



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL
Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade
12 a 14 de novembro de 2024
Salvador - BA, Brasil

A Uberização do Trabalho de Motoristas de Aplicativo no Complexo de Favelas da Maré

Carlos Alberto dos Santos Gonçalves, COPPE/UFRJ, carloslavsa@gmail.com

Daiana Borges, DEIN/UERJ, daiana2010cefet@gmail.com

Patrícia Gomes Ferreira da Costa, UERJ/DEIN, patricia.gomes@eng.uerj.br

ARTIGO TÉCNICO-CIENTÍFICO

EIXO TEMÁTICO: ESTUDOS TECNOLÓGICOS, DESENVOLVIMENTO E SOCIEDADE

RESUMO

Com a ascensão de serviços plataformizados como Uber, Taxi 99 e iFood, surge um novo fenômeno sociológico: a *uberização* do trabalho. Esse fenômeno implica em relações trabalhistas cada vez mais precarizadas, gerando uma *hiperexploração* da classe trabalhadora com amplas consequências para o mundo do trabalho. Este projeto de pesquisa, de caráter exploratório e etnográfico, investiga o trabalho dos motoristas do “Uber da Maré”, um modelo de serviço que vem crescendo desde 2015 e que, atualmente, conta com cinco pontos de atendimento no Complexo de Favelas da Maré. Os resultados mostram que a precarização do trabalho se dá para além da relação entre trabalho e capital. Ela abrange as condições de trabalho, a segurança institucional e pública, a estabilidade financeira, as questões de gênero, culturais e territoriais. Portanto, a precarização do trabalho pode ser entendida como um fenômeno socialmente construído e imbricado de elementos do território.

PALAVRAS-CHAVE: Plataformização, Uberização, Precarização do Trabalho, Uber da Maré, Engenharia e Favela

1. INTRODUÇÃO

A história do trabalho, marcada por avanços e retrocessos, revela diversas camadas que refletem o contexto histórico global e o desenvolvimento das relações trabalhistas. Essas camadas permitem uma compreensão dos impactos do trabalho precarizado no contexto específico do conjunto de Favelas da Maré.

A flexibilização das garantias trabalhistas, associada ao consequente aumento dos índices de desemprego no Brasil, tem ganhado destaque crescente no debate público nacional. As greves lideradas por trabalhadores de plataformas digitais, como os aplicativos iFood e Uber, emergiram como símbolos deste novo dilema para o mundo do trabalho.



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

A recente pandemia de Covid-19, aliada ao legado histórico da desigualdade social brasileira, que passa pelo escravismo colonial – não por uma relação de exceção, mas por uma lógica de continuidade (ANTUNES, 2019) – apontam para a complexidade desse novo momento que precisa ser enfrentado.

A ascensão do trabalho informal, especialmente no Brasil durante a década de 1970, marcou o surgimento da terceirização. Esse cenário foi precursor do aumento da informalidade, fenômeno acirrado pelo crescimento das taxas de desemprego. Estas, apesar de terem diminuído na primeira década dos anos 2000, voltaram a aumentar a partir de 2014. Como resultado, um número crescente de trabalhadores passou a operar em um contexto desprovido de seguridade trabalhista (ARAUJO, 2017).

Para Antunes (2016), as relações entre formalidade e informalidade, o trabalho intermitente, os salários degradados e as exigências de metas são formas de intensificar o trabalho e também de contornar os direitos trabalhistas. Desse modo, trabalhadores em setores como tecnologia da informação, limpeza, *call center* e outros enfrentam essa conjuntura desafiadora, respondendo aos novos dispositivos de exploração capitalista sem seguridade social, como lhe seria de direito em outros âmbitos (ANTUNES, 2019).

A reforma trabalhista de 2016, que alterou significativamente a relação entre empregador e empregado, enfraqueceu a proteção trabalhista no Brasil (TROVÃO, ARAUJO, 2020) e criou um ambiente propício para que as economias de plataforma atraíssem uma parcela significativa da população desempregada, atingindo 13 milhões de trabalhadores, em 2021 (CRELIER, 2022). Diante da instabilidade financeira, essas novas formas de economia se tornaram a base de uma nova classe trabalhadora, submetida a jornadas intensas e à ausência de proteções legais, dependendo de tecnologias como *smartphones* para mediar o seu trabalho (ANTUNES, 2022).

Desde 2009, Ruy Braga e Ricardo Antunes (2009) introduziram o conceito de "*infoproletariado*", destacando a interação que as novas tecnologias importaram para o mundo do trabalho. Essa categoria avança na lógica da uberização, resultando em novas formas de organização do trabalho nas periferias brasileiras.

Muitos motoristas que usam algum aplicativo de mobilidade urbana arcam com custos como aluguel do carro, combustível, manutenção, seguro, entre outros que compõem benefícios para trabalhadores assalariados, mas que são negados pela Uber a essa categoria profissional, sob a justificativa de seu caráter "autônomo". É sobre essa lente que prevalece uma interpretação ilegal das suas garantias trabalhistas, potencializadas por uma relação de trabalho cada vez mais dependente de tecnologias, em que o tempo de vida já não se diferencia do tempo de trabalho (ANTUNES, 2019).

Nas favelas, as opções de mobilidade urbana diferem significativamente da dinâmica urbana convencional. A Favela da Maré, localizada na Zona Norte do Rio de Janeiro, é um exemplo. O mototáxi, a van, a kombi e os "carros de van" (carros de



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

passeio de grande porte) são alternativas que trazem serviços de transporte particular para dentro do território da favela, adaptando-os à cultura e às necessidades locais. A presente pesquisa aborda essas modalidades de transporte, destacando a diferença de acesso à internet e de capital financeiro como os principais obstáculos enfrentados na relação de trabalho impactada pelas tecnologias 4.0 e pelo contexto cultural dessa periferia.

A caracterização do trabalho dos motoristas do “Uber da Maré” visa ampliar a compreensão dos fatores que contribuem para a precarização dessa relação de trabalho e identificar os principais elementos que influenciam nas condições de prestação desse serviço, focando na sua organização e dinâmicas sociais.

Para isso, além dessa introdução, este artigo apresenta a metodologia aplicada na pesquisa em campo, seguida dos resultados obtidos e discussões suscitadas. Por fim, são apresentadas as principais contribuições, limites e perspectivas do estudo realizado.

2. METODOLOGIA

Este estudo foi baseado na análise exploratória e etnográfica do trabalho dos motoristas que atuam informalmente no Uber Maré. O intuito foi compreender como as dinâmicas locais e a expansão crescente influenciaram na transformação dos pontos de Uber locais e a estratégia dos seus motoristas diante da violência nesse território.

Para isso, foi delineado um questionário de entrevista semiestruturada com questões que abordam o trabalho diário dos motoristas, suas histórias pessoais, o surgimento e a evolução do ponto, a operação cotidiana e demais aspectos observáveis.

A condução da pesquisa foi dividida em três fases (Figura 1):

Fase 1: foi realizada uma pesquisa bibliográfica, que abrangeu autores de referência na discussão sobre a relação entre trabalho e capital. Além disso, foram mapeados autores contemporâneos, que analisam o fenômeno da precarização do trabalho e, em especial, da uberização das relações trabalhistas.

Fase 2: a pesquisa em campo foi conduzida em duas etapas. Inicialmente, foi realizada a observação passiva e a construção social com os motoristas, por meio de viagens realizadas por um pesquisador, que é um morador do Conjunto de Favelas da Maré – o que viabilizou o acesso ao território e aos motoristas. Em seguida, foi realizada a etapa de observação ativa, com entrevistas semiestruturadas para a coleta de dados.

Fase 3: a abordagem e a análise dos dados coletados envolveram a codificação e categorização das informações obtidas. Posteriormente, foram elaboradas narrativas históricas, com base nas categorias de análise delineadas nos roteiros das entrevistas.



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL
Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade
12 a 14 de novembro de 2024
Salvador - BA, Brasil

Figura 1: Linha do tempo da pesquisa



Fonte: Os autores, 2024

3. RESULTADOS DO CAMPO

Nesta seção, serão apresentados os resultados da pesquisa de campo realizada no segundo semestre de 2023, no Conjunto de Favelas da Maré. Foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com os motoristas e responsáveis pelo ponto, visando compreender a organização desses trabalhadores dentro do território, o impacto dos eventos culturais da Maré nessa modalidade de trabalho, além das percepções pessoais dos motoristas que contribuem para uma compreensão mais profunda da construção de sua identidade na Maré.

3.1 A história do ponto

Esse serviço, auto-organizado por motoristas que já atuavam na Maré, surgiu em 2016, com as características majoritariamente reconhecidas neste estudo. Entretanto, o seu início, ainda embrionário, data de meados de 2005. Naquela época, um grupo de taxistas atuantes na Cidade Universitária, sede da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), se reunia diariamente na Avenida Brasil, uma das principais vias de acesso ao conjunto de favelas da Maré. Apesar de seus encontros serem informais, esses motoristas aguardavam passageiros na Maré para iniciar a sua jornada de trabalho com uma primeira viagem estruturada até o ponto de táxi onde atuavam regularmente.

(...) Era esporádico, os ‘caras’ trabalhavam ‘na pista’. Aí quando dava essas horas assim eles vinham pra cá pra fazer lanche. (...) Então, a ‘rapaziada’



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

parava do lado esquerdo. Ali onde tem aquelas 'grade' amarela ali. Não tem onde tem a passagem de deficiente [pessoa com deficiência]? Ficava ali sentado naquele ferro batendo papo e sempre tinha passageiro pra carregar. Todo dia os 'caras' rodavam nos pontos da Zona Sul, no Centro, encostava ali (Responsável pelo ponto).

Em 2016, o projeto amplia. Com a demissão do responsável pelo serviço do seu emprego, foi construído um laço entre os motoristas que ali se encontravam com o atual gestor do ponto. Desenhou-se assim, uma certa formalização do "encontro informal de trabalho", que, naquele contexto, se reconhecia como um ponto de Táxi, que estava, até então, localizado na Vila do João, uma das 16 favelas do Conjunto de Favelas da Maré. Esse serviço de mobilidade urbana iniciou com cerca de 12 motoristas e chegou a ter, em 2017, cerca de 45. Com esse crescimento, surgiu também a necessidade de expansão do serviço para outras localidades da Maré.

(...) Aí até agora, em 2016, quando eu cheguei, apresentei o projeto, falei: Rapaziada, 'vamo' fazer assim, porque vou trazer melhorias pra gente fazer assim, tem autorização do 'moço', vou trabalhar junto e a gente faz um 'bem bolado' e 'vamo' perder uma 'pratinha' pra que isso aconteça. E aí começamos, entendeu? (Responsável pelo ponto).

A articulação com as forças locais da Maré foi um dos pontos de destaque, para que pudesse se construir esse desenho. Apesar deste estudo tratar apenas do serviço fornecido na Vila do João e no Conjunto Esperança, é importante destacar que, hoje, existem outros três pontos físicos, onde os carros aguardam a chegada de passageiros, seja fisicamente ou por pedidos via *WhatsApp*. Esses pontos desempenham o mesmo papel de transporte particular na Maré, mas estão sob a responsabilidade de diferentes administradores.

Após a estruturação da equipe, delineou-se um segundo cenário: a construção de um espaço físico próximo ao local onde esses motoristas historicamente se encontravam e que pudesse receber o investimento necessário para a expansão do serviço. Com base nessas necessidades, negociou-se com a van responsável pelo trajeto da linha de ônibus 665 a possibilidade de compartilhar o espaço que ocupavam na Maré com os motoristas. A esse local, esses trabalhadores classificaram como "ponto".

3.2 O funcionamento do ponto

A central do ponto é situada nas entradas da comunidade Vila do João e Conjunto Esperança e conta com 25 motoristas e duas áreas de apoio. A Área de Apoio 1 (AP1) é uma central física instalada em um contêiner, na Vila do João. A Área de Apoio 2 (AP2) está no Conjunto Esperança e serve como fila de espera para até 5 veículos que suprem a AP1. Para as solicitações de corridas, a central utiliza um celular conectado aos aplicativos de trocas de mensagens, como o *WhatsApp*, para compartilhar materiais informativos, como banners e folhetos. Além disso, o dispositivo telefônico conta com o aplicativo da *Uber da Maré*, no qual ficam registradas as corridas dos motoristas.



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

O ponto funciona 24 horas por dia, todos os dias da semana, incluindo finais de semana e feriados. O fluxo de passageiros é irregular, concentrando-se principalmente nas noites e manhãs dos finais de semana, quando as pessoas se deslocam para eventos na comunidade. Segundo o responsável, o ponto tem horário imprevisível de operação. Ele menciona que, aos domingos, após às 16h, a demanda é intensa e, frequentemente, faltam carros para atender a todos, mesmo quando a maioria dos motoristas está trabalhando, sobretudo se houver eventos com artistas famosos.

(...) Esse ponto aqui é comparado a uma casa noturna. Porta da casa noturna. Horário comercial aqui é incerto... quase que não dá. Ninguém conta com o horário comercial. A gente conta aqui, hoje, sexta-feira, de cinco à meia-noite, a uma hora, aí dá uma pausa, meia-noite em diante, vai ficar só esporádico, vem um ou outro. Aí quando dá quatro horas, cinco horas em diante, aí começa a sair o povo da balada, entendeu? (Responsável pelo ponto).

Em dias de evento, a organização obedece à mesma lógica dos dias normais, mas o fluxo de carros aumenta. Em geral, o responsável pelo ponto fica sabendo dos grandes eventos por meio das redes sociais, grupos de *WhatsApp* e de informações dos próprios motoristas e moradores.

A Figura 2 apresenta o fluxo de solicitação de corridas nas AP1 e AP2, e as modalidades de atendimento estabelecidas entre passageiros e motoristas. Nas Áreas de Apoio, os motoristas aguardam a chegada dos passageiros. Quando estes chegam, podem ter dois perfis: (1) que necessitam conhecer previamente o valor estimado da viagem, devido às limitações financeiras, e (2) aqueles que não têm essa necessidade.

Após realizar a estimativa do valor da viagem no aplicativo da *Uber da Maré*, o motorista informa ao passageiro, que pode decidir se prossegue ou não com a viagem. Já quando o passageiro entra no veículo e informa o destino desejado, sem perguntar pelos valores, o motorista conduz o veículo até o local, informando o valor total. Nos dois casos, o pagamento é realizado pelo passageiro, diretamente ao motorista, encerrando assim o ciclo da viagem.

Figura 2: Fluxo de solicitação de corridas nas Áreas de Apoio 1 e 2

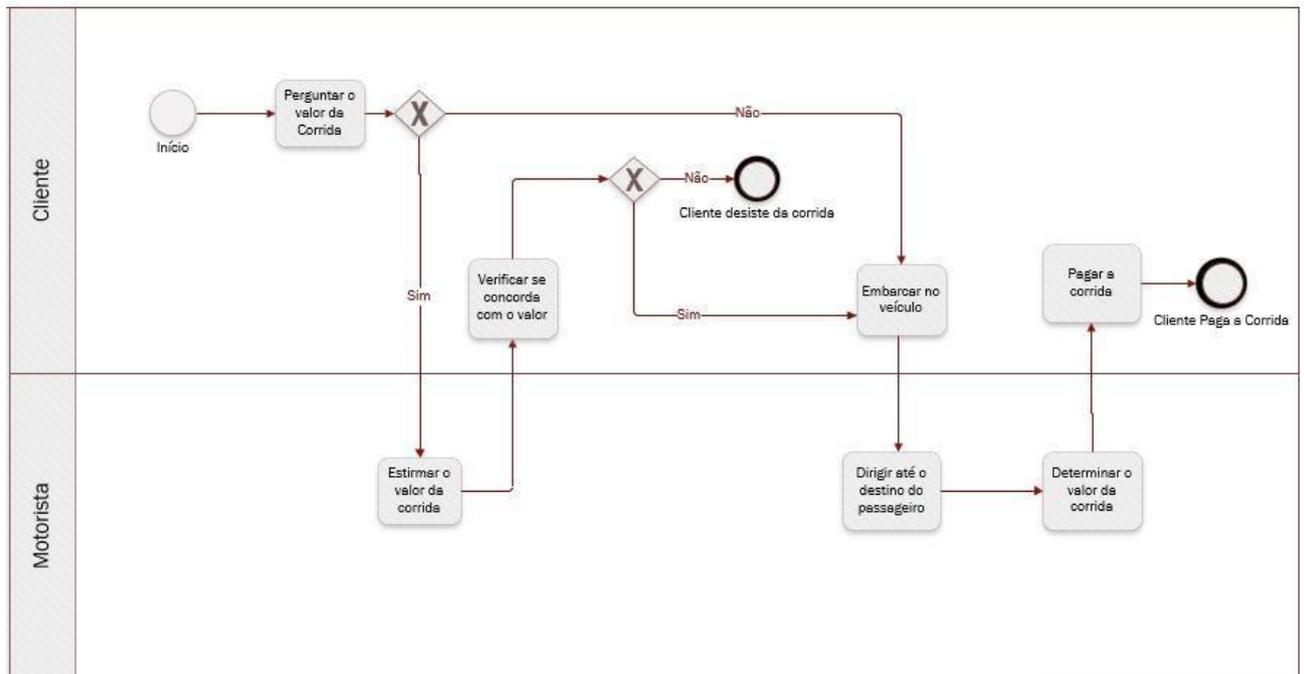


XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil



Fonte: Os autores, 2024

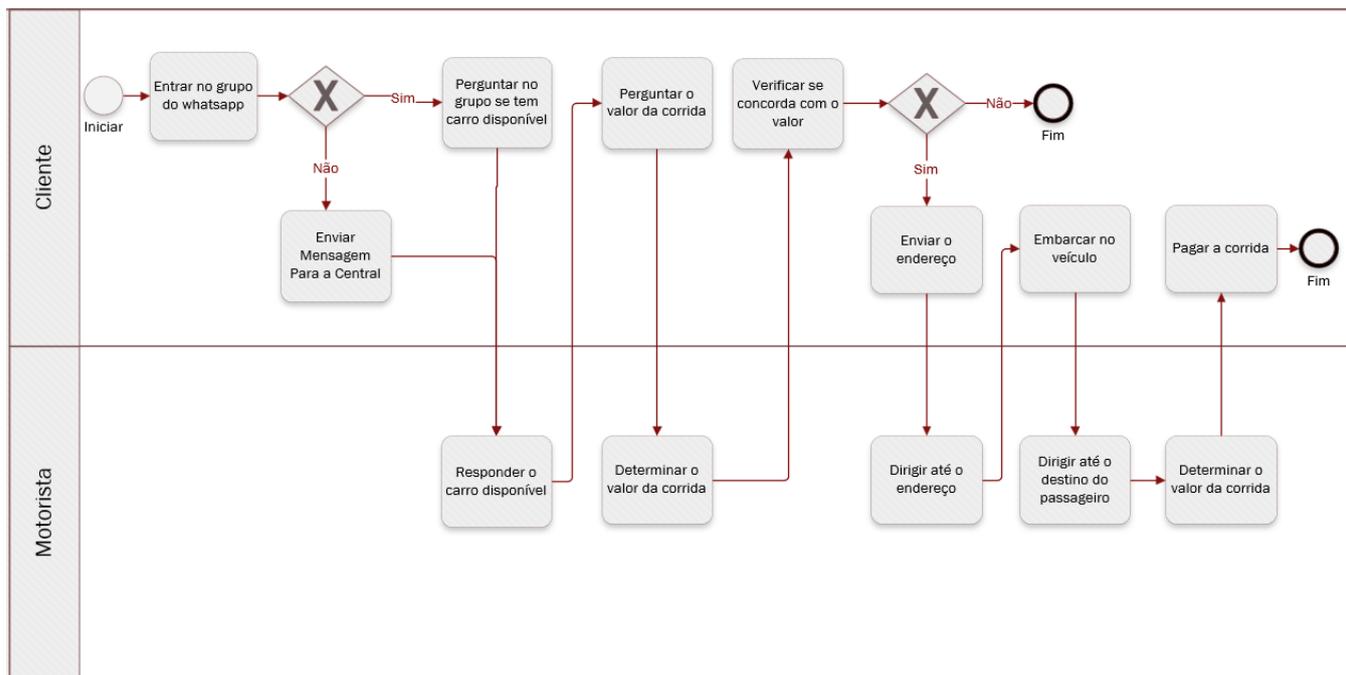
O responsável pelo ponto oferece uma base de rentabilidade aos motoristas: começando o trabalho aos domingos, às 5h da manhã, e encerrando entre 17h e 19h, caso produzam valor inferior a R\$ 300,00, estão isentos da taxa semanal do ponto. No entanto, não há um método formal para medir o ganho diário de cada motorista. Assim, ele orienta que os motoristas utilizem o domingo como referência, mencionando que "o resto da semana é consequência".

Para os taxistas, em geral, ele sugere que procurem outros pontos durante a semana, para cumprir o horário comercial. Já para os proprietários de carros particulares, ele recomenda que utilizem aplicativos de transporte, como *Uber* e *99*, mesmo que não sejam tão lucrativos. Segundo o responsável, o ponto é compreendido como um complemento de renda, especialmente no final da tarde e à noite.

O celular funciona como a central para a solicitação de corridas, por meio de ligações e mensagens instantâneas pelo *WhatsApp*. Existe um grupo de passageiros e de motoristas no *WhatsApp*, onde todos os motoristas são administradores, ou seja, podem adicionar novas pessoas e enviar mensagens. Assim, as solicitações de corrida são respondidas mais rapidamente do que pela central, no celular do ponto. Na figura 3, é apresentado o fluxograma que ilustra o processo de solicitação de pedidos de forma virtual. Essa dinâmica, embora construa uma dinâmica de serviço via essa plataforma e auxilie na comunicação com os passageiros e ajude a evitar a perda de corridas, tende a não estabelecer um esquema de revezamento entre os motoristas, que seria viável somente pela central.

Porém, como o aparelho celular da central muitas vezes está carregando ou desligado, a distribuição mais equânime das corridas entre os motoristas fica prejudicada. Por conta disso, é importante frisar que existe uma taxa de ineficiência pelo uso do aplicativo da *Uber da Maré*, no entanto, existe um fluxo de passageiro que optam pelas corridas de forma virtual, mesmo com uma demora maior no atendimento, e outros de forma presencial, caracterizando assim essas duas formas de atendimento

Figura 2: Fluxo de solicitação de corridas pelo Whatsapp



Fonte: Os autores, 2024

4. DISCUSSÕES

Nesta seção, será apresentada uma das três estratégias de ação identificadas em campo, a partir da observação da organização do trabalho desses profissionais. Em princípio, embora tenham sido mapeadas as estratégias financeiras, no qual, sobre múltiplos trabalhos, esses motoristas se organizam e a estratégia sanitária, remetida sobre o contexto da pandemia, foi privilegiada a descrição das estratégias individuais e coletivas para lidar com a violência imposta na relação de trabalho na Maré, sob o ponto de vista da ausência do Estado (seção 4.1) e das relações no trabalho (seção 4.2).

O enfoque foi dado, tendo em vista que o presente artigo busca debater sobre as fronteiras e os limites da precarização do trabalho, que não estariam restritos apenas à mediação do trabalho pelo uso de plataformas, tampouco pelas relações trabalhistas frágeis, mas também, e de forma inexorável no contexto de favela, pela ausência do



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

Estado como provedor da segurança pública. Essa característica do trabalho no *Uber da Maré* atravessa os motoristas e ultrapassa amplamente suas possibilidades de agir.

4.1 Estratégias diante da ausência do Estado

Com uma carga horária frequentemente superior a 12 horas diárias de trabalho, poucos dias de descanso e, na maioria das vezes, sem qualquer seguridade trabalhista, esses trabalhadores enfrentam uma sobrecarga mental, física e econômica significativa. Embora, se analisados de modo isolado, os montantes totalizados em suas corridas os classifiquem dentro do estrato da classe média brasileira, no contexto da Maré é crucial analisar cuidadosamente essa sobrecarga.

A combinação de longas horas de trabalho, a falta de descanso oriunda da necessidade de múltiplas fontes de renda, e a ausência de proteção social colocam esses indivíduos em uma situação de vulnerabilidade que merece atenção e outros estudos, além deste, mais aprofundados.

As entrevistas realizadas, no âmbito da presente pesquisa, com motoristas de diversos perfis, incluindo aqueles que tradicionalmente atuavam na mobilidade urbana na Maré e outros sem experiência, revelaram diferentes expressões da sobrecarga no cotidiano profissional. A sobrecarga física se manifestou por meio da longa rotina de trabalho, frequentemente excedendo 12 horas diárias, combinando a outras fontes de emprego e diversos turnos aos quais esses trabalhadores se submetem para suprir os baixos rendimentos de um único emprego.

Contudo, a sobrecarga psicológica emergiu como a mais significativa no contexto investigado. Durante uma conversa informal realizada após a entrevista, um dos entrevistados compartilhou que, além de trabalhar no ponto no contraturno e como taxista durante o dia, ele já foi responsável por um dos primeiros pontos de mototáxi na Maré. Ele relatou ter testemunhado várias pressões por parte das autoridades locais (forças paralelas) em relação aos mototaxistas, destacando as chamadas "reuniões".

Segundo o próprio, reuniões periódicas eram realizadas pelas autoridades locais para identificar supostos informantes que colaboravam com a polícia, fornecendo informações sobre a dinâmica da Maré. Em muitos casos, esses trabalhadores eram sumariamente executados durante essas reuniões, com base apenas em suspeitas, sem evidências materiais.

Em resposta a esse cenário os trabalhadores passaram a adotar uma postura de evitar deslocamentos em áreas fora da Maré, como a Linha Amarela e a Avenida Brasil, devido à crescente possibilidade de serem parados em blitz policiais. A estratégia de minimizar a exposição em cenários como esses, visava reduzir o risco de um "ruído", que pudesse resultar em consequências graves durante as mencionadas "reuniões".



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

Durante o relato sobre essas histórias, algumas expressões chamaram a atenção, entre elas, a sua preocupação de destacar como essa vivência foi um momento traumático: “não é bom nem lembrar dessa época”, “tem coisas que não é bom nem lembrar”. Além da fala inquieta e incomodada, o motorista também apresentou uma mudança de postura corporal, que revelou a sua tensão ao relembrar os momentos.

Essas “reuniões” foram vividas, em ocasiões distintas, por todos os entrevistados que já foram mototaxistas antes de trabalhar no *Uber da Maré*. Seus impactos, ainda que imediatamente imperceptíveis e subjetivos, de uma história de violência na relação de trabalho ao longo de suas trajetórias profissionais, trazem consequências para a sua saúde mental, a sua forma de se relacionar e de construir as relações de trabalho.

4.2 Estratégias diante da violência nas relações no trabalho

A narrativa sobre a violência ganha dimensão importante quando, ao longo das entrevistas, emerge outra camada do que foi possível denominar de “cultura de violência local”, que está para além da ausência do Estado e abrange também a relação entre motoristas e passageiros. Aos finais de semana, como o volume de viagens aumenta expressivamente, sobretudo durante os grandes eventos culturais na Maré, junto ao aumento de passageiros, surgem aqueles descritos como “abusados” pelos trabalhadores. Estes, frequentemente em estado avançado de embriaguez, negociam preços alternativos com os motoristas e, às vezes, se recusam a pagar ao final da corrida.

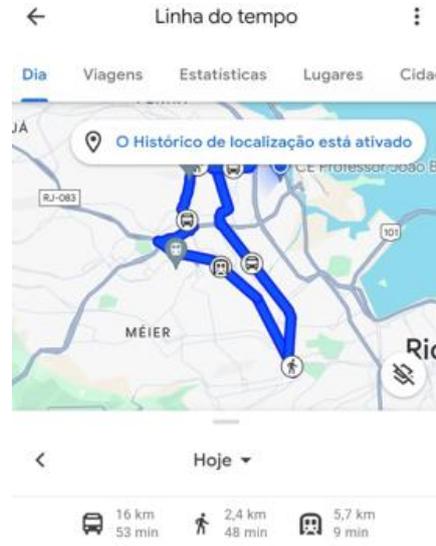
A tensão desses momentos leva os motoristas a avaliarem negativamente essa abordagem, resultando em momentos, por vezes, violentos para e de ambas as partes. O responsável pelo *Uber da Maré* destaca como essa cultura violenta é periodicamente presenciada, reiteradamente aos domingos, quando os “abusos” transmitem uma falta de respeito com os motoristas e, por conta disso, com reações em resposta. O fato é reafirmado por um dos entrevistados ao revelar como é trabalhar com esses grupos aos domingos: “... trabalhar com cachaceiro, é um pior que o outro. (...) Eles são marrentos. Tem uns aqui, que chega lá e fala que não vai pagar”.

Um segundo cenário comum nos relatos era a possibilidade de entrar uma pessoa com algum tipo de estrutura ilegal no veículo, sem o conhecimento do motorista, e o carro ser parado na sequência em uma blitz policial. Nesses casos, os motoristas adotavam uma estratégia, já sabida pela esfera de segurança pública: a utilização do aplicativo de localização do *Google Maps* (Figura 3).



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL
Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade
12 a 14 de novembro de 2024
Salvador - BA, Brasil

Figura 4: Imagem ilustrativa sobre o uso do GPS da *Google*



Fonte: *Google Maps*, 2024

A comprovação pactuada de que os motoristas não tinham conhecimento ou envolvimento com o passageiro em questão se dava por meio do acesso ao aplicativo no seu *smartphone* pessoal. Ao abrir o *Google Maps*, na seção “salvos”, na parte de “veja a linha do tempo”, aparecem os lugares pelos quais os motoristas circularam naquele dia, reforçando o fato de que estavam trabalhando e, como tal, não estavam envolvidos naquele contexto e não representavam de perigo eminente.

Um dos motoristas comenta o ocorrido com um colega de trabalho e a utilização deste aplicativo:

Motorista 10: (...) o passageiro saiu daqui duas vezes. O passageiro foi ‘pra’ delegacia. Saiu daqui de casa com uma pizza na mão e uma sacola. Morro dos Macacos, beleza. Chegou ali em Bonsucesso quando ele [o motorista] desceu, ‘tava’ engarrafado. Aí ele ia pegar a Leopoldo Bulhões, que o cara ia ficar na parte que é bem aqui na [inaudível] de dezembro. Aí pela Rádio Oeste, entrou na São Francisco Xavier. Era pra sair na mangueira, atravessar pro outro lado. São Francisco Xavier, direita, né? Pra sair perto do Morro dos Macacos. Quando ele [motorista] desceu em Bonsucesso, saiu a blitz: - “Encosta aí”. Ele encostou. Mandou o passageiro descer, revistou, beleza. Viu a pizza. Quando abriu a sacola, dois tabletes de maconha. Uma granada. Delegacia. Chegou lá e falou que ‘tava’ trabalhando, ‘tava’ lá parado, e o cara chegou. Falei tá aí, o taxímetro tá ligado, não tenho culpa. Aí o bom que ainda tem Linha do tempo, né? Sabe o que que tem isso, né? O GPS da gente, o Google Maps.

Entrevistador: Ah, é?

Motorista 10: Sabia não?

Entrevistador: Não, não estava ligado.



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

Motorista 10: aí os caras da delegacia 'foi' ver, né? Pra ver se a palavra dele estava batendo. Salvos... linha do tempo. Todo mundo tem isso aqui e não sabe. Aqui, olha. Tudo o que tu fez hoje, no dia de hoje, aonde você andou. Isso aqui é registrado através do seu e-mail. Então, quer dizer, eu estou aqui, parado, olha a hora que eu cheguei aqui. Aqui eu andei a pé. Mas eu andei aqui, fui até ali e voltei. Olha o trajeto que eu andei. Foi de moto. Eu fui lá no Pinheiros, na minha mãe. Era... Aqui. Aqui pra minha mãe. 4h47, cheguei lá 4h52. Permaneci lá na casa minha... Travessa 34, certinho. Só o número que tá errado. Permaneci lá de 4h52 (pm) até 5h58 (pm), lá na minha mãe. Saí de lá pra cá de 5h58 até 6h11.

Todo esse contexto, de naturalização de diversas camadas e formas de expressão da violência, não passam incólume no debate sobre as condições de trabalho, inclusive, sobre a precarização destas, em uma abordagem ainda mais ampla do que nos propõe Antunes (2016; 2019; 2022).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da pesquisa foram revelados aspectos relevantes à engenharia, economia, administração, sociologia entre outros domínios de conhecimento, que se entrelaçam na tentativa de explicar o fenômeno do trabalho informal no contexto da favela da Maré. Essa conjuntura, muitas vezes precarizada, tão presente na sociedade brasileira, ainda carece de espaços de debate, no âmbito acadêmico e da vida pública.

A partir do estudo conduzido, pôde-se compreender a dinâmica de trabalho dos motoristas de *Uber da Maré*; trabalhadores que estão sujeitos às mais diversas pressões no seu ambiente de trabalho. O surgimento e o posterior estabelecimento do ponto, tal como ele se apresenta atualmente, a organização social dos entes envolvidos, além de uma gama de reflexões foram possíveis a partir dos resultados obtidos.

Este trabalho lança luz sobre os fatores que contribuem para a precarização do trabalho, indo além da questão monetária e regulatória das condições de trabalho. Uma série de elementos caracteriza um trabalho precário: condições de trabalho instáveis, insatisfatórias e potencialmente prejudiciais à saúde, a segurança no ambiente de trabalho, a estabilidade financeira, entre outros aspectos.

No ponto onde o trabalho dos motoristas foi analisado, a renda média ultrapassava três salários-mínimos, um valor superior ao de mais de 60% da população brasileira que vive com até um salário-mínimo (CARNEIRO, 2023). O fato, se avaliado de forma isolada, pode fazer parecer que o trabalho, embora informal, é compensatório em termos de retorno financeiro. No entanto, a violência é um tema recorrente na narrativa dos trabalhadores.

A relação de trabalho é marcada por episódios frequentes de violência, muitas vezes normalizados. Além disso, a submissão desses trabalhadores aos regimes de autoridade paralela locais, que podem unilateralmente determinar os horários de



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

funcionamento do ponto e, até mesmo, os valores das contribuições sem oferta de contrapartidas, expõe o tecido social a uma vulnerabilidade muito particular, onde o Estado não atua.

Este estudo abordou questões sensíveis, que afetam os trabalhadores informais e precarizados da periferia, trazendo temáticas que tendem a ser negligenciadas na literatura sobre precarização do trabalho. A proposta de desenvolvimento de um aplicativo que integre funcionalidades essenciais para os motoristas e instrumentalizem a gestão de fila, o histórico de corridas, o taxímetro e as informações sobre os grandes eventos, representa uma contribuição para a melhoria das condições de trabalho.

Todavia, a caracterização do trabalho feita pode acrescentar outras nuances ao debate sobre o que é a precarização do trabalho e como ela se manifesta em espaços de acesso restrito e submetidos a forças paralelas. Esta é uma das contribuições centrais desta pesquisa. Durante a pesquisa em campo, houve um grande desafio metodológico e de segurança para o pesquisador/entrevistador/morador para realizar as observações e entrevistas em um território afetado por conflitos constantes.

Em outubro de 2023, a polícia deflagrou operações na Maré (SOUSA, 2023). Este evento, entre outros motivos, culminou na intervenção federal militar no Rio de Janeiro, impactando significativamente o funcionamento do ponto estudado. A tensão no local dificultou a condição de um ambiente seguro e tranquilo para a observação e condução das entrevistas necessárias para a pesquisa.

Nesse sentido, o pesquisador-morador dependia constantemente da presença e autorização do responsável pelo ponto. Além disso, houve restrições quanto à realização de filmagens e fotografias durante as entrevistas, além da disponibilidade dos próprios motoristas em participar da pesquisa. Devido ao contexto de conflito na área, os motoristas demonstraram certo grau de resistência e, até mesmo, de desconfiança em relação à presença de algum pesquisador externo.

Cabe frisar que, durante esse estudo, não havia motoristas do gênero feminino. Embora haja relatos de já ter havido duas motoristas no passado, a prevalência masculina revelou uma segunda camada nessa relação de trabalho: a de gênero. Este aspecto deve ser melhor analisado em outros contextos para que este fenômeno seja compreendido em sua integralidade.

Por fim, a frequência de operações na Maré, assim como a tensão apresentada pelas forças locais sobre esses motoristas, são elementos que interferem na pesquisa, mas, sobretudo, na vida e no trabalho dessa população. O fato já dá o destaque para essa conjuntura e ressalta ainda a dificuldade de dissociação das dimensões casa e trabalho, em especial para os motoristas que habitam esse território. Todas essas questões merecem estudos mais aprofundados.

Por fim, reitera-se que o debate sobre a precarização do trabalho ainda é um campo em aberto para as ciências do trabalho, da gestão e engenharia de produção, e das sociais, sobretudo no que tange elementos mais amplos que a compõem.



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

Notadamente, a ausência do Estado e do seu dever de provimento de segurança pública e a nefasta naturalização de uma cultura de violência local nos contextos de favela corroboram com a degradação das condições de trabalho, aprofundam a desigualdade social e das categorias profissionais invisibilizadas, além de desumanizarem essa classe de trabalhadores.

Assim o sendo, quando se tratar de contexto de informalidade e, em especial, no âmbito das comunidades, esses fatores não podem ser isolados nas análises sobre a precarização do trabalho, sob pena de relegar esses sujeitos ao segundo plano das ações que esses estudos podem ensejar.

6. REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **A Riqueza da Miséria do Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013a. ISBN: 9788575593264.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013b. ISBN: 9788585934439.

ANTUNES, Ricardo. Desenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil. **Revista Estudos Avançados**. São Paulo, v. 28, n. 81, mai./ago. 2016, p. 39-53

ANTUNES, Ricardo (orgs). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida**. São Paulo: Boitempo, 2019

ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão**. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2020. ISBN: 9788575597545.

ANTUNES, Ricardo (orgs). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo 2022

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; MORAIS, Kátia Regina Santos de. Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 20, n. 1, p. 1-13, 2017. ISSN: 1516-3717.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (orgs). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009.

CARNEIRO, Lucianne. **60% dos brasileiros vivem com até 1 salário mínimo por mês**. Rio de Janeiro: Valor investe. 06 dez. 2023. Disponível em: <<https://valorinveste.globo.com/mercados/brasil-e-politica/noticia/2023/12/06/60percent-dos-brasileiros-vivem-com-ate-1-salario-minimo-por-mes.shtml>>. Acesso em: 16 fev. 2024.

CRELIER, Cristiane. Desemprego recua na maioria dos estados na média anual para 2021. *IBGE*, 24/02/2022. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia->



XIX ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Futuros reinventados: Construindo o amanhã com a linha da ancestralidade

12 a 14 de novembro de 2024

Salvador - BA, Brasil

noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/33034-desemprego-recua-na-maioria-dos-estados-na-media-anual-para-2021>. Acesso em: 14/07/2024.

SOUSA, Aléxia. **Moradores relatam supostos abusos de policiais em operação na Maré, no Rio.** Rio de Janeiro: Folha de S. Paulo. 11 out. 2023. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/10/moradores-relatam-supostos-abusos-de-policiais-em-operacao-na-mare-no-rio.shtml>>. Acesso em: 16 fev. 2024.

TROVÃO, Cassiano José Bezerra Marques; ARAÚJO, Juliana Bacelar. Reforma trabalhista, flexibilização e novas formas de contratação: impactos sobre o mercado de trabalho no Brasil até 2019. **Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho**, v. 2, p. 1-38, 2020. DOI: 10.20396/rbest.v2i00.13304.