conquistar

mais trabalhadoras, adotando uma postura de flexibilização do trabalho, ganho fácil e segurança, ainda é recorrente situações de assédio moral, sexual e preconceito com as mulheres que ocupam espaço no trânsito, já que o espaço foi socialmente atribuído ao público masculino.

Assim, a lente de análise escolhida foi o contexto de trabalho, elencando elementos referentes às condições de trabalho, envolvendo componentes físicos, químicos e biológicos, além de vertentes associada a segurança e higiene no trabalho, remuneração, dentre outros. A segunda dimensão que envolve o contexto de trabalho é a organização do trabalho, manifestada por aspectos, como: divisão de atividades, níveis hierárquicos, conteúdo das tarefas, relações de poder; e, por fim, tem-se as relações sociais, que se associam com os vínculos laborais (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994; MENDES; FERREIRA, 2008).

Com base no exposto, o objetivo geral da presente pesquisa é investigar as vivências e percepções das motoristas de aplicativos, tendo em vista a uberização do trabalho, sob a luz do contexto de trabalho.

A uberização do trabalho enquanto tema de pesquisa ainda é bastante recente. Em uma busca realizada em base de dados (*Scopus e Web of Science*), utilizando os termos “*uberization*” e “*uberization of work*”, em dezembro de 2022, constatou-se a incipiência de pesquisas sobre a temática no Brasil e no mundo; além disso, não foram encontrados achados sobre a uberização do trabalho com o público feminino; inferindo-se, assim, a relevância acadêmica e literária deste estudo. Portanto, este estudo, devido ao seu arcabouço teórico-empírico, poderá embasar outras pesquisas acerca deste fenômeno. Ademais, este estudo também agregará conhecimentos sobre os objetos escolhidos para a análise, possibilitando incursões reflexivas no que diz respeito ao contexto de trabalho das mulheres motoristas de aplicativos.

2 Referencial Teórico

2.1 Uberização

A uberização pode ser entendida como uma tendência do mundo contemporâneo que envolve a reorganização do trabalho, resgatando novas perspectivas de controle, gerenciamento e subordinação. Vale destacar que é um tipo de trabalho recente, tendo em vista que seu surgimento se associa com a criação e efetivação das empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2019). Apesar de seu termo estar cunhado à empresa *Uber*, que conta com mais de um milhão de motoristas no Brasil e mais de três milhões no mundo, o processo da uberização possui uma narrativa história mais profunda (UBER, 2020), ao passo que se associa a flexibilização do trabalho e novos modos de subjetividade laboral.

Moraes, Oliveira e Accorsi (2019ab) apontam que a uberização consiste no trabalho executado de forma presencial, mas mediado por plataformas digitais, tendo como principais características a quase inexistência de um processo seletivo, a chance de prestar serviço para diversas empresas, o pagamento por atividade, a avaliação do trabalho feita diretamente pelos clientes, o monitoramento das atividades em tempo real e o ocultamento de uma parte das regras que normatizam e controlam as relações de trabalho.

A partir da uberização, surgem os “chefes de si mesmos”, diminuindo índices de desemprego enquanto criam empregos e geram renda (SABINO; ABÍLIO, 2019). Entretanto, há uma sensação equivocada que circunda a premissa que diz “você decide a hora e o quanto trabalhar e receber”, visto

que as empresas-aplicativo são responsáveis pela delimitação de valores, tanto associado a quantia que o trabalhador receberá, quanto a quantia que os clientes pagarão, além de possuírem controle direto acerca das regras no que tange a distribuição de trabalho (RODRIGUES, 2019).

Nesse contexto, os motoristas de empresas-aplicativo não possuem vínculo empregatício, trabalham como profissionais autônomos e assumem variados riscos para prestar o serviço, responsabilizando-se pelos instrumentos de trabalho necessários à execução da atividade, como adição de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para poder exercer atividade remunerada (caso não a possua), veículo e sua manutenção, combustível, seguro, celular, internet e outros custos com “agrados” aos clientes, já que a empresa não fornece meios para a realização das atividades (FRANCO; FERRAZ, 2019; RAUBER, et al., 2022). Somam-se ainda às desvantagens de não possuir estabilidade, segurança e garantias dos direitos trabalhistas, previdenciários, e benefícios em situações específicas; como acidentes de trabalho, adoecimentos; entre outras dificuldades, aumentando o risco de situações de vulnerabilidade ao trabalhador (RAUBER, et al., 2022).

Na intenção de atrair novos motoristas, as empresas-aplicativo adotam estratégias para reforçar valores normalmente voltados às características dos empreendedores, como inexistência de chefe, autonomia para escolher seus próprios horários, ganhos progressivos e aventuras no exercício da profissão (FRANCO; FERRAZ, 2019). No entanto, a flexibilidade para escolher o horário de trabalho e a remuneração somente mediante a prestação dos serviços condicionam o trabalhador a estender as horas em função das atividades laborais (RAUBER, et al., 2022).

A crítica de Franco e Ferraz (2019) é a de que a uberização do trabalho vem representar um modelo de acúmulo de capital, ao construir uma forma de mediação da subsunção virtual do trabalhador, a medida em que assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva, ficando o mesmo subordinado aos mecanismos de trabalho da uberização, mesmo que aparentemente reflita autonomia e liberdade sobre a forma produtiva. Nessa conjuntura, Moraes, Oliveira e Accorsi (2019ab) destacam que além da precarização, os motoristas passam a adotar um comportamento individualista, assumindo o papel de microempresas e competidores do mercado.

2.2 Contexto de Trabalho e Relações de Gênero

O contexto de trabalho se constitui do espaço social em que estão inseridas a organização do trabalho, as condições de trabalho e as relações socioprofissionais. Essas três dimensões envolvem os elementos materiais, organizacionais e sociais que influenciam no desenvolvimento das atividades laborais e nas estratégias de mediação individual e coletiva no ambiente de trabalho (MENDES; FERREIRA, 2008).

A partir de então, considera-se três dimensões que compõem o contexto de trabalho, a saber: organização do trabalho (relaciona-se com metas e objetivos, regras, tempo e processo, além da divisão hierárquica); condições de trabalho (associadas a equipamentos, instrumentos, tecnologia etc.); e relações socioprofissionais (ligadas as relações com pares e chefia, dentre outros membros internos e clientela da empresa) (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994).

Nessa direção, pesquisas sobre o contexto de trabalho de mulheres motoristas de aplicativos de entrega e transporte ainda são incipientes e a literatura carece de reflexões; especificamente devido ao fato de as mulheres serem minoria nessas ocupações e enfrentarem as diferenças sociais relacionadas ao gênero (MORAES; OLIVEIRA, ACCORSI, 2019ab). Apesar da expansão do trabalho feminino remunerado, ainda é perceptível a concepção de que as atividades exercidas pelas mulheres são subordinadas às dos homens, o que contribui para a permanência de mulheres em áreas ocupacionais femininas, muitas vezes precarizadas e subalternas (NASCIMENTO; ALVES, 2014).

Nesse contexto, acerca da perspectiva do gênero no que se associa com o mercado de trabalho, tem-se que, com a globalização, as mulheres começam a ocupar postos de trabalho no mercado (GUIMARÃES; HIRATA; SUGITA, 2009). Em uma perspectiva histórica, a passagem da manufatura para a indústria exige novos trabalhadores, incorporando as mulheres no mercado produtor (TOLEDO, 2017).

Apesar das mulheres, cada vez mais, estarem inseridas no mercado de trabalho, não se pode afirmar que o fim da sociedade de classes representa o fim da opressão de gênero (ANTUNES, 2018). Essas questões fazem com que as mulheres aceitem condições subalternas de trabalho por terem que conciliar sua dupla jornada (doméstica e profissional). Esse cenário conduz a uma intensificação nos papéis sexuais, intensificando os estereótipos e as desigualdades sociais, além de massificar a terceirização, o trabalho informal, temporário e sem acesso a direitos sociais (HIRATA; KERGOAT, 2007).

A divisão de trabalho por gênero aumenta a separação e a hierarquização do trabalho feminino, configurando funções sexuadas (HIRATA; KERGOAT, 2007). Estudos sobre a precarização revelam a importância de se atentar para a dimensão extratrabalho remunerado (GUIMARÃES; HIRATA; SUGITA, 2009), formada por tarefas desempenhadas no ambiente que não são consideradas como trabalho e são relacionadas à afeição, postura e instinto feminino, além de outras justificativas naturalistas, tornando-se uma questão sociocultural.

3 Procedimentos Metodológicos

Essa pesquisa se caracteriza como abordagem qualitativa, sendo classificada como pesquisa qualitativa básica (MERRIAM, 1998), de cunho descritiva (DENZIN; LINCOLN, 2016). A coleta foi realizada com oito motoristas de aplicativo do estado Rio Grande do Norte (RN).

O método de coleta escolhido para realização deste estudo foi a entrevista semiestruturada (GODOY, 2007). Um roteiro semiestruturado foi elaborado com base na Escala de Avaliação do Contexto de Trabalho (EACT), de Mendes e Ferreira (2008).

Utilizou-se a técnica bola de neve (*Snowball*), ou seja, ao final de cada entrevista, as participantes indicavam outras motoristas que se enquadravam no perfil procurado para esta pesquisa (BALDIN; MUNHOZ, 2011). O quantitativo de pessoas foi delimitado pelo processo de saturação ou redundância, a fim de promover a fidedignidade do estudo (GLASER; STRAUSS, 2017).

Para captar com maior eminência a subjetividade das informações contidas nas falas dos sujeitos, esse instrumento de coleta foi aplicado de forma *online*, de acordo com a disponibilidade das entrevistadas, nos

meses de setembro e outubro de 2022. O conteúdo gravado, diante do consentimento esclarecido de cada entrevistada para posterior transcrição e interpretação das informações coletadas. Destaca-se que o tempo médio de cada entrevista foi de 45 minutos.

Creswell (2014) salienta que analisar dados perpassa por organização, leitura preliminar, planejamento e codificação dos dados. Analisar dados consiste, portanto, em sintetizar as informações obtidas, compreendendo-as e atribuindo-lhes significado (MERRIAM; TISDELL, 2015). Assim, a estratégia utilizada para o tratamento dos dados adquiridos foi a análise de conteúdo, método de pesquisa desenvolvido por Bardin (2015), e tem como fases de condução: a) organização da análise ou pré-análise; b) exploração do material; c) tratamento dos resultados, inferência e a interpretação dos resultados.

4 Análise e Discussão dos Resultados

4.1 Perfil das Informantes

As informantes desta pesquisa têm entre 23 e 58 anos. Cinco das oito entrevistadas têm nível superior completo, uma tem nível superior incompleto e duas apenas o ensino médio. Quatro vivem em união estável, três são solteiras e uma é divorciada. Apenas duas possuem filhos. Das oito apenas três vivem exclusivamente da sua renda como motorista de aplicativo; as demais completam sua renda com outro trabalho e/ou vendas. Três não estão no momento trabalhando como motorista de aplicativo, dessas duas seguem trabalhando como motorista particular e a outra pretende voltar quando acabar a pandemia. Tal caracterização está sintetizada no Quadro 1.

Quadro 1: Perfil das informantes deste estudo

Informantes	Idade	Escolaridade	Estado Civil	Filhos	Status atual
1	25	Superior incompleto	União estável	Sem	Só trabalha como motorista de aplicativo
2	58	Ensino médio	Divorciada	Dois, já adultos	Já trabalhou como motorista de aplicativo e hoje faz corrida particular e vendas
3	48	Ensino médio	Solteira	Sem	Já trabalhou como motorista de aplicativo e hoje faz corrida particular e vendas
4	29	Superior completo	União estável	Sem	Trabalha como motorista de aplicativo tem cargo comissionado e faz vendas
5	34	Superior completo	Solteira	Sem	Só trabalha como motorista de aplicativo
6	34	Superior completo	União estável	Sem	Trabalha como motorista de aplicativo e tem emprego formal
7	53	Superior completo	União estável	Um adolescente	Trabalhou como motorista de aplicativo, parou pela pandemia, mas pretende voltar e tem emprego formal
8	23	Superior completo	Solteira	Sem	Só trabalha como motorista de aplicativo

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Destaca-se ainda que as oito atuam ou já atuaram como motorista de aplicativo nas cidades de Natal e Mossoró, desde 2019.

4.2 Voltando ao túnel do tempo: Como tudo começou

Quanto aos motivos para iniciar nessa profissão identificaram-se três categorias: a possibilidade de renda imediata como atividade única ou complementar, flexibilidade de horário e independência, conforme os relatos das informantes expostos no Quadro 2.

Quadro 2: Motivos para iniciar como motorista de aplicativo das informantes deste estudo

Categorias	Relatos
Renda imediata	<p>[...] aí eu tava precisando de uma renda extra e comecei a fazer entregas de moto, corridas pelo aplicativo também. Aí veio a oportunidade de fazer entrega no carro também. Ah! por que não levar pessoas? Aí eu comecei e gostei e saí do outro emprego, e fiquei só fazendo corrida com pessoas mesmo, eu acho melhor. (Relato informante 1)</p> <p>Eu fui tentando uma coisa e tentando outra, foi quando me falaram da questão do Uber que já tinham mulheres trabalhando, né? [...] eu fui pra sobreviver mesmo, né, pra eu ter uma renda (Relato informante 2)</p> <p>Meu pai ficou doente e eu tive que sair pra cuidar do meu pai, aí fiquei dependente totalmente da renda do meu pai. Meu pai veio a óbito, então de imediato eu não sabia o que fazer. Tinha um carro na minha casa e eu precisava de algo que tivesse o retorno financeiro, o retorno de imediato que é justamente pra eu poder me manter e ajudar minha mãe. [...] Então o que me levou a ir ser motorista de aplicativo foi o financeiro mesmo, eu tive que ter um retorno de imediato que eu já não tinha mais a renda do meu pai [...] (Relato informante 3)</p> <p>Quando foi em 2019, no início do ano, eu consegui um emprego na área de segurança no trabalho [...]. [...] era um salário-mínimo e não tinha mais nenhum tipo de direito [...]. E aí, ia iniciar o Cidade Junina do ano de 2019, e eu disse, “Eu, vou fazer corrida pra mulher”, [...]. (Relato informante 4)</p> <p>[...] eu tinha um bar, né? Fechei esse bar e comecei a atuar no aplicativo, vendo que era uma facilidade mais rápida, algo mais rápido para se ganhar, entendeu? (Relato informante 5)</p> <p>Bom, eu estava na faculdade, ainda, e já tinha um emprego [...], estava concluindo minha graduação em Contabilidade. Aí, eu queria muito o meu baile de formatura e o meu cunhado ele me apresentou o aplicativo [...]. E aí, eu me cadastrei pra pagar o meu baile de formatura, e eu comecei a trabalhar de Uber também nas horas vagas. (Relato informante 6)</p> <p>Na época que eu comecei, foi em 2019, a trabalhar como Uber. Eu tinha interesse de juntar uma grana extra, que eu não fosse mexer no meu orçamento mensal. E aí, como eu tinha um foco, um objetivo, eu resolvi fazer esse trabalho de Uber (Relato informante 7)</p> <p>[...] fazem exatos dois anos que eu estou no Uber, desde o início da pandemia. Eu fazia faculdade, [...] nesse meio termo de pandemia encontrei muita dificuldade para trabalhar, porque eu estagiava, e aconteceu que o estágio acabou, e você sabe que na pandemia estava difícil consegui emprego. E aí, surgiu oportunidade, eu vi uma colega que era Uber Mulher perguntando se eu não queria participar para ver as experiências, topei a ideia, não tinha nada a perder. E foi desde então, eu gostei, me identifiquei. (Relato informante 8)</p>

Flexibilidade de horário	<p>[...] gosto muito por causa de que eu não gosto muito da rotina [...]. Então, essa questão de cumprir horário, sabe, eu nunca gostei; não consigo trabalhar com essa rotina de horário. E o Uber ia me dá essa flexibilidade de poder trabalhar num horário que eu tivesse tempo. (Relato informante 2)</p> <p>[...] porque quando você é motorista de aplicativo, você determina os seus horários [...]. (Relato informante 6)</p>
Independência	<p>[...] você é o seu próprio patrão. Então a gente consegue ter a sua liberdade de decidir “Vou trabalhar, eu não vou trabalhar”. (Relato informante 6)</p> <p>[...], aí eu achei que era uma forma de ganhar dinheiro sem depender de ninguém, dependia só de mim entrar no meu carro e dirigir. (Relato informante 7)</p>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Suárez e Bautista (2017) revelam que a economia compartilhada se apresenta como uma tendência no mercado econômico. Porém, em análise as falas, verificou-se que a inserção nas plataformas se deu, em sua maioria, por questões associadas a desemprego, renda extra, e dificuldade de acesso ao mercado formal.

A flexibilidade ofertada por essas plataformas, ao invés de ser sinônimo de liberdade, revelam novas configurações de controle (SENNETT, 2009). Assim, Dardot e Laval (2016) afirmam que essas empresas são moldadas pelo regime capitalista ao passo que externalizam a figura do colaborador como membro da empresa; porém, por outro lado, necessitam que o colaborador depreenda tempo e engajamento para conseguir obter renda.

4.3 Contexto de Trabalho

4.3.1 Condições de trabalho

Quanto as condições de trabalho das informantes quando estão atuando como motoristas extraíram-se sete categorias: calor, ruas esburacadas, ambiente perigoso, variação de taxas por aplicativo, carro com marcha câmbio manual, trânsito caótico e acidente. No Quadro 3 os relatos correspondentes a cada uma dessas categorias.

Quadro 3: Condições de trabalho das motoristas de aplicativos informantes deste estudo

Categorias	Relatos
Calor	<p>É questão do sol também né, tem que passar protetor solar porque a gente fica muito exposto ao sol o dia todo, [...] (Relato informante 1)</p> <p>[...] porque o calor é estressante [...]. (Relato informante 4)</p> <p>O ar-condicionado é o básico, [...] é o mínimo que a gente pode ter aqui, então eu passar o dia inteiro no sol, porque aqui é muito quente, [...] passar o dia inteiro no sol torrando, se não tiver uma película escura pra proteger do sol, entendeu, se não tiver um ar-condicionado bom. (Relato informante 5)</p>

<p>Ruas esburacadas</p>	<p>[...] tem horas que você vai pra lugares que é muito buraco, então danifica muito o carro [...]. (Relato informante 2)</p> <p>[...] mais do veículo, né, pela exposição de entrar em muitos tipos de rua, sem estrutura, buraco, questão de manutenção mesmo do veículo (Relato informante 6)</p> <p>[...] essas ruas de Mossoró acabam o carro de uma forma que você não tem noção. (Relato informante 8)</p>
<p>Ambiente perigoso</p>	<p>Ah, é bem perigoso, né, porque a gente não sabe quem tá entrando no carro. Já entraram duas pessoas armadas no carro [...] e ninguém se sente confortável, né, com alguém armada dentro do seu carro, uma pessoa desconhecida. [...] sinto medo, insegurança e angústia na maioria das vezes quando entra homem, né, sozinho. (Relato informante 1)</p> <p>[...] o medo do perigo, né, de topa com alguém que pudesse me fazer o mal. [...] a coisa que mais me assusta é exatamente isso, o desconhecido [...] porque, assim, quando você faz uma corrida e que você termina uma corrida, você tem que ficar naquele local aguardando porque não vale a pena se locomover, então, isso é muito perigoso pra gente, porque tem horas que você deixa pessoas em lugares que é super esquisito, então não tem como, você tem que sair dali né. [...] (Relato informante 2)</p> <p>[...] então, principalmente quando o passageiro senta no banco por trás do motorista, então, eu não tenho visão de nada. Ali, só Deus! Mas assim, me deixa um pouco desconfortável! [...] do início que eu suava muito, eu ficava com tanto medo que eu usava calça jeans e um short por baixo, eu tinha muito medo, nunca que ninguém me via com uma saia nem com um short (rsrs) eu sempre procurava estar de calça jeans. (Relato informante 3)</p> <p>Eu não dirijo de vidro aberto, dirigi somente no tempo que foi obrigatório [...], porque é inseguro, meu carro é preto, sou motorista mulher, o passageiro geralmente vai atrás, e eu não sei quem vai entrar, dependente se for uma mulher. (Relato informante 4)</p> <p>[...] é uma profissão perigosa principalmente pra mulher, entendeu? [...] nós somos um sexo mais frágil né? [...] não que os homens vão conseguir fazer algo [...], mas pra mulher é muito mais perigoso porque ele vê ali como uma fragilidade, entendeu? [...]. Aqui existe a violência do mesmo jeito, facções do mesmo jeito. [...] eu sei onde cada lugar é mais perigoso, [...] então a região mais perigosa eu particularmente não faço, entendeu, eu não vou. (Relato informante 5)</p> <p>[...] às vezes a gente acaba entrando em algumas localidades não muito seguras. [...] Então, quando você aceita uma corrida, você acaba correndo um risco de levar uma pessoa que você não conhece, em uma localidade que você também não conhece, e acaba num local perigoso [...]. [...] é olhando direto no retrovisor, e às vezes entra um passageiro, assim, um pouquinho maior, mais mal-encarado, assim, “Será que eles vão me assaltar?” “Será que essa moça está me levando para um lugar ruim, já tem alguém lá esperando, né, pra roubar meu carro?” (Relato informante 6)</p> <p>[...] foi difícil pela criminalização da cidade. Porque é muito perigoso, tanto para o homem, quanto para a mulher. Mas para a mulher, ela é muito mais pelo fato, de tipo, em determinada situação, o homem, ele sabe se defender de forma mais eficaz. [...] até hoje eu ainda tenho que estar escolhendo corridas, escolhendo bairros, escolhendo pessoas que tem avaliação boa, por quê? [...] como eu sou mulher, eu tenho que ter um cuidado a mais, um cuidado dobrado, tá entendendo? [...] Aí acabava que muita gente já saiu sem pagar, porque era uma mulher, e sabe que mulher não vai enfrentar, entendeu? (Relato informante 8)</p>

Variação de taxas por aplicativo	<p>A gente recebe por corrida, aí paga um percentual a eles, depende do aplicativo, tem taxas é [...] varia de cinco até quarenta por cento. (Relato informante 1)</p> <p>O aplicativo tira em média de trinta a trinta e cinco por cento, quase chegando a quarenta, (Relato informante 5)</p> <p>Depende do aplicativo, em Mossoró tem várias plataformas, várias. (Relato informante 8)</p>
Carro com marcha câmbio manual	<p>[...] direção hidráulica não, [...] marcha mesmo. (Relato informante 2)</p> <p>tem direção elétrica, mas o câmbio é manual e eu tenho que passar a mão na marcha. (Relato informante 2)</p> <p>[...], mas ele é manual, [...], a maioria são manual porque eles preferem, até mesmo pelo consumo de combustível que é menor, entendeu. (Relato informante 5)</p> <p>Não é automático, é manual. (Relato informante 7)</p>
Trânsito caótico	<p>[...] dificilmente eu me estresso assim. Acho que só com o trânsito (rsrs). (Relato informante 1)</p> <p>Eu criei uma hipersensibilidade a me expor no trânsito, [...] eu não suporto o barulho do trânsito.[...] aqui em Mossoró a gente tem um trânsito caótico, as pessoas não respeitam preferencial, as pessoas não respeitam o sinal, as pessoas não respeitam a faixa de pedestre, as pessoas não têm o mínimo de gentileza no trânsito. (Relato informante 4)</p> <p>[...] que o é cultural aqui você não dar seta, então você tem que dirigir sempre imaginando que o que está na frente vai fazer, porque a qualquer momento ele pode virar à direita. Você tem que dirigir com essa cautela, com essa preocupação, se preocupar no que o outro vai fazer muito mais do que do que você está fazendo.(Relato informante 7)</p>
Acidente	<p>Já, sofri dois acidentes, um o carro deu PT, eu estava com dois clientes [...]. 18 dias depois que eu comecei a trabalhar, eu fiquei três meses sem trabalhar porque o carreteiro não viu meu carro e bateu na traseira do meu carro e eu bati na traseira de uma caminhonete. (Relato informante 3)</p> <p>Já sofri dois acidentes de trânsito. Um, eu foi atravessar no Centro e eu olhei para o lado, o sinal estava fechado, e eu fui passar, nesse meio tempo o sinal abriu e vinha um motoqueiro de <i>delivery</i> muito veloz e bateu na porta do meu carro [...]. E o segundo [...] um ônibus veio, encostou no meu carro e levantou a lateral e foi andando e amassou uma parte (Relato informante 4)</p> <p>Sim, uma vez. [...] Apenas danos materiais. Eu tinha acabado de deixar as duas pessoas na igreja a noite, e uma moça quando eu estava saindo ela quis me ultrapassar e já fazer uma curva e nisso ela bateu na frente do meu carro, ela me fechou e danificou um pouco à frente do meu carro. (Relato informante 6)</p>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Com base nas entrevistas, percebe-se que há relatos que revelam estresse, medo e necessidade de enfrentamento do perigo. Assim, Ramos (2020) complementa que a profissão pode se tornar mais desgastante devido à falta de monitoramento policial em áreas de risco, e ausência de proteção em casos de furtos e roubos.

Porém, grupos de *WhatsApp* são usados para repassar informações com o intuito de ajudar motoristas nessa perspectiva de proteção, o que pode reduzir ocorrências derivadas de insegurança e violência.

Outro ponto elencado pelas entrevistadas são os valores e porcentagens retidos pela empresa. Acerca disso, Ramos (2020) aborda que esse valor é calculado com base em uma tarifa-base, vinculada ao total de quilômetros rodados e tempo de deslocamento. Além disso, também há uma tarifa mínima a ser cobrada que independe da distância e tempo.

De acordo com Leite (2018), o Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre de São Paulo (STATTESP) é o primeiro sindicato brasileiro a representar os trabalhadores das empresas de aplicativos de transporte terrestre, e suas reivindicações incluem medidas de segurança para os motoristas, tais como:

19 - Instalação do botão de pânico para notificação junto a central. 20 - Não aceitar dinheiro (criando cartão pré-pago) para clientes cadastrados para a segurança do motorista. 21 - Rigidez na documentação do cliente com foto, comprovante de endereço, CPF, RG... 22 - Dispositivo aplicado ao veículo que substitui o aparelho celular para inibir assaltos (STATTESP, 2021).

Desta forma, percebe-se que há esforços reunidos para tentar mitigar lacunas deixadas pela tecnologia e falhas sociais (como o fator da segurança pública). Contudo, os riscos se fazem inerentes a profissão, o que revela a necessidade de uma discussão mais profunda que enumere fatores associados a imprudência no trânsito, preconceitos arraigados vinculados ao gênero, falta de capital para investir em um automóvel mais confortável que propicie mais bem-estar, dentre outros.

4.3.2 Organização do trabalho

A maioria das motoristas trabalha três expedientes e dirige no mínimo em dois. Cada uma organiza o seu horário conciliando com outro trabalho, estudo ou afazeres domésticos. A ânsia de bater metas e ganhar dinheiro faz com que elas negligenciem os momentos com a família e de lazer e os cuidados com a alimentação. Além disso, tem os relatos dos controles e punições dos aplicativos. Pelo exposto, com base nos relatos das informantes observaram-se seis categorias para a organização do trabalho. São elas: incentivos para bater metas, pressão pessoal, jornada tripla de trabalho, alimentação de rua, falta de tempo para família e lazer, controles e punições.

Quadro 4: Organização do trabalho das motoristas de aplicativos informantes deste estudo

Categorias	Relatos
Incentivos para bater metas	<p>A empresa X oferece promoções. Por exemplo, eles dão uma meta e quando a gente bate essa meta eles bonificam, pagam um valor a mais, às vezes, 20 a 30 corridas, eles dão o horário aí quem conseguir completar naquele determinado horário ganha uma gratificação, mas não é obrigatório, sabe? É só uma forma de incentivo, no caso. As vezes vale, às vezes ganha oitenta reais a mais, até cem reais a mais no dia. (Relato informante 1)</p> <p>[...] por exemplo, eles colocam oitenta, noventa viagens durante três ou quatro dias e ganhe a mais, cento e cinquenta, cento e vinte a mais. Quando você completar esse desafio eles te dão o valor.[...] (Relato informante 5)</p> <p>Você bate as metas e têm alguns benefícios. [...] Sobre para o outro nível, você já tem um desconto, em loja de pneus, de mecânico, supermercado, farmácia... (Relato informante 8)</p>
Pressão pessoal	<p>[...] então, todo período do mês eu dirijo sempre pra pagar a prestação do carro. E aí, eu fico nessa pressão, que tenho que pagar aquele valor e tals, só que quando eu dirijo pra pagar a prestação do carro, eu dirijo com raiva. Aquele dinheiro que eu vou ganhar é pra pagar, tem toda essa questão de você saber que está ali perdendo seu horário mínimo, que é o horário que eu dirijo atual, perdendo minha diversão, pra poder estar dirigindo por causa das contas que tenho para pagar. (Relato informante 4)</p> <p>É uma pressão pessoal, meta pessoal, porque, tipo assim, você tem que fazer x pra manter aquele padrão que você impôs, né, que você colocou ali pra você. Então, você acaba se pressionado e se cobrando [...]. [...] não tem patrão, você não tem nada ali, então você não tem um salário fixo, não tem nada, você tem que fazer salário, então você tem que tá lá todos os dias trabalhando. (Relato informante 5)</p>
Jornada tripla, sendo um expediente na direção	<p>Pronto, meu trabalho estipula um horário mínimo de 6 horas, mas a gente fica à disposição [...]. Então, a gente brinca que o trabalho é de 24 horas e realmente é, por mais que você não esteja trabalhando 24 horas, mas tem que estar disponível 24 horas. O horário que eu rodo hoje, não é fixo, por quê? Por causa disso, não tenho como dizer o horário fixo que eu vou rodar, e geralmente eu consigo rodar a noite, de 18:00 horas até 21:00/22:00 horas da noite. (Relato informante 4)</p> <p>[...] nesse meu emprego atual, eu não tenho um horário de almoço muito longo, então pra mim não compensa. É mais interessante descansar no horário de almoço e trabalhar após o expediente e trabalhar no final de semana. [...] Eu entro às 7h da manhã, até as 11:30, aí às 13h até 17:30. [...] depende muito do movimento [...]. quando o movimento não está bom, eu paro e vou para casa [...]. [...] final de semana é diferente [...] às vezes eu trabalho o dia todo, paro só pra almoçar (Relato informante 6)</p> <p>[...] depois do meu expediente eu ia e fazia Uber, e no final de semana também. [...] quando eu terminava meu expediente, eu ia para casa organizar as coisas dele (filho), aí depois desse momento, dessa organização, eu ia dirigir. Aí no final de semana, eu montava tipo uma rotina, eu começava de manhã bem cedinho [...]. Então, na semana eu conseguia ficar de 11:00 até às 23:00 dirigindo, e às vezes ia até meia-noite; já na sexta-feira eu gostava de ir até 1 da manhã, por aí. E no final de semana, eu montava a seguinte rotina, eu começava de manhã bem cedinho tipo 6 horas da manhã e ia até 11 horas, aí ia para casa organizar a refeição dele e tudo direitinho. (Relato informante 7)</p>

<p>Jornada tripla, sendo dois ou três expedientes na direção</p>	<p>Trabalho das 6h30 até às 18h. Eu paro pra almoço, meio-dia 13h já volto. Estudo à noite. Às vezes eu trabalho no final de semana também, quando eu tô precisando de dinheiro, [...]. (Relato informante 1)</p> <p>[...] a gente que trabalha com aplicativo a gente tem que trabalhar bastante, senão a gente não faz dinheiro, [...] se a gente não trabalhar uma média de 12h por dia. Mas a rotina é basicamente essa [...], eu treino às seis, sete horas acaba o treino, sete e vinte eu tomo banho lá mesmo na academia e de lá já saio pra qualquer lugar (Relato informante 5)</p> <p>Hoje, eu saio de casa às 10:00 horas, aí eu tenho alguns contratos no horário da tarde, que é pra deixar e buscar quatro crianças na escola. Então, nesse meio termo, de 12:00/13:00 horas sempre estou ocupada, e das 17:00horas às 18:00 horas também estou com essas crianças, eu saio às 10:00 horas de casa e sempre retorno pra casa de 20:00 ou 21:00 horas da noite, depende muito do dia. (Relato informante 8)</p>
<p>Alimentação de rua</p>	<p>[...] eu procuro me alimentar fora pra justamente não ter trabalho mesmo. (Relato informante 3)</p> <p>[...] geralmente eu almoço pela rua sai mais em conta, entendeu, eu perderia muito tempo fazendo o almoço né, e no intervalo de lá pra cá perderia muito tempo e tempo pra gente é ouro entendeu no intervalo de uma corrida para outra a gente não pode perder muito tempo não. (Relato informante 5)</p>
<p>Falta de tempo para a família e lazer</p>	<p>[...] eu não tenho tempo pra minha família. Eu não tenho tempo. Isso aí falta. Isso aí tá faltando, eu me organizar pra tirar um tempo pra minha família, me organizar para pelo menos um domingo eu estou em casa, mas se aparecer trabalho no domingo eu vou e eu quero... é o que eu desejo né, chegar um ponto de tirar o domingo pra mim e pra minha família. Uma vida social ainda é muito difícil pra mim [...]. Relato informante 3)</p> <p>Não, a minha relação com família, vida social e trabalho não estão equilibradas. (Relato informante 4)</p> <p>[...] a gente trabalha muito e acaba perdendo um pouco a nossa vida social. A gente tem que trabalhar no final de semana, né, pra ganhar um real a mais, assim, embora eu evite muito porque eu procuro trabalhar mais durante a semana pra suprir, sabe, aquela necessidade do final de semana. [...] é algo viciante que eu falo, vicia, porque você quer mais dinheiro, aí você acaba esquecendo aquela interação social [...]. Olha, até consigo, mas eu deixo de ir pra muitos lugares pra trabalhar. (Relato informante 5)</p> <p>E a questão, é que as vezes você tem que decidir qual é a sua prioridade. “Eu preciso sair com meus amigos ou eu preciso ganhar esse dinheiro pra pagar aquela conta ali, que apareceu e que agora tem que correr atrás”. (Relato informante 6)</p> <p>Então, eu confesso que eu fiquei muito viciada em dirigir, e isso me causou alguns problemas, porque se eu pudesse, eu estava fazendo direto, assim direto, e meu companheiro ele teve ciúmes, [...] porque no momento que você vai vendo que está entrando a grana tu não quer parar, tu quer continuar porque as corridas estão boas. E então, eu tinha uma certa dificuldade em relação a isso, aí tipo, final de semana eu não queria parar para sair para ir jantar fora, para ir comer fora, porque aquilo ali ia me tirar das corridas. A gente teve alguns atritos nesse processo, mas que depois ficou tudo bem, [...]. (Relato informante 7)</p>

Controles e punições	<p>[...] um passageiro por algum tipo de maldade não gostou do seu posicionamento, não gostou da sua postura, ele vai lá e reporta alguma situação, reclama. [...] A Uber, ela pode banir você da plataforma de acordo com o que ele diga, entendeu? Então, eles vão te mandar uma notificação, você tem que justificar, entendeu? Vou citar uma situação que aconteceu comigo: uma passageira não conseguiu colocar o cinto de segurança no banco traseiro, certo? [...] mas ela não conseguiu e disse “não, tudo bem!” [...]. Segui viagem, não era no banco da frente, era no banco de trás, e geralmente as pessoas não costumam colocar o cinto. Então ela foi lá e reportou dizendo que meu cinto estava quebrado [...]. O aplicativo, em imediato, me bloqueou da plataforma dizendo que só ia desbloquear, entendeu, quando eu consertasse. [...] mas antes eles avisam, tá? Dependendo das quantidades de advertências que você tiver, você pode ser banido da plataforma definitivamente. Eu fui banida definitivamente de uma plataforma [...], eu fui banida definitivamente porque eu fui fazer uma viagem no aeroporto e não consegui encerrar por falta de internet, só consegui encerrar depois de 10 km mais à frente. Então, tipo assim, cobraram um valor a mais para o passageiro, eu justifiquei, mas eles disseram que foi uma ação fraudulenta, entendeu, aí eu não consegui desbloquear. (Relato informante 5)</p> <p>[...] se a gente recusar muitas corridas, o aplicativo acaba bloqueando a gente. Pronto, se aparecer cinco corridas em locais que eu considero inseguro, eu recuso aquelas corridas, o aplicativo ele te bloqueia por algum tempo, ele faz o log-up, ele te desconecta do aplicativo, que pensa que você não quer correr, mas na verdade não é isso né. [...] (Relato informante 6)</p>
----------------------	---

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Acerca da perspectiva do controle e punição, Argentino Netto (2019) relata que os fatores que mais ocorrem nessa modalidade de trabalho, são fortes pressões e monitoramento constante. Além disso, o autor lembra que esse monitoramento é feito por inteligência artificial; ou seja, são algoritmos que tomam decisões automatizadas.

Jornadas de trabalho intensas também são realidades presentes nas falas e vivências das entrevistadas. Essa é uma lógica do regime capitalista, buscando a máxima extração de lucros. Nesse ideal de flexibilização, em que o trabalhador determina sua jornada de trabalho, há uma orientação de cunho ideológica de que maior produtividade levará a premiações e alcance de metas. Além disso, os aplicativos também oferecem sugestões de rotas, horários e locais específicos, estimulando com que os sujeitos cadastrados fiquem ativos (ALVES, 2021).

Com isso, conforme fortalece Cantor (2020), tal ritmo acelerado gera impossibilidades de conciliação do tempo entre trabalho, vida pessoal e social, o que pode diminuir o tempo de repouso, e aumentar também a competição entre os trabalhadores (ANTUNES, 2018), busca-se, portanto, a obtenção do maior valor absoluto.

4.3.3 Relações socioprofissionais

No que diz respeito as relações socioprofissionais, a interação é limitada aos grupos no *WhatsApp* que servem para informes e pedido de ajuda. Além disso, elas relatam serem vítimas de preconceitos, estranhezas e discriminação dos amigos, colegas e clientes, além de assédios. De forma mais detalhada, identificaram-se oito categorias. São elas: apoio no WhatsApp, interação limitada, preconceito dos amigos,

preconceito dos colegas, estranheza dos clientes, preconceito dos clientes, discriminações e limitações e assédio dos clientes. Tais categorias com seus respectivos relatos encontram-se no Quadro 5.

Quadro 5: Relações socioprofissionais das motoristas de aplicativos participantes deste estudo

Categorias	Relatos
Apoio no <i>WhatsApp</i>	<p>[...] a gente tem grupos no <i>WhatsApp</i>. [...] quando tem algum problema a gente tenta localizar alguém próximo pra ajudar e socorrer até já aconteceu de eu ficar no prego assim e alguém vir me ajudar. (Relato informante 1)</p> <p>[...], eu só tenho um grupo no meu celular de <i>WhatsApp</i> que é de motorista, [...] se acontecer alguma coisa e se a gente comunicar ao grupo, sempre vai ter algum motorista que se prontifique, [...] já aconteceu comigo, carro quebrou no Van Rosado, já era naquela avenida muito escura, eu fiquei com bastante medo aí eu botei no grupo “Olha o carro parou geral tá aqui muito escuro” [...] tinha um motorista lá, o motorista chegou em três minutos onde eu estava, [...] e o motorista só saiu do meu lado quando o guincho chegou e rebocou meu carro. [...] (Relato informante 3)</p> <p>[...] nós temos vários grupos.[...] tem uma cooperação, por exemplo, a gente tem um grupo no <i>WhatsApp</i>, se alguém estiver no prego, se tiver alguma corrida perigosa e alguém acompanha. [...] Outra vez, tiraram um do prego, teve um que já foi assaltado e assim que terminou o assalto chegou dez motoristas lá, os assaltantes levaram o carro dele, os motoristas levaram ele para o hospital. (Relato informante 4)</p> <p>[...] até mesmo por questões de segurança, a gente faz grupos no <i>WhatsApp</i> pra gente ficar interagindo, colocar a localização em tempo real, pra todo mundo ficar sabendo onde a gente tá exatamente, até mesmo por questões de segurança, se acontecer alguma coisa a gente avisa, a gente tem códigos também, entendeu. Funciona, a gente já livrou muita gente disso aí, porque se o carro tá andando o celular tá andando, então quando a gente coloca a localização em tempo real, ele vai mostrar exatamente onde a gente está, entendeu. [...] Então a nossa interação é basicamente isso, pra segurança, trânsito também, “Ah! tá tendo engarrafamento em algum lugar. [...] (Relato informante 5)</p> <p>No grupo são pessoas comuns que se unem para tentar trazer um pouco mais de segurança durante esse trabalho. Ele não tem relação nenhuma com os aplicativos, é mais mesmo de pensar na segurança, de você saber que tem alguém olhando ali sua viagem. [...] Sempre alguém vem dar um socorro.[...] se acontecer qualquer coisa, eles já perguntam onde eu estou e vão lá me ajudar. Eles têm sim, esse cuidado, esse acolhimento. (Relato informante 7)</p> <p>Esse grupo é só pra conversar mesmo e informações. [...] o carro quebrou, um acidente, um assalto, vai entrando em um bairro mais difícil. “Teve um acidente em tal via, vocês tentem ir por outra”, “Está tendo uma blitz”, “Acabou de ter um assalto”, esse tipo de coisa. (Relato informante 8)</p>

Interação limitada	<p>Não, não existe, não existe, cada um por si. Se não for no grupo, eu só tenho um grupo no meu celular de <i>WhatsApp</i> que é de motorista, mas eu nunca nem falo. [...], mas acaba, assim, que até mesmo eu me excludo porque pelo fato de ser mulher e ver aquela turma de homem [...] (Relato informante 3)</p> <p>A gente não tem muito contato. Então, não tenho muito amigos motoristas, eu tenho mais amigos que já eram meus colegas e se tornaram Uber junto comigo, mas digamos assim, “Ah, você pegou uma amizade com um rapaz, só porque ele era Uber”. Não, até porque em Mossoró, têm muitos motoristas homens e eles são muitos na deles, só eles, e pra aceitar uma mulher, eu acho difícil nesse meio. (Relato informante 8)</p>
Preconceito dos amigos	<p>“Ai que absurdo”, “Nossa que loucura você está fazendo o Uber”. Preconceito, há muito preconceito dos amigos em relação a isso. [...] eu tenho que estar justificando porque eu estou fazendo, porque eu quero ganhar uma hora extra, porque eu preciso fazer tal coisa, dando uma explicação. [...], pois aqui o pessoal acha muito arriscado você motorista de Uber, as pessoas ficavam, “Nossa, você é louca!”, “Você vai fazer um negócio desse?”, “Você não precisa fazer isso”. Então, existe assim esse preconceito muito grande em relação aos amigos [...] (Relato informante 7)</p>
Preconceito dos colegas	<p>Percebo preconceito dos colegas homens, mais que dos clientes. São machistas né, e isso é bem frequente nos grupos. Comentários maldosos, preconceituosos, além de machistas são homofóbicos né, mas às vezes nem é direcionado pra mim, mas como eu sou mulher eu sinto. Não tem algo, assim, fixo, mas um meme, uma piadinha, sabe? São machistas com as pessoas que entram no carro também, fazendo comentários de alguém que eles levaram. (Relato informante 1)</p> <p>[...] têm muitos motoristas homens e eles são muitos na deles, só eles, e pra aceitar uma mulher, eu acho difícil nesse meio. [...] eu participo somente de um (grupo no <i>WhatsApp</i>) e eu nem olho muito, entro mais para ver as informações. E até porque são homens que ficam tirando cabimento, são conversas que eu não apoio e que não está no meu meio social e eu nem prefiro participar. (Relato informante 8)</p>
Estranheza dos clientes	<p>[...] Já tinham outros que diziam assim “não, estranho, eu nunca tinha visto mulher não”. (Relato informante 2)</p> <p>[...] as pessoas têm muitas surpresas, “Aí, nossa uma mulher! Que legal!” ou então, “Nossa! nunca vi uma mulher dirigindo, você não tem medo?”. (Relato informante 6)</p>

<p>Preconceito dos clientes</p>	<p>[...] comentário não, mas olhares sim. Mas eu acredito que nem seja pelo fato de eu ser mulher, mas pela minha aparência mesmo [ela é lésbica]. (Relato informante 1)</p> <p>[...] ainda vejo assim um preconceito também principalmente pelo fato de ser mulher, sabe. [...] Uma situação foi numa festa [...], foi um senhor, quando ele viu que era uma mulher que estava dirigindo ele disse: “Vou não”, então ele não entrou, ele não entrou no carro. E a outra situação, pelo fato de estar trabalhando a noite era 1h30/1h40 da madrugada chamou pelo aplicativo, [...] quando eu peguei o passageiro, a esposa dele puxou ele pelo braço, não deixou ele entrar pelo fato de ser uma mulher [...]. (Relato informante 3)</p> <p>Eu já fui vítima de preconceito por ser motorista. [...] também por ser mulher. Muita gente entrou no carro e disse que a mulher não sabe dirigir, muita gente entra no carro e tenta me ensinar [...]. (Relato informante 4)</p> <p>[...] é como se a mulher não pudesse estar ali, fosse uma atribuição só do homem, entendeu? Então, quando ele olha assim: “Nossa! é uma mulher!” até mesmo de mulheres, a gente ver essa fala, entendeu? Algumas pessoas, elas tentam, tipo, falam isso e, às vezes, tentam se justificar: “nossa! que legal!”, entendeu? Mas a gente sente e ver que não, tipo assustado, talvez, mas que existe sim um preconceito com relação a isso, entendeu, por ser mulher no volante. Já teve gente que falou que não gostava que mulher dirigisse, “Então desça do carro porque aqui tem uma mulher”. (Relato informante 5)</p>
<p>Discriminação e limitações</p>	<p>Mas para a mulher, ela é muito mais pelo fato, de tipo, em determinada situação, o homem ele sabe se defender, de forma mais eficaz. [...] mas como eu sou mulher, eu tenho que ter um cuidado a mais, um cuidado redobrado, tá entendendo? [...] Aí acabava que muita gente já saiu sem pagar, porque era uma mulher, e sabe que mulher não vai enfrentar, entendeu? (Relato informante 8)</p>
<p>Assédio dos clientes</p>	<p>Uma vez um homem deixou o telefone, ele sentou na frente, ficou conversando [...] aí eu senti que ele estava dando em cima de mim, mas não foi à questão de assédio, de eu me sentir constrangida. Mas, já recebi muito assédio de mulher, de pedirem meu telefone, perguntarem se eu sou casada, que era bonita, se eu quero subir e já teve uma que não me beijou, mas chegou muito perto de beijar. (Relato informante 4)</p> <p>[...] eu trabalhei muito na madrugada. Mas só que eu vi que tinha muito assédio e era muito perigoso, eu passei por muitas situações constrangedoras, aí eu migrei para o dia. (Relato informante 5)</p> <p>[...] já fui vítima de assédio. [...] às vezes você vai pegar um passageiro ele vai estar um pouco alcoolizado, aí eles te acham no direito de falar gracinhas, eles se acham no direito de tentar tomar alguma liberdade. Então essa questão assim, é bem complicada, principalmente porque normalmente quando entra homem, eu peço que sente atrás, isso já é uma forma de você travar qualquer situação, “Por favor, o senhor pode ir atrás?” [...] porque ali eu já botava uma barreira. (Relato informante 7)</p> <p>[...] insinuações sim. [...] eu vejo isso como um assédio [...] já teve pessoas de pegar na minha perna, entendeu? De passar a mão nos meus braços, então tipo, é muito, muito mais fácil de acontecer com nós mulheres, do que com um homem é mais difícil. (Relato informante 8)</p>

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

Sabe-se que a internet contribuiu para o compartilhamento do sistema econômico, e com isso, gerou oportunidades para aumentar mais fortemente a inserção das mulheres no mercado de trabalho (LIPS, 2020). No entanto, situações e vivências relatadas pelas entrevistadas evocam o enraizamento dos estereótipos machistas, conforme evidencia Bourdieu (1999), associando essas características a um status de superioridade e dominação. Vale sublinhar a frase popular que diz “mulher no volante, perigo constante”, o que reforça a cultura da hierarquização de gênero, destacada por Scott (1995).

A falta de segurança também é relatada como algo cultural, sendo ampliado pela carência de segurança pública do país. Contudo, as entrevistadas relatam que, por serem do sexo feminino, isso acaba abrindo precedente para relações de poder do masculino sobre o feminino (SCOTT, 1995), indicando uma sensação de permissividade do homem ao subestimar o sexo oposto, além de causarem situações de assédio e desrespeito.

Mota, Tanure e Carvalho Neto (2014) retratam que há uma tentativa de romper estereótipos, mas ainda há muitas barreiras a serem superadas, gerando a obrigatoriedade de as mulheres terem que provar sua competência.

5 Considerações Finais

Os achados apresentados coadunam para o atingimento do objetivo da pesquisa. Tais achados evidenciam que há uma tendência para a inserção das mulheres no mercado da economia compartilhada de plataformas digitais, como é o caso destes aplicativos para atuar como motoristas. Porém, o receio ainda prevalece, devido a influências de aspectos históricos e culturas de desigualdade de gênero. O que se busca, portanto, são configurações de trabalho igualitárias.

Os resultados demonstram também que as vivências de quem trabalha com aplicativos de transporte pode ser bastante desafiadora. As motoristas enfrentam discriminações e limitações, como a estranheza e o preconceito dos clientes e colegas, além do assédio de alguns passageiros. A interação é limitada e, muitas vezes, o apoio fica restrito ao *WhatsApp*. Elas ainda precisam lidar com jornadas triplas de trabalho, pressão pessoal e incentivos para bater metas, o que pode levar à falta de tempo para a família e lazer. Além disso, elas enfrentam condições adversas, como o calor, ruas esburacadas, trânsito caótico e acidentes. Os controles e punições também são uma realidade, já que as taxas variam de acordo com o aplicativo e há a necessidade de manter um alto índice de avaliação. Apesar dos desafios, a maioria opta por essa atividade, em virtude da flexibilidade de horários e a possibilidade de renda extra.

Vale destacar que a perspectiva da exposição a violência não é algo exclusivo das motoristas do sexo feminino, mas, estas acabam sendo mais impactadas em virtude da prevalência do machismo e do modelo patriarcal.

Acerca das contribuições da pesquisa, em termos acadêmicos, o crescimento da literatura sobre o tema tem ajudado na expansão do conhecimento da temática, buscando investigar seus efeitos para a sociedade, economia e regulação. Quanto as contribuições sociais, tem-se que a dinâmica do mercado exige serviços de qualidade, equidade, e proteção dos trabalhadores quanto a lacunas de segurança, visando

aumentar a qualidade de vida destes. Por fim, no que diz respeito as contribuições gerenciais, pode-se elencar que as empresas precisam adotar melhores práticas de gestão, como alternativa para se manterem competitivas no mercado.

Quanto às recomendações para estudos futuros, sugere-se que sejam realizadas pesquisas com motoristas do sexo masculino a fim de ampliar discussões de visões em relação a perspectiva do gênero e estudos que evocam acerca da regulamentação da uberização, que ainda é um tema controverso em alguns países no que tange aos direitos trabalhistas.

Referências

- ABÍLIO, L. C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. <<http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>>.
- ALVES, D. I. **O trabalho dos motoristas de aplicativos em Ponta Grossa: uma análise do fenômeno da uberização**. 2021. 189f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), Ponta Grossa, 2021. <<http://tede2.uepg.br/jspui/handle/prefix/3595>>.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16. ed. São Paulo: Cortez Editora, 2018.
- ARGENTINO NETTO, V. **Uma crítica às relações de consumo colaborativo em mercados emergentes: um estudo com usuários da Uber**. 2019. 70f. Dissertação (Mestrado em Administração) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/handle/22599>>. Acesso em: 8 dez. 2022.
- BALDIN, N.; MUNHOZ, E. M. B. Snowball (bola de neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. In: CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO, 10, 2011. **Anais ...** Curitiba, PUC Paraná, p. 329-341, nov. 2011.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2015.
- BIANCHI, S. R.; MACEDO, D. A.; PACHECO, A. G. A uberização como forma de precarização do trabalho e suas consequências na questão social. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, v. 6, n. 10, p. 134-156, 2020. Disponível em: <<https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/9755>>. Acesso em: 1 mar. 2023.
- BOURDIEU, P. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- CANTOR, R. V. A expropriação do tempo no capitalismo atual. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e miséria do Trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida: o mosaico da exploração**. São Paulo: Boitempo, 2019, p. 45-62.
- CRESWELL, J. W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens [Dados eletrônicos]**. 3. ed., Porto Alegre: Penso, 2014.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E. ; JAYET, C. **Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho**. São Paulo: Atlas, 1994.

- DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y.S. **Handbook of qualitative research**. London: Sage, 2016.
- FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos Ebape. BR**, v. 17, Edição Especial, p. 844-856, 2019. <<http://dx.doi.org/10.1590/1679-395176936>>.
- GLASER, B. G.; STRAUSS, A. L. **The discovery of Grounded Theory: strategies for qualitative research**. New York: Routledge, 2017.
- GODOY, A. S. Estudo de caso qualitativo. In: GODOI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELO, R.; SILVA, A. B. (Orgs.). **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos**. São Paulo: Saraiva, 2007, p. 115-146.
- GUIMARÃES, N. A.; HIRATA, H.; SUGITA, K. (Orgs.) **Trabalho flexível, empregos precários?** Uma comparação Brasil, França, Japão. São Paulo: Edusp, 2009.
- HIRATA, H.; KERGOAT, D. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de Pesquisa**, v. 37, n. 132, p. 595-609, 2007. <<https://doi.org/10.1590/S0100-15742007000300005>>.
- KRETSOS, L. The persistent pandemic of precariousness: young people at work. In: TREMMEL, J. (Ed.). **A young generation under pressure?** Springer: Berlin, 2010, p. 3-21.
- LANCMAN, S.; SATO, A. T.; HEIN, D. T.; BARROS, J. O. Precarização do trabalho e sofrimento psíquico: ação em psicodinâmica do trabalho em um serviço de farmácia hospitalar universitário. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 44, e.33, p. 1-9, 2019. <<https://doi.org/10.1590/2317-6369000006118>>.
- LEITE, F. **Novo sindicato de motorista de aplicativo promete 'proteção' contra assaltos em SP**. Estadão, São Paulo, 4 de janeiro de 2018, 2018. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/sao-paulo/novo-sindicato-de-motorista-de-aplicativo-promete-protecao-contr-a-assaltos-em-sp/>>. Acesso em: 3 fev. 2023.
- LIPS, H. M. **Sex and gender: an introduction**. Long Grove-IL: Waveland Press, 2020.
- MARTIN, C. J. The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? **Ecological Economics**, v. 121, p. 149-159, 2016. <<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>>.
- MENDES, A. M.; FERREIRA, M. C. Contexto de trabalho. In: SIQUEIRA, M. M. M. (Org.). **Medidas do comportamento organizacional: ferramentas de diagnóstico e gestão**. Porto Alegre: Artmed, p. 111-123, 2008.
- MERRIAM, S. B.; TISDELL, E. J. **Qualitative research: a guide to design and implementation**. San Francisco: John Wiley & Sons, 2015.
- MERRIAM, S. B. **Qualitative research and case study applications in education**. San Francisco: Jossey-Bass, 1998.
- MORAES, R. B. S.; OLIVEIRA, M. A. G. D.; ACCORSI, A. Uberização no contexto da economia de compartilhamento: um estudo sobre o trabalho dos motoristas de transporte particular por aplicativo em São Paulo. **Revista INTERFACE**, v. 16, n. 2, p. 71-92, 2019a. Disponível em: <<https://ojs.ccsa.ufrn.br/index.php/interface/article/view/1107>>. Acesso em: 1 mar. 2023.
- MORAES, R. B. D. S.; OLIVEIRA, M. A. G. D.; ACCORSI, A. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019b. <<https://doi.org/10.21583/2447-4851.rbeo.2019.v6n3.216>>.
- MOTA, C.; TANURE, B.; CARVALHO NETO, A. Mulheres executivas brasileiras: o teto de vidro em questão. **Revista Administração em Diálogo - RAD**, v. 16, n. 3, p. 56-75. 2014. <<https://doi.org/10.20946/rad.v16i3.13791>>.
- NASCIMENTO, V. M. S.; ALVES, F. J.S. Gênero e carreira: um estudo de caso das percepções de contadores públicos. In: CONGRESSO USP CONTROLADORIA E CONTABILIDADE, 19, 2014, São Paulo. **Anais eletrônicos ...** São Paulo: USP, 2014, p. 1-11. Disponível em: <https://congressousp.fipecafi.org/anais/artigos142014/an_resumo.asp?con=1&cod_trabalho=380&titulo=G%26%23202%3BN>. Acesso em: 1 mar. 2023.

- RAMOS, N. M. 'Mulheres no volante-você trabalha ou só dirige?': uma análise das relações de trabalho por aplicativo no contexto da precarização. 2020. 333f. **Tese** (Doutorado em Administração de Empresas) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas (FGV), São Paulo, 2020.
- RAUBER, A. O.; BITENCOURT, R. G.; GALLON, S.; PAULI, J. Proposição de uma agenda de pesquisa sobre uberização do trabalho e economia GIG. **Gestão & Planejamento-G&P**, v. 23, n. 1, p. 109-124, 2022. <<https://doi.org/10.53706/gep.v.23.6667>>.
- RODRIGUES, L. **Entregadores da Rappi reclamam do prejuízo com o app**. TechTudo, 6 de junho de 2019, 2019. Disponível em: <<https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/09/entregadores-da-rappi-reclamam-de-prejuizos-com-o-app.ghtml>>. Acesso em: 12 fev. 2023.
- SABINO, A. M.; ABÍLIO, L. C. Uberização: o empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 2, n. 2, p. 109-135, 2019. <<https://doi.org/10.33239/rtdh.v2i2>>.
- SCOTT, J. W. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação e Realidade**, v. 20, n. 2, p. 71-99.1995.
- SENNETT, R. **A corrosão do caráter**: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2009.
- SILVA JÚNIOR, J. T.; CARNEIRO, J. S.; LESSA, P. W. B.; VIEIRA, C. L. S. Flexibilization and precarization of working conditions and labor relations in the perspective of app-based drivers. **REGE - Revista de Gestão**, [S. l.], v. 29, n. 3, p. 267-286, 2022. <<https://doi.org/10.1108/REGE-08-2021-0153>>.
- STEWART, A.; STANFORD, J. Regulating work in the gig economy: what are the options?. **The Economic and Labour Relations Review**, v. 28, n. 3, p. 420-437, 2017. <<https://doi.org/10.1177/1035304617722461>>.
- SUÁREZ, J. E. S.; BAUTISTA, J. L. G. De la economía tradicional a la economía digital compartida. **INNOVA Research Journal**, v. 2, n. 10.1, p. 12-17. 2017. <<https://doi.org/10.33890/innova.v2.n10.1.2017.432>>.
- TOLEDO, C. A mulher no mundo do trabalho. In: TOLEDO, C. **Gênero & Classe**. São Paulo. Sundermann, 2017, p. 51-85.
- UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>>. Acesso em: 12 mar. 2022.