



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**

**CENTRO DE HUMANIDADES**

**DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**RAFAELA PEREIRA BENJAMIM**

**ENTRE O ANTIGO E O NOVO: A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS E  
O USO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE EM JUAZEIRO DO  
NORTE, CEARÁ.**

**FORTALEZA**

**2024**

**RAFAELA PEREIRA BENJAMIM**

**ENTRE O ANTIGO E O NOVO: A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS E O USO DE  
APLICATIVOS DE TRANSPORTE EM JUAZEIRO DO NORTE, CEARÁ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-  
Graduação em Psicologia da Universidade Federal do  
Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de  
mestre em Psicologia.

Área de concentração: Psicologia.

Linha de pesquisa: Processos  
psicossociais e vulnerabilidades  
sociais.

Orientador: Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de  
Aquino.

**FORTALEZA**

**2024**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- B416e Benjamim, Rafaela Pereira.  
Entre o antigo e o novo: a narrativa dos mototaxistas e o uso de aplicativos de transporte em Juazeiro do Norte, Ceará. / Rafaela Pereira Benjamim. – 2024.  
93 f.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Fortaleza, 2024.  
Orientação: Prof. Dr. Cassio Adriano Braz de Aquino.
1. Plataformização. 2. Mototaxismo. 3. Trabalho. I. Título.

CDD 150

---

RAFAELA PEREIRA BENJAMIM

ENTRE O ANTIGO E O NOVO: A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS E O USO DE  
APLICATIVOS DE TRANSPORTE EM JUAZEIRO DO NORTE, CEARÁ

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Área de concentração: Psicologia.

Linha de pesquisa: Processos psicossociais e vulnerabilidade social.

Aprovada em: 28/05/2024.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de Aquino. (Orientador)

Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dra. Eveline Nogueira Pinheiro de Oliveira.

UNINASSAU (Examinadora externa à instituição)

---

Prof. Dr. Italo Emanuel Pinheiro de Lima

UNINTA (Examinadora externa à instituição)

A meu marido, minha mãe, minha avó,  
meus irmãos e minhas sobrinhas.

## **Agradecimentos**

Acredito que agradecimentos são de suma importância para demonstrar as mãos que nos trouxeram até aqui. Inicialmente sou grata a Deus e a Nossa Senhora de Fátima, que me protegeram e me guiaram. Em forma terrena, agradeço à minha mãe Neide, que com poucos estudos me incentivou e acreditou em mim, mesmo quando não tínhamos o mínimo para isso.

Ao meu esposo Marcos, amor da minha vida, que sempre embarcou nos meus sonhos e me dá total apoio, desde acreditar em mim e puxar minha orelha quando estava desmotivada, impulsionando-me a continuar. Te amo!

À minha vizinha Angelina, analfabeta, que mesmo sem entender o que é um mestrado fica muito feliz por mim. Às minhas irmãs Gabriela e Graziela, por escutarem meus sofrimentos e lágrimas nesta jornada. Ao meu irmão Rafael e à minha cunhada Valeska, por me verem como alguém que conseguiria chegar até o final.

Dedico às minhas paixões, Miguel, Heloisa e Mariana. Tia Rafa ama tanto vocês, ser a primeira mestra da família é para que o caminho de vocês possa ser menos árduo. Ao meu pai, que antes pensava que mulher não precisava estudar e hoje tem orgulho de mim.

Seria muito injusto não colocar aqui João, Ricardo e Natalia, amigos que me ajudaram desde a seleção do mestrado, ensaiando a arguição, verificando o meu projeto. Mauro Filho, por ter ido buscar o seu TCC sobre mototáxis em Juazeiro e me dar o pontapé na pesquisa. À Joana, minha amiga fiel, que me abriga em Fortaleza, com amor, carinho e confiança, afinal 12h de Guanabara não é fácil. À minha sócia e amiga Natalia, que está nesta comigo e segurou as pontas neste período.

Citar todos os amigos e amigas é muito difícil. Agradeço a todos, mas alguns estiveram sempre em minhas lamúrias e felicidades, como Mikaelle, Viviana, Juliana, Samara... Os demais que não estão aqui, não foi por esquecer, é que os agradecimentos ficariam enormes.

Aos meus professores George Ronan (em memória), Michael e Lucia, por terem sido espelhos no ensino médio.

Aos meus gatinhos, Frederico, Cosme e Bartolomeu, que sempre estiveram ao meu lado nas horas e horas de escrita.

À Professora Liana, por ter me acolhido no Cariri para realizar os estágios e ter me ensinado tanto.

À Universidade Federal do Ceará (UFC), em especial ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, por me permitir tal experiência. À CAPES, pela bolsa de permanência, pois sem ela não teria sido possível bancar minha ida do interior à capital.

Ao Prof. Cássio, meu orientador. Tivemos poucos momentos juntos, porém sem seu apoio nada teria dado certo. Obrigada por nesta reta final ter sido necessário e importante para mim. Nas vindas a Juazeiro, conte comigo!

Aos professores participantes da banca examinadora. À Eveline, por ter me dado nortes essenciais para o segmento do meu trabalho, bem como sua doçura na fala e cuidado com a pesquisa. Ao Ítalo, que me apresentou na graduação a Psicologia Social do Trabalho com tanta maestria que me fez trocar de área e hoje compõe a minha banca. Obrigada por ter sido tão necessário e por ter acreditado em mim.

A Victoria e Luiz, amigos da pós-graduação, que me foram alívio para quando eu já não sabia para onde ir.

Aos mototaxistas entrevistados, sem os quais esta pesquisa não existiria.

Ao meu Cariri, rico e que amo.

Por fim, agradeço a mim, pois mesmo com tantas mãos no caminho que me ajudaram, ainda assim, sem mim, isso não seria absolutamente nada. Nos piores dias, com desejo de desistir, encontrei forças para lutar, seja indo todo domingo de Juazeiro a Fortaleza para assistir aula e às vezes voltar no mesmo dia sem descansar, seja nas experiências incríveis que

vivi nos últimos dois anos. Por mais que o sistema a impossibilite de sonhar, você, Rafaela, segue embarcando nas suas jornadas impossíveis. Quem diria que hoje você estaria aqui... imagine aonde você pode chegar?!



## **Trabalhador**

Está na luta, no corre-corre, no dia-a-dia

Marmita é fria, mas se precisa ir trabalhar

Essa rotina em toda firma começa às sete da manhã

Patrão reclama e manda embora quem atrasar

Trabalhador

Trabalhador brasileiro

Dentista, frentista, polícia, bombeiro

Trabalhador brasileiro

Tem gari por aí que é formado engenheiro

Trabalhador brasileiro

Trabalhador

E sem dinheiro vai dar um jeito

Vai pro serviço

É compromisso, vai ter problema se ele faltar

Salário é pouco, não dá pra nada

Desempregado também não dá

E desse jeito a vida segue sem melhorar

Trabalhador

Trabalhador brasileiro

Garçom, garçonete, jurista, pedreiro

Trabalhador brasileiro

Trabalha igual burro e não ganha dinheiro

Trabalhador. Trabalhador brasileiro

(Seu Jorge)

## Resumo

Ao longo dos últimos anos, principalmente em cidades do interior do estado do Ceará, diante da ausência de políticas de mobilidade urbana, uma série de alternativas de transporte de passageiros foram criadas, muitas delas sem qualquer regulação ou acompanhamento por parte de órgãos oficiais. No presente trabalho iremos estudar a mudança da atividade de mototaxistas autônomos para a atividade vinculada às plataformas de aplicativo de transporte, pondo acento à percepção dos trabalhadores acerca dessa transformação. O problema de pesquisa está relacionado a mudanças na dinâmica laboral desses trabalhadores na cidade de Juazeiro do Norte (CE). Algumas categorias e conceitos serão necessários para a realização dessa análise. São abordados temas como: plataformização do trabalho, neoliberalismo, desqualificação da mão de obra, informalidade, precarização e dados sobre a cidade que sedia a pesquisa. Diante disso, a presente pesquisa tem como objetivo geral analisar a compreensão de trabalhadores que atuam na atividade de transporte, com foco na transição de mototaxista para trabalhadores por aplicativo na cidade de Juazeiro do Norte (CE). Tem como objetivos específicos: analisar como estava configurada a atividade dos mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte, antes da chegada dos aplicativos; identificar os principais aspectos que levaram à mudança da atividade de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo; destacar as atuais condições de trabalho por aplicativo na percepção desses trabalhadores. A proposta de análise tem caráter qualitativo e, para tanto, será utilizada a análise de conteúdo de Bardin. As entrevistas foram realizadas entre abril e maio de 2024. Como resultados, são destacadas as percepções dos trabalhadores de transporte com relação às dificuldades e impactos encontrados no cotidiano da atividade que desempenham a partir das mudanças operadas no processo organizativo de trabalho.

*Palavras-chave:* **plataformização, mototaxismo, trabalho.**

## Summary

Over the last few years, mainly in cities in the interior of the state of Ceará, given the absence of urban mobility policies, a series of passenger transport alternatives have been created, many of them without any regulation or monitoring by official bodies. In this work we will study the change in the activity of self-employed motorcycle taxi drivers to the activity linked to transport app platforms, highlighting the workers' perception of this transformation. The research problem is related to changes in the labor dynamics of these workers in the city of Juazeiro do Norte -CE. Some categories/concepts will be necessary to carry out this analysis. Topics such as: platformization of work, neoliberalism, deskilling of labor, informality, precariousness and data about the city where the research will be based are covered. In view of this, the present research has the general objective: Analyze the understanding of workers who work in the transport activity with a focus on the transition from motorcycle taxi driver to app workers in the city of Juazeiro do Norte- CE. With specific objectives: Analyze how the activity of motorcycle taxi drivers was configured in the city of Juazeiro do Norte, before the arrival of the applications; Identify the main aspects that led to the change in activity from motorcycle taxi drivers to app-based workers and, finally, highlight the current app-based working conditions in the perception of these workers. The analysis proposal is qualitative in nature and, for this purpose, Bardin's content analysis will be used. The interviews were carried out between April and May 2024. As a result, the perceptions of transport workers are highlighted in relation to the difficulties and impacts encountered in the daily activity they perform based on the changes made in the work organizational process.

**Keywords: platformization, motorcycle taxiing, work.**

## Sumário

<b>Introdução.....</b>	<b>13</b>
<b>Do mototaxista à constituição do trabalhador por aplicativo.....</b>	<b>24</b>
As conjunturas da informalidade.....	24
A realidade do Brasil nas últimas décadas.....	27
O espaço autônomo .....	32
Plataformização do trabalho.....	39
Transporte em Juazeiro do Norte - CE.....	46
<b>Procedimentos metodológicos .....</b>	<b>57</b>
<b>Análise e discussão dos resultados.....</b>	<b>62</b>
Desemprego e regulamentação.....	62
Visão e realidade com o uso dos aplicativos atualmente.....	64
O Futuro dos mototaxistas em Juazeiro do Norte - CE .....	69
<b>Considerações finais .....</b>	<b>73</b>
<b>Referências.....</b>	<b>76</b>
<b>Anexo A – Parecer Consubstanciado do CEP.....</b>	<b>85</b>
<b>Anexo B – Declaração de Anuência .....</b>	<b>91</b>
<b>Anexo C – Modelo de TCLE .....</b>	<b>92</b>

## Introdução

Na América Latina, inclusive no Brasil, a economia global tem trazido mudanças no paradigma da acumulação de riquezas, tendo por foco a lógica desenvolvimentista. O desemprego, a marginalização social, a exclusão, a segregação e o desequilíbrio ambiental são os principais sinais de uma grave crise da democracia econômica e social que está repercutindo globalmente e de forma particular nos países latino-americanos. A realidade mostra que a prevalência exclusiva do crescimento econômico não pode ser o objetivo final do desenvolvimento e nem pode por si só garantir a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

A falta de investimentos públicos no setor de trânsito e transporte nos países em desenvolvimento impedem que as pessoas possam “ir e vir” com qualidade de vida, refletindo nos problemas constantes de locomoção da população. Junto aos processos migratórios, a sociedade passou a lidar com o crescimento vertical e horizontal destas cidades, que atualmente enfrentam dificuldades no seu processo de mobilidade.

Visto isso, a problemática de transporte para as pessoas não está apenas nos grandes centros. Ao longo dos últimos anos, principalmente em cidades do interior do estado do Ceará, diante da ausência de políticas de mobilidade urbana, uma série de alternativas de transporte de passageiros foram criadas, muitas delas sem qualquer regulação ou acompanhamento por parte de órgãos oficiais (Cordeiro, 2013).

Como resposta a essas ausências do estado, em cidades de interior cujo desenvolvimento ainda segue de forma mais lenta, vimos emergir o serviço de mototáxi frente ao problema de mobilidade urbana. O termo, compreendido como um neologismo surgido da junção, segundo o dicionário português, do sufixo moto (redução de

“motocicleta”) e da palavra táxi, resulta em um serviço de transporte de passageiros mediante pagamento (Coelho, 1977).

A origem desse tipo de serviço em nosso país é imprecisa, principalmente por sua ausência de regulamentação nas pequenas cidades do interior. Quanto ao serviço oferecido, ele está demarcado pela oferta de mobilidade rápida, combinada com tarifas atrativas que garantem deslocamentos a baixo custo, além da precisão de pontos de embarque e desembarque, tal como o transporte coletivo regulamentado e em massa (Almeida, 2010).

Conforme Coelho (1977), os primeiros registros de mototaxistas foram detectados no Ceará, mais precisamente em 1995 na cidade de Crateús, trazendo a característica de ausência de regulamentação.

Esta atividade, porém, veio a ser regulamentada com a Lei no 12.009/2009, que fornece diretrizes gerais para os serviços de profissionais que operam motocicletas e motonetas. Esta atividade nasce de forma clandestina, resultado da insatisfação popular com o processo de mobilidade nos transportes regulamentados, tendo um crescimento significativo no país, tomando formas diferentes em cada espaço em que foi se constituindo, incluindo a redução do custo e do tempo de deslocamento nas cidades, tornando-se uma alternativa ao custo do frete de carros e de táxis. Com o processo de regulamentação desta atividade, foi possível levantar os primeiros dados sobre as taxas de trânsito, segurança para os usuários, e para o trabalhador mototaxista (Cordeiro, 2013).

Diante disto, a mobilidade não é apenas sobre como se deslocar e usar os meios de transportes; é também sobre as relações das pessoas com o espaço, seu local de residência, os objetos e recursos usados para se deslocar e sua caracterização como opção de ingresso e participação como atividade laboral (Almeida, 2010).

Em algumas localidades, o contexto de transporte quase sempre foi reconhecido como precário, derivadas do sucateamento dos espaços públicos. Esse processo tem levado a

privatizações e terceirizações, revelando que são precários não só por nascerem de forma vulnerável com o crescimento das cidades e sem estrutura para suportá-los, mas por esta demanda não ser resolvida, promovendo o constante processo de precarização e sucateamento desses espaços. Conseqüentemente, tem-se uma mudança no perfil de locomoção dessas áreas, o que impacta diretamente na configuração de setores alternativos na promoção de mobilidade da população (de Souza, Figueiredo & Gondim, 2023).

Um exemplo claro dessa situação relativa à mobilidade urbana ocorreu aqui no país em função de um grande evento, quando o Brasil sediou a Copa do Mundo de 2014. Naquela ocasião, os meios de comunicação e a própria população das cidades aguardavam mudanças significativas nas políticas de transporte nas sedes onde ocorreriam as partidas de futebol. Esperava-se um número grande de turistas e, frente a isto, era necessário pensar em estratégias para suportar a demanda que ocorreria em função do evento (Bazani, 2016).

A estrutura pensada tinha ares de profundas mudanças no setor de transporte urbano, mas, segundo Bazani (2016), apenas 18% das obras de mobilidade previstas foram realmente inauguradas. Mais de 125 projetos foram levados e aprovados no valor de 150 bilhões de reais, mas apenas 22 foram inauguradas, e sua maioria foi entregue de forma incompleta, deixando os usuários em espaços superlotados e desprotegidos.

Foi nesse contexto que a Uber chegou ao Brasil, especificamente em 2014, frente à oportunidade que teriam, sobre questões de mobilidade urbana. A Uber, empresa fundada em junho de 2010, cuja ideia nasceu em Paris, em 2008, quando os donos da empresa tiveram dificuldade de pedir um táxi, constituiu-se como um aplicativo que o usuário não precisasse ir ao encontro do motorista, mas o motorista ao encontro do passageiro (UBER, 2023).

Inicialmente voltada ao uso dos carros de passeio, a empresa percebeu um nicho de mercado que de alguma forma já vigorava como serviço comum em algumas cidades (principalmente cidades de médio e pequeno porte), a saber: o uso de motocicletas também

para transporte de passageiros. O uso de motociclistas no âmbito das empresas de entrega em domicílio já estava relativamente consolidado.

Em 2020, inicialmente em Aracaju, iniciou-se a modalidade de Uber Moto.

Posteriormente, a “99” também aderiu a modalidade de transporte de passageiros por moto em cidades do interior, depois se expandindo pelo país (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

A Uber hoje advoga como missão “Trabalhar para melhorar a mobilidade das pessoas em todo o mundo” (UBER, 2023), mostrando então que esta problemática não é uma realidade vivenciada apenas no Brasil, mas que abrange diferentes contextos mundiais. Até 31 de março de 2023 o aplicativo já estava em 70 países e 10.500 cidades, fazendo quase 24 milhões de viagens por dia em todo o mundo, segundo seu próprio site.

Mesmo diante da adoção dessa alternativa de modal de transporte, o país ainda sofre com dificuldades de mobilidade urbana, mostrando que o problema não foi resolvido e que vigora ainda um potencial de ampliação que segue sendo almejada por muitos trabalhadores.

A vinda dos transportes por aplicativos promoveu rendimentos altíssimos para a empresa e seus acionistas e também para o aumento da cultura do automóvel, porém, embora os investimentos para o favorecimento deste modal tenham promovido desenvolvimento econômico, apenas esta forma de desenvolvimento não mostra melhorias no setor de transporte. Ademais, como resultado desse modo de funcionamento, observou-se um processo de “desresponsabilização” das autoridades públicas com o setor, reforçando a máxima de liberalização do mercado, isentando os reais responsáveis pela política de transporte de se implicarem na realização de melhorias (Antunes, 2020).

A responsabilidade em planejar e implementar a política de mobilidade urbana recai sobre os municípios, de acordo com a Lei da Mobilidade Urbana (12.587/12). O conceito de instrumento necessário para o crescimento sustentável e útil das cidades brasileiras é o planejamento urbano, que já foi estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei



10.257/01).

Não ocorrendo o planejamento e a implementação do estado, as empresas plataformizadas, como no caso dos aplicativos de transporte, acabam por delimitar modos de atuação e por fomentar políticas de seus aplicativos que nem sempre estão de acordo com a necessidade de trabalhadores que ali trabalham, sequer de seus usuários.

Segundo o jornal O Globo, em 2022, a Uber contava com 5 milhões de motoristas/entregadores no país e 122 milhões de pessoas usando o aplicativo (O GLOBO, 2022). Diante dessa multidão de trabalhadores, é preciso reconhecer que o trabalho por aplicativo não se restringe somente ao aplicativo da UBER, embora o neologismo derivado da denominação de empresa tenha ganhado força e assumido um caráter de fenômeno de organização produtiva.

Em 2019, segundo o jornal O Estado de S. Paulo (Estadão), a Uber, a Ifood e a Rappi se tornaram, no conjunto, o maior empregador do país, com 4 milhões de trabalhadores que usam este serviço como fonte de renda. Mas, segundo Putti (2019), a Uber e a Ifood se tornaram símbolo de empregos temporários e mal remunerados.

Uma das características que aproximam o interesse dos estudos da Psicologia Social do Trabalho e o fenômeno da Uberização é o efeito sobre o próprio trabalhador, alimentando um ideal de autonomia e gestão competitivo do mercado que marca o cenário neoliberal (Moura, Silva & Aquino, 2020), mas entregando flexibilização, precarização e exploração a esses trabalhadores (Antunes, 2020).

O trabalhador por aplicativo com o seu transporte é responsável pelo seu processo de desenvolvimento e autonomia, no qual é ele quem paga para se manter em seu trabalho, arcando com a gasolina e a manutenção da ferramenta de trabalho; em contraposição, o aplicativo não se preocupa com questões trabalhistas ou de seguridade para com este trabalhador (Abilio,

2019).

Quanto ao mototaxista, ele trabalha por demanda, mas baseado na noção de autonomia. A Uber lhe provoca a sensação de que o trabalho continuará como antes, porém quem coloca parâmetros de ganho e metas é o próprio desenvolvedor do aplicativo (Carneiros, 2020).

Desta forma, “a demanda de trabalho de mototaxistas e motoristas de aplicativos, nasce da problemática da cidade e na cidade, como resultado da precarização do transporte urbano” (Ferreira, 2011, p.101), mas os seus desdobramentos não são os mesmos. Disso deriva a preocupação em entender como o trabalhador que experiencia essas duas configurações laborais as compreendem.

Observando esses dados, percebe-se que o trabalhador por aplicativo vive em estado de sobrevivência nesse modelo precarizado, fazendo malabarismos entre ocupações onde praticamente inexistente saúde e proteção (Antunes, 2020, p. 15).

É justamente saúde e proteção que deveriam entrar como dever do estado, partindo de regulamentação, fiscalização e proteção desses trabalhadores. Com a responsabilidade terceirizada, terceirizações estas que adotam ações em que os vínculos empregatícios são quase inexistentes e com pouca interferência do estado, as políticas como forma de solução às necessidades de sua agenda pública, acarretam uma nova ordem sobre como os trabalhos precisam ser seguidos (Moura, Silva & Aquino, 2020).

O capitalismo neoliberal pressiona o mercado de trabalho para expandir as fileiras de trabalhadores desempregados. O capital financeiro usufrui e impõe espaços e atrasos próprios da precarização do trabalho, dominando o mundo moderno, garantindo geração de mais valia e proporcionando menos resistência entre os trabalhadores. Esses pontos se manifestam com novas roupagens nas formas de trabalho, com novos maquinários, leis sancionadas para retirada de direitos dos trabalhadores, novas tecnologias, criando e ditando junto ao Estado as

submissões que serão necessárias para altos lucros para as empresas e baixos direitos para o trabalhador (Braga, 2012).

Autores e autoras como Abilio (2022), Chahad (2002) e Braga (2017) trazem a perspectiva deste modelo de trabalho. Segundo Chahad (2002), este novo modelo de “emprego sem garantias” aumenta a precarização do trabalho, possibilitando exploração, abuso nas relações de poder e processos de subjetivação do trabalhador que impulsionam a exploração destes trabalhos. Compreender e entender como o trabalhador se insere no seu espaço produtivo é importante, pois é possível verificar as suas relações, condições e como aquele trabalho se organiza, ou até mesmo se há espaços de reivindicação para a sua atividade.

Braga (2017) discute a forma de precariedade laboral relatando que o neoliberalismo não é um renascimento do antigo liberalismo; antes, trata-se de uma nova racionalidade global empenhada no desenvolvimento de políticas de apoio às empresas, na redução dos custos laborais, na nova perspectiva de sobressalto da lucratividade, uma racionalidade onde a produção de riqueza se descentra do trabalhador e se ancora nas organizações, promovendo a eliminação do direito ao trabalho e no incentivo ao empreendedorismo individual.

Abilio (2022) utiliza o termo uberização, explicando a escolha por ser uma tendência global que envolve dois aspectos fundamentais: a consolidação dos trabalhadores como trabalhadores por demanda e os processos de informalização, reconhecidos como uma tendência global, onde a perda de métodos confiáveis e reconhecidos de controle e gestão do trabalho se ampliam.

Diante de nomenclaturas para explicar este fenômeno como uberização, terceirização do trabalhador digital, emprego sem garantias, o presente trabalho utiliza a nomenclatura plataformização do trabalho como forma de explicitar melhor o que deseja com esta proposta. Segundo Grohmann (2019), a plataformização do trabalho é uma nova forma de administrar e

controlar a força de trabalho, combinando o trabalho sob demanda e a plataforma, promovendo dependência de plataformas digitais para realizar tarefas. Este termo comporta o que desejamos propor neste trabalho, visto que, mesmo que o termo uberização seja bem difundido, o fenômeno de trabalho por aplicativo não se limita apenas ao aplicativo Uber, mas é reconhecido como uma nova forma de consciência proposta para o trabalho, por meio da gestão algorítmica.

Assim sendo, considerando os estudos apresentados sobre a plataformização do trabalho, ou seja, o trabalho por aplicativo, ressaltamos a importância de falar das complexidades e diferenças entre as formas que este fenômeno atua entre a subjetividade e trabalho, bem como categorias interpretativas e estratégias metodológicas possíveis de serem articuladas.

Acreditamos que este diálogo pode acrescentar aos estudos do trabalho outras perspectivas analíticas para as situações e as relações existentes, que não estão evidentes ou que não correspondem aos formatos organizativos tradicionais, fatores estes que ganham destaque nesta pesquisa, principalmente por referenciarem a cidade de Juazeiro do Norte (CE), que, por muito tempo, teve o serviço de mototáxi como alternativa aos problemas de mobilidade. Assim, esta pesquisa se volta à busca pelo entendimento das mudanças nas formas de operações dessas atividades e da percepção dos trabalhadores que a experimentaram.

A escolha pela cidade Juazeiro do Norte se deu por estar cidade localizada na região metropolitana do sul do Ceará, onde é reconhecida pela transformação operada nos processos de locomoção com a chegada das empresas por aplicativo no interior do estado, uma cidade em expansão, região conturbada e com forte caráter rural circunvizinho.

Juazeiro do Norte é uma cidade irradiada pelo comércio devido ao seu forte turismo religioso e atualmente por ser um grande polo universitário, estando em uma posição

estratégica no estado, recebendo pessoas de suas cidades vizinhas e estando próxima a estados como Pernambuco, Paraíba e Piauí, aumentando a concentração urbana, havendo a necessidade de transporte para locomoção (Cordeiro, 2013).

Juazeiro do Norte sofreu um processo de urbanização muito rápida nos últimos anos. A cidade, que hoje conta com quase de 300 mil habitantes (sendo a terceira em população no estado), movimenta mais de 600 mil pessoas e compreende uma área de 258,788 km<sup>2</sup>, constituindo um exemplo de cidade média a ser estudada (IBGE, 2020).

Os problemas do transporte público coletivo no país, obviamente comum em grandes centros, não são encontrados somente nas grandes cidades. Já alcançaram diversas cidades do interior, onde os usuários veem o serviço de mototáxi e as empresas por aplicativo como uma das opções de solução da mobilidade, tornando-a mais viável, levando à redução das políticas públicas e expandindo o serviço privado. Na cidade de Juazeiro do Norte (CE) não foi diferente. Somente em 2017 o serviço de motorista aplicativo veio a ser implantado, sendo o primeiro do interior do Ceará, visto que no Brasil foram iniciadas as atividades em 2014 (Rodrigues; Barbosa, 2020).

Juazeiro do Norte em 2023, segundo pesquisa direta, contava com 1.713 mototaxistas cadastrados regularmente junto ao Departamento Municipal de Trânsito e de Transportes (Demutran), órgão responsável pela fiscalização de trânsito e de transportes, pela engenharia de tráfego, sinalização das vias e pela educação de trânsito.

De acordo com o Departamento de Trânsito do Ceará (DETRAN, 2023), a frota de veículos motorizados do interior do estado tem superado a da capital cearense, onde todo o estado conta com 3.651.202 veículos. Destes 1.226.027 estão na capital (Fortaleza) e os demais no interior do estado 2.425.175. A cidade de Juazeiro do Norte, em 2023, contava com 138.911 veículos, dos quais 45.591 eram carros e 73.667 eram motos e motonetas.

Junto a esses dados, Juazeiro do Norte conta com cinco aplicativos em trânsito:

UBER, 99, IN-DRIVER e mais dois aplicativos da cidade chamados de BORA CARIRI e PADIM (referência ao Padre Cícero, figura religiosa da cidade) (Rodrigues; Barbosa, 2020).

O número de trabalhadores por aplicativo em Juazeiro do Norte não está disponível segundo o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN), em pesquisa direta com o órgão, visto que, ao não ser uma atividade regulamentada, não há como ter dados precisos.

Além disso, é importante lembrar que as ruas são principalmente construídas e usadas para fins econômicos, principalmente pelos agentes produtores de espacialidades. O sistema viário é concebido com base em interesses específicos ao invés de interações sociais. As ruas são pensadas apenas para carros, ignorando o restante do tráfego (Ferreira, 2011).

O problema de pesquisa está relacionado ao que muda na forma de trabalhar de motoristas de aplicativo que já foram mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte (CE). Busca-se evidenciar como essa transição, aparentemente contraditória, diante do que foi afirmado pelos autores já citados, tem assumido prevalência no modo de organizar o trabalho de transportadores que utilizam as motos como recurso de mobilidade, tendo em vista que não se trata apenas do processo de trabalho, mas de todos os processos de subjetivação envolvidos. Como já afirmado, algumas categorias serão necessárias para analisar o desenho do referencial presente: plataformização do trabalho, neoliberalismo, desqualificação da mão de obra, subemprego, informalidade, precarização e dados sobre a cidade de Juazeiro do Norte.

Nesta pesquisa, ademais, recorre-se a investigações e autores que já examinaram tais cenários no país e no mundo. A escolha, porém, por aprofundar o tema na cidade de Juazeiro do Norte (CE), tornou-se uma proposta inovadora, visto que o trabalho e a problemática sobre os trabalhadores mototaxistas nasceu nas cidades do interior como resposta a questões de mobilidade, e essa modalidade de atuar enquanto trabalhador plataformizado é algo recente nessas localidades.

O desenvolvimento desta pesquisa se justifica devido à ausência de estudos acerca da realidade social dos antigos mototaxistas que passaram a atuar como motoristas de aplicativo em Juazeiro do Norte (CE), aliada à necessidade de se incrementar a bibliografia sobre a atividade deste trabalhador por aplicativo que ainda necessita de vários olhares e questionamentos.

Entender esta problemática a partir das narrativas dos trabalhadores e como eles lidam com esta transição de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo, é onde reside o interesse do presente trabalho.

Diante disso, a pesquisa tem como pergunta de partida: como antigos trabalhadores mototaxistas compreendem a transição para atuação por meio de aplicativos de transporte na cidade de Juazeiro do Norte (CE)?

Os objetivos propostos foram divididos em geral e específicos.

Objetivo geral: compreender como mototaxistas que atuam por meio de aplicativos de transporte percebem a transição de mototaxista para trabalhadores por aplicativo na cidade de Juazeiro do Norte (CE).

Objetivos específicos: analisar como estava configurada a atividade dos mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte, antes da chegada dos aplicativos; identificar os principais aspectos que levaram à mudança da atividade de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo; destacar as atuais condições de trabalho por aplicativo na percepção desses trabalhadores.

## **Do mototaxista à constituição do trabalhador por aplicativo**

Para iniciar a discussão sobre os distintos modelos associados a essa atividade, faz-se necessário elencar pontos necessários para a compreensão de como os trabalhadores investigados se reconhecem no cenário laboral. Comumente chamados de trabalhadores informais, esta categoria será mais bem detalhada, para se fazer uma análise frente a esta atividade.

### **As conjunturas da informalidade**

O trabalho informal pode ser classificado em três categorias diferentes: a) informalidade antiga, que acredita que a informalidade surge como resultado das circunstâncias de um país em desenvolvimento, onde muitos negócios não são suficientemente atraentes para o investimento capitalista; b) informalidade neoclássica, que acredita que o trabalho informal é o resultado natural da tendência das empresas de aumentar seus lucros em países com códigos de trabalho extensos e custos indiretos de folha salarial; c) nova informalidade, que surge como resultado de mudanças nos processos de trabalho, novas concepções organizacionais e gerenciais, bem como novos tipos de trabalho que não exigem tempo ou local fixo (Macedo, Felizardo, & Justo. 2019).

Seguindo a linha de Macedo, Felizardo, & Justo (2019), o setor informal é composto de um conjunto de atividades que têm por finalidade serem independentes, que se concentram na produção e na prestação de serviços, definindo-se como “trabalho por conta própria”. A facilidade de ingresso também se destaca no setor informal. No que diz respeito às atividades informais, a exemplo de comércio de rua, pequenos negócios urbanos e prestação de serviços, o trabalho informal acaba denotando uma das muitas facetas da precariedade do trabalho.



Sato (2011) relata que os termos formal e informal no mercado são utilizados para categorizar a economia, organizações, espaços para além de formas tradicionais de trabalho. Como discorre a autora, o termo informal nasceu primeiramente para categorizar os espaços que eram industriais e rurais, e que, segundo Almeida (2010), na metade do século XIX, apontavam que apenas 10% da população no Brasil residia em cidades. No início do século XX esse número já era de 30%, chegando na metade do século XX aos 70% da população residindo em cidades brasileiras. Assim, utilizar o discurso formal e informal para caracterizar o urbano e rural, respectivamente, seria esquecer os espaços excludentes que o capitalismo proporciona independente dessa espacialização.

Segundo Macedo, Felizardo, & Justo (2019), o trabalho informal na América Latina, muitas vezes denominado de “bico”, não é exceção como é pensado, mas regra, atuando como modo de sobrevivência para parte considerável da classe trabalhadora, proporcionando um lugar fértil para implantação de espaços de subempregos e vulnerabilização dos que se vinculam sob a lógica da informalidade. Países que se consolidaram economicamente por meio do processo de escravização, a exemplo do Brasil, só passaram a viabilizar o processo de “libertação” dos povos escravizados sob pressão do próprio modelo capitalista e industrial que estava em ascensão.

Nota-se que o Brasil, nesse sentido, nunca foi um país da formalidade. Carranço (2021), citando historiadores que discutiram o efeito da escravidão no atraso industrial brasileiro, destaca que os efeitos dela só beneficiavam aos proprietários, inibindo o crescimento social e econômico como um todo, não proporcionando ademais, seguridade, saúde e direitos, acabando por colocar estes sujeitos à margem da sociedade de forma que, para sobreviverem, submetiam-se a situações diversas, quase sempre vulneráveis.

O trabalho informal entra também no espaço de “criar trabalho”, trabalhos estes que nascem de uma oportunidade, mas acaba se configurando como uma demanda da sociedade.

Exemplos dessas formas de trabalhos presentes no cenário brasileiro são: feirantes, flanelinhas, faxineiras, tendo como o seu berço a clandestinidade, trabalhos não regulados e atrelados a sobrevivência de determinadas classes sociais e que têm seu ganho monetário bem abaixo do salário de atividades correlatas no setor formal (Sato, 2011).

Siqueira (2012) relata que esta definição foi associada às noções anteriores de pobreza e marginalidade. Ela também fortalece a ideia de que existe um exército industrial de reserva que está esperando para ingressar no setor formal, principalmente em países periféricos, com isso associado ao contraste com as noções neoliberais, estruturalistas e marginais. A abordagem do desenvolvimento e subdesenvolvimento do capitalismo considera a informalidade como um produto e uma parte essencial do próprio desenvolvimento capitalista, admitindo de forma espúria que os processos de marginalidade e informalidade são responsáveis pelo desenvolvimento do capitalismo. Para que o capital se fortalecesse com níveis de lucratividade, o desemprego estrutural precisou servir de peça fundamental para a sua consolidação.

Com isto, o trabalho informal, principalmente no momento da sua configuração crescente de alternativa laboral no período pós reestruturação produtiva, passou a ser marginalizado e alvo de preconceitos, visto que partia de uma economia marginalizada, algumas vezes ilegal, mas que se constituía por meio do descaso do Estado, ao se omitir em regular as atividades ou mesmo quando se ausentava em proporcionar seguridade social. As circunstâncias incertas levaram muitos trabalhadores a criarem novas formas de trabalho. Isso resultou na diminuição do número de contratos formalizados e na tendência a marginalização de trabalhos precários. Estes trabalhadores ficaram jogados à própria sorte, sem seguridade, sem assistência do Estado, o que podia ser observado em dados sobre a saúde destes trabalhadores ou até mesmo em dados quantitativos do número de trabalhadores presentes, que atuam na informalidade (Sato, 2011).

Além disso, sabe-se que a multiplicidade de perspectivas sobre a definição da informalidade levou a uma crescente limitação na conceituação e desenvolvimento de estudos neste campo. Isso sem mencionar as condições empíricas que sustentam esses estudos, que muitas das vezes são diferentes umas das outras a ponto de dificultarem considerações e generalizações (Siqueira, 2012).

Os estudos sobre o trabalho informal são, em sua maioria, debatidos sob a ótica de trabalhos que não seguiam o padrão fordista europeu, onde as normas, regras e salários eram estabelecidos, colocando os demais como informais, ou seja, não seguiam contratos jurídicos devido não estabelecerem a norma em 1970. Com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), essa norma foi estabelecida para padrões universais (Bendassolli, & Coelho-Lima, 2015).

Colocando o termo informal ligado à desproteção social, subemprego e precarização, o que é tomado como formal seria tudo o que segue a norma jurídica, categorizando então, a partir disto, o trabalho assalariado, dentro dos ditames da CLT (Sato, 2011).

A partir dos anos 1970, esse conceito foi associado a uma variedade de atividades econômicas que não tinham uma relação clara entre trabalho e capital. Essas atividades incluíam pequenos produtores e comerciantes, bem como seus ajudantes, trabalhadores por conta própria, vendedores autônomos e prestadores de serviços em geral (Siqueira, 2012), revelando a complexidade dessa categoria.

### **A realidade do Brasil nas últimas décadas**

Entre as décadas de 1970 e os dias atuais, as nuances e a forma de se pensar a informalidade começaram a ser reconfiguradas na lógica do capital. Antes de explicar o que seria o trabalho autônomo – sua semelhança e diferença da informalidade –, é preciso fazer

este recorte sobre a realidade na qual foi propagada, para que a nossa pesquisa possa fazer sentido sobre o trabalho mediado por plataformas.

Com a diminuição da industrialização e a expulsão dos trabalhadores dos contratos formais, foi preciso pensar a inserção em outros setores. Esse processo já havia ocorrido anteriormente com a revolução industrial, onde os trabalhadores que trabalhavam com o sistema de manufatura e estavam em um espaço rural migraram para as cidades para trabalharem no setor industrial, e após isto seguiram com a migração para o setor de serviços, mudando suas formas de agir e pensar frente ao novo modelo de trabalho (Dal Rosso, 2008).

Essas mudanças nas relações de trabalho no Brasil com a reestruturação produtiva, que começaram na década de 1980 e se intensificaram na década seguinte, têm resultado em um trabalho cada vez mais precário (Macedo, Felizardo, & Justo, 2019).

O Estado estava ciente da nova dinâmica do capital, cuja expansão é sustentada por fatores como a desestabilização dos estáveis, a inserção de vários trabalhadores em empregos precários e o aumento do desemprego (Braga, 2012).

A partir deste processo o trabalho passa a tomar novos rumos e nuances, com incentivo e estímulo à autonomia, que em sua maioria eram informais. Há uma liberação para o comércio, proporcionando a diminuição de custos devido ao aumento de concorrência e diminuindo a formação de especialistas, aumentando o número de trabalhadores com baixa exigência de formação e os setores informais (Macedo, Felizardo, & Justo, 2019).

Braga (2017) relata que embora os esforços do Estado de Bem-Estar tenham aumentado nos anos que antecederam ao processo de restauração produtiva, com movimentos sindicais no ABC paulista, reivindicando o cumprimento dos direitos e garantias dos trabalhadores, após a onda de greves, não se pode afirmar que houve a consolidação dessa premissa. As grandes instituições que ditavam as formas como o trabalho deveria seguir,

passam a fomentar a proposta de uma nova consciência para o trabalho, onde seriam constituídas algumas garantias básicas, mas omitindo o interesse de reconstituir o Estado de Bem-Estar, estado este nunca experienciado, principalmente dado o conjunto político observado no Brasil.

Com o passar dos anos, o processo de informalidade, que até então era tido como algo residual, passou a ser discurso para novas formas de trabalho frente às crises mundiais e associado à reestruturação produtiva em 1970 (Sato, 2011).

A informalidade tendeu a se expandir em comparação com os processos produtivos baseados na flexibilidade e precarização do trabalho, remetendo ao fato de que os processos de reestruturação produtiva exigiram uma maior consideração da informalidade. Neste contexto, ela passou a ser entendida como espaço prioritário a ser ocupado por um exército industrial de reserva em face de uma sociedade predominantemente salarial, ou como resultado do êxodo rural ou de características intrínsecas da economia de subsistência (Dal Rosso, 2017).

Segundo Bendassolli, & Coelho-Lima (2015), reduções de custos e alterações mais profundas nos contratos de trabalho são exemplos da dinâmica do próprio capitalismo que responde ao fenômeno da informalidade, uma vez que ela surge paralelamente ao trabalho formal. Porém, este processo de “oficialização” desta forma econômica de trabalho não entra no critério de vinculação jurídica.

A desregulamentação do trabalho e as recentes mudanças nas relações de assalariamento conduziram a esses processos de informalização do trabalho. O aumento significativo do papel do capital sobre o trabalho, com diminuição concomitante da influência dos movimentos dos trabalhadores proporcionou um cenário que contribuiu para a ampliação da diversidade, promovendo o surgimento de atividades nas quais os direitos se tornaram cada vez mais débeis, muito embora guardassem semelhanças aos modelos de atividades

desenvolvidos no âmbito da sociedade salarial. No caso dos mototaxistas autônomos e trabalhadores de plataforma, o que se evidenciou foi uma intermediação que rompeu com a característica mais valorada pelos trabalhadores motorizados, a saber: a submissão dessa autonomia a uma empresa de gerenciamento tecnológico da relação trabalhador versus cliente (Abilio, 2021).

Esse trabalho informalizado está crescendo no Brasil por meio das transformações nas relações da reestruturação produtiva com a liberalização do comércio e o crescente aumento da competição, produzindo mudanças nos métodos de produção, nos processos laborais, fazendo surgir outros métodos de gestão como o de diminuir as supervisões diretas e adotar nuances onde a culpa recaia sobre o trabalhador (Antunes, 2020).

Siqueira (2012) salienta que o desemprego tecnológico e a exclusão no mercado de trabalho são agravados pela globalização, como consequência da substituição de trabalhadores por máquinas. Ainda existem alguns países que enfrentam o chamado desemprego estrutural, relacionado às novas formas de produção e à diminuição dos postos de trabalho causadas pela Terceira Revolução Industrial, que dividiu e promoveu a redução do modelo proletário do trabalho em todo o mundo (Siqueira, 2012).

Dal Rosso (2008) afirma que embora o trabalho assalariado tenha sido usado como referencial para a construção da identidade social na sociedade industrial, existem outras denominações e formas de organizar a economia e o trabalho que não se limitam ao referencial assalariado, daí a ideia de que a informalização e a fragmentação não são novidades, como falado por diversos autores.

Devido à precarização do trabalho, os sujeitos começam novamente a desenvolver novas formas de trabalho que, no “mundo moderno”, são chamadas de trabalho informal. Esses tipos de trabalho são caracterizados como marginal e até ilegal como anteriormente

falado, por não estarem vinculados ao aparato legal e normativo do Estado ou não se beneficiarem de direitos trabalhistas (Ferreira, 2011).

Com todo este histórico, pode-se observar uma rápida expansão de modalidades de trabalho mais desregulamentadas e que fogem da legislação trabalhista. Isso levou a uma grande quantidade de trabalhadores a passar da condição de assalariados com carteira para trabalhadores sem carteira, (Braga, 2012) em resposta ao que foi falado sobre cada vez mais pensar em desqualificar o trabalho com vínculos empregatícios. O número de empresas que terceirizam força de trabalho temporária, sem registro e vínculo empregatício, aumentou significativamente nas décadas mais recentes, para atender à crescente demanda por trabalhadores temporários (Braga, 2017).

Siqueira (2012) relata que o trabalho informal, ilegal e injusto foi por muito tempo vinculado aos trabalhos não rentáveis e realizados de forma periférica, mas que com novas atuações sobre esta modalidade de trabalho, ser independente, é na nova forma glamourizada para atacar as melhorias que o trabalho possa proporcionar na qualidade de vida dos trabalhadores.

O trabalho informal é um fenômeno que está se tornando cada vez mais prevalente nos países subdesenvolvidos. No mundo globalizado neoliberal, o trabalho informal muitas vezes nasce da precariedade ou da falta de acesso de uma parte da população a certos serviços ou bens. Isso cria os dois circuitos da economia urbana, o circuito superior e o circuito inferior, em nome da retomada de elevada lucratividade (Ferreira, 2011).

Conforme a pesquisa feita por Siqueira (2012), corroborando outros autores aqui citados, o trabalho informal sempre existiu. Porém, no espaço de reestruturação produtiva, ele passa a ser estratégico para a sobrevivência e desenvolvimento do modelo capital, e está condizente com as novas estratégias e tendências de flexibilização e precariedade como: sonegação de benefícios, direitos para o trabalhador, intensificação do trabalho e extensão de

jornada de trabalho, irregularidade nos rendimentos, com trabalho por demanda, baixa negociação com o empregador ou contratante, impedindo ações coletivas e atuação de reivindicação dos trabalhadores, tendo caráter oculto e invisível pela sonegação de dados e transparência (Silva, 2001).

Aproximando todo esse histórico e contexto do objeto desta pesquisa, o trabalhador mototaxista teve seu surgimento e expansão justamente neste período em que o desemprego estava em processo de crescimento exponencial. Essa evidência se associa ao fenômeno de debilidade relativa a mobilidade, gerando um potencial de absorção desse contingente oculto. Com isso, o trabalhador mototáxi, entre outros, aproveitou essas lacunas para sobreviver à selva do capital. Mesmo tendo nascido da demanda de mobilidade, a resposta a este trabalho, inicialmente informal, teve seu aumento a partir das taxas de desemprego.

A partir de Silva (2001), é possível ver o recorte real de como as premissas do trabalho informal está enraizado dentro da atividade de trabalhadores mediados por plataforma. Para Grohmann (2019), quando o acúmulo de dados e informações se torna uma forma de capital, ela cria acumulação e, conseqüentemente, uma expropriação deste recurso, que, por muitas vezes, é adquirida sem consentimento. A plataformização passou a ser uma parte da racionalidade do capitalismo, expressando acumulação de riquezas.

### **O espaço autônomo**

As leis trabalhistas mudaram, e as novas práticas desenvolvidas no mercado de trabalho estão na origem do surgimento de um direito do trabalho fragmentado, devido em grande parte à necessidade de flexibilidade das empresas. As duas características principais deste estatuto recentemente revisado são: definir duração e trabalho autônomo, propagando ideais liberais, porém ilusórios (Braga, 2012).



Portanto, cabe apresentar as características do trabalho autônomo. O trabalhador autônomo ou proprietário de pequenos negócios entra na categoria de microempreendedores, trabalhador este regularizado tanto na sua atividade como no seu negócio (Sato, 2011). O trabalho autônomo, segundo o autor referido, nasce também com o trabalho informal, visto que tinha como premissa a autonomia do trabalho fabril, ou seja, os trabalhadores que não estavam no meio industrial estavam autônomos, pois não atuavam em subordinação ao seu contratante. Mas além de tudo eram informais, pois não tinham regulamentos, ou regularidades, e tinham os seus negócios como pequenas atividades de comércio, artesanatos, agricultura, entre outros (Sato, 2011).

O trabalhador autônomo tem como definição aquele que assume os riscos do negócio e trabalha por conta própria. Seleciona o local, o método e o tempo para realizar a atividade, tomando iniciativa e propondo a forma de organização da sua atividade. É um profissional que trabalha sozinho e, para ter todas as ferramentas necessárias para seu trabalho, precisa ir em busca delas. Ele não está subordinado ou submetido a um empregador, não recebe ordens, não cumpre ordens, nem gerencia ou controla seu trabalho (Leal, 2019).

Estes trabalhadores sempre estiveram presentes na sociedade como um todo, mas se num primeiro momento eram tidos como trabalhadores débeis, vinculando-se ao que ocorria no trabalho informal e autônomo, com a subversão dos valores propiciada pelo espaço neoliberal e com a escassez crescente do trabalho formal/subordinado, a autonomia passou a ser um novo ideal de liberdade para o trabalho (Braga, 2017).

Para categorizar este trabalho e obter lucros em cima desta categoria agora então valorizada, surgiram leis e regulações para colocar esses espaços em vista para elevar a arrecadação, pois, como apontado anteriormente, não havia dados reais do número de trabalhadores autônomos, tampouco fomento para a busca de dados relativos a eles. O

interesse por essa forma de trabalho se deu somente com a Lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943 (de Souza, 2020).

Mais tarde, no ano de 2006, foi criada a lei que institui o Estatuto Nacional de empresas de pequeno porte, colocando-as na categoria de Microempreendedor Individual (MEI). Ela estabeleceu novas métricas na apuração de impostos e contribuições ao estado, tendo sido uma forma para que as empresas se regularizassem e promovessem direitos para trabalhadores autônomos (Brasil, 2006).

Relatar o desejo do capital com este incentivo ao trabalho autônomo não significa indicar que o trabalhador que luta por regulamentação de sua atividade esteja errado, pois estas estratégias serviram para oferecer direitos a trabalhadores informais, com direitos que antes foram negados pelo estado. Como contraponto, não é pelo fato de haver regularização que o trabalho informal tenha entrado em desuso, pois ele é muito presente no nosso país e no mundo como um todo, multiplicando modos de representação (Gonzalez, Galiza, Amorim, Vaz & Parreiras, 2009).

Para tornar mais confortável a leitura, cabe explicar as diferenças de regulamentação do trabalho e regularização. A regulamentação do trabalho, da profissão, suas atividades, competências e responsabilidades ocorre quando determinada profissão é regida por legislação própria, onde os profissionais possuem deveres e direitos e onde a atividade é devidamente fiscalizada. Para que seja regulamentada, a lei é feita pelo congresso nacional e sancionada pela presidência. “Por isso, apenas o reconhecimento de uma profissão não garante sua regulamentação”. “As leis tratam da jornada de trabalho, das atribuições, área de atuação, formação exigida e outras definições profissionais” (Portela, 2022).

Já o termo “regulação” é geralmente relacionado ao estabelecimento de padrões para o exercício de um determinado tipo de atividade. No caso do trabalho regulamentado, a

regulação funciona como forma do trabalhador ou a empresa entrarem nas normas estabelecidas por lei (Gonzalez, Galiza, Amorim, Vaz & Parreiras, 2009).

Buscando a aproximação como objeto do presente trabalho e explicando devidamente os contextos, o trabalhador mototaxista nasce da informalidade, frente ao problema de mobilidade urbana, mas de forma clandestina, sem regularização e sem proteção. A realidade para o trabalhador autônomo regulamentado, tal como referimos acima, chega quando ele tem a sua atividade regularizada, mudando o estatuto da sua constituição.

O trabalho de mototaxista foi regulamentado apenas em 2009 com a lei 12.009, que alterou regras no código de trânsito brasileiro da Lei 9.503, tendo como critérios constituintes ter 21 anos, habilitação na categoria “A”, estar habilitado nesta categoria há no mínimo dois anos, usar colete de segurança que também o identifica como profissional e fazer o curso da sua profissão que é regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CLOTRAN), além de realizar reciclagem a cada cinco anos (Cordeiro, 2013).

Mesmo reconhecendo que o mototaxismo ofereceu e oferece muitas oportunidades de trabalho, os trabalhadores ainda estão submetidos a condições laborais precárias, que podem predispor ao surgimento e sustentação de níveis elevados de estresse e também podem incentivar estilos de vida pouco saudáveis, como a falta de horários específicos para refeições, sono e repouso, pois estes pontos não foram colocados em lei – considerando inclusive que a lei não sofreu melhorias e alterações desde a sua publicação (de Almeida, de Souza, & Ferreira, 2009).

No ano de 2021, segundo a Agência Brasil, existiam 222 mil mototaxistas em todo o país, tendo preponderantemente sua maior concentração nas regiões Norte e Nordeste do nosso país, de forma especial nas cidades do interior. Uma das características do setor em constituição era a sua baixa remuneração. Com ganhos em média de R\$ 900,00, era o único

subgrupo do setor de transporte que ganhava abaixo de um salário-mínimo, que em 2021 era de R\$ 1.212,00 (Okarnia, 2022).

É importante enfatizar que quando o capital promove a promulgação das formas de organização laboral pelo trabalho autônomo, ele não age sozinho, mas se ancora numa participação do Estado. Em 2017, novas nuances para a nomenclatura surgiram com a reforma trabalhista, emergindo então o termo “trabalhador autônomo exclusivo”, criado pela Lei Federal no. 13.467/2017. Essa denominação pode ser interpretada tanto como um meio de aumentar a produtividade do trabalhador autônomo quanto como uma tentativa de burlar o contrato de trabalho. O artigo 442-B da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criado pela Reforma, permite a contratação de trabalhadores que podem prestar serviços contínuos para apenas uma empresa, sem estabelecer uma relação empregatícia (Gonzalez, Galiza, Amorim, Vaz & Parreiras, 2009).

A criação desta lei relatava a promoção do aumento significativo na renda per capita, com desenvolvimento monetário. Porém, isso não é perceptível na ótica de distribuição de renda, no acesso a recursos, no atendimento das necessidades básicas e, principalmente, com a privação do direito ao trabalho, que é não apenas um meio de sobrevivência, mas também uma parte essencial da integração social e da dignidade humana (Braga, 2017).

A ideia é criticada, tal como acentua Abilio (2019), porque facilita a pejotização – fenômeno que desvirtua a relação de emprego, transformando um empregado em prestador de serviços sob a forma de uma pessoa jurídica – sem os direitos e garantias de um assalariado. Isso reduz a responsabilidade da empresa contratante.

Como resultado destes fatos, percebemos que a classe trabalhadora carrega o peso das mudanças no sistema capitalista e procura caminhos viáveis para a sua expansão e sobrevivência. Os trabalhadores se submetem a condições de trabalho e relações precárias que são apenas a reprodução de métodos de inserção laboral anteriores, porém com

seguridade do estado na diminuição de direitos ao trabalhador e pouca negociação por estes (Antunes 2020).

Observando o que foi acima tratado, quando se trata do trabalhador plataformizado, observa-se que diversas leis são promulgadas no país para que determinadas atividades sejam concebidas sem vínculos empregatícios, e o trabalho por aplicativo não foge disto. Eles surgem com seus argumentos: a liberdade que o trabalhador por plataformas teria para iniciar e terminar a sua jornada; a liberdade para recusar clientes; a inexistência de ordens diretas ou indiretas das plataformas; o uso de instrumentos de trabalho pertencentes ao próprio trabalhador (Abílio, Amorim, & Grohmann, 2021).

Por sua vez, a luta pela sustentação da existência do vínculo empregatício indica como principais características para este tipo de trabalho: a utilização da estrutura das plataformas, incluindo o valor dos serviços prestados; a impossibilidade de o trabalhador captar diretamente clientes, dependendo inteiramente da plataforma para tanto; a existência de um controle estrito, por meio do algoritmo, capaz de identificar, em tempo real, todas as fases da prestação de serviços; e a interferência no labor prestado, por meio de punições (suspensão ou cancelamento do registro), aplicadas em caso de má avaliação por clientes ou recusas reiteradas de serviços.

Em 2019, a partir da iniciativa do governo federal por meio do Comitê Gestor do Simples Nacional, (órgão responsável pelo regime unificado de arrecadação de tributos), a legislação de nº 148, de 02 de agosto de 2019, trouxe em sua descrição a inclusão do motorista de aplicativo independente com a sigla pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) 4929-9/99, entrando na subclasse de outros transportes rodoviários de passageiros não especificados anteriormente, permitindo o ingresso como MEI e atendendo aos critérios de faturamento de até R\$ 81 mil por ano. Eles passaram a pagar a quantia de 5% sobre o salário-mínimo vigente do ano, para a contribuição previdenciária e R\$ 5,00 de

ISSQN (Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza) tendo direitos a seguridade e proteção (Brasil, 2019).

Essa iniciativa do governo surgiu como uma forma de arrecadação de impostos sobre a atividade, mas como contrapartida é também uma forma de estes trabalhadores terem direitos frente ao órgão de seguridade social (INSS). Mesmo com esta iniciativa, a atividade permanece desregulamentada. Tal iniciativa tem apenas o caráter de regulação fiscal vinculada à condição de MEI e não uma regulamentação da sua profissão, não funcionando como regulação da atividade deste trabalhador por aplicativo, pois não institui regras para obtenção de dados, vínculos trabalhistas ou algo mais que possamos pensar as suas formas de atuação (Brasil, 2019). Estas lacunas em relação a como atuar acontecem pelo fato de que estes pontos não foram debatidos com o trabalhador ou com entidades representativas.

Diante das informações elencadas sobre trabalho informal, trabalho autônomo e MEI, este estudo opta por categorizá-lo como trabalhador por aplicativo, visto que para a atuação da atividade de motorista de aplicativo não é necessário cadastrar-se como MEI. É uma atividade regularizada, porém, ainda com características informais (Antunes, 2020).

Com a fragmentação das formas de trabalho, o espaço flexível e o barateamento da mão de obra, o trabalho plataformizado pode ser visto como uma atividade que não demanda muita qualificação, não necessitando de treinamentos, mas apenas a realização de um cadastro e de estar dentro das normas da empresa de aplicativo, tais como: ser portador de CNH com permissão para dirigir e o modelo de transporte necessário para desempenhar a atividade. Dessa forma, não há constituição de um contrato de trabalho, mas de adesão, como até mesmo colocado pelos aplicativos: uma parceria e não uma sujeição. Do outro lado do jogo estão as empresas dominando os setores, controlando muitos trabalhadores por meio de uma subordinação ilegal, proporcionando um trabalho longe de liderança e subordinações

claras, bem como suas métricas e assalariamentos informais (Abílio, Amorim, & Grohman, 2021).

O trabalhador por aplicativo não é reconhecido quanto empregado dessas empresas por aplicativos, pois não há em lei o reconhecimento desta subordinação. Mesmo que ela ocorra, as plataformas digitais se utilizam desses trabalhadores para mediar as relações entre consumidores e serviços. Esses trabalhadores são reconhecidos funcionando sob a lógica de benefícios de serviços, em vez submetidos às empresas de tecnologia. Isso demonstra a falta de assalariamento, trabalho precário e negação de direitos e garantias. Além de não terem garantia de salário, renda ou jornada de trabalho em seus contratos, os trabalhadores não gozam de nenhum direito, mesmo que sejam contratados para trabalhar (Antunes; Filgueiras, 2020).

Os trabalhadores nem mesmo têm o direito de acesso à informação, de questionar ou de negociar eventuais dificuldades ou impeditivos do trabalho. Ademais, a plataformização fomenta a não coletivização dos trabalhadores. Se de alguma forma ela ocorre, é por vias alternativas (Grohman, 2019).

### **Plataformização do trabalho**

Pensa-se a plataformização de trabalho como a dependência que os trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais com suas lógicas algorítmicas. Essas mudanças incluem uma intensificação da flexibilização dos contratos e relações de trabalho, bem como os requisitos de uma racionalidade empreendedora, como forma de justificar a aparência e a existência do capital (Dardot; Laval, 2016).

Esse processo pode ser compreendido também a partir da adoção da jornada “zero hora”, nomenclatura adotada inicialmente no Reino Unido para identificar contratos de trabalho vinculados às plataformas de trabalho, onde o trabalhador fica à espera de demandas

que serão enviadas aos seus smartphones, ganhando somente o que produzem e sem receber nada pelo tempo de espera de suas demandas. Outro modelo também associado a esse processo é o trabalho por voucher, onde é possível atribuir remunerações associadas a segmentos da atividade e que não chegam ao salário-mínimo estabelecido (Antunes, 2020). Hoje em dia, as plataformas facilitam a contratação de profissionais como diaristas de limpeza, médicos, advogados, passeadores de cachorro, DJs, programadores de software, cabeleireiros, manicures e até psicólogos. No mundo moderno, são poucas as ocupações que resistem a esse modelo de fragmentação.

A plataformização do trabalho funciona como processo de subordinação não somente desse trabalhador, mas se apropria de seus valores e sentimentos, proporcionando uma forma subliminar do processo de alienação do sujeito, definindo-os por territórios, gênero e raça; seguindo em avanços, pois rompe as barreiras do espaço físico, aumentando as fronteiras de produção, conseqüentemente aumentando o espaço mercantil de trabalho (Grohman, 2019).

Segundo pesquisa realizada pela Aliança Bike (2019), o perfil do entregador ciclista em São Paulo é de jovens negros, moradores de periferia, com ensino médio, tornando essa atividade a porta de entrada para o mercado de trabalho. A jornada de trabalho oscila entre 9 e 10 horas todos os dias da semana, obtendo uma remuneração média de R\$ 992,00, valor menor que o salário-mínimo daquele ano, que era de R\$ 998,00. Já o trabalhador motorista de aplicativo tem o perfil de homens em sua maioria, que já passaram por diversas profissões e que ganham remunerações maiores.

O trabalho por plataforma não está associado somente ao transporte de passageiros, mas se expandem para entrega de alimentos, plataformas de microtrabalhos com o objetivo de abastecer o serviço de inteligência artificial, *freelancer* e as mais variadas formas de estar em um espaço digital como forma de terceirização deste trabalho (Amorim, Bridi & Cardoso, 2022)



A plataforma Uber hoje opera em diversas categorias para além do transporte de passageiros. Ela conta com entregas de bicicletas, de moto, frete de caminhões, veículos utilitários, furgões, sempre a depender da localidade. Há uma busca incessante desta plataforma em estudar mais formas para performar, é nesse cenário, principalmente advindo com a pandemia e derivado da consequente diminuição de renda, aumento no custo de manutenção dos veículos, ajustes de combustíveis, que foi possível ver a adesão e implementação do modal dos veículos motorizados sobre duas rodas com início em novembro de 2020 em cidades do interior, lugar este que é o berço do transporte de mototáxis. Denota-se também a estratégia da Uber em “vampirizar”, ou seja, sugar as ideias já existentes, se apropriando de atividades presentes no cenário de transporte de algumas cidades, adequando aos seus interesses. A Uber se apropriou, por exemplo, de um modal bastante comum em Uganda, denominado “boda-boda”, caracterizado como um táxi-bicicleta. O mesmo ocorreu em nosso país, utilizando a nomenclatura Uber Moto em alusão ao nome comum da atividade de *mototáxi* (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

Os dados acima não são exclusividade apenas para Uber. O aplicativo 99 e o IN-DRIVE, em conjunto com a primeira, montaram um modelo quase monopolizado quando se fala em transporte por aplicativo, visto que estão em nosso país há pouco tempo (Abilio, 2020).

Estas empresas, por exemplo, não são liberadas em São Paulo, no formato de motocicletas, o que remete ao disciplinamento municipal, e nesse caso sua não permissão está associado ao fato de que esta atividade acarreta muitos acidentes. Antes da chegada da modalidade para moto, os trabalhadores destas plataformas já vinham sofrendo com reduções com a criação do 99-poupa, 99 negocia, Uber-promo, Uber-x. Para os trabalhadores, essas novas modalidades resultaram em uma redução dos ganhos e uma perda de sua já pequena

liberdade de tomada de decisão dentro da plataforma. A aceitação de corridas longas é a maior das novas circunstâncias (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

Com a tentativa de greve em 2019 pelos motoristas de aplicativo, ficou exposto que as vantagens tão disseminadas nesta modalidade de trabalho já não estavam sendo o trabalho dos sonhos e sim cada vez mais um espaço insalubre, acarretando ainda mais confrontação para a garantia de direitos e de segurança (Antunes, 2020).

O fenômeno de desigualdade social, como pilar neste processo, promove e cria espaços de ilusão, onde somente a plataformização do trabalho é vista frente à solução ao desemprego e à sobrevivência desta população neste novo processo de informatização. Os trabalhadores estão sendo substituídos por tecnologia e, devido à sua baixa qualificação, só lhes resta esta forma de trabalho para o trabalhador do futuro (Grohmann, 2019).

As grandes empresas promovem para as próximas gerações uma diminuição na participação humana dentro das organizações de trabalho, a exemplo da Amazon e da própria Uber. Elas já atuam com protótipos onde a Amazon, por exemplo, já tem lojas onde quase não há trabalhadores. Nelas, o consumidor apenas chega, compra, paga e sai da loja sem auxílio de uma pessoa. A Uber, já tem pensado o “Uber do futuro”, onde também não será necessária a utilização do trabalho de pessoas. Estas formas só aumentarão o subemprego e a desvalorização do trabalho humano. Caso essas formas não sejam repensadas, tornar-se-á ainda mais comum a informalidade no mundo digital e a expansão de trabalhos autônomos (Antunes, 2020).

Grohmann (2019) retrata que há uma gramática do capital, onde o espaço de repetição, a atualização dos modelos de atividades, não atua somente nos espaços laborais, mas no modo de ser nas populações, proporcionando palavras de ordem, tornando realista e

dando sentido às formas de viver. Ele traz o exemplo de como a partir de ideias do Vale do Silício<sup>1</sup>

(um dos espaços que liberam as “palavras de ordem” a partir do cenário tecnológico), que naturaliza a empresa privada global, tem milhares de assalariados, disfarçados de trabalhadores desregulamentados, e os lucros são ressaltados acima de trabalhadores motoristas.

O objetivo das novas estratégias de governança corporativa é criar os administradores para gerenciar o novo ambiente empresarial, com o único objetivo de beneficiar os acionistas. Ao contrário do sistema de acumulação fordista, a financeirização da gestão impulsiona uma ampla gama de métodos de contratação, incluindo terceirização, aumento da rotatividade, administração baseada em metas, redução da posição e flexibilização da jornada de trabalho. Como resultado, é visível o aumento da individualização do trabalho, o aumento da competição entre os trabalhadores e o colapso dos sistemas de solidariedade fordistas (Braga, 2012).

Com o movimento de emprego sem garantias, entender as nuances presentes neste trabalho plataformizado é entender o seu funcionamento. A empresa vende uma ideia onde o trabalhador deixa de bater um ponto na hora marcada, para propor ao trabalhador um falso pertencimento no qual ele é dono do negócio. Porém, por trás disso, ele continua sendo um trabalhador subordinado, promovendo novos estágios de exploração (Abílio, 2018).

O trabalho mediado por plataformas expressa técnicas de acumulação de riqueza e racionalidade que sustentam politicamente o capitalismo, e ampliam cada vez mais o cenário de exploração. O fato de o trabalhador de aplicativo ser controlado por algoritmos é um

---

<sup>1</sup> Estas ideias enfatizam claramente a falsa simetria dos algoritmos, onde o papel e a responsabilidade da classificação e automatização dos processos sociais são diminuídos. Esses processos não são necessários apenas por motivos técnicos, mas também por motivos financeiros e políticos. Isso indica que essas mediações algorítmicas não são feitas no vácuo ou de maneira neutra, como uma ideia de neutralidade e objetividade algorítmica levaria a crer, mas como a capacidade de automatizar as desigualdades (Grohmann, 2019).

exemplo disso. A melhor maneira de definir os algoritmos é dizer que são uma unidade de tecnologia que, com a ajuda da automação, os transformam em dados desejados (Apolinario, 2022).

Diante disto, cabe tecer um debate, tendo em vista que o que torna o modelo formal desinteressante e o trabalho informal interessante são óticas gradativamente implantadas. A lei do trabalho CLT foi escrita há mais de 80 anos, e de lá para cá ela foi bombardeada na tentativa de retirada de direitos e de sua desqualificação. Atualmente, torna-se desinteressante a modalidade de trabalho informal, pois o estilo de vida não acompanha a renda do país, os salários são baixos e foram poucos os direitos conquistados desde a sua implantação. Em contraponto, o trabalho informal vem sendo vendido como a nova ordem geral, pois o próprio trabalhador é quem vai ter um maior ganho de acordo com o que se esforça, seja ela com 2 horas ou em 16 horas de trabalho. Promover que com os ônus e os bônus na mão deste trabalhador, ele possa ser o precursor de sua vida, sem precisar do empregador, sendo empregado de si mesmo, e retirando das grandes organizações responsabilidades e seguridades que antes eram colocadas por lei (Abilio, 2022).

No processo de plataformação, os acionistas e a empresa de aplicativo sempre estão em maior vantagem do que o trabalhador que está nesta mediação, visto que eles utilizam deste algoritmo para manipular os resultados que desejam, sejam as dinâmicas, a obtenção de dados para autopromoção, vantagem lucrativa, dentre outros (Abílio, Amorim, & Grohmann, 2021).

Com o novo neoliberalismo digital é possível, de uma forma mais rápida, por meio da manipulação de dados, propor o modo de pensar e agir desta sociedade, colocando não somente o trabalhador em um espaço de servidão, mas também o usuário (Rosenfield, C. L., & Almeida, J., 2021).

Quanto ao modo de funcionamento que caracteriza o trabalhador de plataforma – e no caso em questão, o motorista de aplicativo –, com seus ganhos, metas, horas trabalhadas, percebe-se que estes são dados para um algoritmo e ele vai decidir quais corridas e quais valores aquele sujeito vai receber, penalizando-o por erros ou até mesmo o banindo da plataforma. A imagem passada é de que o trabalhador é quem dita as normas, mas por trás disto tudo há um algoritmo controlando (Amorim, Bridi & Cardoso. 2022).

Esse processo contínuo de individualização e autonomia desse sujeito cria um campo que diminui a resistência coletiva, mas que não a quebra totalmente, pois este trabalhador encontra formas de articular outros mecanismos. Ao criar este campo, o trabalhador tem dificuldade de propagar as suas ideias, pois sozinho não tem força suficiente para resistir ao meio, aceitando as regras da plataforma (Rosenfield, C. L., & Almeida, J., 2021).

Para Bouyer, (2015), o sofrimento laboral surge na maioria das vezes por meio da flexibilização e intensificação do trabalho. Todo sofrimento é relacionado a um sofrimento social, significando que o trabalhador não sofre sozinho: há sempre o coletivo. Esses trabalhadores são submetidos a elevadas exigências, tornando-se o ponto-chave para o desencadeamento de adoecimentos que serão vividos individualmente.

Diante disto, como forma de organização de sua classe, os trabalhadores de aplicativo normalmente se comunicam por meio de redes sociais como o WhatsApp, promovendo algum tipo de associação entre eles. Esse processo ainda é recente, mas tem ganhado relevância para disputas de direitos junto às empresas de aplicativo, como protesto e formas recentes de adequação e sobrevivência a este modo. Nisso podem ser observadas ações de bloqueio do funcionamento temporário da plataforma, almejando mudanças nas formas de obter melhorias (Abilio, 2020).

O trabalho por demanda é caracterizado por uma instabilidade profissional, pois os funcionários assumem todo o risco da atividade. Atualmente, o mercado impõe um ritmo

frenético de ação, dando a impressão de que não tem controle sobre condutas e subjetividades. Segundo Antunes (2020), o discurso de flexibilidade e autonomia, o impulsionamento das tecnologias, a promessa de ganhos altos e fáceis e o desemprego podem ser algumas das razões pelas quais a adesão a esta forma de trabalho vem ganhando muitos trabalhadores.

Propagadas como forma de resolução para a empregabilidade, essas formas de trabalho não acabaram com os empregos, mas transformaram a relação trabalhista pela falta de vínculos, sem mediação contratual e desprovido de direitos. O trabalhador ainda assim tem o status de trabalhador, só que com nuances profundas de precarização, disfarçadas de categorização de “parceiros do negócio”, como assim chamam os aplicativos (Grohman, 2019).

### **Transporte e mobilidade em Juazeiro do Norte**

Juazeiro do Norte é uma cidade localizada no sul do Ceará e compõe a RMC (Região Metropolitana do Cariri), fundada em 29 de junho de 2009 pela Lei Complementar Estadual nº 78. Tem um PIB de R\$ 7,04 bilhões (2022), o que representa 5,3% do PIB total do Ceará. As nove cidades que compõem a RMC são Barbalha, Cariri, Crato, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri (Silva; Queiroz & Sidrim, 2021).

O conglomerado urbano Crajubar é uma região de destaque dessa metrópole devido à conurbação entre Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte e dada a sua importância econômica. Essas cidades concentram a maioria das atividades comerciais, de serviços, de saúde e atacadistas (Silva; Queiroz & Sidrim, 2021).

Juazeiro do Norte é o município mais populoso, contando de acordo com o Censo do IBGE de 2020 com 276.264 habitantes, dos quais 96,07% de sua população residindo em áreas urbanas, seguida por Crato com 133.031 habitantes (83,11% em área urbana) e

Barbalha com 75.033 habitantes (68,73% em área urbana). O aumento da ocupação urbana nesses espaços é causado pela presença de vários segmentos educacionais, comerciais, industriais, de saúde e de lazer. Nos municípios mais desenvolvidos do triângulo CRAJUBAR (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha), há uma concentração populacional e habitacional. Isso leva à mobilidade diária entre esses locais (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Levando em consideração o transporte decorrente da cidade, ela hoje conta com uma frota de ônibus oferecida pela VIA METRO, o VLT do Cariri (veículo leve sobre trilho) administrado pela METROFOR, serviço de taxi, mototáxi, Topics e serviços de aplicativo (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Mesmo com essas formas de locomoção, no entanto, a realidade é diferente. Os habitantes de Juazeiro enfrentam dificuldades com o transporte público. De vez em quando, os coletivos falham com a população. Os ônibus que fazem as linhas da cidade têm revelado problemas mecânicos e atrasos devido aos veículos em mau estado e o VLT não aporta as necessidades da população, tendo como resposta a sua baixa adesão, onde o seu recorde de passageiros foi de apenas 51.553 passageiros no mês, comparado com Sobral, cidade que possui características parecidas com as da cidade de Juazeiro, em seu VLT recebe 157.576 passageiros em seu recorde de passageiros (Metrofor, 2023).

Outro dado é que o modelo de transporte público vigente está concentrado em áreas centrais e não alcança a periferia onde reside grande parte dos trabalhadores. Assim, a capilaridade do sistema atinge poucos trabalhadores, e no modelo conurbado ele atinge menos usuários, visto que os municípios principais como a conurbação do CRAJUBAR possuem transporte intermunicipal ou subdimensionado.

A mobilidade das cidades brasileiras aponta que cerca de 85% dos municípios do país possuem ônibus ativos, sendo os ônibus urbanos e metropolitanos os métodos de transporte

público mais utilizados. A falta de financiamento do governo para esse tipo de transporte coletivo público agrava ainda mais o problema quando se trata das desigualdades socioespaciais de seus usuários. A população de classe média e baixa é diretamente impactada pelo desmonte do sistema desse tipo de transporte (Desiderio, 2014).

Para exemplificar melhor como a mobilidade é imposta às pessoas, basta lembrar das necessidades do dia a dia como ir do trabalho para casa, ir para alguma atividade recreativa, participar de protestos sociais, viajar, participar de processos de migração como trabalhar em outra cidade, ou até mesmo mudar de cidade. Tudo isso traz a necessidade de deslocamento para outros espaços, demandando formas mais sustentáveis de mobilidade (Amaral, 2021).

A mobilidade urbana se torna cada vez mais difícil de administrar e resolver à medida que as grandes e pequenas cidades se expandem. As pessoas que usam esses tipos de transporte seguem em constantes mudanças e questões fatoriais na dinâmica de cidade para cidade (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Entende-se que o modelo econômico capitalista impacta diretamente as relações pessoais e a forma como são usados o dinheiro e o tempo. A velocidade, incluindo o tráfego nas ruas, é cada vez mais comum neste ambiente (Amaral, 2021). Diante disso, a mobilidade urbana tem sido um tema muito discutido. É um dos desafios da era moderna e é um problema que surge em vários países e exige soluções (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Nos últimos cinco anos, o sistema de transporte público-coletivo, em particular o dos ônibus, não se democratizou. Isso porque o crescimento das cidades leva ao uso de veículos, sejam eles pessoais ou coletivos. Portanto, aqueles que não têm acesso a esses meios de transportes ficam ainda mais distantes do direito ao transporte garantido pela Constituição Federal de 1988 (Desiderio, 2014).

Ao longo do agravamento dos problemas de vida nas cidades, resultado do crescimento sem planejamento, a questão da mobilidade urbana está ganhando maior atenção



no Brasil. A mobilidade é, sem dúvida, um dos problemas mais importantes da agenda pública devido ao caos urbano (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Segundo os mesmos autores, em pesquisa realizada na cidade de Juazeiro do Norte, os usuários dos transportes percebem que com o crescimento do município de Juazeiro do Norte (CE), a mobilidade urbana na região do Cariri está enfrentando alguns problemas, como superlotação, transporte público de baixa qualidade e falta de segurança para a população. Como resultado, as pessoas estão procurando alternativas, como usar aplicativos de mobilidade urbana (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Desde 2011, os meios de transporte coletivo urbano foram superados pelos meios de transporte individual. Em todo o Brasil, o consumo de carros particulares aumentou 9% e as motocicletas (150 a 200 cilindradas) aumentaram 19% ao ano. Isso significa que o número total de viagens feitas pelo sistema de transporte público-coletivo diminuiu 51% (Desiderio, 2014).

Estes modos de vida tornam a sociedade caracterizada pela mobilidade individualizada para grupos que podem se beneficiar destas mercadorias, ao mesmo tempo em que os transportes coletivos são ineficientes. A mobilidade urbana continuará sendo um problema nas cidades que crescem sem limites e sem um planejamento adequado (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Com os problemas mencionados acima, pode-se justificar o surgimento do mototáxi principalmente em Juazeiro do Norte, serviço que oferece uma opção de trabalho e um meio de transporte alternativo na cidade, atualmente regulamentado pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

A mobilidade não se limita ao deslocamento físico e geográfico entre dois pontos. Em vez disso, engloba práticas carregadas de significado e são definidas por diferentes relações de poder, fluxos e modos de pertencimento à cidade. Portanto, a mobilidade é uma categoria

análítica mais abrangente que o trânsito. No que diz respeito ao exercício de demarcação de lugares pelos mototaxistas, a categoria de mobilidade permite lidar com os deslocamentos físicos e sociais, bem como com as práticas e representações relacionadas aos modos de habitar e vivenciar seus espaços (Amaral, 2021).

É fundamental entender que os mototáxis não são mais apenas uma opção de transporte urbano, mas que em muitas cidades é a única forma de se locomover, pois a população não tem acesso ao transporte público. Isso ocorre especialmente nas cidades de pequeno e médio porte no Norte e no Nordeste do país (Ferreira, 2011).

Nesse sentido, percebe-se que com o crescimento do município, a mobilidade urbana da cidade vem enfrentando alguns problemas como superlotação, transporte público de baixa qualidade e falta de segurança para a população. Como resultado, as pessoas buscam alternativas de transporte, que agora podem ser feitas usando aplicativos de tecnologia (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Juazeiro do Norte (CE), por ter influência no estado desde quando ficou famosa pelo milagre religioso, atendeu e recebeu pessoas de diversos espaços, como já relatado. Com isso, antes mesmo de a atividade ter sido regulamentada no país, houve uma regulamentação do serviço de mototáxi em 1997 por meio de uma lei municipal, que viabilizou o sistema de mototáxi e de moto-entrega na cidade. A Lei nº 2.174 de 26 de março de 1997 regulamentou municipalmente a atividade, informando valores a serem cobrados (menores que os dos táxis), tipos de veículos a serem destinados, documentação necessária, limites de velocidade. Posteriormente, em 16 de junho de 1997, houve complementação da regulamentação da atividade, definindo as providências, as penalidades e qual seria o órgão fiscalizador (Prefeitura, 1997).

Existe uma reportagem do jornal Aqui Agora (SBT) com o repórter Roberto Bulhões, postada em 2018 no Facebook, chamada “Cariri das Antigas”. Na reportagem foi relatado um

protesto que paralisou uma rua principal da cidade no ano de 1990, momento que os taxistas se manifestaram pelo estabelecimento dos mototáxis na cidade. Os mototaxistas irregulares – ou piratas, como eram chamados naquela época – reclamavam dos valores, porém, a população era a favor da sua existência devido aos preços atrativos, muito embora ainda eles contrariassem as normas de trânsito, conduzindo crianças, transportando três passageiros, sem sofrerem penalização (Cariri das Antigas, 2018).

Em 2009, quando houve a sanção da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, Juazeiro do Norte sancionou a Lei Municipal nº 3.597, de 22 de outubro de 2009, instituindo número de lotação, regularização dos pontos dos mototaxistas, alvarás e direitos (Prefeitura, 2009). Em 30 de dezembro, a Lei 5043/2019 alterou a legislação vigente, fazendo atualizações quanto ao número limite no setor, respeitando o número de habitantes. A relação seria de um veículo de mototáxi para 300 habitantes, quando na lei anterior previa para cada 150 habitantes, mudou também o tempo máximo de fabricação para uso no serviço, que antes eram de 10 anos e passaram a ser 15 anos, dentre outras alterações (Prefeitura, 2019).

Há poucas notícias ou informativos em sites e livros sobre o serviço de mototáxi em Juazeiro do Norte (CE), bem como não há relatos sobre como se configurava a atividade antes da regulamentação. Recentemente foi criada a Lei Municipal 5.311, de 6 de junho de 2022, intitulada “Adote um ponto de Mototáxi”, com o intuito de melhoria nos pontos de mototáxi e divulgação dos mototaxistas, ela conta com três páginas junto ao diário da prefeitura (Prefeitura, 2022), mas não há relatos ou devolutivas sobre a aplicação desta lei, que mostra a tentativa de deslocar o papel do Estado para a sociedade civil. Salienta-se, mais uma vez, a importância desta pesquisa para fins também informativos e de transparência de ações decorrentes da atividade na cidade.

Em outra faceta da mobilidade urbana, o desenvolvimento de aplicativos destinados exclusivamente aos usuários do transporte público-coletivo intraurbano já está em andamento

em alguns municípios brasileiros. Um deles é Fortaleza, que criou o aplicativo “Meu ônibus”, que está disponível para dispositivos Android e IOS. O aplicativo faz parte de um conjunto de opções para melhorar a mobilidade urbana nas cidades (Desiderio, 2014), o mesmo aplicativo é utilizado na cidade de Juazeiro do Norte e tem mais de 50 mil downloads, porém baixas avaliações sobre o seu uso e funcionamento, conforme pesquisa nas plataformas Play Store e Apple Store em 2023.

Dois aplicativos de transporte particular foram criados para cidade de Juazeiro do Norte, iniciativa de motoristas de aplicativo em parceria com a Universidade Patativa do Assaré para a criação do software, intitulados apps BORA CARIRI e PADIM. Eles tiveram o lançamento em 2022, mas alcançaram apenas 5 a 6 mil downloads até 2023, estando ambos disponíveis para Android, mas o BORA CARIRI não está disponível para IOS, apenas o PADIM. Os aplicativos foram criados no intuito de gerar competitividade entre as plataformas, visto que as empresas que estavam vigentes eram as que têm atuação em diversos países (Vieira, 2022).

A proposta desses aplicativos era de oferecer melhores condições de repasses nos valores por corrida para os motoristas, além de mais opções de mobilidade nas cidades circunvizinhas a Juazeiro do Norte. Com a menor taxa de repasse do valor por corrida, sendo de 90% para o motorista e 10% para os desenvolvedores de aplicativo; valor este diferente das empresas por aplicativos vigentes no mercado, que repassam uma média de 60% do valor pago por corrida ao motorista. Os aplicativos BORA CARIRI e PADIM oferecem seus serviços de transporte com motos e carros (Vieira, 2022).

Ressalta-se que os serviços alternativos que utilizam motocicletas para transportar mercadorias e pessoas estão aumentando tanto nas grandes metrópoles quanto nas pequenas cidades. Esses profissionais estão sujeitos a riscos de acidentes dentro das cidades por causas externas e/ou agentes físicos, biológicos e psicossociais. É um dispositivo que facilita a

profissionalização e a mobilidade social porque o veículo e os serviços são baratos (Amaral, 2021).

Juazeiro do Norte foi a segunda cidade no estado do Ceará a receber o serviço de aplicativo da Uber. Em pesquisa feita na cidade, os usuários relatam que houve uma grande melhoria com a chegada do aplicativo, o que permitiu que pessoas de bairros periféricos longe dos centros de maior mobilidade tivessem acesso mais fácil. Isso denota como a mobilidade na cidade também proporcionava espaços de exclusão, dificultando o acesso a determinadas áreas (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Em 2019 passou a vigorar a Lei Municipal 5.045, de 30 de dezembro de 2019, que “Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano Municipal para exploração de serviço de transporte privado remunerado de passageiros, intermediado por aplicativos ou outras plataformas digitais de transporte e dá outras providências” (PREFEITURA, D. J. D. N., 2019). Em caráter informativo, nela foi incluída como a atividade irá atuar na cidade. Em pesquisa feita em sites, eles falam sobre a regulamentação da atividade (Rodrigues & Barbosa, 2020), porém, na lei publicada, não há informativos sobre regulamentação, mas segue o decreto de regulação frente a recolher o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), para repasse ao comitê do Gestor Simples Nacional (BRASIL, 2019).

Pensando na trajetória dos mototaxistas que fazem uso das plataformas, finalmente, em 27 de maio de 2022, a Uber lançou o aplicativo Uber Moto na cidade de Juazeiro do Norte, com proposta de preços ainda mais baixos que o Uber-x (Boa ventura, 2022). Não foram encontradas notícias no próprio site da 99 de quando ela iniciou a suas atividades de moto na cidade, porém, esta modalidade também está implantada (99, 2024). Vale salientar a dificuldade principalmente no site da Uber em obter informações, sendo difícil a obtenção de dados que subsidiem reflexões sobre a empresa no município.

Os padrões do Uber Moto são os mesmos que os dos outros serviços prestados pela plataforma. Destaca-se a necessidade de verificação de antecedentes criminais dos condutores, estar com a localização em tempo real, os modelos permitidos para os veículos, ter CNH “A” para Uber Moto e categoria “B” para carros, bem como estar inscrito em habilitação com liberação para atividade remunerada (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

Com a chegada da Uber e mesmo com Uber moto, não foram encontradas mais organizações de taxistas ou mototaxistas reclamando ou protestando com a vinda do aplicativo, diferentemente no ano de 1990, quando pararam a cidade com o surgimento dos mototáxis. Com a Uber foi diferente: nas reportagens há reclamações sobre os valores das corridas que já não são atrativas com a vinda do aplicativo (Oliveira, 2017).

Esse fenômeno pode ser pensado a partir de duas vertentes. De acordo com a primeira, o trabalhador já não se reconhece com essa nomenclatura, dificultando relações sindicais. E em muitos casos esta relação não existe, pois esse trabalhador é dono do seu negócio, seguindo as falácias do empreendedorismo. Mesmo que haja insatisfações, ainda assim entrar em greve é desistir de receber os valores, visto que sem demanda não há remuneração (Antunes, 2020). E a segunda tem total consonância com a primeira: com a chegada dessas grandes corporações, os serviços de táxi e mototáxi começaram a sofrer o sucateamento forçado pela escassez. Isso não acontece por falta de usuários precisando de mobilidade, mas por monopólio, colocando esses sujeitos na encruzilhada de aceitarem as normas impostas ou conhecerem o desemprego, aumentando o grupo dos famosos “desalentados” (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

A busca pelos novos aplicativos também tem o status de novidade, de estarem crescendo e avançando, porém, uma falsa ideia de que a vinda de marcas grandes irá alavancar problemas públicos, como é o caso da mobilidade urbana. A baixa adesão aos aplicativos criados na cidade são resposta a isso também, pois não tem incentivo dos órgãos

públicos, não conseguem ampla divulgação e não delibera o status importado, como propagado em diversos países, a exemplo da Uber, 99 e In-Driver (Ferreira, Alves, Aquino, Rodrigues, & Duarte, 2017).

Neste sentido, a rua se transforma em um espaço multiterritorial, e o serviço de mototáxi ou por aplicativo obriga a repensar toda a lógica do transporte urbano, porque é alterado pelas normas atuais, tornando-o legal (Ferreira, 2011).

É evidente que não apenas no setor de negócios, mas também na forma como as pessoas se locomovem, o uso dos aplicativos (Uber e outros) ajudou a aumentar a mobilidade urbana no município de Juazeiro do Norte. Os resultados mostraram que as formas de locomoção no município aumentaram significativamente, com 89,70% dos motoristas entrevistados afirmando que houve um aumento significativo e melhoria, combinando com um questionário adicional sobre a contribuição dos aplicativos locais (Silva; Paiva; Mota & Ferreira, 2019).

Mesmo com o fato de existir mototáxi, táxi, serviços de aplicativo de motocicleta e carros, é necessário considerar a introdução de uma alternativa de transporte urbano que atenda a toda ou parte da população. Muito embora já exista o transporte público, melhorar a engenharia de tráfego e promover soluções em políticas públicas nesta atuação permitiria um estado de bem-estar para a população, fazendo com que a busca por alternativas privadas se dessem por desejo e não por necessidade de locomoção. A falta de transporte público urbano, ao não atender a população de forma satisfatória, em termos quantitativos e qualitativos, levou ao trabalho informal com outras formas de transporte. Assim, as ruas se tornam um espaço de circulação e, portanto, um lugar para todos, onde várias atividades e representações são realizadas (Ferreira, 2011).

A Fairwork Brasil, durante uma pesquisa divulgada no ano de 2022, fez perguntas básicas a fim de avaliar a forma de trabalho e como os trabalhadores de aplicativos, por meio

de notas classificavam seus respectivos trabalhos. A pesquisa foi realizada com trabalhadores de diversos aplicativos de entrega e a maior pontuação foi 2 em uma escala de 0 a 10 para aplicativos como a Uber e o Ifood (Ganglioni, 2022). Tal percepção aponta para uma contradição que estimula, neste estudo, a investigação quanto a uma transformação na organização do processo produtivo de transporte. Mesmo mal avaliado, há o reconhecimento não apenas da adoção de um novo modo de trabalho, mas sua expansão que contradiz com processos pgressos, que mesmo desregulamentados pareciam garantir melhor avaliação. A partir dessa mudança é que surge o interesse desta pesquisa em investigar a transição do processo organizativo seguindo a premissa da PST, isto é, ouvindo o trabalhador para analisar e compreender a mudança desse cenário, bem como o reconhecimento dessa aparente contradição.



## Procedimentos metodológicos

Na tentativa de complementar a reflexão teórica que discuti sobre a transformação dos mototaxistas em trabalhadores de plataforma de transporte em moto, pareceu prudente ouvir aos próprios trabalhadores sobre essa mudança de atividade. O percurso metodológico aqui adotado foi realizado em uma proporção menor, uma vez que a adesão de trabalhadores foi baixa, o que remete a uma primeira percepção nessa mudança, a saber: a propalada autonomia é quase ilusória, uma vez que a disponibilidade permanente aos aplicativos leva os trabalhadores a revelarem “falta de tempo” para participarem das entrevistas propostas.

Ainda assim, parece relevante ouvir aos trabalhadores e buscar entender a percepção deles acerca do fenômeno no qual se veem envolvidos.

A metodologia elaborada possui como premissa a centralidade do discurso desses trabalhadores para a construção de conhecimentos sobre seu cotidiano laboral. Para isso, tem-se uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório. De acordo com Yin (2016), a utilização da abordagem qualitativa possibilita o contato com as percepções dos sujeitos sobre o evento estudado, abrangendo aspectos sociais, culturais e institucionais do contexto dos quais esses fazem parte, e oferecendo aos pesquisadores dados sobre a construção e a valorização das experiências dos participantes.

Foram realizadas três entrevistas. Trata-se de uma amostragem não probabilística, pois não focou no quantitativo, e sim em expor a experiência do entrevistado. Para critério de escolha dos entrevistados, optou-se por realizar as entrevistas com trabalhadores que tiveram experiência ou que atuem como mototaxistas, e que trabalhem como motoristas de aplicativo de moto na cidade de Juazeiro do Norte, Ceará. O número de sujeitos foi três porque, como já explicado, o índice de adesão foi baixo.

A escolha de seleção foi dada para buscar compreender como este trabalhador atuava antes e agora, sendo um trabalhador mediado por aplicativo. Essa mudança de condição de

vínculo é o que interessa a este estudo, pois, embora ambas tratem de condições vulneráveis, há um esforço de inevitabilidade que sustenta a segunda premissa, aquela que se mostra uma condição quase “natural” na nova dimensão laboral.

Como instrumento para a coleta dos dados, utilizou-se entrevistas semiestruturadas, com o objetivo de evocar e verificar as percepções dos motoristas de aplicativo em relação às dificuldades e impactos encontrados no cotidiano mediante este processo. Buscou-se, sempre que possível, acessar as mudanças ocorridas no modelo de funcionamento anterior, atuando como mototaxistas autônomos e o experimentando agora na condição de trabalhadores de aplicativos.

A escolha pela entrevista semiestruturada se justifica por este instrumento mostrar as potencialidades em representar as experiências e interpretações a partir do discurso do indivíduo, a partir do seu entendimento, e trazendo melhor a realidade da experiência do sujeito, em vista de compreender a realidade social destes trabalhadores de aplicativo.

Para exemplificar melhor e propor um espaço fidedigno de como este trabalhador plataformizado compreende a sua atividade de mototaxista e motorista de aplicativo, o roteiro de entrevista explorou como o trabalhador se sente e como se dão os aspectos sobre seus espaços de história de vida e trabalho. O roteiro utilizado tratou dos seguintes pontos:

1. Explicitar o relato de história de trabalho e de vida.
2. Com se deu a entrada na atividade de mototaxista que há pouco tempo era informal?
3. Processo de regularização da atividade de mototaxista.
4. Com se deu a entrada na atividade de motorista por aplicativo
5. Condições antigas e atuais de sua atividade.
6. Rendimentos e legalização desta nova atividade.

Quanto aos procedimentos éticos, o projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Ceará (CEP/PROPESQ-UFC). Após ser aprovado com o número 80320724.0.0000.5054, deu-se sequência iniciando com o recrutamento dos participantes.

Para entrada e manejo nas entrevistas, os horários e locais de aplicação foram agendados de acordo com a possibilidade do participante. A entrevista foi realizada em ambiente calmo e iluminado, sem interferência de outras pessoas, garantindo o sigilo das informações. Eles foram abordados no seu dia a dia, pois não têm lugares fixos como mototaxistas.

Na cidade de Juazeiro do Norte, os possíveis participantes foram buscados em seus pontos de mototáxi (algo ainda presente na cidade) e em grupos de WhatsApp dos próprios mototaxistas de aplicativo. De ambas as formas foi possível recrutá-los e encontrá-los dentro da cidade.

Os aspectos éticos da pesquisa foram garantidos pelo Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Esse documento assegurou o comprometimento ético da pesquisa científica, a partir das diretrizes e normas dispostas na Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.

Os critérios de inclusão para a entrevista foram assim pensados: trabalhadores que trabalhassem por mediação de aplicativos por moto na prestação de seus serviços na cidade de Juazeiro do Norte e que tenham desempenhado ou desempenhem a atividade de mototaxista, bem como o preenchimento do TCLE. Os critérios de exclusão foram: motoristas de aplicativo de moto que nunca prestaram serviços de mototaxista; motoristas que se opusessem ao preenchimento do TCLE.

Para tratamento dos dados foi utilizada a Análise de conteúdo de Bardin. Essa escolha se deu por permitir observar o verdadeiro significado das falas dos entrevistados. A análise de

conteúdo inclui os seguintes passos: transcrição da entrevista, exploração do material, categorização do conteúdo obtido, análise das categorias e, por fim, interpretação da fala dos entrevistados. Seu objetivo foi sistematizar e organizar o conteúdo coletado por meio de pesquisas qualitativas e quantitativas em categorias temáticas, o que é o objetivo da interpretação dos dados (Bardin, 2011).

A entrevista semiestruturada foi transcrita separando o material indexado (o conteúdo racional), do não indexado (conteúdo que expressa valores, subjetividade) (Santos, 2012). Com o conteúdo indexado foi preciso ordenar os acontecimentos para cada indivíduo, depois investigar as dimensões não indexadas do texto, para finalmente realizar o agrupamento e comparar com a sua história individual, analisando as semelhanças das falas individuais, dando abertura à identificação de trajetórias coletivas desenvolvida (Bardin, 2011).

Para conseguir interpretar os dados, recorreu-se ao referencial teórico para apoiar as análises e dar sentido à interpretação. Ao elaborar as categorias, subcategorias e descrição, foi possível formular interpretações e inferências sobre os conteúdos manifestos e latentes. Com o material analisado, foi viável a leitura do material à luz do referencial teórico desenvolvido (Bardin, 1977).

Nome	Escolaridade	Tempo de moto-Uber	Tempo de mototáxi
Motorista 1	Ensino médio incompleto	2 anos	24 anos
Motorista 2	Ensino médio completo	1 ano	8 anos
Motorista 3	Ensino fundamental completo	2 anos	20 anos

No Quadro 1 são apresentados os sujeitos da pesquisa, as categorias em que os motoristas trabalham e o tempo de experiência como mototáxi e Uber Moto.

Quadro 1: entrevistados da pesquisa  
Fonte: elaborado pela pesquisadora

É importante ressaltar que a categoria Uber Moto é relativamente nova, uma vez que a modalidade chegou em Juazeiro do Norte em 2022.

Além disso, é importante levar em consideração o fato de que alguns mototaxistas sinalizaram que conduzem em ambas as formas (mototáxi e Uber Moto), mesmo quando atendem às especificações das mesmas.

Destaque-se que os três mototaxistas afirmaram seguir nesta atividade devido ao fato de já terem tido experiência anterior com esta atividade, seja por desejo, devido à sua ascensão, ou pela experiência antes de ser regulamentado. O Motorista 2 também trabalha no ramo de refrigeração e vê nesse espaço uma nova perspectiva, frente à escassez das corridas. Ele tem quase 9 anos de experiência como mototaxista. Os outros dois motoristas não desejam a mudança de ramo, mas relatam novas formas de sobreviver nesse meio. Todos são casados, com filhos e pessoas principais no ganho de renda familiar.

É importante observar que todos os motoristas entrevistados trabalhavam para a Uber Moto com suas próprias motos, o que significa que não prestavam serviço a terceiros.

O anonimato dos sujeitos da pesquisa foi mantido e as entrevistas foram gravadas e transcritas. Após uma revisão da literatura sobre precarização do trabalho, plataformização e informalidade, o referencial teórico foi usado para criar as categorias para análise. Assim, para atingir o objetivo da pesquisa, foram criadas cinco categorias, conforme orienta Bardin (2011): “informalidade”, “realidade no Brasil nas últimas décadas”, “espaço autônomo”, “plataformização do trabalho” e, por fim, a situação do “transporte em Juazeiro do Norte (CE)”. Após as entrevistas, três grupos surgiram: desemprego, insegurança no trabalho e futuro do mototaxista.

## **Análise e Discussão dos Resultados**

Os resultados da pesquisa são apresentados nesta seção por meio das categorias mencionadas anteriormente. São apresentadas e analisadas as categorias que surgiram ao longo das entrevistas.

A disponibilidade, o entusiasmo e o interesse dos motoristas nas entrevistas foram cruciais. Foi possível perceber o motivo do entusiasmo e da disponibilidade, bem como o fato de que “eles queriam ser ouvidos” e “queriam relatar as suas insatisfações” durante algumas entrevistas; no entanto, eles não encontraram maneiras de fazer isso por meio da empresa. Os entrevistados pareciam estar inseguros e infelizes, o que se evidenciou em suas respostas e em seus rostos.

### **Desemprego e regulamentação**

Diante dos aspectos já citados, e em busca de alcançar os objetivos desta pesquisa, ao procurarmos entender como o vínculo com a atividade se estabelecia no contexto da cidade de Juazeiro do Norte, a categoria desemprego surge como impulsionadora frente às dificuldades de emprego que se estabelecem na cidade, segundo os mototaxistas entrevistados. O desemprego, porém, não isenta que a criação da atividade surge frente à necessidade de mobilidade urbana da cidade, que até os dias atuais enfrenta severas necessidades de melhorias, pois não alocam bairros distantes em sua rota (Carvalho, 2011).

Nas entrevistas realizadas o fator desemprego surge em unanimidade quando falam sobre as atividades que exerciam antes de serem mototaxistas; atividades estas, em sua maioria, informais.

“Eu trabalhei em outros lugares. Meu primeiro emprego foi vendendo sorvete da KI-bombom, meu primeiro emprego quando eu tinha 17 anos.

Trabalhei na construção civil como carpinteiro, aprendi a profissão de carpintaria. Depois viajei muito vendendo panela aí pelos lugares do Brasil e outros estados, aí depois que eu me cansei de viajar vendendo panela em outros estados, resolvi trabalhar de moto.” (Motorista 2)

Ainda sobre a importância de se ouvir os trabalhadores, pode-se entender que mesmo em desacordo com a teoria, algo que foi enfatizado pelos mototaxistas, é que a busca pela atividade estava em ascensão pelo alto ganho. Alguns autores relatam o atrativo gerado pelo ganho destes mototaxistas. A valorização da atividade era evidenciada, por exemplo, por relatos como o do mototaxista 3, que nos contou que tinha mais de um ponto de mototáxi onde terceirizava e vendia seus pontos para obtenção de renda, pontos que chegaram a custar de R\$ 5 mil a R\$ 10 mil em seus momentos mais significativos. “Era uma boa renda mesmo, às vezes. E o dinheiro do sábado, era tão bom trabalhar de mototaxista que às vezes a gente trabalhava no sábado até 4 horas da tarde, às vezes até alongava um pouco mais” (Motorista 2).

Segundo os entrevistados, ser mototáxi era sair do trabalho CLT, que era sazonal e não proporcionava trabalho para toda a população. Em alguns momentos da ascensão do mototaxismo, as grandes ocupações na região eram no ramo calçadista, informal ou por temporadas (Carvalho, 2011), mas não chegavam a rivalizar com a atividade de transporte de passageiros. Normalmente os trabalhadores procuravam uma empresa e ficavam um tempo. Ao saírem, recebiam os seus direitos e com este valor ingressavam na atividade de mototáxi. “Depois fui trabalhar de caminhão, aí recebi o dinheiro para fazer a feira e foi. Tirei minha carteira e entrei no mototáxi como pirata ainda, né? E depois foi, fui ficando. Fiquei até hoje” (Motorista 3).

Dois dos entrevistados relataram que atuaram como mototaxistas ilegais, os chamados “piratas”. Em função dos índices de violência, deixaram a atividade e só retomaram quando ela passou a ser regulamentada.

“O ladrão gostava muito de roubar a gente, mas depois que a gente legalizou, aí teve mais segurança para a gente. Nesse negócio de assalto. Parou mais, né? Ainda tem mais alguns. Difícil demais.” (Motorista 1)

“Assim, por causa que quando a gente era pirata, a gente era bem mais vulnerável a acidente, a assalto, essas coisas. Sabe que acontecia muito, porque a gente não tinha nenhuma categorização” (Motorista 2)

Ao serem regulamentados, a Prefeitura da cidade inicia os modos de arrecadação de impostos em cima da atividade, cobrando alvarás destes trabalhadores e delimitando o número de mototaxistas por habitantes, visando atender a necessidade da cidade (Cordeiro, 2013).

Percebe-se, com a fala deste trabalhador, que para eles a regulamentação também trouxe vantagens no que concerne à segurança para a categoria. Contudo, os mototaxistas relataram não ter havido muitos questionamentos ou reclamações com relação ao pagamento do alvará, pois já observavam essa padronização e respeito com os taxistas. Dessa forma, com a regulamentação da atividade de mototaxistas, passaram a ser respeitados, e sem o termo “pirata” que os colocava numa situação depreciativa. Observa-se que eles vinculam segurança à regulamentação, talvez pela identificação ou pela formalidade do local.

### **Visão e realidade com o uso dos aplicativos atualmente**

Ao relatarem as dificuldades enfrentadas hoje na condição de mototaxistas, principalmente a partir do momento que os aplicativos de transporte chegaram na região. Como unanimidade, todos informaram que os índices de corridas caíram drasticamente.



“Assim, antigamente era bem mais melhor, né? Hoje não, porque tem uma opção de Uber. Aí deu uma caidinha, né?” (Motorista 1)

“Antes dava pra tirar também. Mas agora, porque tem muito aí, você não pode vencer, você tem que juntar eles.” (Motorista 3)

“Porque você apurava aí em torno de 160 reais e aquele dinheiro dava para você sair com sua família. Hoje em dia, trabalhando de mototaxista e de Uber, sou muito realista pra mim, não dá para mim sair com minha família porque está muito pouco. Pouco ganho, que hoje o que eu consigo apurar, fica para a moto.” (Motorista 2)

“Aliás, você tira por dia uns 170 reais. Aí você tem que colocar em torno aí de uns 25 reais de gasolina. Aí você vai tirar 10% da moto, 5%, vai depender do seu trabalho e vai sobrar em torno de 30 reais para você.”

(Motorista 2)

Em decorrência da diminuição ou até mesmo de escassez de corridas em alguns pontos da cidade, esses trabalhadores passaram a ganhar bem abaixo dos valores antes arrecadados. Sobre este aspecto, destaca-se que a exclusão e o estranhamento estão aumentando em função da concorrência com os trabalhos por plataforma, pois quanto mais automações são introduzidas no sistema tecnológico, mais os trabalhadores ficam afastados da unidade, como lazer, vida pública e privada. A alienação faz com que eles diminuam sua própria capacidade de gestão e decisão na atividade e que fiquem submissos aos desígnios da plataforma (Abílio, Amorim, & Grohmann, 2021).

Frente a essa dinâmica de vinculação às plataformas, os trabalhadores ficam rendidos a submeterem às suas atividades aos aplicativos para obterem algum rendimento (Grohmann, 2020). Na entrevista com dois mototaxistas que atuavam em pontos centrais, o uso de trabalho por intermédio dos aplicativos era menor, devido a serem espaços populosos e de

demanda alta, como um próximo ao shopping e o outro no centro popularmente conhecido na cidade. Assim, fica evidente que mesmo interferindo na dinâmica dos mototaxistas mais tradicionais, o efeito da oferta de corrida sobre aqueles que atuam nas zonas centrais da cidade de Juazeiro do Norte é menor do que aqueles que fazem a mobilidade para os bairros e localidades mais distantes.

“Eu ainda prefiro o trabalho de mototaxista por quê? Porque eu saio daqui eu saio com uma corrida de 10 reais, se eu ligo meu aplicativo porque minha moto está parada aqui, aí o aplicativo toca pra pegar uma corrida de 3 reais, aí quer dizer, se eu aceito corro o risco ainda da corrida ser cancelada, aí eu perdo minha vez no ponto, por 3 reais. (Motorista 2)

A modalidade motorista de aplicativo resultou em uma diminuição dos lucros para ambas as modalidades – plataformizados e mototáxis –, bem como na perda de sua já reduzida capacidade de tomar decisões dentro da plataforma. A aceitação de corridas longas é a maior das novas circunstâncias (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023).

Na fala do mototaxista que atua em região periférica, o discurso de estar no aplicativo muda, pois em seu ponto ele não conseguia acessar os usuários.

“Só de mototáxi não estava compensando mais. De moto-Uber, vai para um canto, vai para outro, desliga aqui para fazer umas corridas. Então é melhor estar com ele ligado, né?” (Motorista 3)

Algo que ainda não havíamos encontrado em literatura, era a proibição pela 99, dos trabalhadores se manterem na condição de mototaxistas e atuarem como motoristas de aplicativo no 99-moto. Atualmente, apenas a Uber aceita mototaxistas. Em pesquisa no site, não foram encontrados processos claros sobre esta permissão. Em busca no site da 99, foi encontrada na aba de cadastro a informação de que não podem ser cadastradas motos de

placas vermelhas, porém, este dado não é informado ao usuário, apenas no cadastro de motoristas (99, 2024).

Com a proibição do cadastro dos mototaxistas, e por comumente os motoristas de aplicativo atuarem de forma simultânea em diversas plataformas, em Juazeiro do Norte, muitos motoristas, segundo os entrevistados, estão deixando a função de mototaxista para atuarem apenas como motoristas de aplicativo, ou desistindo do ramo e buscando novas oportunidades.

“Éramos cinco, hoje só sobrou três. Os outros foram para São Paulo tentar outra vida, não aguentaram, por causa da Uber, deu uma quedazinha nas corridas.” (Motorista 1)

Como forma de sobrevivência ao estado instaurado com a chegada dos aplicativos, tanto pelas corridas de carro terem um custo, às vezes, menor que o próprio mototáxi convencional, bem como pelo fato de que as corridas de moto por aplicativo se viram obrigadas a ser barateadas, custando uma média de R\$ 4,00 a R\$ 7,00 na cidade. Assim, os trabalhadores buscam formas de burlar o sistema dos aplicativos.

“tem uns mototáxis que estão driblando, né? Eles estão fazendo o quê? Estão pegando uma moto de outra pessoa, fazem o cadastro e continuam trabalhando na moto deles” (Motorista 1)

“Tem pessoas que tira as faixa, bota pra deixar laranja [...] Então, o que é que acontece? Tem muitos aí que muda para cinza, a placa cinza e fica trabalhando com a placa daquele jeito. Aí vai ali, compra uma bata de mototaxista, que é exatamente essa, só que não tem slogan nenhum” (Motorista 2)

Cabe ressaltar como a inventividade se encaixa neste contexto deste trabalhador para que de alguma forma ele possa se equilibrar. O “burlar”, o “pirata”, são formas de sobrevivência ao sistema imposto. Ainda assim, embora este mecanismo defensivo

geralmente seja bastante eficaz para que o sujeito não descompense, é importante lembrar que nem sempre funciona da maneira esperada. Os trabalhadores às vezes usam certas estratégias para aliviar o sofrimento associado à retirada de subjetividade, porém pode causar maiores exposições a riscos de maior severidade, sejam físicas ou subjetivas (Dejours & Gernet, 2011).

A empresa se consolida como um fato nessa linha entre legalidade e ilegalidade. Ela acaba propiciando o estabelecimento de um hábito social e divulga seu produto como uma solução para melhorias no trânsito. Hoje, com as altas demandas produtivas, desvalorização do capital humano nas organizações de trabalho, o espaço precário se encontra cada vez mais presente, porém, os trabalhadores são muitas das vezes invisibilizados por estarem cada vez mais sem espaços de fala. Mesmo diante dessa realidade, é possível reconhecer que são criadas formas de organização da resistência para garantir a sobrevivência ao sistema imposto (Abilio, 2022).

Ao perguntar se eles têm vontade de realizar esta artimanha para conseguirem atuar em dois aplicativos, eles relatam receio de se tornarem piratas novamente, devido ao estigma colocado neles e que foi difícil de mudar na mentalidade da população. Consideram ainda que, por serem mototaxistas, passam mais segurança para os clientes.

“Ah, sim, eu fico aqui naquele ditado, fico com um pé atrás, né? Com isso aí, aí às vezes teve um tempo que eu pensei em dar baixa na minha moto, pá, entrar só nos aplicativos. Eu só digo, não, eu ficava por aqui mesmo, por enquanto vou aguentar por aqui” (Motorista 1)

“Se acontece algo com o cliente, você não precisa dizer nada ao mototáxi, pega só o número dentro do cadastro dele, que fica na moto, na bata, vai lá, chega lá e diz: - ó, fui constrangido com esse mototaxista. O DEMUTRAN, vai vim ali no ponto, vai chegar e vai te chamar e vai saber e

tudo. Vai tomar uma os procedimentos cabível, né? Já na Uber, não tá nem aí não. Se você reclamar, ele vai só te bloquear no aplicativo, pronto e pronto e acabou-se” (Motorista 2)

Nas entrevistas, para além das reclamações, eles relatam que a melhoria que os aplicativos proporcionaram foi a de poderem acessar clientes que antes não teriam a oportunidade e a garantia de receber o dinheiro da corrida, pois na condição de mototaxistas não tinham acesso às máquinas de cobrança por cartão. Eles tinham que ter moedas, dinheiro trocado, e eram lesados por alguns clientes que se recusavam em pagar a corrida no final, deixando os mototaxistas no prejuízo. Além disso, houve melhoria no fluxo de passageiros proporcionada pelo aplicativo.

Com essa melhoria colocada em suas realidades, apesar de maior segurança para o recebimento das corridas, lidam agora com o repasse de valor baixo oferecido pelos aplicativos.

“Tem muita corrida que chega a ser cobrada a mais da metade do valor da corrida para eles. E ainda tem que juntar né? Antes você conseguia trabalhar, receber bem mais, mas hoje divide da Uber. Aí caiu bastante, né? Diminuiu o valor pra gente.” (Motorista 1)

Tendo em vista o referencial deste estudo, no capitalismo, a classe trabalhadora é um conjunto cada vez mais fragmentado de indivíduos que lutam para sobreviver. Para mudar esse cenário, é necessária uma linha política dirigida à população e uma quantidade significativa de ação coletiva, mas essa é uma realidade distante, visto que a constituição de formas de enfrentamento, ou até mesmo revoltas e resistência, estão cada vez mais difíceis de ocorrer (Abilio, 2020).

### **O futuro dos mototaxistas em Juazeiro do Norte (CE)**

As percepções quanto ao futuro desta atividade foram um momento marcante nas entrevistas, pois eram nítidos os olhares de tristeza e a tentativa de resistência quanto à continuidade da atividade. Os entrevistados mostraram tristeza por perderem os vínculos com os colegas dos pontos de mototáxi, bem como por verem a atividade se acabando aos poucos.

A incerteza pode causar insegurança no trabalho em todas as áreas. Assim, esses trabalhadores além de não terem direitos e benefícios, são também vítimas de uma incerteza constante, ficando à mercê de decisões que aumentam a insegurança no trabalho. Essa insegurança pode causar ansiedade e levar a outra situação precária, voltada à perspectiva subjetiva, em um ambiente de trabalho em que seu desempenho é monitorado – as avaliações, sob pena de ser excluído, e o medo constante de não conseguir o trabalho que não depende de dedicação (Linhart, 2009).

A insegurança e a culpabilização foram os dois efeitos presentes como resposta ao modelo flexível de trabalho, propondo falsas libertações de suas amarras dos antigos modelos de gestão. O primeiro diz respeito às consequências da liberdade individual. Ao mesmo tempo em que se sentem livres para trilhar seu próprio caminho e construir sua biografia, os novos trabalhadores por aplicativo também se sentem responsáveis por suas decisões (Ianni et al., 2022).

“Esses meus amigos aqui no ponto? Não, eu ainda tenho a vaga aqui. Quando dou uma pausa, fico aqui com eles, eu ainda tenho vaga neste ponto, ainda tenho, está aí, ainda está guardada, pago alvará e tudo, quem sabe um dia precisar volta a mesma atividade, caso essa não der certo.” (Motorista 3)

No caso do motorista 3, ele segue pagando o alvará e o ponto de mototáxi, e ainda frequenta o ponto quando não tem muitas corridas disponíveis no aplicativo. Porém, não está atuando como mototaxista, apenas como motorista de aplicativo de moto. Ele relata que mantém a vaga como uma estratégia de segurança ao modelo incerto da nova atividade. O

medo, a insegurança, a falta de assistência e de apoio coletivo, acabam por gerar situações que impedem o trabalhador de propor melhorias e fabricar enfrentamentos e resistências. O mesmo se evidencia na percepção do confronto em encontrar soluções, uma vez que estão constantemente sendo desafiados para confrontar o meio (Linhart, 2009).

“Olha, eu acho que o futuro a gente já está é os aplicativos. O aplicativo do Uber é um aplicativo muito bom, tem muito pai de família trabalhando honestamente, ganhando seu dinheiro honestamente, por mais que seja pouco, [...], mas a tendência, eu imagino que a tendência do mototaxista no futuro é a Uber, daqui a uns dois anos vamos ficar só nas histórias.”

(Motorista 2)

Os motoristas demonstram sua insatisfação por algo que já foi muito rentável, mas que está sendo extinto pela prevalência dos aplicativos, ou por ninguém mais se interessar pela profissão:

“Eu dei exatamente 4.000 reais nessa vaga. Hoje, se eu for vender, eu acho que o cara de repente queira dar 1000 reais. Eu acho que o cara nem quer, de jeito nenhum. Eu, eu tenho colegas há anos querendo vender o ponto.” (Motorista 2)

O desejo pela saída total e não retomar mais a profissão foi explanada pelo mototaxista 2:

“Sonho em trabalhar para mim em outra área, que é uma área de refrigeração, que vai ser a minha nova profissão. Dá um futuro exato.” (Motorista 2)

Os que desejam ficar, reclamam de falta de fiscalização na cidade, do esquecimento no cuidado dos pontos de mototáxi, dos motoristas piratas:

“Hoje em dia é muito fácil entrar no Uber, é só se cadastrar, ter uma moto em dia, habilitação, não fazem um curso, não se organizam.” (Motorista 2)

“Se eu não tenho meu ponto, não pago meu alvará eu não tenho nada, não tenho segurança, o mesmo tinha que acontecer com a Uber, mas acredito que não vá acontecer, e vamos ter que nos adaptar, só sei fazer isto hoje, meus estudos são baixos, ninguém vai me querer nesta idade em outro lugar.”

(Motorista 3)

A fala deste trabalhador encerra esta análise, visto que corrobora com a argumentação de que a captura de atividades por intermédio dos aplicativos, como caso do mototáxi, promove a aniquilação de escuta de seus trabalhadores (Tozi, Ribeiro, & Marques 2023), não promovendo desenvolvimento sustentável, que, em sua forma consciente, promove satisfação para as gerações presentes e futuras em seu bem-viver (de Almeida, Neves & Ferreira, 2009).

Assim, mesmo diante da saturação do tema plataformização do trabalho, a necessidade da visibilidade dessas falas em cidades do interior ainda é importantíssima para assuntos de agendas políticas.



## Considerações finais

Este estudo preconizou e visibilizou a função recente de motoristas de aplicativo que atuam pelo modal moto em Juazeiro do Norte e que atuam tanto nos aplicativos de transporte quanto por meio da função de mototaxistas, uma atividade que está regulamentada. A partir da história de mobilidade e dessa transformação da atividade na cidade de Juazeiro do Norte, foi possível fundamentar as entrevistas que fecham/abrem novas perspectivas sobre a luta e história destes trabalhadores.

Diante de todo o referencial utilizado, bem como das entrevistas realizadas, compreende-se que foi alcançado o objetivo desta pesquisa de explicar a percepção dos trabalhadores mototaxistas que atuam na mediação entre aplicativos em Juazeiro do Norte acerca de sua atividade.

Algumas questões direcionavam este estudo a perceber uma concordância com alguns referenciais trazidos, a exemplo dos ganhos com a atividade de mototaxista, mas por meio da palavra do próprio trabalhador é possível compreender a importância de reconhecer que são os próprios trabalhadores que melhor conhecem sua atividade e explicam sobre elas, de forma a dirimirem falsas impressões.

Como prática, as plataformas capturam dados dos funcionários durante o expediente de trabalho e, usando esses dados, tornam-se hegemônicas em um ambiente em que os trabalhadores são vulneráveis às condições específicas das plataformas devido ao desemprego, subemprego e desalento (Abílio, Amorim, & Grohmann, 2021).

Assim, as plataformas podem manter seu controle sobre os funcionários e criar condições constantes de subordinação. No entanto, é importante observar que um dos principais fatores que impulsionam o interesse dos funcionários em se afiliar às plataformas é

a situação desfavorável do mercado de trabalho, que inclui altos níveis de desemprego e de subemprego.

Não foi intuito desta pesquisa demonstrar que a atividade de mototaxista é uma atividade sem precarizações, pois os mototaxistas também estão expostos a diversos riscos. Porém, ao adentrarem nos serviços de aplicativo quase de forma forçada, devido à necessidade de atendimento das demandas dos clientes e pela pressão da sobrevivência, identifica-se que a adoção deste espaço da plataformização, cada vez mais hostil e precário, tem se tornado o horizonte da atividade dos trabalhadores dos veículos sobre duas rodas.

Salienta-se que a urgência pela agenda pública sobre mobilidade não afetará em melhorias apenas do espaço público, mas destes trabalhadores, que vivem entre ruas e bairros para tirarem o seu sustento. Pensar em práticas de bem-estar desses sujeitos também tem como resposta a mobilidade pautada pelo sucateamento dos transportes públicos (e agora também por aplicativos) que está proporcionando normalizar a precarização, fazendo o sujeito se render a essas formas e não conseguir enfrentá-las (Macedo, Felizardo & Justo, 2019).

Destacam-se nas falas sobre regulamentação de profissões a necessidade de lutar por direitos como redução de jornada, maiores seguridades, e não a luta por direitos mínimos como um vínculo empregatício que os aplicativos de transporte não reconhecem.

O trabalho dos motoristas de aplicativo é mais um trabalho que segue a estratégia do capitalismo e é caracterizado como precário ou degradante em vários sentidos, pois combina insegurança, exploração, incerteza, sujeição, competição, sequestro do tempo e subjetividade do trabalhador. O trabalho excessivo dos motoristas merece ser discutido, pois torna a atividade ainda mais desumana, podendo causar doenças físicas ou psicológicas, principalmente por ser um trabalho que requer muita atenção. Além disso, coloca em perigo a vida e é difícil em uma cidade como Juazeiro do Norte com alto fluxo de veículos, bem como

a insegurança dos motoristas em relação ao risco de serem expostos a qualquer tipo de agressão.

Finalmente, o trabalho dos motoristas foi observado sob várias facetas da precariedade. É fundamental que estudos futuros dediquem seu tempo e esforço para analisar o trabalho desses motoristas e também o trabalho realizado em plataformas on-line, pois eles podem operar de acordo com a mesma lógica de trabalho estudado, ou até mesmo levantar pontos de debate sobre como as corporações delimitam as regras, a ponto de as tecnologias adotadas serem monopolizadas e pouco sustentáveis à aplicação do trabalho destes motoristas.

## Referências

- 99pop. (2024). *99Moto é mais uma oportunidade para você multiplicar seus ganhos!*. 99pop, 7 de maio. <https://99app.com/motorista/categorias/99-moto/#requisitos-moto>
- Abílio, L. C. (2022). Empreendedorismo, autogerenciamento subordinado ou viração? Uberização e o trabalhador just-in-time na periferia. *Contemporânea*, 11(3), 933-955. <https://doi.org/10.4322/2316-1329.2021023>
- Abílio, L. C., Amorim, H., & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, 23(57), 26–56. <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>
- Abilio, L. C. (2019). Uberização: a era do nanoempreendedor de si?. *Anais do 43o Encontro da ANPOCS*, Caxambu, MG. [Http://anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42/11873-uberizacao-do-trabalho-a-era-do-nanoempreendedor-de-si](http://anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42/11873-uberizacao-do-trabalho-a-era-do-nanoempreendedor-de-si)
- Almeida, E. G. de, Souza Neves, R. de, & Ferreira, W. R. (2009). O mototaxismo como exemplo de um novo desafio para o transporte: a integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico incluyente. *PARAONDE!?*, 3(2), 1-17. <https://doi.org/10.22456/1982-0003.22100>
- Almeida, E. G. de. (2010). *A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG*. [Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia]. <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/16083>
- Amaral Rocha, T. M. do. (2021). Trânsito ou mobilidade urbana? – uma análise do trabalho dos mototaxistas de Niterói (RJ/Brasil). *Revista Campo Minado*, 1(2), 91-108. <https://periodicos.uff.br/campominado/article/view/52578>
- Amorim, H., Bridi, M. A., & Cardoso, A. C. M. (2022). Trabalho digital e plataformizado no

século XXI: reconfigurando o passado no presente. *Caderno CRH*, 35, e022019.

<https://doi.org/10.9771/ccrh.v35i0.50225>

Antunes, R. (2020). *Coronavírus: o trabalho sob fogo cruzado*. Boitempo Editorial.

Antunes, R. (2020). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. Boitempo Editorial.

Antunes, R., & Filgueira, V. (2020). *Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo* (39ª ed.). Contra Campo.

<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901>

Apolinario, L. A. A. (2022). *Vínculo empregatício dos entregadores de aplicativo*. Artigo [Trabalho de Conclusão do Curso de Direito do Centro Universitário UNA/BH]

<https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/26789>

Aquino, C. A. B. (2020). Precarização, neoliberalismo e questão social: reverberações sobre os modos de trabalho no nordeste brasileiro. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 23(1), 51-63. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v23i1p51-63>

Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. Edições 70.

Bazani, A. (2016, junho 27). *QUE SIRVA DE LIÇÃO: Apenas 18% das obras de mobilidade para a copa saíram do papel*. Diário do Transporte.

<https://diariodotransporte.com.br/2016/06/27/legado-copa-do-mundo-mobilidade-urbana/>

Bendassolli, P. F., & Coelho-Lima, F. (2015). Psicologia e trabalho informal: a perspectiva dos processos de significação. *Psicologia & Sociedade*, 27(2), 383–393.

<https://doi.org/10.1590/1807-03102015v27n2p383>

Bessa, A. C. (2021). O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. *Movimentação*, 8(14), 24–43. <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/movimentacao/article/view/14406>.

Braga, R. (2012). *A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista*. Boitempo Editorial.

Braga, R. (2017). *A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global*.

Boitempo Editorial.

Brasil. (2006). Lei complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis no 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei no 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar no 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis no 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999. *Diário oficial da união*.

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp123.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp123.htm)

Brasil. (2009). Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009. Regulamente o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entre de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e dá outras providências. *Diário oficial da união*. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2009/lei/112009.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/112009.htm)

Brasil. (2019). Resolução CGSN nº 148, de 02 de agosto de 2019. *Ministério da Fazenda*. <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=102767>

Carrança, T. (2021). *Como a escravidão atrasou o processo de industrialização no Brasil*. BBC News do Brasil, 16 de janeiro de 2021. <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/01/16/como-a-escravidao-atrasou-o-processo-de-industrializacao-do-brasil.ghtml>

Cariri das Antigas. (2018). *Protesto contra os moto-táxis em Juazeiro do Norte, 1990's- Programa Aqui e Agora, com Roberto Bulhões*. Cariri das Antigas, 30 de agosto. [https://m.facebook.com/story.php?id=100028971774774&story\\_fbid=307544520049872&locale=hi\\_IN](https://m.facebook.com/story.php?id=100028971774774&story_fbid=307544520049872&locale=hi_IN)

Carneiros, L. S. G. (2020). *As questões afetas ao precariado no contexto da uberização nas relações de trabalho (des)caracterização do vínculo empregatício, precarização do trabalho e dumping social*. [Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em

Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão].

<https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/3269>

Carvalho, F. G. C. D. (Org.). (2011). *Onze vezes Joaseiro: tributo a Ralph Della Cava*.

Expressão Gráfica. <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/49995>

Chahad, J. P. Z. (2002). Emprego flexível e mercado de trabalho no Brasil. *Revista da ABET*,

2(2), 37-70. <https://repositorio.usp.br/item/001339940>

Coelho, M. S. (1977). *A nova onda no transporte urbano: mototáxi*. Edições UVA.

Cordeiro, M. N. F. (2013). *Mobilidade urbana e os serviços de mototáxi: uma descrição*

*sociojurídica*. [Trabalho de Conclusão de Curso, Graduação em Direito da Faculdade Paraíso do Ceará].

Dal Rosso, S. (2008). *Mais trabalho! A intensificação do trabalho na sociedade*

*contemporânea*. Boitempo Editorial.

Dal Rosso, S. (2017). *O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor*.

Boitempo Editorial.

Dardot, P., & Laval, C. (2016). Neoliberalismo e subjetivação capitalista. *Revista olho da*

*história*, 22. <http://oohodahistoria.ufba.br/wp-content/uploads/>

2016/04/dlneoliberalismo.pdf

Dejours, C., & Gernet, I. (2011). Trabalho, subjetividade e confiança. In L. I. Sznelwar

(Org.). *Saúde dos Bancários* (pp. 33-42). Editora Gráfica Atitude.

Desiderio, A. C. L., & Mobilidade, de. (2014). *O modal de transporte coletivo na*

*estruturação do espaço urbano de Fortaleza: uma análise dos planos e projetos de*

*mobilidade*. [Trabalho de Conclusão de Curso, Centro de Ciências e Tecnologia da

Universidade Estadual do Ceará, Bacharelado em Geografia].

<https://siduece.uece.br/siduece/trabalhoAcademicoPublico.jsf?id=94115>

Departamento Estadual de Trânsito do Ceará. (2023). Veículo por município - até

janeiro/2023. DETRAN. <https://www.detran.ce.gov.br/wp->

[content/uploads/2023/03/02\\_frota\\_veiculos\\_municipio\\_jan2023](content/uploads/2023/03/02_frota_veiculos_municipio_jan2023)

Ferreira, J. S., Alves, M. A., Aquino, M. L., Rodrigues, L. C., & Duarte, F. R. (2017). O

aplicativo Uber é uma tendência nas pequenas cidades como nova opção de

Mobilidade Urbana. *ID online*, 11(37), 348-359.

<https://doi.org/10.14295/idonline.v11i37.831>

Ferreira, R. B. (2011). Mobilidade Urbana e Trabalho Informal: o espaço dos mototaxistas no

meio urbano em Macapá-AP. *Revista Percurso*, 3(1), 89-105.

<https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49492>

Gaulejac, V. (2007). *Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e*

*fragmentação social*. (Trad. I. Storniolo). Ideias & Letras.

Gonzalez, R., Galiza, M., Amorim, B., Vaz, F., & Parreiras, L. (2009). *Regulação das*

*relações de trabalho no Brasil: o marco constitucional e a dinâmica pós-constituente*.

Repositório do Conhecimento do IPEA.

<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4137>

Grohmann, R. (2020). Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e

racionalidade neoliberal. *Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da*

*Informação da Comunicação e da Cultura*, 22(1), 106–122.

<https://periodicos.ufs.br/eptic/article/view/12188>

Ianni, A. M. Z., Costa, M. I. S., Travagin, L. B., & Serra, I. L. (2022). Individualização e

trabalho no contexto da pandemia de Covid-19 no Brasil. *Saúde em Debate*, 46, 857-

869. <https://doi.org/10.1590/0103-1104202213419>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). Panorama de taxa de desemprego.

Brasília, DF: IBGE. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). Panorama da cidade de Juazeiro do

Norte-CE. Brasília, DF: IBGE. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do->

[norte/panorama](https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/juazeiro-do-norte/panorama)



Jorge, S. (2007). Trabalhador [Canção]. Em *América Brasil*. EMI Records.

Juazeiro do Norte. (1997). *Lei municipal: 2174/1997*. Cria, no âmbito do município de

Juazeiro do Norte, estado do Ceará, o sistema de mototáxi e moto-entregas, na forma que indica e adota outras providências.

<https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/leis.php?id=5810>

Juazeiro do Norte. (2009). *Lei municipal 3597/2009*. Regulamenta serviços de mototáxi.

<https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/leis.php?id=1407>

Juazeiro do Norte. (2019). *Lei municipal: 5043/2019*. Altera a Lei municipal n 3.597, de 12 de novembro de 2009, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de mototáxi no âmbito do município de Juazeiro do Norte-CE.

<https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/leis.php?id=2010>

Juazeiro do Norte. (2019). *Lei n° 5.045, de 30 dezembro de 2019*. Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano Municipal para exploração de serviço de transporte privado remunerado de passageiros, intermediado por aplicativos ou outras plataformas digitais de transporte e dá outras providências.

<https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/leis.php?id=8067>

Juazeiro do Norte. (2022). *Lei municipal 5311/2022*. Dispõe sobre a instituição do programa “adote um ponto de mototáxi” no município de Juazeiro do Norte-CE e adota outras providências. <https://www.juazeirodonorte.ce.gov.br/leis.php?id=7420>

Linhart, D. (2009). Modernisation et précarisation de la vie au travail. *Papeles del CEIC (Centro de Estudios sobre la Identidad Colectiva)*, 43, 1-19.

<http://www.identidadcolectiva.es/pdf/43.pdf>

Leal, D. P. B. (2019). Trabalhador autônomo exclusivo: maior segurança jurídica para o contratante ou melhor disfarce para a relação de emprego?. *Laborare*, 2(3), 81–105.

<https://doi.org/10.33637/2595-847x.2019-36>

Macedo, A. R. C.; Felizardo, T. B., & Justo, J. S. (2019). O mototaxista no mundo do

- trabalho: precarização, desemprego e informalidade. *Revista Subjetividades*, 19(1), 64-76. <https://dx.doi.org/10.5020/23590777.rs.v19i1.e7257>
- Metrofor. (2023). *Relatório de demandas trimestrais*.  
<https://www.metrofor.ce.gov.br/projeto/relatorios-de-demanda/>
- Moura, L. R. (2017). Mobilidade Urbana e Política Pública: uma análise de bicicletas integradas na perspectiva da sustentabilidade. *Anais da VIII Jornada Internacional de Políticas Públicas*, Maranhão.
- Moura, L.R, Alencar Silva, L. H., & Adriano Braz de Aquino, C. (2023). É preciso estar disponível: a reconfiguração espaço-temporal da atividade de entrega subordinada mediante plataformas digitais. *Psicologia Argumento*, 41(113), p. 3277- 3298.  
<https://doi.org/10.7213/psicolargum.41.113.AO011>
- Neto, J. B. (2022). *Uber lança viagens de moto em Juazeiro do Norte nesta sexta-feira*, 27. Blog Do Boa, 27 de maio.  
[https://www.blogdoboa.com.br/?page=post&cod\\_post=4550#:~:text=Uber%20lan%C3%A7a%20viagens%20de%20moto](https://www.blogdoboa.com.br/?page=post&cod_post=4550#:~:text=Uber%20lan%C3%A7a%20viagens%20de%20moto)
- O Globo. (2022). *Uber já tem 5 milhões de motoristas e entregadores. Número de usuários também é recorde no mundo*. O Globo, 8 de agosto.  
<https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2022/08/acoes-da-uber-disparam-apos-empresa-anunciar-faturamento-de-us-81-bi.ghtml>
- Okarnia, M. (2022). *Ipea: Brasil tem 1,5 milhão de motoristas e entregadores de produtos* *Maioria é de homens pretos ou pardos e tem menos de 50 anos*. Agência Brasil, 10 de maio. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos#:~:text=De%20acordo%20com%20dados%20de,de%20transporte%20para%20entregar%20produtos>
- Oliveira, L. de. (2017). *Taxistas relatam queda no lucro com a chegada do Uber em Juazeiro*

do Norte. Ceará Agora, 6 de novembro. <https://cearaagora.com.br/taxistas-relatam-queda-no-lucro-com-a-chegada-do-uber-em-juazeiro-do-norte/>

Portela, R. (2022). *Regulamentação de profissões é tema frequente no legislativo*. Agência Senado, 29 de agosto.

<https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2022/07/regulamentacao-de-profissoes-e-tema-frequente-no-legislativo#:~:text=O%20QUE%20%C3%89%20A%20REGULAMENTA%C3%87%C3%83O,Congresso%20e%20sancionada%20pela%20Presid%C3%A4ncia.>

Rodrigues, A, & Barbosa, H. (2020). Juazeiro do Norte regulamenta e expande transporte por aplicativo. *Jornal diário do Nordeste*, 9 de fevereiro.

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/regiao/juazeiro-do-norte-regulamenta-e-expande-transporte-por-aplicativo-1.2209003>

Rosenfield, C. L., & Almeida, J. (2021). Plataformização do trabalho. *Sociologias*, 23(57), 9–16. <https://doi.org/10.1590/15174522-117636>

Santos, F. M. dos. (2012). Análise de Conteúdo: A visão de Laurence Bardin. *Revista Eletrônica De Educação*, 6(1), 383–387. <https://doi.org/10.14244/%19827199291>

Sato, L. (2011). Psicologia e trabalho: focalizando as "profissões ignoradas". In *Psicologia social e seus movimentos: 30 anos de ABRAPSO*. Recife-PE.

Silva, B. N. da ., Paiva, M. J. G. de ., Mota, J. L. do N. ., & Ferreira, E. L. (2019). Economia Colaborativa de serviços: considerações sobre aplicativos de transportes em Juazeiro do Norte/CE. *Revista Geotemas*, 9(3), 122–140.

<https://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/article/view/945>

Silva, J. G. da, Queiroz, S. N. de, & Sidrim, R. M. S. (2021). Mobilidade Pendular na Região Metropolitana do Cariri. *Economia & Região*, 9(2), 211-231.

<https://doi.org/10.5433/2317-627X.2021v9n2p211>

Silva, L. H. (2001). Trabalho a domicílio. In: Cattani, A. D. (Org.). *Trabalho e tecnologia:*

*dicionário crítico*. Vozes.

Siqueira, L. B. D. (2012). *Informalidade e precarização: o trabalho das costureiras de facção de Fortaleza/Ceará* [Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará].

<https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/6844>

Souza, E. R. de (2020). *Trabalhador autônomo e aplicação do princípio da primazia da realidade*. Jusbrasil. <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/trabalhador-autonomo-e-aplicacao-do-principio-da-primazia-da-realidade/914274045#:~:text=%22Art.,Consolida%C3%A7%C3%A3o%20das%20Leis%20do%20Trabalho.>

Souza, S. S., Figueirêdo, T. M. S., & Gondim, M. J. V. S. (2023). Mobilidade urbana e questão social: o acesso à cidade para quem usa o transporte público na metrópole do Recife. *Caderno discente*, 8(2), 105-133.

<https://revistas.esuda.edu.br/index.php/Discente/article/view/895>

Tozi, F., Ribeiro Duarte, L., & Marques Leite, T. (2023). O serviço Uber Moto no Brasil: operação às margens da legalidade e vampirização das formas de transporte popular. *Ateliê Geográfico*, 17(2), 268 – 286. <https://doi.org/10.5216/ag.v17i2.76880>

Uber. (2023). *Trabalhamos para melhorar a mobilidade das pessoas em todo o mundo*.

<https://www.uber.com/br/pt-br/about/>

Vieira, Y. (2022). *Novo aplicativo de transporte é lançado no cariri: plataforma garante desconto em combustível e mais segurança*. Site miséria, 2 de maio.

<https://www.miseria.com.br/ultimas-noticias/cariri/novo-aplicativo-de-transporte-e-lancado-no-cariri-plataforma-garante-desconto-em-combustivel-e-mais-seguranca/>

## Anexo A - Parecer Consubstanciado do CEP

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
CEARÁ PROPESQ - UFC



### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

#### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS: ENTRE O ANTIGO VINCULO E OS APLICATIVOS NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE-CE.

**Pesquisador:** rafaela pereira benjamim

**Área Temática:**

**Versão:** 1

**CAAE:** 80320724.0.0000.5054

**Instituição Proponente:** Programa de Pós-Graduação em Psicologia

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 6.946.074

#### Apresentação do Projeto:

Ao longo dos últimos anos, principalmente em cidades do interior do estado do Ceará, diante da ausência de políticas de mobilidade urbana, uma série de alternativas de transporte de passageiros foram criadas, muitas delas sem qualquer regulação ou acompanhamento por parte de órgãos oficiais. Para o presente trabalho iremos estudar a nomenclatura plataformização do trabalho como forma de explicitar melhor o que desejamos com esta proposta de estudo. O problema de pesquisa está relacionado o processo laboral de motoristas de aplicativos na cidade de Juazeiro do Norte - CE. Algumas categorias serão necessárias para analisar o desenho do referencial presente. Para isto serão abordados temas como: plataformização do trabalho, neoliberalismo, desqualificação da mão de obra, informalidade, precarização e dados sobre a cidade que a pesquisa será sediada. Diante disto a presente pesquisa tem como objetivo geral: Analisar a compreensão de mototaxistas que atuam por meio de aplicativos

de transporte sobre a transição de mototaxista para trabalhadores por aplicativo na cidade de Juazeiro do Norte- CE. Com objetivos específicos:

Analisar como estava configurada a atividade dos mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte, antes da chegada dos aplicativos; Identificar os principais aspectos que levaram à mudança da atividade de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo e, por fim, Destacar as atuais condições

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000

Bairro: Rodolfo Teófilo

CEP: 60.430-275

UF: CE

Município: FORTALEZA

Telefone: (85)3366-8344

E-mail: comepe@ufc.br

Continuação do Parecer: 6.946.074

de trabalho por aplicativo na percepção desses trabalhadores. A metodologia será de caráter qualitativa, para tratamento dos dados será utilizado a análise de conteúdo de Bardin. Como resultados, esperamos evocar e verificar as percepções dos motoristas de aplicativo em relação às dificuldades e impactos encontrados no cotidiano da atividade que desempenham diante deste fenômeno.

#### Objetivo da Pesquisa:

##### Objetivo Primário:

Analisar a compreensão de mototaxistas que atuam por meio de aplicativos de transporte sobre a transição de mototaxista para trabalhadores por aplicativo na cidade de Juazeiro do Norte- CE.

##### Objetivo Secundário:

Analisar como estava configurada a atividade dos mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte, antes da chegada dos aplicativos. Identificar os principais aspectos que levaram à mudança da atividade de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo e, por fim; Destacar as atuais condições de trabalho por aplicativo na percepção desses trabalhadores.

#### Avaliação dos Riscos e Benefícios:

O projeto indica:

##### Riscos:

Os riscos da pesquisa estão na dimensão emocional. O procedimento utilizado (questionário) apresenta um risco mínimo, onde poderá trazer algum desconforto, como por exemplo: constrangimento quanto as perguntas pessoais, receio, preocupação, hesitação ao responder alguma pergunta específica, mas que será reduzido mediante a adoção de algumas técnicas: a entrevista ocorrerá em local reservado, confortável e que favoreça a privacidade dos participantes, sem a presença de outros profissionais. O participante será lembrado do seu livre arbítrio para responder ou não alguma questão o qual não se sinta à vontade.

##### Benefícios:

Os benefícios esperados com este estudo serão os de ampliar os conhecimentos dos profissionais da área, abrir espaço para a problemática na cidade onde será sediada a pesquisa e servir para bases de futuros estudos.

#### Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A metodologia, assim como a análise dos riscos e benefícios, não contrariam os princípios éticos a serem observados na realização de pesquisas na área. Seguem especificações da

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000	CEP: 60.430-275
Bairro: Rodolfo Teófilo	
UF: CE	Município: FORTALEZA
Telefone: (85)3386-8344	E-mail: comepe@ufc.br



Continuação do Parecer: 6.946.074

metodologia:

Metodologia Proposta:

A metodologia elaborada possui como premissa a centralidade do discurso destes trabalhadores para a construção de conhecimentos sobre seu cotidiano laboral. Para isto escolhemos a pesquisa qualitativa de caráter exploratório. De acordo com Yiabrangendo aspectos sociais, culturais e institucionais do contexto dos quais esses fazem parte e oferecendo aos pesquisadores dados sobre as experiências dos participantes. A quantidade de entrevistas será feita por critério de saturação, com trabalhadores de aplicativo da cidade de Juazeiro do Norte e Ceará, que já desempenharam ou desempenham a atividade como mototaxista e que hoje atuam junto às empresas de plataforma de transporte, selecionados por meio da amostragem não probabilística. Essa mudança de condição de vínculo é o que nos interessa de perto, pois em realidade, embora ambas tratem de condições vulneráveis, há um esforço de inevitabilidade que sustenta a segunda premissa, aquela que se mostra uma condição quase natural na nova dimensão laboral. Como instrumento para a coleta dos dados serão utilizadas entrevistas semiestruturadas, com o objetivo de evocar e verificar as percepções dos motoristas de aplicativo em relação às dificuldades e impactos encontrados no cotidiano mediante este processo. Buscando sempre que possível, acessar as mudanças ocorridas no modelo de funcionamento anterior, atuando como mototaxistas autônomos e o experimentando agora, na condição de trabalhadores de aplicativos. Justificamos a escolha pela entrevista semiestruturada, visto que este instrumento mostra as potencialidades em representar as experiências e interpretações a partir do discurso do indivíduo, a partir do seu entendimento e trazendo melhor a realidade da experiência do sujeito, em vista de compreender a realidade social destes trabalhadores de aplicativo. Para exemplificar melhor e propor um espaço fidedigno de como este trabalhador plataformizado compreende a sua passagem de mototaxista a motorista de aplicativo, o roteiro de entrevista irá explorar como o trabalhador se sente e como se dão os aspectos sobre seus espaços de história de vida e trabalho. O roteiro será o seguinte:

1. Explicitar o relato de história de trabalho e de vida.
2. Com se deu a entrada na atividade de mototaxista que há pouco tempo era informal.
3. P se deu a entrada na atividade de motorista por aplicativo.
5. Condições antigas e atuais de sua

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000

Bairro: Rodolfo Teófilo

CEP: 60.430-275

UF: CE

Município: FORTALEZA

Telefone: (85)3386-8344

E-mail: comepe@ufc.br

Continuação do Parecer: 6.946.074

atividade.6. Rendimentos e legalização desta nova atividade. Sobre os procedimentos éticos, primeiramente o projeto será submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Ceará (CEP-UFC) e, após aprovação, haverá o recrutamento dos participantes. Para entrada e manejo nas entrevistas, os horários e locais de aplicação serão agendados de acordo com a possibilidade do participante. A entrevista será realizada em ambiente calmo e iluminado, sem interferência de outras pessoas, garantindo o sigilo das informações. Eles serão abordados no seu dia a dia pois não têm lugares fixos como mototaxistas. Na cidade de Juazeiro do Norte os contataremos por grupos de WhatsApp dos próprios mototaxistas de aplicativo, por meio do qual se dará o processo para recrutarmos os entrevistados, como forma de localizá-los dentro da cidade. Os aspectos éticos da pesquisa serão garantidos pelo Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Esse documento irá assegurar o comprometimento ético da pesquisa científica, a partir das diretrizes e normas dispostas na Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.n (2016), a utilização da abordagem

qualitativa possibilita o contato com as percepções dos sujeitos sobre o evento estudado,

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Os termos de apresentação obrigatória encontram-se de acordo com as exigências deste Comitê.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

O colegiado emite parecer favorável à execução da pesquisa.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2301984.pdf	08/05/2024 07:31:13		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	BROCHURA_DO_PROJETO_DETALHADO.docx	08/05/2024 07:30:45	rafaela pereira benjamim	Aceito
Outros	CARTA_SOLICITANDO_APRECIACAO_CEP_UFC.pdf	08/05/2024 07:24:55	rafaela pereira benjamim	Aceito
Outros	CURRICULO_LATES_RAFAELA.pdf	08/05/2024 07:23:00	rafaela pereira benjamim	Aceito
Orçamento	DECLARACAO_DE_ORCAMENTO_FINANCEIRO.pdf	08/05/2024 07:19:48	rafaela pereira benjamim	Aceito
Declaração de	DECLARACAO_DOS_PESQUISADORE	08/05/2024	rafaela pereira	Aceito

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000  
Bairro: Rodolfo Teófilo CEP: 60.430-275  
UF: CE Município: FORTALEZA  
Telefone: (85)3366-8344 E-mail: comepe@ufc.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
CEARÁ PROPESQ - UFC



Continuação do Parecer: 6.946.074

Pesquisadores	S_ENVOLVIDOS_NA_PESQUIS.pdf	07:19:08	benjamim	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	DECLARACAO_DE_ANUENCIA_DA_PESQUISA.pdf	08/05/2024 07:18:41	rafaela pereira benjamim	Aceito
Cronograma	CRONOGRAMA.pdf	08/05/2024 07:18:26	rafaela pereira benjamim	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TERMO_DE_CONSENTIMENTO_LIVRE_E_ESCLARECIDO_TCLE.docx	08/05/2024 07:17:46	rafaela pereira benjamim	Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2301984.pdf	25/03/2024 17:42:32		Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	_DECLARACAO_DE_ANUEENCIA_.pdf	25/03/2024 17:41:33	rafaela pereira benjamim	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	_DECLARACAO_DE_ANUEENCIA_.pdf	25/03/2024 17:41:33	rafaela pereira benjamim	Postado
Solicitação Assinada pelo Pesquisador Responsável	TERMO_DE_COMPROMISSO_DO_PESQUISADOR_RESPONSAVEL_.pdf	25/03/2024 17:41:18	rafaela pereira benjamim	Aceito
Solicitação Assinada pelo Pesquisador Responsável	TERMO_DE_COMPROMISSO_DO_PESQUISADOR_RESPONSAVEL_.pdf	25/03/2024 17:41:18	rafaela pereira benjamim	Postado
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	_TERMO_DE_CONSENTIMENTO_LIVRE_E_ESCLARECIDO_.docx	25/03/2024 17:23:50	rafaela pereira benjamim	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	_TERMO_DE_CONSENTIMENTO_LIVRE_E_ESCLARECIDO_.docx	25/03/2024 17:23:50	rafaela pereira benjamim	Postado
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	BROCHURA_DO_PROJETO_DETALHADO.docx	25/03/2024 17:22:09	rafaela pereira benjamim	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	BROCHURA_DO_PROJETO_DETALHADO.docx	25/03/2024 17:22:09	rafaela pereira benjamim	Postado
Orçamento	Orcamento.docx	22/03/2024 21:37:38	rafaela pereira benjamim	Aceito
Orçamento	Orcamento.docx	22/03/2024 21:37:38	rafaela pereira benjamim	Postado
Cronograma	Cronograma.docx	22/03/2024 21:35:51	rafaela pereira benjamim	Aceito
Cronograma	Cronograma.docx	22/03/2024	rafaela pereira	Postado

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000  
Bairro: Rodolfo Teófilo CEP: 60.430-275  
UF: CE Município: FORTALEZA  
Telefone: (85)3366-8344 E-mail: comepe@ufc.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
CEARÁ PROPESQ - UFC



Continuação do Parecer: 6.946.074

Cronograma	Cronograma.docx	21:35:51	benjamim	Postado
Folha de Rosto	folhaderosto_assinada_.pdf	22/03/2024 21:31:21	rafaela pereira benjamim	Aceito
Folha de Rosto	folhaderosto_assinada_.pdf	22/03/2024 21:31:21	rafaela pereira benjamim	Postado

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

FORTALEZA, 12 de Julho de 2024

Assinado por:

**FERNANDO ANTONIO FROTA BEZERRA**  
(Coordenador(a))

Endereço: Rua Cel. Nunes de Melo, 1000

Bairro: Rodolfo Teófilo

CEP: 60.430-275

UF: CE

Município: FORTALEZA

Telefone: (85)3366-8344

E-mail: comepe@ufc.br

**Anexo B - Declaração de Anuência****UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ****DECLARAÇÃO DE ANUÊNCIA**

Declaro, para fins de comprovação junto ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Ceará-CEP/UFC/PROPESQ, que Eu, RAFAELA PEREIRA BENJAMIM, RG: 2007480906-1, CPF: 06675755374, em função que a natureza da pesquisa será realizada com trabalhadores autônomos, mototaxistas que atuam como moto-uber, os recursos necessários a sua realização serão arcados pelo próprio pesquisador: computador, impressora e celular ou gravador de voz, para a pesquisa intitulada "A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS: ENTRE O ANTIGO VINCULO E OS APLICATIVOS NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE-CE." a ser realizada pelo pesquisador (RAFAELA PEREIRA BENJAMIM).

Fortaleza, 08 de Maio de 2024.

*Rafaela Pereira Benjamim*

Rafaela Pereira Benjamim  
Pesquisador Principal

## Anexo C - Modelo de TCLE

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidado (RAFAELA PEREIRA BENJAMIM) como participante da pesquisa intitulada "A NARRATIVA DOS MOTOTAXISTAS: ENTRE O ANTIGO VINCULO E OS APLICATIVOS NA CIDADE DE JUAZEIRO DO NORTE-CE.". Você não deve participar contra a sua vontade. Leia atentamente as informações abaixo e faça qualquer pergunta que desejar, para que todos os procedimentos desta pesquisa sejam esclarecidos.

1. O trabalho tem por finalidade e objetivo geral: Analisar a compreensão de mototaxistas que atuam por meio de aplicativos de transporte sobre a transição de mototaxista para trabalhadores por aplicativo na cidade de Juazeiro do Norte- CE. Com objetivos específicos: Analisar como estava configurada a atividade dos mototaxistas na cidade de Juazeiro do Norte, antes da chegada dos aplicativos; Identificar os principais aspectos que levaram à mudança da atividade de mototaxistas para trabalhadores por aplicativo e, por fim, Destacar as atuais condições de trabalho por aplicativo na percepção desses trabalhadores.
2. A participação nesta pesquisa consiste em uma metodologia de caráter qualitativa, para tratamento dos dados será utilizado a análise de conteúdo de Bardin. Será realizada uma entrevista semiestruturada, que consiste em algumas perguntas para nos nortear com os objetivos listados no ponto 1, acontecerá em apenas um encontro e em local tranquilo e reservado. Como resultados, esperamos evocar e verificar as percepções dos motoristas de aplicativo em relação às dificuldades e impactos encontrados no cotidiano da atividade que desempenham com as plataformas de aplicativo.
3. Durante a execução da pesquisa poderão ocorrer riscos, mas os riscos desta pesquisa estão na dimensão emocional. O procedimento utilizado (entrevista semiestruturada) apresenta um risco mínimo, onde poderá trazer algum desconforto, como por exemplo: constrangimento quanto as perguntas pessoais, receio, preocupação, hesitação ao responder alguma pergunta específica, mas que será reduzido mediante a adoção de algumas técnicas. O participante será lembrado do seu livre arbítrio para responder ou não alguma questão o qual não se sinta à vontade.
4. Os benefícios esperados com este estudo serão os de ampliar os conhecimentos dos profissionais da área, abrir espaço para a atividade de mototaxista que atua quanto moto-Uber na cidade de Juazeiro do Norte onde será sediada a pesquisa e servir para bases de futuros estudos.
5. Os participantes não terão nenhuma despesa ao participar da pesquisa e poderão retirar sua concordância na continuidade da pesquisa a qualquer momento.
6. Não há nenhum valor econômico a receber ou a pagar aos voluntários pela participação, no entanto, caso haja qualquer despesa decorrente desta participação haverá o seu ressarcimento pelos pesquisadores.
7. Caso ocorra algum dano comprovadamente decorrente da participação no estudo, os voluntários poderão pleitear indenização, segundo as determinações do Código Civil (Lei nº 10.406 de 2002) e das Resoluções 486/12 e 510/16 do Conselho Nacional de Saúde.
8. O nome dos participantes será mantido em sigilo, assegurando assim a sua privacidade, e se desejarem terão livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais

sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que queiram saber antes, durante e depois da sua participação.

9. Os dados coletados serão utilizados única e exclusivamente, para fins desta pesquisa, e os resultados poderão ser publicados.

Endereço d (os, as) responsável(is) pela pesquisa:

<p><b>Nome:</b> Rafaela Pereira Benjamim  <b>Instituição:</b> Universidade Federal do Ceará - UFC  <b>Endereço:</b> Av. da Universidade, 2853 - Benfica, Fortaleza - CE, 60020-181  <b>Telefones para contato:</b> (88) 99375-33365, e-mail: rafaelapbenjamim@gmail.com</p>
---

<p><b>ATENÇÃO:</b> Se você tiver alguma consideração ou dúvida, sobre a sua participação na pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da UFC/PROPESQ – Rua Coronel Nunes de Melo, 1000 - Rodolfo Teófilo, fone: 3366-8344/46. (Horário: 08:00-12:00 horas de segunda a sexta-feira).  </p>
---

O CEP/UFC/PROPESQ é a instância da Universidade Federal do Ceará responsável pela avaliação e acompanhamento dos aspectos éticos de todas as pesquisas envolvendo seres humanos.

O abaixo assinado \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ anos, RG: \_\_\_\_\_, declara que é de livre e espontânea vontade que está como participante de uma pesquisa. Eu declaro que li cuidadosamente este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e que, após sua leitura, tive a oportunidade de fazer perguntas sobre o seu conteúdo, como também sobre a pesquisa, e recebi explicações que responderam por completo minhas dúvidas. E declaro, ainda, estar recebendo uma via assinada deste termo.

Juazeiro do Norte\_CE, \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Nome do participante da pesquisa: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Nome do pesquisador: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Nome da testemunha (se o voluntário não souber ler) \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Nome do profissional que aplicou o TCLE \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_