

## Shared economy: Uber como catalisador do índice de desemprego e oportunidade de mercado no Maranhão

### Shared economy: Uber as a catalyst for the unemployment index and market opportunity in Maranhão

DOI: 10.34140/bjbv3n3-042

Recebimento dos originais: 04/03/2021

Aceitação para publicação: 30/06/2021

#### **Jaqueline Maria Barbosa Santana**

Bacharel em Administração pela Universidade Estadual do Maranhão

Instituição: Universidade Estadual do Maranhão/ Centro de Ciências Sociais Aplicadas (CCSA)

Endereço: Cidade Universitária Paulo VI, Av. Lourenço Vieira da Silva nº. 1000 – Jardim São Cristóvão – São Luis/MA

E-mail: jaqy1810@gmail.com

#### **Inácio Ferreira Façanha Neto**

Mestre em Administração e Controladoria pela Universidade Federal do Ceará (UFC)

Instituição: Universidade Estadual do Maranhão / Centro de Estudos Superiores de Codó (CESCD)

Endereço: Rua Léa Archer, s/n – Bairro São Sebastião – Codó/MA, CEP: 65.400-000

E-mail: inaciofacanha@professor.uema.br

#### **RESUMO**

O desenvolvimento das tecnologias são aperfeiçoadas independentes das consequências e isso reflete no mercado de trabalho, mudando completamente a forma de gerar renda. A economia compartilhada inovou nesse quesito e mudou a relação entre cliente e prestador de serviço, esses novos negócios ganharam destaque do modelo tradicional e surgiram com a perspectiva de mudar a visão moderna em relação ao consumo em massa. A Uber é um exemplo de empresa que adotou o modelo de compartilhamento. O surgimento da Uber em 2010 foi no período de crise econômica e ao chegar no Brasil em 2014 ganhou vários adeptos que viram na Uber uma forma de ganhar dinheiro ou como fator de renda extra. Nesse sentido, as mudanças no mercado de trabalho devem ser pesquisadas, haja visto que os impactos dessa nova realidade atingi diretamente o modo de vida das pessoas. Assim, justifica-se a elaboração desse estudo que se mostra relevante no sentido de trazer uma pesquisa centrada em um fenômeno ainda pouco estudado, mas que se tornou realidade no contexto do mercado atual. O presente trabalho teve como questão: como a Uber se tornou uma das principais alternativas para minimização do índice de desemprego? Em busca dessa resposta teve como objetivo analisar a Uber como fator de influência na minimização do índice de desemprego. Para isso, foram identificados os perfis de motoristas da Uber; a caracterização das organizações de economia compartilhada e feita a confirmação da influência da Uber na renda familiar. Para realização da pesquisa foi disponibilizado um link do questionário, através do Google Forms e foram coletadas 50 respostas de motoristas da Uber no Maranhão. Em seguida, feito uma análise e compilação dos dados coletados e observou que a economia compartilhada impactou na nova realidade de trabalho no mercado do Maranhão.

**Palavras-chave:** Economia compartilhada. Uber. Índice de desemprego. Mercado de trabalho.

#### **ABSTRACT**

The development of technologies is perfected regardless of the consequences and this reflects on the labor market, completely changing the way income is generated. The shared economy has innovated in this respect and changed the relationship between customer and service provider, these new businesses have

gained prominence from the traditional model and emerged with the prospect of changing the modern vision in relation to mass consumption. Uber is an example of a company that has adopted the sharing model. The emergence of Uber in 2010 was in the period of economic crisis and when it arrived in Brazil in 2014 it gained several supporters who saw in Uber a way to make money or as an extra income factor. In this sense, the changes in the labor market must be researched, since the impacts of this new reality directly affect people's way of life. Thus, the elaboration of this study is justified, as it is relevant in the sense of bringing a research focused on a phenomenon that has been little studied, but that has become a reality in the current market context. The present study had as a question: How did Uber become one of the main alternatives for minimizing the unemployment rate? In search of this answer, the objective was to analyze Uber as an influential factor in minimizing the unemployment rate. For this, the profiles of Uber drivers were identified; the characterization of the sharing economy organizations and confirmation of Uber's influence on household income was made. To conduct the survey a questionnaire link was made available through Google Forms and 50 answers were collected from Uber drivers in Maranhão. Then, made an analysis and compilation of the data collected and observed that the sharing economy has impacted the new reality of work in the Maranhão market.

**Keywords:** Shared Economy. Uber. Unemployment rate. Labor Market.

## 1 INTRODUÇÃO

O trabalho possui grande relevância para a economia de um país, haja visto ser, por meio dele que ocorre a produção e circulação de riquezas, sendo com a renda auferida, que as pessoas consomem e alimentam a cadeia produtiva. Com o crescimento das cidades, expansão do comércio e utilização das máquinas a vapor, desenvolve-se a industrialização, responsável pela instauração de um novo sistema de produção, que substituiu, gradativamente, os trabalhadores pelas máquinas, acarretando desemprego e desigualdade social (HOLANDA, 2017). Nesse sentido, apesar dos avanços que ocorrem por conta dessa modernização as descobertas científicas impactaram no estilo de vida da sociedade, que agora tem como novos desafios gerarem novas formas de trabalho.

Diante desse contexto de industrialização, aumento do desemprego e exploração de mão-de-obra do século XVIII, Marx (1985a) caracterizou, inicialmente, o trabalho como uma interação do homem com o mundo natural, de tal modo que os elementos do mundo natural são conscientemente modificados para alcançar um determinado propósito, afim de agradar o homem.

Nos últimos anos, muito tem sido discutido sobre os novos negócios baseados na economia do compartilhamento, ou sharing economy (CHENG, 2016). Diversas outras denominações têm sido atribuídas ao fenômeno, a exemplo de “consumo colaborativo” (BOTSCHAN; ROGERS, 2011; LAMBERTON, 2016), “consumo baseado em acesso” (BARDHI; ECKHARDT, 2012), “sistemas comerciais de compartilhamento” (LAMBERTON; ROSE, 2012), “peer-to-peer economy” (WEBER, 2016), “consumo conectado” (DUBOIS; SCHOR; CARFAGNA, 2014), e “the mesh” (GANSKY, 2011).

Na mesma linha de pesquisa, estudos colaborativos como o bikesharing (SCHERER *et al.*, 2015; BARCELLOS; SILVA, 2014); carsharing (PIZZOL, 2015; BARDHI; ECKHARDT, 2012; ORNELLAS,

2012); coworking (MAURER et al., 2012; SPINUZZI, 2012); o couchsurfing (LAUTERBACH et al., 2009); o crowdfunding (ORDANINI et al., 2011); e trocas em geral (ROUX; KORCHIA, 2006; SASTRE; IKEDA, 2012). E muitos desses estudos focam no aspecto comportamental do consumidor.

A economia compartilhada sempre existiu, mesmo que de forma discreta entre os vizinhos, mas início do século XXI, essa economia começou a ganhar destaque do modelo tradicional e surge com a perspectiva de mudar a visão moderna em relação ao consumo em massa. Dessa forma, empresas que adotaram modelos de compartilhamento ganharam destaque, como: Airbnb e Couchsurfing, no segmento de acomodações para turismo e lazer; Lyft e Uber, serviços individuais de táxi (MALHOTRA; VAN ALSTYNE, 2014).

Para o presente trabalho será relatado sobre a Uber, visto ter uma importância no andamento da atual economia mundial, pois apesar do cenário desfavorável algumas pessoas conseguiram fugir da falta de oportunidade no mercado e trouxeram para si a gestão do próprio negócio e para outros surgiu uma forma de renda extra. Diante dessas considerações, o objetivo é analisar a Uber como fator de influência na minimização do índice de desemprego. Para isso, busca-se identificar os perfis de motoristas da Uber; caracterizar as organizações de economia compartilhada e confirmar a influência da Uber na renda familiar.

O desenvolvimento das novas tecnologias são aperfeiçoadas independentes das consequências para o mundo do trabalho. Nesse sentido, as mudanças no mercado de trabalho devem ser pesquisadas, haja visto que os impactos dessa nova realidade atingi diretamente o modo de vida das pessoas. Assim justifica a elaboração desse estudo, mostrando-se relevante no sentido de trazer uma pesquisa centrada em um fenômeno ainda pouco estudado, mas que se tornou realidade no contexto do mercado atual. Tentar investigar a maneira pela qual as novas tecnologias vem mudando a realidade de muitos trabalhadores, acaba sendo importante, não só para o mundo acadêmico, mas para o próprio governo que a partir dos resultados podem buscar criar políticas públicas voltadas para essa nova realidade.

Considerando a contextualização apresentada, abordar a questão do desemprego e suas alternativas, no contexto atual, tornou-se relevante, pois impacta diretamente o cotidiano de cada brasileiro. Dessa forma, surge como problema de pesquisa a seguinte questão: como a Uber se tornou uma das principais alternativas para minimização do índice de desemprego? Verificou-se, que a Uber se tornou uma importante fonte de renda para os desempregados, em virtude da flexibilidade de horário, demanda de serviços, autonomia e renda fácil.

## **2 REVISÃO BIBLIOGRAFICA**

Para contextualização do presente artigo, se fez necessário analisar artigos existentes acerca dos temas abordados para dar consistência técnica-científica a este estudo. Neste sentido, é requerida uma

abordagem aos seguintes temas: trabalho e renda; economia compartilhada e a Uber que, entende-se ser o caminho para a análise do problema suscitado neste artigo.

## 2.1 TRABALHO E RENDA

Desde muito tempo, o trabalho foi definido como gasto de energia para a transformação de elementos da natureza visando à continuidade da espécie humana (FERRER; OLIVEIRA, 2018). Valorizado há séculos, o trabalho, como um fator de organização social e como valor econômico, é elemento essencial à existência humana. A possibilidade de uma vida ativa, através da realização do trabalho, faz sentido à vida humana e tem o reconhecimento social. Além de ter um papel importante na construção de relações psicossociais. Qualquer que seja a forma de trabalho, formal ou informal, os trabalhadores estão dispostos a buscarem por dignidade. Os trabalhadores procuraram se adaptar, de alguma maneira, as oportunidades que surgiram com os avanços da tecnologia.

Novas formas de trabalho sem vínculo de emprego ganharam destaque, bem antes da existência das plataformas de aplicativo de transporte. Dentre alguns exemplos, temos os freelancers, as cooperativas, o trabalho avulso e os famosos bicos (FILGUEIRAS, 2013). No que se refere a questão de renda dos lares brasileiros, algumas questões devem vir à tona, como no caso dos perfis dos motoristas da Uber. Afinal, são vários fatores que levam os trabalhadores a serem motorista de aplicativo. Desde a incerteza em relação ao futuro, o desemprego, como uma fonte de renda extra, auxiliando a vida de empregado e também de motorista, além dos trabalhadores que optam por deixar o emprego e viver exclusivamente na Uber.

### 2.1.1 Desemprego

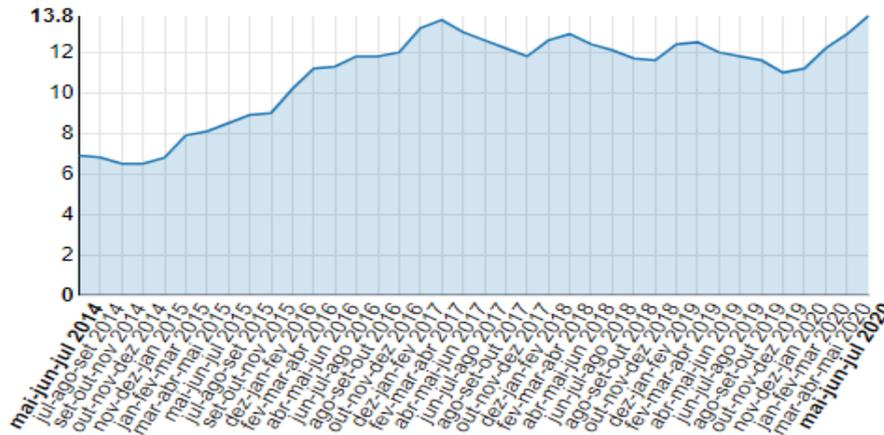
A situação mundial começou a se alterar em 1970 em função do avanço tecnológico, da globalização e da mudança de perspectiva das empresas em relação a competitividade e processo de melhoria (RIBEIRO, 2010). Segundo Carvalho e Sales (2018), as repercussões e transformações no mundo do trabalho sempre ocorreram e isso fez com que algumas profissões desaparecessem e outras ganhassem vez. Isso explica o porquê do alto número de trabalhadores desempregados, alguns se reinventaram e aproveitaram as oportunidades e outros foram descartados pelo mercado.

Nesse sentido, houve a diminuição do emprego tradicional, e o trabalho informal ou as formas mais flexíveis de trabalho ganharam destaque no mercado. Na era do conhecimento, os empregos foram voltados para a área de serviço, já que para a produção de bens o homem foi substituído pelas máquinas. O elevado número de desemprego da última crise econômica teve consequências graves na renda dos trabalhadores. Assim, as novas formas de trabalho, como a Uber, chegou ganhando cada vez mais adeptos.

Segundo IBGE (2020), o nível de desemprego no Brasil no período de 2014 à 2017 foi gradual, mas no período de 2017 à 2020 ocorreu uma queda nos números, mas logo no início do ano de 2020, por

conta da pandemia da COVID-2019, os números voltaram a crescer, isso pode ser observado no gráfico I.

Gráfico 1 - Taxa de desocupação



Fonte: IBGE- Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal

Sem dúvida, o indicador mais preocupante é a taxa de desemprego. Segundo dados da PNAD Contínua do IBGE (2020), mostra que a taxa de desemprego no primeiro trimestre de 2017 foi de 13,7%, ficando apenas um ponto a abaixo da taxa do terceiro trimestre de 2020, que atingiu 13,8%. Essa diminuição na taxa entre os anos de 2017 e 2020, foi a recuperação da crise de 2008. Segundo essa mesma pesquisa, no terceiro trimestre de 2020, a taxa de desocupação no Maranhão foi de 16,9%. No atual momento, a economia do Brasil é marcado pela redução da produção nos vários setores das atividades industriais o que tem consequência direta no alto nível de desemprego.

Apesar do contexto de crise econômica, a start-up teve uma oportunidade de negócio com os desempregados, que até então tinha apenas um patrimônio de bem durável (automóvel) e a desocupação. Isso foi o suficiente para a realização da parceria entre a Uber e os motoristas. Com um cenário econômico desfavorável para a entrada de capital no país, a Uber mostrou que isso foi um fato a somar no seu grande sucesso (NUNES; VIEIRA; SANTOS, 2019).

### 2.1.2 Renda extra

Segundo o artigo 3 da Consolidação das Leis do Trabalho (2017): “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.” Segundo Delgado (2000, p.135), para ocorrer um vínculo entre patrão e empregado as relações contratuais devem ser caracterizadas como: “prestação de serviço por pessoa física a um tomador de serviço; pessoalidade do trabalhador; não eventualidade, com subordinação ao tomador do serviço e com onerosidade”.

Durante muito tempo, a sociedade foi considerada a sociedade do emprego, como eixo central da organização da vida no trabalho, sendo o desemprego, necessário para reversa de força de trabalho e como um fenômeno transitório (MARX, 1980). No entanto, essa realidade tem mudando ano após anos, haja visto que, os trabalhadores estão sendo substituídos por máquina.

Um dos elementos apresentados pelas empresas de tecnologia é que são apenas intermediárias entre os consumidores e produtores. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade, apesar de ser reconhecida como empresa de transporte (UBER, 2020). Nesse contexto, as plataformas criam ambientes mais flexíveis e atrativos para quem tem estilo de vida diferentes, sem a rigidez dos empregos tradicionais e assim atrair mais condutores que podem auxiliar o trabalho formal com a vida de motorista de aplicativo. Segundo Ribeiro *et al.* (2017, p.1): “o intuito principal da Uber é fazer com que proprietários de veículos automotores ociosos aproveitassem o tempo livre para contribuir com a mobilidade urbana e, ainda, complementarem suas rendas familiares”.

Dessa forma, tal argumento é que se trata de um modelo de trabalho colaborativo e de complemento de renda, isto significa que, considera o aproveitamento de mão de obra ociosa e veículos parados. Assim, a Uber conseguiu com facilidade dois perfis de motoristas dispostos a contribuir com seu serviço dentro da plataforma os desempregados, para renda principal, e os trabalhadores que querem apenas trabalhar para complemento da renda.

### 2.1.3 Trabalho informal como opção

Segundo o IBGE (2020), o trabalho informal compreende unidades econômicas que produzem bens e serviços com o intuito principal de gerar ocupação e rendimento para as pessoas envolvidas, operando, tipicamente, com alguma ou nenhuma divisão entre trabalho, com baixo nível de organização e sendo em pequena escala. Nesse sentido, nem todo trabalho informal foi consequência ou função do índice de desocupação, muitas vezes são escolhas dos trabalhadores.

Nesse sentido, como saída da situação de incerteza do mercado ou como alternativa de renda extra, o trabalho informal ganhou novos adeptos (AGOSTINI; SCHEFFER, 2017). Segundo Ribeiro (2010), o trabalho informal surge para amenizar a situação de desemprego diante da incerteza em relação ao mercado de trabalho, com isso as formas flexíveis em tempo parcial de trabalho, terceirização e informalidade são exercidas cada vez mais pelos trabalhadores.

As propagandas direcionadas ao motorista da Uber no site, como: “faça seu próprio horário; ganhe dinheiro a qualquer hora; escolha como e quando transferir seus ganhos; seja seu próprio chefe.” (UBER, 2020). São anúncios que refletem autonomia, flexibilidade de horário e facilidade de renda fácil e rápido é um dos fatores que tem chamado atenção dos trabalhadores que querem passar mais tempo com a família e ser seu próprio chefe.

Na inexistência de compromisso formal de contratação de serviços, essas empresas argumentam que os trabalhadores realizam as atividades apenas onde e quando querem (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020). Segundo IBGE (2020), a taxa de informalidade no Brasil ficou em 36,9% da população ocupada. Entre as unidades da federação, com as menores taxas são Santa Catarina (25,8%), Distrito Federal (26,0%) e São Paulo (28,6%) e as federações que mais se destacam no que diz respeito a taxa de informalidade foram do Pará (56,4%), Maranhão (55,6%) e Amazonas (55,0%). Nesses números destaca, assim, o número de pessoas que estão trabalhando na informalidade.

## 2.2 ECONOMIA COMPARTILHADA

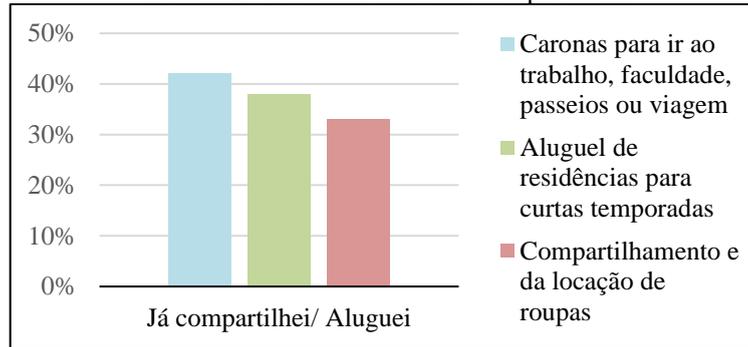
A economia compartilhada sempre existiu, mesmo que de forma discreta entre os vizinhos. No entanto, no início do século XXI, essa economia começou a ganhar destaque do modelo tradicional. De um lado, um modelo de capitalismo no qual é preciso ter para usar, e do outro, a economia compartilhada que defende o acesso ao produto ou serviço sem necessariamente a aquisição. Segundo Figueira (2015):

Todos os dias pessoas interagem com a economia colaborativa –compartilhamento tradicional, escambo, empréstimo, negociação, locação, doação e troca – redefinindo por meio da tecnologia e de comunidades entre pares. Esta economia permite que as pessoas, além de perceberem os benefícios do acesso a produtos e serviços em detrimento à propriedade, economizem dinheiro, espaço e tempo, façam novos amigos e se tornem cidadãos mais ativos (FIGUEIRA, 2015, p.7).

Segundo Botsman e Rogers (2011), a economia compartilhada nada mais é que práticas comerciais que possibilitam o acesso a bens e serviços, sem que haja, necessariamente, a aquisição de um produto ou troca monetária. Nesse sentido, ela surge com a perspectiva de mudar a visão moderna em relação ao consumo em massa. A expansão das empresas de tecnologia ligadas a “Economia Compartilhada” abriram novos debates ao impacto de inovações no mercado de trabalho. Dessa forma, percebe-se que alguns dos mercados já existentes foram readaptados, e outros foram atingindo indiretamente, tais como o aluguel de carros (OLIVEIRA; MACHADO, 2017). Nesse sentido, essa economia teve uma visão diferente para as coisas simples, mas que agora passaram a ter outro significado com o auxílio da tecnologia, sustentabilidade e consumo consciente.

Segundo uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) e pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) (CNDL, 2019), mostrou que em comparação ao ano de 2018, em 2019 aumentou de 68% para 81% o número de brasileiros que estão dispostos a adotar mais práticas de consumo compartilhado. No geral, cerca de 74% da população brasileira já utilizou pelo menos uma vez algum item que contempla a classe de economia compartilhada. Segundo dados da pesquisa, foi possível perceber a predominância dos adeptos ao uso da carona.

Gráfico 2 - Prática de consumo compartilhado



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

Como observado no gráfico II, cerca de 42% da população é adepta ao uso da carona, em segundo lugar está o aluguel de residência com 38% e o compartilhamento e locação de roupa ficou em terceiro com 33% dos mais usados pela população no ano de 2019. Segundo a mesma pesquisa, as modalidades de consumo que mais tendem a crescer de acordo com a opinião dos brasileiros são: coworking, que consistente no compartilhamento do espaço físico de trabalho (61%), o aluguel ou troca de brinquedos (59%) e a hospedagem de animais de estimação na casa de terceiros (59%).

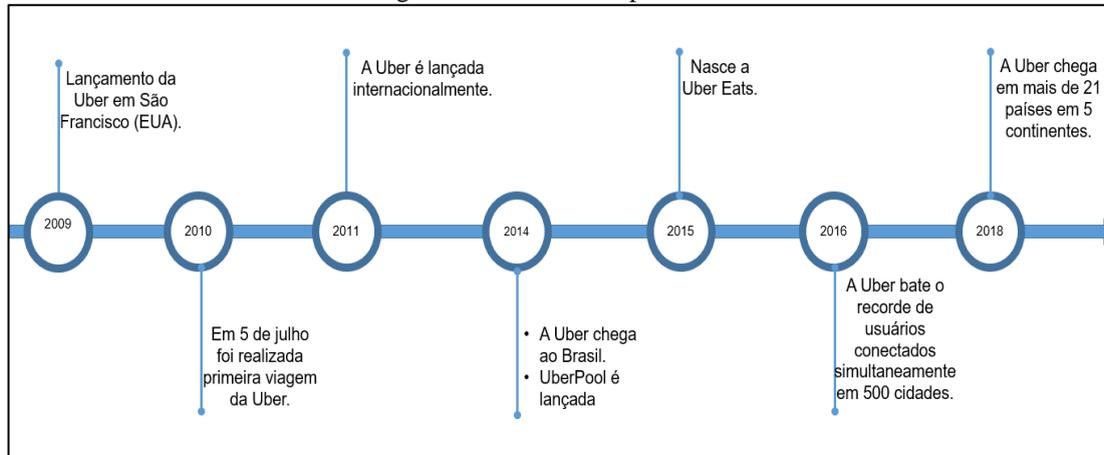
No que se refere ao contexto da globalização, é possível destacar duas questões, a conexão das economias, acarretando uma interdependência econômica das nações, e os avanços tecnológicos, o causador de grande parte das consequências da mudança de hábitos das pessoas (FERRER; OLIVEIRA, 2018). A era da informação, marcada por grandes mudanças, trouxe impactos diretos na relação entre empregado e empregador.

Operando através de aplicativos para smartphone, a economia compartilhada foi capaz de repensar em nichos de mercado e explora-los de forma que sem o uso da tecnologia não seria capaz de acontecer. Essa economia está ido contramão ao mercado, enquanto algumas empresas reclama da baixa do mercado, as empresas do ramo da economia compartilhada estão faturando ano após ano, exemplos disso é a Uber, uma empresa de transporte individual que liga passageiros em busca de viagens seguras a motoristas confiáveis.

### 2.3 UBER

Nos últimos anos, a tecnologia se expandiu para todos os segmentos e interligou os países. Nesse sentido, a junção da tecnologia da informação com os aplicativos de transportes privados proporcionou uma nova realidade de prestação de serviço, aproximando, assim, os motoristas dos passageiros (NUNES; VIEIRA; SANTOS, 2019). Nessa realidade que se fortaleceu a economia compartilhada, a exemplo da Uber. Para entender melhor a trajetória da Uber, foi elaborada uma linha do tempo.

Figura 1 - Linha do tempo da Uber



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

A plataforma tecnológica Uber é um fenômeno recente que surgiu em meio a um contexto de crise econômica e alcançou território nacional. A Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em julho de 2010, em São Francisco, na Califórnia (UBER, 2020). A empresa oferece uma plataforma tecnológica que possibilita unir o motorista ao usuário que precisa se locomover. A Uber não é uma empresa de transporte (UBER, 2020), por isso, precisa da mão de obra dos motoristas.

Segundo a UBER (2020): “o objetivo é oferecer, por meio do aplicativo, opções de mobilidade práticas, confortáveis e acessíveis para todos os nossos usuários”. Foi com esse objetivo que a Uber conseguiu seu reconhecimento dois anos após o lançamento do aplicativo e se expandiu internacionalmente. No Brasil, chegou em 2014, inicialmente no Rio de Janeiro, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília e está presente hoje em mais 500 cidades do país (UBER, 2020). A empresa chegou no momento oportuno de expansão, visto que o ano de 2014 foi ano de Copa do Mundo e desde então seu crescimento é significativo. Segundo Nunes; Vieira e Santos (2019), são inúmeros os motivos para a ascensão da Uber no Brasil, como por exemplo, a precariedade do sistema de locomoção na maioria das regiões brasileiras, o avanço da tecnologia, a crescente conscientização do consumo sustentável e o desemprego da população.

No mesmo ano, o lançamento da UberPool foi uma ideia que resultou em economia e interação entre os usuários. A UberPool é uma das opções que a Uber oferece aos usuários de dividir o veículo com outra pessoa que esteja indo no mesmo trajeto de viagem. A Uber Eats começou em Chicago, Los Angeles e Nova York com o intuito de facilitar a vida das pessoas (UBER, 2020). Com o surgimento da Uber Eats, em 2015, foi possível conseguir ainda mais adeptos a nova realidade da economia compartilhada. Em 2016, a Uber chega a marca de 500 cidades conectadas ao aplicativo da Uber. Em 2018, a Uber já estava presente em mais de 21 países em 5 continentes (UBER, 2020).

Em 2020, dez anos após a fundação da empresa, a UBER marca presença em mais de 10 mil cidades espalhadas por 69 países. São mais de 111 milhões de usuários no mundo e 22 milhões de usuários

no Brasil. A Uber possui cerca de 1 milhão Motoristas/entregadores parceiros no Brasil (UBER, 2020). Durante a pandemia do COVID-19, a Uber Eats ganhou força, facilitando a vida das pessoas, ajudando os empresários e gerando renda para os motoristas. Assim, seu crescimento é reconhecido e aprovado pelos usuários dessa plataforma.

### 3 METODOLOGIA

Para cumprir o objetivo da pesquisa, optou-se pela pesquisa descritiva, uma vez que a mesma se destaca pelo objetivo de estudar as características de um grupo, assim como visa descobrir a existência de associações entre variáveis (GIL, 2002). Foram explorados os mais diversos artigos e sites disponibilizados na internet que tratasse sobre o tema, afim de identificar as mais variadas opiniões dos autores.

No segundo momento, buscou-se desenvolver o questionário a partir dos elementos identificados na pesquisa. Como instrumento de coleta de dados, o questionário foi feito com perguntas fechadas. Os questionários foram respondidos através de um link de acesso disponibilizado pela plataforma Google Forms. A amostra da pesquisa compreendeu 50 respostas obtidas dos motoristas que responderam ao questionário no período entre os dias 9 a 23 de novembro de 2020. A pesquisa é caracterizada pela abordagem de cunho qualitativo.

Logo após o período de resposta dos questionários, foi feita a análise e compilação dos resultados a partir dos dados fornecidos pela plataforma. Por fim, a apresentação dos resultados encontrados, para esclarecimento das novas maneiras de trabalho que estão ganhando força no mercado.

### 4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

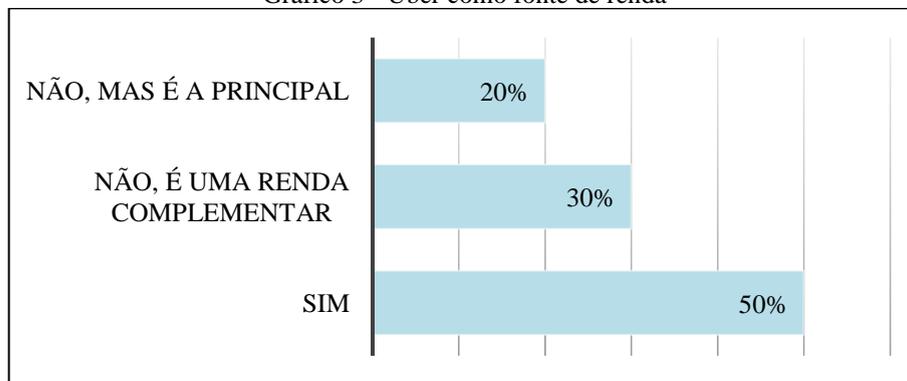
A pesquisa aconteceu por meio de um link de acesso da plataforma Google Forms e encaminhando aos grupos de motoristas. Os procedimentos de análise dos dados e discussão dos resultados foram realizados a partir dos dados fornecidos pela plataforma usada na divulgação dos questionários, buscando, assim, entender como a Uber se tornou uma das principais alternativas para minimização do índice de desemprego.

#### 4.1 DESCRIÇÃO DOS RESPONDENTES

No primeiro momento, foi possível observar a presença masculina com percentual de 88% e 12% de mulheres. Observou-se que entre os entrevistados a maior porcentagem está entre os jovens na faixa etária entre 18 e 28 anos com 52%, em segundo lugar está a faixa etária de 29 a 39 anos com 34%. Entre 40 e 50 anos com 12% e 2% com idade acima de 50 anos. Sendo assim, foi possível perceber que as constatarem mudanças que ocorreram no mercado impactaram diretamente a forma de trabalho e renda.

No que se refere ao nível de escolaridade, 72% dos motoristas tem ensino médio completo; 18% tem ensino superior completo; 6% tem ensino fundamental completo e 4% tem pós graduação. Um expressivo número de 38% operadores estão exercendo a respectiva atividade entre 1 e 2 anos e 30% deles no máximo 1 ano. De 2 a 3 anos são 28% deles e 4% acima de 3 anos. Esses dados refletem a popularização do trabalho da Uber, visto que, a tecnologia mudou a força de trabalho e facilitou a ingressão dos mais variados perfis de condutores. Tendo por base a pesquisa, 50% motoristas são detentores de veículo próprio; 26% tem carro alugado e 24% tem carro financiado.

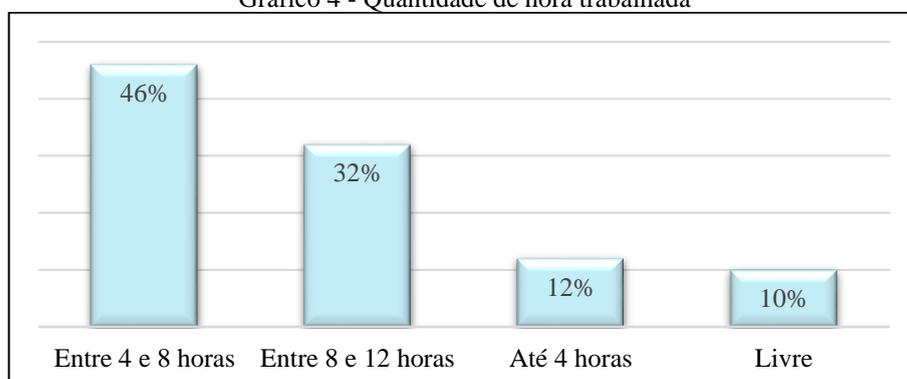
Gráfico 3 - Uber como fonte de renda



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

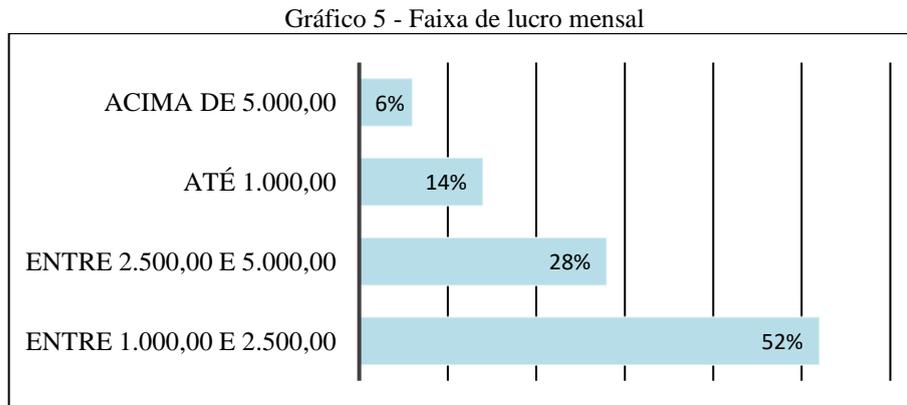
Conforme o gráfico 3 acima, a Uber é fonte de renda principal para 50% dos motoristas entrevistados; 30% serve como renda complementar e os 20% restantes é um auxiliar importante na renda familiar. Assim, é possível observar os dois perfis de motoristas, o que trabalha para conseguir a renda principal e o outro condutor que trabalha nas horas vagas para complemento da renda. Observou-se no gráfico 4 abaixo que, a jornada média diária entre os motoristas é entre 4 e 8 horas, com 46%; entre 8 e 12 horas foi 32%; 12% de até 4 horas e 10% para aqueles motoristas que trabalham de forma livre. A flexibilidade e autonomia que a Uber oferece faz com que cada motorista consiga trabalhar quantas horas desejar.

Gráfico 4 - Quantidade de hora trabalhada



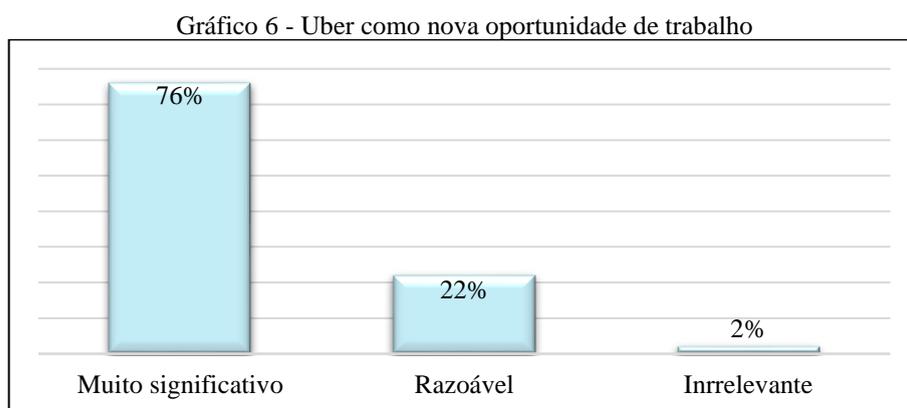
Fonte: Elaborado pela autora, 2020

No que diz respeito ao lucro mensal dos operadores da Uber, verifica-se no gráfico 5 abaixo que, na respectiva ordem: com 52% dos condutores conseguem faturar entre 1.000,00 e 2.500,00 reais por mês; 28% entre 2.500,00 e 5.000,00; até 1.000,00 14% deles e 6% acima de 5.000,00 reais por mês. Isso explica porque alguns trabalhadores acabam largado seus empregos formais e se tornando trabalhadores autônomos, afinal cada motorista tem a flexibilidade de determinar seu próprio horário de trabalho e fazer suas próprias metas (KON, 2012).



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

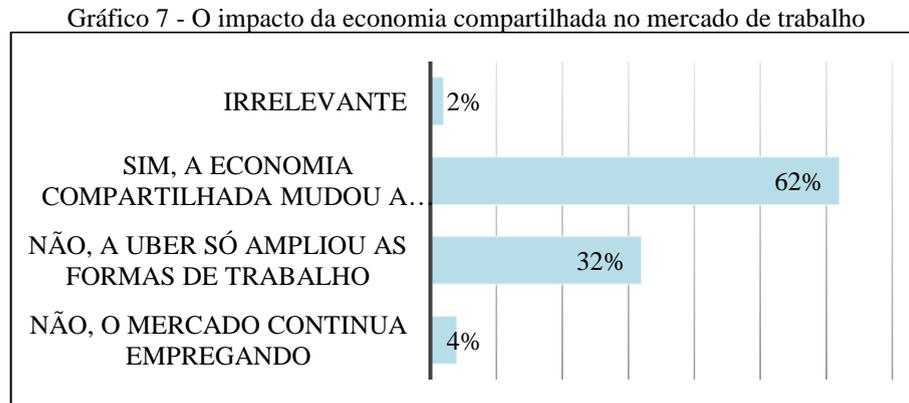
Na visão dos motoristas, a Uber fez surgir novas oportunidades de renda, com a respectiva ordem: 76% considera muito significativo, em segundo lugar, 22% consideraram razoável e 2% dos motoristas achou irrelevante as oportunidades para os desempregados, como é possível observar no gráfico 6 abaixo. Segundo Ribeiro (2010), o subemprego apareceu como forma de colocação no mundo do trabalho e alternativa de emprego e conseqüentemente a diminuição do emprego tradicionalmente estabelecido. Nesse sentido, pode considerar a Uber como forma de trabalho informal, visto que os motoristas não tem nenhum vínculo de trabalho com a empresa.



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

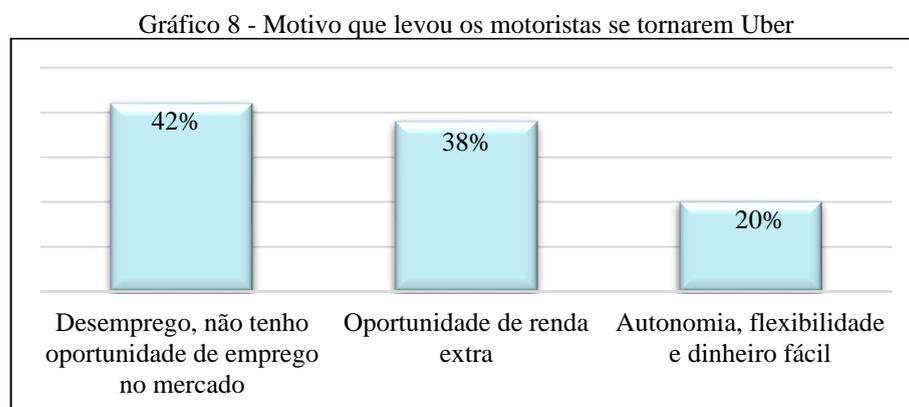
Quando questionados sobre o impacto da economia compartilhada no mercado de trabalho, não se teve dúvida que essa economia mudou a forma de ganhar renda. Para 62% dos condutores, a economia

compartilhada mudou a percepção de trabalho; 32% disseram que a Uber só ampliou a forma de trabalho; 4% garante que o mercado de trabalho continua empregando e para 2% consideram que o surgimento da Uber foi insignificativo no mercado, como é possível perceber no gráfico 7.



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

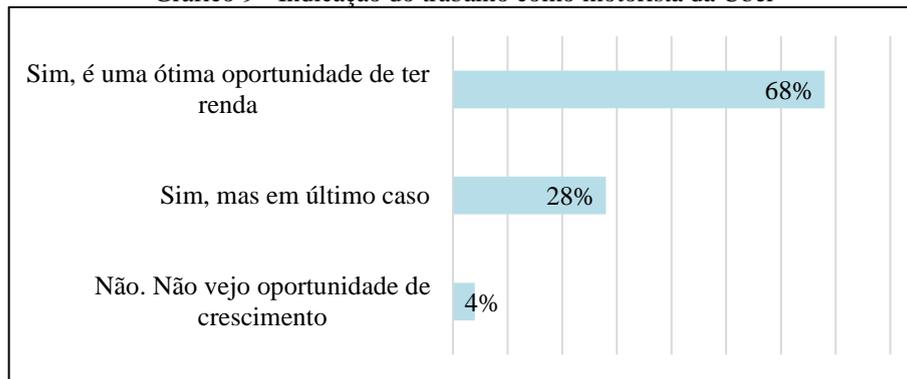
O desemprego foi o fator que levou muitos condutores a se tornarem Uber. Como é possível notar no gráfico 8, no qual, 42% dos motoristas alegam não tem vaga de emprego no mercado; 38% começou a ser Uber pela oportunidade de renda extra e 20% a autonomia, flexibilidade e dinheiro fácil foi o grande atrativo para começar no ramo. Para Nunes; Vieira e Santos (2019), os desempregados observaram uma oportunidade de captação de renda, ou seja, o crescimento das start-ups, no Brasil, acompanha a elevação das taxas de desemprego.



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

Observou-se que, parte dos motoristas percebeu nessa modalidade de transporte particular uma oportunidade de renda, cerca de 68% dos entrevistados tem essa visão; 28% só indicaria o trabalho da Uber em último caso e 4% não indicaria por não vê oportunidade de crescimento. Nesse sentido, o desemprego é a maior consequência da crise, e para fugir dessa realidade, o trabalho informal virou alternativa para sair desse caos, como se observa no gráfico 9.

Gráfico 9 - Indicação do trabalho como motorista da Uber



Fonte: Elaborado pela autora, 2020

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aplicativos de transporte privado são uma inovação no mercado de trabalho e oferecem prestação de serviço confortável, rápido e seguro. Os trabalhadores que buscam ingresso ou reingresso no mercado de trabalho, por conta da atual crise econômica ou complemento da renda familiar, possibilitaram o crescimento das empresas de transporte privado, a exemplo da Uber. Com os dados obtidos a partir do link divulgado, foram identificados os perfis dos motoristas cadastrados no aplicativo.

Neste contexto, pode-se dizer que existe uma diversificação de motoristas, tanto no gênero, como na faixa etária e no nível de escolaridade. Percebe-se que há motoristas que usam seus próprios veículo e há outros que se sacrificam para conseguir um veículo de trabalho. Observou-se que em situação de desemprego, há motoristas que acreditam ser suficiente esse trabalho como fonte de renda, mas também existem outros que trabalham para complementar sua renda e melhorar a sua qualidade de vida.

Há motoristas que apresentam entusiasmo e satisfação com o trabalho e alegam que a economia compartilhada ajudou no impacto negativo do desemprego, e em meio à crise sinalizam que encontraram o que buscavam neste mercado de trabalho como autonomia, flexibilidade e dinheiro fácil como apresentado em propagandas. Além disso, muitos dos motoristas indicam o trabalho da Uber para quem precisa de renda ou apenas para complementação da mesma.

Portanto, pode-se concluir que o trabalho como motorista da Uber se tornou uma importante fonte de renda para os desempregados, em virtude da flexibilidade de horário, autonomia e renda fácil, isso minimizou os índices de desemprego, haja visto que, agora os condutores passam a contar como trabalhadores informais. A relação entre o alto índice de desemprego e a popularização da economia compartilhada gera uma elevação do trabalho informal no Maranhão. No entanto, este trabalho possui limitações, assim, é importante que novos estudos sejam realizados, afim de abranger um número maior de motoristas e saber o impacto que a Uber gera na economia local e os efeitos desse compartilhamento.

## REFERÊNCIA

AGOSTINI, R.; SCHEFFER, A.B.B. **Aplicativos de transporte privado como alternativa de renda: as vivências de trabalhadores e Uber em porto alegre.** 2017.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo.** Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

BARCELLOS, M. D.; SILVA, C. **Consumo Colaborativo em Porto Alegre: Vamos de Bike Poa?** Anais do VII Encontro Nacional de Estudos do Consumo, III Encontro LusoBrasileiro de Estudos do Consumo, I Encontro Latino-Americano de Estudos do Consumo. Rio de Janeiro, Brasil, 2014.

BARDHI, F.; ECKHARDT, G. M. **Access-based Consumption: The Case of Car Sharing.** Journal of Consumer Research, v. 39, n.4, p. 881-98, 2012.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo.** Porto Alegre: Bookman, 2011.

CARVALHO, M.L.H.; SALES, M.M. **Ser taxista em tempos de uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho.** Revista Pretextos, Belo Horizonte, v. 3, n. 5, p. 579-596, 2018.

CHENG, M. **Sharing economy: A review and agenda for future research.** International Journal of Hospitality Management, v.57, n.1, p.60-70, 2016.

CLT - **Consolidação das leis do trabalho.** Brasília : Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2017. Disponível em: <[https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/535468/clt\\_e\\_normas\\_correlatas\\_1ed.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/535468/clt_e_normas_correlatas_1ed.pdf)>. Acesso em: 26 Nov. 2020

CNDL - Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas. **Oito em cada dez brasileiros estão dispostos a adotar mais práticas de consumo colaborativo, revela estudo CNDL/SPC Brasil.** Disponível em: <<https://site.cndl.org.br/oito-em-cada-dez-brasileiros-estao-dispostos-a-adotar-mais-praticas-de-consumo-colaborativo-revela-estudo-cndlspc-brasil/>>. Acesso em: 15 Out. 2020

DELGADO, M. G. **Introdução ao direito do trabalho.** São Paulo: LTr, 2000.

DUBOIS, J.; SCHOR, L.; CARFAGNA, L. **Connected consumption: a sharing economy takes hold.** Rotman Management, v.1, n.2, 2014, p.50-55

FERRER, W.M.H.; OLIVEIRA, L.J. **Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural.** Revista DIREITO UFMS, Campo Grande, v.4, n.1, p. 177 – 194, 2018

FIGUEIRA, G. M. **Mobilidade colaborativa no Brasil: um estudo de caso sobre as iniciativas de carona na economia colaborativa.** XI Congresso Nacional de excelência em gestão, 2015. Disponível em:<[http://www.inovarse.org/sites/default/files/T\\_15\\_027M\\_3.pdf](http://www.inovarse.org/sites/default/files/T_15_027M_3.pdf)> Acesso em: 23 Nov. 2020

FILGUEIRAS, V. **Novas/Velhas formas de organização e exploração do trabalho: a produção “integrada” na agroindústria.** Revista Mediações, v. 18, n. 2, p. 230-245, 2013.

GANSKY, L. **Mesh: Por que o futuro dos negócios é compartilhar.** Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

GIL, A. **Como elaborar projetos de pesquisa.**4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HOLANDA, F.M. **O programa Maranhão profissional: qualificar para o desemprego?** São Luís,

2017. Disponível em: <<https://tedebc.ufma.br/jspui/bitstream/tede/1635/2/Felipe%20Macedo.pdf>>. Acesso em: 15 Out. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <[ibge.gov.br](http://ibge.gov.br)>. Acesso em: 25 Out. 2020.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal. **Tabela 6381 - Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade.** Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6381#resultado>>. Acesso em: 19 Out. 2020.

KON, A. **A distribuição do trabalho informal no Brasil em uma perspectiva de gênero.** Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura. v.18, n.1, 2012, p. 201-229.

LAMBERTON, C. P. **Collaborative consumption: a goal-based framework.** Current Opinion in Psychology, v. 10, n.1, p. 55–59, 2016.

LAMBERTON, C. P.; ROSE, R. **When is ours better than mine? A framework for understanding and altering participation in consumer sharing systems.** Journal of Marketing, v. 76, n.1, p. 109–125, 2012.

LAUTERBACH, D., et al. **Surfing a web of trust: Reputation and reciprocity on couchsurfing. Com. In: Computational Science and Engineering, CSE'09.** Annals of International Conference on. IEEE, Vancouver: IEEE, 2009.

MALHOTRA, A; VAN ALSTYNE, M. **“The Dark Side of the Sharing Economy... and How to Lighten It”.** Communications of the ACM, v. 57, n. 11, 2014, p. 24-27.

MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política.** São Paulo: Martins Fontes, 1985a.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política I – Livro I.** 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira (Original publicado em 1867), 1980.

MAURER, A.M., et al. Yes, We also can. **O desenvolvimento de iniciativas de consume colaborativo no Brasil.** Anais do Encontro da ANPAD, Rio de Janeiro, RJ, v. 36, 2012.

NUNES, A.S.; VIEIRA, K.M.; SANTOS, D.R. **A ascensão das start-ups de transporte particular de passageiros no brasil e sua relação com o desemprego.** Revista Tecnológica da Fatec Americana, v. 07, n. 02, abril/setembro de 2019.

OLIVEIRA, C.A.; MACHADO, G.C. **O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais.** Revista Brasileira de Economia, 2017.

ORDANINI, A.; et al. **“Crowd-funding: transforming customers into investors through innovative service platforms”.** Journal of Service Management, v.22, n.1, p. 443-470, 2011.

ORNELLAS, R.S. **O consumo colaborativo de transporte individual Car Sharing e o processo decisório do consumidor na cidade de São Paulo.** 2012. Dissertação (Mestrado em Administração) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PIZZOL, H. O. D. **Proposição de uma Escala para Mensuração do Consumo Colaborativo: compreendendo o compartilhamento de bens.** 2015. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil, 2015.

RIBEIRO, H.A.S.; et al. **Uber: transporte para complementação de renda.** 2017

RIBEIRO, M.A. **Estratégias Micropolíticas para Lidar com o Desemprego: Contribuições da Psicologia Social do Trabalho.** *Psicologia Política*, v.9, n.18, p.331-346, 2010.

ROUX, D; KORCHIA, M. **Am I What I Wear? An Exploratory Study of Symbolic Meanings Associated with Second Hand Clothing,** *Advances in Consumer Research*, v. 33, n.1, p. 29-35, 2006.

SASTRE, P.T.N.; IKEDA, A.A. **Reflexões sobre Consumo Colaborativo.** Anais do XXXVI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa de Pós-graduação e Pesquisa em Administração. Rio de Janeiro: ANPAD, 2012.

SCHERER, F. M., et al. **Acessando e Pedalando: O Significado Buscado Pelos Consumidores Brasileiros no Consumo de Bicicletas por Meio do Acesso.** Anais do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós- Graduação e Pesquisa em Administração. Belo Horizonte, MG, Brasil, 2015.

SPINUZZI, C. **Working alone together: coworking as emergent collaborative activity.** *Journal of Business and Technical Communication*, v.26, n.4, p.399-441, 2012.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber.** Disponível em: < <https://www.UBER.com/ptBR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-UBER/> >. Acesso em: 08 Out. 2020.

UBER. **Quem somos.** Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/about/>>. Acesso em: 23 Out. 2020

WEBER, T.A. **Optimal retail in a sharing economy.** Proceedings of the Forty-Ninth Annual Hawaii International Conference on System Sciences (HICSS), IEEE Computer Society. Washington, DC, 2016, p. 5230–5238.