



EMPREENDER COMO MOTORISTA DE APLICATIVO: NECESSIDADE OU OPORTUNIDADE DE OBTENÇÃO DE FONTE DE RENDA EM TEMPOS DE COVID-19?

Bruno da Silva Santos¹
Danielle Fernandes Rodrigues²

RESUMO

A crise mundial causada pela pandemia do Covid-19 proporcionou muitas adaptações para a vida das pessoas como conviver com as máscaras, o desemprego e adesão as tecnologias. Empreender como motorista de aplicativo está se tornando cada vez mais desafiador no contexto da pandemia da Covid -19. Este trabalho tem como objetivo analisar a percepção dos motoristas de aplicativo sobre os principais aspectos que os motivaram a empreender, se por necessidade ou oportunidade, durante a pandemia do Covid 19. Que alternativa seria a melhor disponível num cenário de crise socioeconômica, de uma realidade de condições de trabalho que lhes dá pouca escolha empurrando para uma atividade que resta dentro daquela situação. Os procedimentos metodológicos usados foram qualitativos e quantitativos, com aplicação de questionário online utilizando o Google formulários disponibilizados para os motoristas da região metropolitana de João Pessoa/PB, através de aplicativos de mensagens e redes sociais. Nossos resultados apontam que empreender como motorista de aplicativo em tempos de Covid-19 é uma necessidade para obtenção de renda, muitos deles buscam outra oportunidade de emprego. Podermos verificar também que para obter lucro é necessário uma carga horaria alta de trabalho e selecionar as corridas que pagam mais. Com relação ao empreendedorismo muitos participantes se consideram empreendedores e outros não, o que podemos deduzir é que se trata de uma atividade trabalhista informal mediada pela tecnologia está mudando as relações de trabalho.

Palavras-chave: Empreendedorismo; Motorista de aplicativo; Covid-19.

ABSTRACT

The global crisis caused by the Covid-19 pandemic provided many adaptations to people's lives, such as living with masks, unemployment and adherence to technologies. Entrepreneurship as an app driver is becoming increasingly challenging in the context of the Covid-19 pandemic. This work aims to analyze the perception of application drivers about the main aspects that motivated them to undertake, whether by necessity or opportunity, during the Covid 19 pandemic. What alternative would be the best available in a scenario of socioeconomic crisis, in a reality of working conditions that gives them little choice pushing for an activity that remains within that situation. The methodological procedures used were qualitative and quantitative, with application of an online questionnaire using Google forms made available to drivers in the metropolitan region of João Pessoa/PB, through messaging applications and social networks. Our results show that being an application driver in Covid-19 times is a necessity to earn income, many of them are looking for another job opportunity.

¹ Graduando do curso de Ciências Contábeis – UNIESP. Email: bruno080598@gmail.com

² Graduada em Administração, pela Universidade Federal da Paraíba. Especialista em Gestão Empresarial, pela faculdade Estratego. Especialista em Educação Global, pela faculdade UNIFUTURO. Mestra em Administração, pela Universidade Federal da Paraíba. Docente do Curso Superior em Ciências Contábeis, pelo UNIESP. Email: danielle.contato10@gmail.com.



We can also verify that to make a profit a high workload is necessary and select the races that pay the most. With regard to entrepreneurship, many participants consider themselves entrepreneurs and many others do not, what we can deduce is that it is an informal labor activity mediated by technology and it is changing labor relations.

Key-Words: Entrepreneurship; App driver; Covid-19.

1 INTRODUÇÃO

Durante o século XXI podemos identificar uma transformação no mundo do trabalho devido o surgimento de novas tecnologias, causando um grande progresso em todas as atividades humanas. Sendo assim, a busca por novas tecnologias torna-se fundamental, pois aumenta a produtividade, diminui o tempo gasto em atividades, diminui os recursos e aumenta os resultados. Esse avanço tecnológico, também mudou as relações entre empregador e empregado, possibilitando o surgimento de terceirizações e subcontratações de mão de obra. (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009).

No contexto das novas tecnologias, surgem as atividades mediadas por aplicativos de celular, a exemplo do *delivery* e o transporte por aplicativo, como a *Uber*, *Indriver* e *99 Pop*. Os motoristas destes últimos, transportam pessoas que não possuem veículos e todas as pessoas que fazem uso por questões diversas.

De acordo com Bessa (2021), a atividade por aplicativo é realizada através de uma plataforma digital onde o motorista se cadastra e desempenha a atividade de forma informal e remunerada conforme a demanda. Por isso, são também conhecidas como atividades *on-demand* e *gig economy*. As regras para o cadastro e desempenho da atividade são determinadas e impostas pelas empresas, sem instrumentos públicos de controle e fiscalização. Além disso, exigem pouca qualificação para serem desempenhadas. No caso das empresas de aplicativo de transporte, por exemplo, os motoristas apenas precisam ter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com Exercício de Atividade de Remunerada para dirigir.

Acatando aspectos do empreendedorismo, os motoristas são incentivados através dos termos “seja dono do seu próprio destino”, “ganhe dinheiro no seu tempo”, “lucre mais no dia a dia” e “ganhe dinheiro na primeira viagem”, a trabalhar como chefe de si mesmo e sem garantia de nada. Segundo Abílio (2019), o trabalhador depende do aplicativo para conseguir trabalhar, a empresa-aplicativo média a oferta e a procura, tornado o motorista subordinado, controlado, descaracterizando os fundamentos do empreendedorismo e retratando uma nova modalidade de serviço a “Uberização” do trabalho.

O mundo está vivendo a quarta revolução industrial proporcionada pela tecnologia digital, trazendo inovação, solução de problemas, novas profissões e adaptando serviços antigos. Diante deste novo modelo de trabalho, o conhecimento Contábil contribui para o trabalho faz parte dessa nova era digital impactando a vida de muitas pessoas sendo elas trabalhadoras ou usuárias. Isso implica grande utilização da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) nas formas de trabalho.

Os trabalhadores por aplicativo se submetem a uma atividade sem vínculo contratual, com uma rotina longa, usando recursos próprios para trabalhar e sem organização social que defenda seus interesses (FONTES, 2020). Mesmo assim, a quantidade de motoristas continua crescendo, conforme principais plataformas como a *Uber*, com 1 milhão de motoristas parceiros em todos os seus serviços, o *Indriver*, com 100 milhões de usuários no mundo incluindo motoristas parceiros e a *99 pop*, com 600 mil motoristas parceiros.



No ano de 2020, vivenciamos uma das maiores crises mundiais causadas pela pandemia da Covid-19. A maioria dos países viveram crises econômicas por causa do isolamento social, que parou várias atividades não essenciais, gerando desemprego e insegurança para a sociedade. Neste contexto, muitas pessoas tiveram que se adaptar as mudanças do mercado aderindo ao empreender e a buscar renda como motorista de aplicativo. Diante disso, empreender como motorista de aplicativo trata-se de uma fonte de renda motivada por necessidade ou oportunidade em tempos de Covid – 19?

As empresas de transporte particular por aplicativo fazem parte da realidade do país, e ao ampliar a discussão sobre essa forma de trabalho podemos verificar o quanto essa atividade impacta na sociedade, por exemplo, de forma jurídica, social, financeira e econômica. No convívio com os motoristas de aplicativo, é possível perceber o quanto eles precisam de orientação sobre as questões financeiras. O conhecimento contábil contribui para o planejamento financeiro, o gerenciamento e a educação do profissional, registrando os fatos sociais associados ao dinheiro. Este estudo pode servir como um parâmetro para análise sobre o tema, fomentando a discussão para compreender os motivos que influenciam essa nova categoria profissional, como essa atividade ocorre e como a tecnologia atua nesse processo.

Este artigo tem o objetivo geral analisar a percepção dos motoristas de aplicativo sobre os principais aspectos que os motivaram a empreender por necessidade ou oportunidade e lhes geraram fonte de renda durante o período da covid-19.

Para atingir esse objetivo geral, foram estipulados os seguintes objetivos específicos: 1) identificar os elementos socioeconômicos dos motoristas de aplicativo; 2) verificar a renda mensal dos motoristas de aplicativo e como dividem esta fonte de renda, e por fim, 3) analisar a relação existente entre empreender e obter fonte de renda na ótica dos motoristas de aplicativo.

Os procedimentos metodológicos seguem os pressupostos qualitativos e quantitativos, com levantamento bibliográfico, aplicação de questionário com motoristas de aplicativo e análise dos resultados através de abordagem descritiva.

Este artigo está organizado em cinco partes, compõem uma introdução em que se faz uma abordagem geral sobre Educação Financeira, em seguida a fundamentação teórica sobre o assunto, posteriormente apresenta os procedimentos metodológicos, em seguida se discute os resultados, e finalmente as considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 EMPREENDEDORISMO POR NECESSIDADE E POR OPORTUNIDADE

O empreendedorismo pode ser definido como o envolvimento de pessoas e processos que, em conjunto, levam à transformação de ideias em oportunidades, e a implementação dessas oportunidades resulta na criação dos negócios. O empreendedorismo é entendido como um processo no qual se realiza algo criativo e inovador, objetivando a geração de riqueza e valor para os indivíduos e para a sociedade (DORNELAS, 2014).

A prática do empreendedorismo está relacionada com a vontade individual ou coletiva de ter e manter seu próprio negócio. Atividade pode ser impulsionada por uma necessidade de ganhos financeiros, por não existir outra opção de trabalho, ou por uma identificação por parte do indivíduo, de uma oportunidade para empreender.

Segundo Hisrich, et al (2014) o empreendedorismo tem uma função na criação e no crescimento dos negócios, que conseqüentemente, prospera as nações e regiões. Esses resultados começam no ponto em que uma oportunidade lucrativa encontra um indivíduo



empreendedor. Essa oportunidade pode ser a criação de um novo produto, matéria-prima, serviço e ou método organizacional. O empreendedor segue o que acredita ser a oportunidade, logo, ele age diante de uma oportunidade que vale a pena ser trabalhada. Por outro lado, o empreender pode surgir de uma necessidade seja do mercado, do cliente ou do indivíduo, ela pode ocasionar uma invenção.

A *Global Entrepreneurship Monitor* (GEM) é uma pesquisa global que coleta dados sobre o empreendedorismo em vários países, incluindo o Brasil, para a entidade, empreender é qualquer tentativa de criação de um novo empreendimento, seja uma atividade autônoma e individual, uma nova empresa ou expansão de um empreendimento existente. O estudo analisa o perfil dos empreendedores, a quantidade, a motivação e outros aspectos. A variável motivação para empreender, demonstra quais fatores levam pessoas a se envolver com atividades empreendedoras, originando duas vertentes: o empreendedorismo por oportunidade e por necessidade.

São considerados empreendedores por oportunidade aqueles que, iniciaram o negócio, pelo fato de terem percebido uma oportunidade no ambiente. Ao contrário, o empreendedor por necessidade é aquele que afirma ter iniciado o negócio pela ausência de alternativas para a geração de ocupação e renda (GEM, 2017).

Segundo Dornelas (2021), o empreendedor por oportunidade sabe onde quer chegar, cria uma empresa, planeja, tem em mente o crescimento gerando lucro, empregos e riqueza. Já o empreender por necessidade, se relaciona a falta de emprego e de opção, criando negócios de forma informal, com pouco planejamento, baixo desenvolvimento econômico e contribuindo para as estatísticas de mortalidade de negócios.

Dados da pesquisa do GEM de 2017 e de 2018 demonstraram que houve um aumento na quantidade de empreendedores por oportunidade, cerca de 59,4% e 61,8%, respectivamente, ambas as pesquisas indicam queda na quantidade de empreendedores por necessidade, isto é, para cada 1 empreendedor por necessidade, 1,6 empreende por oportunidade. Refletindo um bom cenário na economia no país durante esses anos. (GEM, 2017; 2018).

Em contrapartida, no ano de 2019, os organizadores da pesquisa sobre empreendedorismo no Brasil mudaram as opções de respostas criando as categorias: Para ganhar a vida porque os empregos são escassos; para fazer diferença no mundo; para construir uma grande riqueza ou uma renda muito alta e para continuar uma tradição familiar. A principal motivação para empreender foi para ganhar a vida devido à escassez de emprego 88,4% dos entrevistados, expressando o mesmo sentido de empreender por necessidade (GEM, 2019).

No cenário internacional dos países que participam do GEM, a motivação mais presente foi ganhar a vida porque os empregos estão escassos, o Brasil ficou na 9ª posição entre todas as economias. Alguns países de renda alta como Estados Unidos, Austrália e Alemanha, 42% dos empreendedores também empreendem por causa da escassez emprego, demonstrando que estar trabalhando ou não pode motivar as pessoas a empreender, e no Brasil esse fato exerce muita influência na hora de decidir empreender (GEM, 2019). Podemos notar que existe uma tendência para o empreendedorismo por necessidade, a necessidade de obtenção de renda.

O trabalho como motorista de aplicativo possui características empreendedoras de como a flexibilidade de horário, a possibilidade de não ter chefe, gerir o seu trabalho e seu dinheiro. Segundo Salgado e Bakker (2017) a atividade de motorista de aplicativo é classificado com o empreendedor por ser uma prestação de serviço difícil de ser enquadrada formalmente.



A partir de 2019, os motoristas podem ser classificados como microempreendedor individual (MEI), após a publicação da resolução da CGSN n° 148, possuindo direitos como aposentadoria, auxílio-doença e salário maternidade, poder abrir uma conta jurídica e obter condições especiais (CARRIJO, 2021).

2.2 CARACTERÍSTICAS DO TRABALHO UBERIZADO

O termo Uberização do trabalho surgiu nos Estados Unidos, através dos estudos de Hill (2015), o mesmo discute sobre as relações de trabalho e a economia de plataforma, associadas ao trabalho mediado por aplicativos digitais como a Uber. Esta última, obteve grande sucesso e potencializou o surgimento de várias empresas nesse segmento, como *Ifood*, *Rappi*, *99 pop*, *Uber Eats*, causando um movimento mundial.

A empresa *UBER Technologies Inc* surgiu nos Estados Unidos em 2010, com o intuito de facilitar a mobilidade urbana, “ajudar seus parceiros e usuários a se locomoverem”, gerenciando caronas e cobrando por elas. O aplicativo relaciona o motorista e o consumidor do serviço,

De acordo com Casagrande (2021), a uberização do trabalho é uma nova forma de gestão, gerenciamento e organização do trabalho, onde o trabalhador não é contratado, ele presta um serviço a usando a plataforma e é remunerado conforme sua disponibilidade, produtividade e do seu gerenciamento de si. Os motoristas não são empregados, pois são donos dos seus veículos e celulares, não vendem a força de trabalho, vedem o serviço. A Uber é remunerada através da sua mediação, que recolhe cerca de 20% do ganho do motorista, calcula o valor das corridas com base na distância e no tempo de viagem e escolhe o motorista (SARMENTO, 2015).

Segundo Fontes (2017), as empresas-aplicativo como a Uber, detém um rígido controle sobre as forças de trabalho, os meios de produção e o mercado consumidor sem a formação de um emprego. Ocasionalmente a transformação da relação laboral, em trabalho isolado e diretamente subordinada ao capital, desprovido de direitos, desprovido de garantias, segurança associados ao trabalho, arcando com riscos e custos de sua atividade.

A estrutura do emprego tradicional é desmontada e, como consequência, os direitos e garantias já não são mais suficientes para atender às demandas da nova realidade, tanto pelo lado empresarial como pelo lado do trabalhador. Novos postos de trabalho, mais diversos e fluidos se constroem, necessários para se adaptar a evolução veloz das tecnologias. (MARTINS; ALMEIDA, 2019, p. 45).

A tecnologia proporcionou a criação de um modelo de negócio com baixas despesas econômicas, onde a empresa lucra fazendo apenas o gerenciamento da plataforma tecnológica e entrando em contato com os clientes, como a *Uber* e o *Ifood*. Elas afirmam em seus termos de uso, que não realiza a prestação de serviços de transporte ou logística, nem é fornecedora de bens, quem faz isso é o parceiro independente, empreendedor que não é empregado e que não representa as empresas citadas acima (AMARAL, 2020).

Abílio (2019), afirma que as empresas-aplicativos funcionam com recursos tecnológicos sofisticados como o gerenciamento algorítmico que torna o trabalhador subordinado a ela, pois a mesma, mapeia e gerencia a oferta de trabalho, assim como a sua demanda, também define para o consumidor o valor do serviço que o trabalhador oferece e distribui o trabalho.



Para Duarte e Guerra (2019), os mecanismos centrais do gerenciamento algorítmico da empresa *Uber*, ocorre através do preço dinâmico, das taxas de aceite e de cancelamento e o sistema de reputação. O preço dinâmico é o aumento da temporário da tarifa das corridas com base na demanda em determinadas regiões e horários, o aplicativo coleta dados de localização dos clientes e parceiros, quando o número de solicitações em determinado local aumenta o preço também. Essas informações são obtidas através de torres de rede móvel e de satélites, algoritmos e servidores com dados armazenados, evidenciando a tecnologia envolvida no processo. O preço dinâmico estimula o motorista a permanecer *online* e ir para a área, porém fica a seu critério, se locomover ou não.

As taxas de cancelamento, colocam em risco a permanência do motorista na empresa-aplicativo. A *Uber* aconselha que os motoristas mantenham a taxa de aceitação em 90% e de cancelamento em até 10%. Os motoristas com baixas taxas de aceitação perdem o acesso as promoções exclusivas lançadas no aplicativo. Da mesma forma, o motorista que não é bem avaliado (menos de 5 estrelas) mantendo a nota menor do que 4,6 estrelas, podem ser desligados da atividade (Duarte; Guerra, 2019). Demonstrando um aspecto importante da uberização, as empresas não podem demitir, pois não existe nenhum vínculo empregatício, nem a figura de um empregador (ABILIO, 2017).

A flexibilidade de horário, atrai bastante pessoas para ser motorista de aplicativo, segundo Amorim e Moda (2020) a jornada de trabalho geralmente é acima das oito horas previstas na legislação brasileira, a maioria trabalha durante 10 ou 12 horas diárias, durante 6 dias na semana, na prática, a flexibilidade é o horário em que o serviço é prestado, que pode ser 24 horas por dia se o motorista quiser. Esse fato, contribui para a efetivação do trabalhador *just in time*, que está continuamente disponível para o trabalho, atendendo as demandas do capital. Porém, o empregador não arca com nenhum custo dessa disponibilidade, nem com horas de descanso (ABILIO, 2019).

2.3 OBTENÇÃO DE FONTE DE RENDA POR MEIO DA UBERIZAÇÃO

No Brasil o mercado de trabalhadores por aplicativo vem crescendo nos últimos anos, segundo Garcia, (2020) existem 3 milhões de pessoas atuando nessa modalidade, número obtido com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, distribuídos em diversos aplicativos. Quando falamos de aplicativo por transporte, estima-se que houve um aumento de 137% no decorrer de 8 anos, quase 1 milhão de pessoas. Para se ter uma ideia do tamanho do mercado, cerca de 20% dos motoristas da UBER são do Brasil (ESTADÃO, 2020).

O trabalhador uberizado tem seu trabalho remunerado de acordo com a demanda. Assumindo a necessidade de estabelecer estratégias para garantir sua maior remuneração, como definir o melhor horário de trabalho (dia, noite ou madrugada), se trabalha em dias de chuva (pois o valor da corrida é maior), quais locais da cidade existem mais chamadas, pensar nos melhores caminhos para a entrega e quanto tempo ele fica disponível para ser solicitado pelo aplicativo, pois se o trabalhador estiver disponível durante 18 horas, não significa que ele receberá por 18 horas de trabalho, recebe pelo que foi produzido (ABILIO, 2020).

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa é aplicada, descritiva, quali-quantitativa. Qualitativa, por ter o intuito de aprofundar a discussão entre a relação dos motoristas de aplicativo com o empreendedorismo e com o trabalho. Na abordagem qualitativa, incorpora-se a questão do significado e da



intencionalidade como inerentes aos atos, às relações e as estruturas sociais. Com uso de estruturas interpretativas/teóricas que informam o estudo dos problemas da pesquisa, abordando os significados que os indivíduos ou grupos atribuem a um problema social ou humano (CRESWELL, 2014). Já a pesquisa quantitativa dedica-se aos ideais de mensuração e trabalha com números, escalas e construção de índices (FLICK, 2012).

A pesquisa foi realizada na região metropolitana de João Pessoa/PB com motoristas de aplicativo que residem nas cidades de Bayeux, Cabedelo, João Pessoa e Santa Rita/PB.

O questionário com 20 perguntas de múltipla escolha, elaboradas pelos autores, foi dividido em duas partes: dados pessoais e socioeconômicos; e empreendedorismo e as relações de trabalho dos motoristas de aplicativo. A aplicação do questionário foi aleatória, *on-line*, enviado por redes sociais e em grupos de aplicativos (*apps*) de mensagens. No início do questionário, os participantes ficaram cientes e precisaram concordar com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), para só assim, terem acesso às perguntas, concordando em responder de forma voluntária.

Ao todo foram aplicados questionários junto a 10 participantes, no qual o sigilo dos participantes da pesquisa em questão, foi preservado neste artigo. Para a garantia deste sigilo os participantes foram aqui denominados de Motorista 1 (M1), Motorista 2 (M2), Motorista 3 (M3), Motorista 4 (M4), Motorista 5 (M5), Motorista 6 (M6), Motorista 7 (M7), Motorista 8 (M8), Motorista 9 (M9) e Motorista 10 (M10).

Os resultados foram tabulados pelo *Google* Formulários e quantificados a partir da indicação da quantidade de respostas de cada questão, obtendo a frequência delas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesta seção, serão apresentados os resultados da pesquisa, os quais estão subdivididos em socioeconômicos e relações de trabalho com aplicativos de transporte e perspectivas sobre empreendedorismo.

De acordo com os dados deste estudo, 10 % dos participantes são do sexo feminino e 90 % do sexo masculino, indicando a prevalência majoritária desse público nesse tipo de trabalho como demonstrado nos trabalhos de Moraes (2020). Um fator preponderante que parece sustentar uma presença menor do público feminino é a questão de segurança. Mulheres tendem a sentir maior insegurança ao trabalhar com aplicativos de transporte, visto que casos de violência e assédios não são difíceis de ocorrer, podendo expor até suas próprias vidas ao risco de não saber quem irá levar como passageiro(a) e o que tal poderia fazer.

A Faixa etária predominante é de 31 a 40 anos 60%, 20% de 21 a 30 anos, 10% de 41 a 50 anos e 10% acima de 51 anos. A maioria dos participantes são casados 70%, 20% possuem união estável e 10% são divorciados. Com relação a escolaridade, 70% possuem ensino médio completo, 20% possuem ensino superior completo e 10% superior incompleto. Podemos afirmar com base em outros estudos que o grau de escolaridade predominante é o ensino médio completo (MORAES, 2020; SILVA, 2020; MAZZAROTO, 2020; PASSOS, 2019; DUARTE, 2020)

Os principais aplicativos de transporte utilizados pelos motoristas é o da *Uber*, *99 pop* e *Indriver*. Os trabalhadores utilizam mais de um aplicativo para aumentar os ganhos, pois as tarifas mudam e quando as corridas diminuem em um aplicativo, o outro chama.

Em relação aos motivos que levaram os respondentes a trabalhar com aplicativos de transporte (gráfico 1), destaca-se a necessidade de renda extra mesmo os participantes estando



empregados 60%, 20% o motivo foi o desemprego e 10% queriam liberdade e 10% viram uma oportunidade de ganhar mais dinheiro.

Gráfico 1: Motivação para ser motorista de aplicativo



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

O *Uber* se torna interessante para complementar a renda e dar um conforto melhor para as suas famílias pois, como já dito, não há significativas barreiras para a entrada nesse aplicativo.

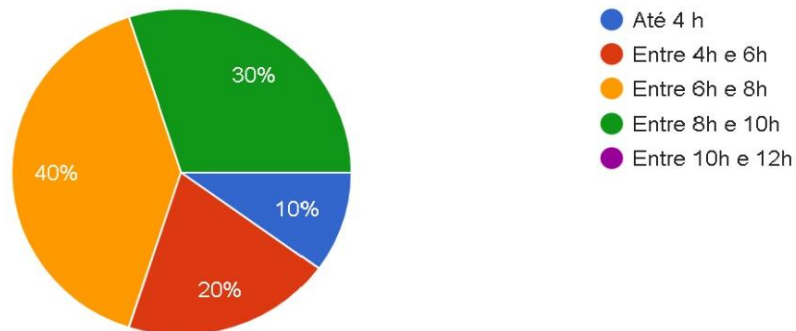
Segundo Abílio (2017), da mesma forma que as revendedoras de cosméticos buscam uma complementação de renda, o motorista de aplicativo também, complementando sua renda através de uma atividade que não confere um *status* profissional, um bico, um trabalho amador, que utiliza o próprio carro, a destreza do motorista, suas estratégias pessoais e sua disponibilidade para o trabalho.

Assim, os participantes foram questionados sobre o tempo em que estão na atividade e o tempo de trabalho. Grande parte dos respondentes trabalham entre 01 e 03 anos 60%, 20% iniciaram as atividades até 01 ano e 10% entre 03 e 05 anos. Analisando o tempo em que os trabalhadores pretendem trabalhar como motorista de aplicativo 90% disseram que até conseguir uma oportunidade melhor e 10% até conseguir qualquer emprego.

Em reação as horas diárias trabalhadas (gráfico 2), 40% dos participantes da pesquisa trabalham entre 6 e 8 horas, 30% entre 8 e 10 horas. Uma pesquisa realizada por Moraes (2020) com 100 motoristas de aplicativo, relata de 77% dos participantes trabalha entre 6 e 12 horas, demonstrando que para se obter lucro é necessária uma alta carga de trabalho. Abílio (2019), em seus estudos realizados com motoboys, também confirma que para se obter uma boa remuneração, 90% dos entrevistados trabalhavam mais de oito horas por dia, alguns chegavam até 10 horas. Os trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos de transporte cumprem altas jornadas de trabalho ao longo de quase todos os dias da semana, possuindo, em sua maior parte, outras atividades não fixas, servindo à lógica da *gig economy* ou ainda a economia de bico (GANDINI, 2018).



Gráfico 2: Horas trabalhadas



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Na lógica operacional dos aplicativos o trabalhador é quem gerencia o seu tempo de trabalhado, o motorista da Uber pode passar doze horas conectado ao aplicativo, inteiramente disponível ao trabalho, à espera de corridas, mas sua remuneração corresponde apenas à corrida que efetua, independentemente do tempo em que ficou conectado ao aplicativo (MACHADO, 2019).

Com relação as finanças pessoais os participantes foram questionados sobre a organização e o faturamento. Nesse quesito, conforme consta no Gráfico 3, 60% deles não costumam anotar as movimentações financeiras, 30% têm uma gestão das entradas e das saídas manualmente em cadernos ou em agendas e 10% anotam as entradas e saídas em aplicativos de controle financeiro. Para alcançar resultados positivos, torna-se necessário o conhecimento dos instrumentos financeiros para compreender e entender o mercado e suas funcionalidades.

Passos (2021), ao estudar as finanças dos motoristas de aplicativo, observou que 74% dos entrevistados realizam de alguma forma o controle de seus gastos. Em relação ao total de entrevistados, o pesquisador citado percebeu que parte considerável da amostra (26%) não controla seus gastos ou demonstra despreocupação com ele, realizando-o eventualmente. Podemos deduzir que essa classe trabalhadora precisa ter noção das suas finanças para saber se a atividade está sendo lucrativa.

Gráfico 3: Ferramentas de Controle de finanças pessoais



Fonte:
Dados da
pesquisa,
2021.

A
educação
financeira
é o
recurso

para impulsionar o conhecimento sobre os comportamentos básicos financeiros, que auxiliam para uma melhor qualidade de vida dos



indivíduos e da sociedade. Trata-se de um instrumento para promover o desenvolvimento econômico, pois a qualidade das decisões financeiras das pessoas, estão ligadas diretamente ao nível de endividamento, inadimplência e investimento do país (BACEN, 2013). Portanto, quanto maior for o conhecimento referente aos instrumentos financeiros pessoais ou organizacionais, melhores serão as decisões tomadas para o uso e alocação dos recursos disponíveis, tendo assim uma minimização dos riscos existentes e maximização dos possíveis resultados positivos (PERETTI, 2007).

Os motoristas foram questionados com relação aos objetivos financeiros diários, gráfico 4, obtivemos uma porcentagem 50% que trabalha até alcançar um valor fixo diário independente de quantas horas forem necessárias, com meta diária estabelecida de 200 reais, 30% trabalham uma quantidade de horas fixas por dia independentemente do valor.

Gráfico 4: Objetivos diários dos participantes da pesquisa.

Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Os participantes, também, foram questionados, em relação a renda mensal, grande parte dela é de um a três salários-mínimos, demonstrado na tabela 1.

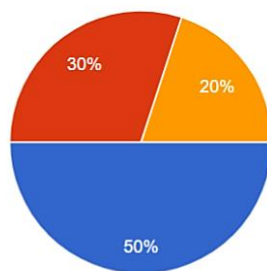
Tabela 1: Renda Mensal dos Entrevistados

Fatores Pesquisados	Frequência	Percentual
Renda Mensal		
Até um salário-mínimo	2	20%
De um a três salários-mínimos	7	70%
De três a cinco salários-mínimos	0	0%
Acima de cinco salários-mínimos	1	10%

Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Atualmente estamos vivendo uma Pandemia, causada pelo SARS-CoV-2, que modificou a economia mundial, onde várias empresas entraram em declínio e novos empreendimentos foram criados. Os motoristas foram questionados se a Pandemia do COVID-19 foi uma oportunidade para iniciar as atividades no aplicativo, 4 participantes afirmaram que sim por causa do desemprego e da necessidade, os demais participantes afirmaram que não. Traz-se abaixo as principais respostas que resume bem esse quesito:

Eu já trabalhava com aplicativos quando a pandemia começou. Tive que



- Trabalho até alcançar um valor fixo diário independente de quantas horas forem necessárias (ex. meta de R\$ 200...)
- Trabalho uma quantidade de horas fixas por dia independentemente do valor
- Trabalho por conveniência em horas livres para complementar minha renda
- Não tenho objetivos estabelecidos, trabalho de acordo com minha necessidade

manter a atividade e durante a pandemia por conta da necessidade

ade de ter renda. [M4]



Não, durante a pandemia devolvi o carro, pois era alugado. [M10]

Os participantes também foram questionados como a pandemia afetou sua produção a deles, todos os respondentes (100%) afirmaram que o movimento de pessoas diminuiu, acarretando baixos ganhos.

Outro fator que limitou os ganhos foi o aumento da gasolina, durante o ano de 2021, o preço deste recurso subiu bastante, e os participantes foram questionados como eles estavam administrando seus lucros com os intensos reajustes, a maioria deles afirmaram que escolhem as corridas mais lucrativas, contudo, as respostas foram diversas apresentadas no quadro 1 abaixo:

Quadro 1: Administração dos lucros e aumento da gasolina.

Participantes	Respostas
M1	Estou ganhando 20% a menos
M2	Tentando equilibrar, mas não estou conseguindo pois está incompatível com o que ganho.
M3	O aumento do combustível, a inflação e a desvalorização da moeda me fizeram ter que passar mais horas ao volante para conseguir mais dinheiro.
M4	Absurdo
M5	Organizando semanalmente
M6	Está ficando inviável a continuidade dessa atividade
M7	Sendo mais seletivos nas corridas
M8	Difícil
M9	Encolhendo as viagens mais lucrativas
M10	Tento pegar as viagens mais caras

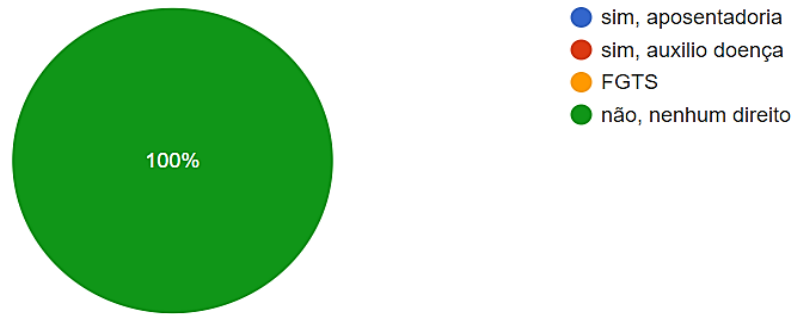
Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Silva (2021) afirma em seu estudo que 1,9% dos motoristas nunca contabilizaram os gastos com a gasolina, enquanto, 40,4% dos respondentes confirmam que gastam entre R\$ 1.000,00 a R\$1.500,00 mensal, sem contar com os gastos de manutenção do veículo e de aluguel. O presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), Paulo Miguel Junior, afirmou que a alta de preços da gasolina tem dificultado a vida dos motoristas de aplicativos como *Uber* e *99 Pop* acarretando uma devolução de 30 mil veículos às locadoras de automóveis entre junho e outubro de 2021 (G1- ECONOMIA, 2021)

Os trabalhadores foram questionados se acham que possuem algum direito trabalhista ao exercer a profissão e todos afirmaram não possuírem direitos (Gráfico 5).



Gráfico 5: Direitos trabalhistas



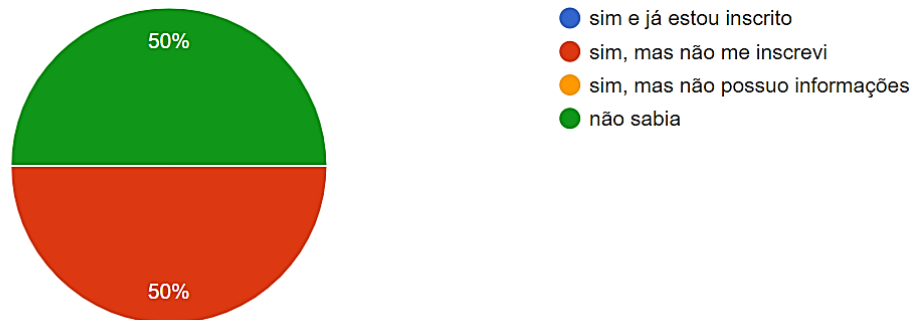
Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Os participantes sabem que não possuem direitos trabalhistas, porém eles podem fazer seu cadastro como MEI e gozar de alguns direitos como a possibilidade de aposentadoria. Quando questionados sobre isso 50% afirmou que não sabia e 50% disseram que sabiam, mas não se inscreveram. Podemos deduzir que falta incentivo e informações para que esses trabalhares busquem a formalização.

Gráfico 6: Informação sobre a possibilidade de ser MEI.

Você sabia que o trabalho como motorista de aplicativo se enquadra como MEI?

10 respostas



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Com relação ao empreendedorismo, os participantes foram questionados se eles consideram seu trabalho como uma atividade empreendedora, como representado no quadro 2, no qual é possível perceber, que muitos acham que sim.

Quadro 2: Percepção dos participantes sobre o trabalho de motorista de aplicativo como atividade empreendedora

Participantes	Respostas
M1	Sim.
M2	Sim pois tem uma ampla diversidade de tarefas para serem feitas.



M3	Sim. E o meu objetivo inicial era usar o dinheiro ganho com aplicativos para investir em outras atividades que possuo. Mas essa crise financeira pela qual estamos passando, hoje, me leva a ter essa atividade como necessária a somente complemento de renda e só. E por tal motivo se as condições continuarem a piorar não irei mais trabalhar com aplicativos.
M4	Não, acredito que seja um trabalho de utilidade pública/privada.
M5	Não.
M6	Sim.
M7	Não.
M8	Não considero, porque não é comércio.
M9	Sim.
M10	Não.

Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Sendo assim, uma vez finalizada a análise e discussão dos resultados dessa pesquisa com vistas ao atingimento dos objetivos traçados para o estudo, bem como responder o problema de pesquisa estipulado, parte-se para as considerações finais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No mundo globalizado as atividades econômicas informais estão em crescente avanço, dentre eles o profissional autônomo de transporte de aplicativo. Nos últimos anos notamos verificamos um intenso crescimento no país, caracterizando um fenômeno social.

Nesta investigação qualitativa e exploratória aplicou-se um questionário *online* com 10 motoristas de aplicativo, para traçar um perfil das suas concepções sobre sua atividade profissional. Em relação aos objetivos podemos afirmar que a principal motivação relatada pelos participantes em iniciar as suas atividades foi a necessidade de obtenção de renda, de fazer uma atividade extra e o desemprego. A pandemia da COVID -19 foi um fator que contribuiu para que mais pessoas iniciassem nessa atividade, pela necessidade de renda, devido ao comércio fechado, fábricas fechadas e o isolamento social. Poucos serviços funcionaram no início da pandemia e o de transporte era um deles, então muitas pessoas enxergaram uma possibilidade.

Nossos resultados mostram ainda que para se obter um bom lucro, são necessárias muitas horas de trabalho, entre 6 e 12 horas, estabelecer metas de lucro diário, driblar o aumento da gasolina e melhorar a forma de organização das finanças pessoais, para que o trabalhador consiga sobreviver.

Com a análise dos dados podemos perceber que grande parte dos participantes possuem consciência de que não possuem direitos trabalhistas e que podem se inscrever como Microempreendedor Individual (MEI). Uma parte dos entrevistados não se consideram empreendedores.

Enquanto limite da pesquisa, não é possível generalizar os resultados para a totalidade dos motoristas de transporte por aplicativo no Brasil embora a pesquisa apresente consistência das análises dos dados.



REFERÊNCIAS

- A 99. **Sobre a 99**. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/>>. Acesso em 08 de setembro de 2021.
- ABILIO, L. C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, 18(3). Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>>. Acesso em: 15 de setembro de *Revista Manus Iuris*. 21.
- ABÍLIO, L. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**. 2017. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 23 set 2021.
- AMARAL, M. T. R. M. **A uberização das relações trabalhistas**: o simulacro do empreendedorismo individual diante de um vínculo de trabalho. *Revista Manus Iuris*. Disponível em: Acesso em: 23 de set de 2021.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. (2013). **Caderno de Educação Financeira - Gestão de Finanças Pessoais**. Disponível em Banco Central do Brasil: <https://www.bcb.gov.br/pre/pef/port/caderno_cidadania_financeira.pdf>. Acesso em 27 de nov 2020.
- BAKKER, B.; SALGADO, J. “Quando a crise faz o empreendedor”: Desemprego e empreendedorismo no jornal O Estado de S. Paulo. **Contemporânea: Comunicação e Cultura**, 15(2), 590–608. Disponível em: <<https://pdfs.semanticscholar.org/7b44/9d7561a4477c4a4f3c28c1567b4d77ec7b63.pdf>>. Acesso em 15 de ago de 2021.
- BOLTANSKI, I. CHIAPELLO, E. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- BESSA, A. C. O perfil do motorista de Aplicativo no Brasil. **Revista Movimentação**, Dourados, MS, V.8, nº.14, jan./jun. 2021.
- CARRIJO, W. **Como abrir um MEI trabalhando como Uber?** Disponível em: <<https://www.jornalcontabil.com.br/como-abrir-uma-mei-trabalhando-como-uber/>> . Acesso em: 11 de outubro de 2021.
- CRESWELL, J. W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens**. 3.ed. Porto Alegre: Penso, 2014.
- DORNELAS, J. **Empreendedorismo, transformando ideias em negócios**. 8. ed. São Paulo: Empreende, 2021.
- _____. **Empreendedorismo para visionários: desenvolvendo negócios inovadores para um mundo em transformação**. Rio de Janeiro: LTC, 2014.
- DUARTE, F. C. P.; GUERRA, A. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**. Vol.22.nº2, p.38-55.mai/2020.



ESTADÃO. Número de motoristas por aplicativo cresce 137% em 8 anos. São Paulo, 23 abr. 2020. Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br>>, Acesso em: 09 out. 2021.

FLICK, U. **Introdução à metodologia de pesquisa** [recurso eletrônico] : um guia para iniciantes / Uwe Flick ; tradução: Magda Lopes ; revisão técnica: Dirceu da Silva. – Dados eletrônicos. – Porto Alegre : Penso, 2012.

FONTES, Virgínia. In: **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho** (06/11/2018). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=U0K-ZRXPk3k>> . Acessado em 08 de setembro de 21.

G1 – ECONOMIA. Com alta na gasolina, motoristas de aplicativos devolveram 30 mil veículos às locadoras, diz ABLA. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/10/19/com-alta-na-gasolina-motoristas-de-aplicativos-devolveram-30-mil-veiculos-as-locadoras-diz-abla.ghtml?>>. Acesso em 29 de nov. 2021.

GARCIA, L. **Brasil tem 3 milhões de trabalhadores e trabalhadoras vinculados a aplicativos.** Entrevista especial com Lucia Garcia. Disponível em: <<http://www.dmtemdebate.com.br/brasil-tem-3-milhoes-de-trabalhadores-e-trabalhadoras-vinculados-a-aplicativos-entrevista-especial-com-lucia-garcia/>>. Acesso em: 09 out. 2021.

GEM – Global Entrepreneurship Monitor Executive (2017). Empreendedorismo no Brasil. Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/Relat%C3%B3rio%20Executivo%20BRASIL_web.pdf>. Acesso em: 05 out. 2021.

_____ (2019). Empreendedorismo no Brasil. <<https://ibqp.org.br/PDF%20GEM/Relat%C3%B3rio%20Executivo%20Empreendedorismo%20no%20Brasil%202019.pdf>> . Acesso em 05 de outubro de 2021.

GANDINI, A. **Labour process theory and the gig economy.** Human Relations, p. 1- 18, 2018. Disponível em:<<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0018726718790002?journalCode=huma>>. Acesso em: 28 nov. 2021.

HISRICH, R. D.; PETERS, M. P.; SHEPHERD, D. A. **Empreendedorismo.** Porto Alegre: AMGH Editora Ltda. 2004.

INDRIVER. Disponível em: <<https://indrivier.com/pt/city>>. Acesso em 08 de setembro de 2021.

MACHADO, L. **Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: A rotina dos entregadores por aplicativo.** BBC News Brasil. 22.05.2019. Disponível em <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-48304340>>. Acesso em 29 de nov. de 2021.

MARTINS, Murilo; ALMEIDA, Victor Hugo de. A precarização dos direitos trabalhistas no modelo laboral da Uber. In: FELICIANO, G.G. (Org); MISKULIN, A.P.S.C. (Org).



Infoproletários e a Uberização do Trabalho - Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades. 1. Ed. São Paulo: LTr Editora Ltda.; p. 41-54, 2019.

MAZZAROTO, R. **O Reconhecimento De Vínculo Empregatício para Os Motoristas de Aplicativo.** Orientador: Erika Paula de Campos. 2019. 53f. TCC. Curso de Direito, Centro Universitário Curitiba, Curitiba, 2019. Disponível em: <Acesso em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/13894>>. Acesso em 22 de nov. 2021.

PASSOS, P. H. **Finanças Pessoais: Um Estudo Com Motoristas de Aplicativos.** Orientador: Ani Caroline Grigion Potrich. 2019. 76f. Curso de Administração. UFSC. Florianópolis, 2019. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/202248>> . Acesso em 22 de nov. de 2021.

PERETTI, L. C. **APRENDER A CUIDAR DO SEU DINHEIRO.** Dois Vizinhos - Pr: Impressul, 2007. 119 p.

SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: O “caso Uber”. **Revista Brasileira de Direito Público – RBDP**, Belo Horizonte, ano 13, n. 50, p. 9-39, jul./set. 2015.

SILVA, R.R. **Rentabilidade de atividade de aplicativo de mobilidade em João Pessoa:** discussão a respeito das fontes de informações usadas. Orientador: Edmery Tavares Barbosa. 2019. Monografia. UFPB/CCSA. João Pessoa, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/17191?locale=pt_BR>. Acesso em: 22 de nov. de 2021.

UBER TECHNOLOGIES INC. **Fatos e dados sobre a Uber.** Disponível em:<<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 07 de setembro de 21.