






O PAPEL DOS APLICATIVOS DE CARONA NA EMPREGABILIDADE LOCAL: PESQUISA COM MOTORISTAS ATUANTES EM MUNICÍPIO DO INTERIOR DE SÃO PAULO

THE ROLE OF FREE RIDE APPS IN LOCAL EMPLOYABILITY: RESEARCH WITH DRIVERS WORKING IN A MUNICIPALITY IN THE INTERIOR OF SÃO PAULO

 **Mike Ceriani de Oliveira Gomes**
Mestrando em Educação
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP.
Marília, São Paulo – Brasil.
mikegd1@hotmail.com

 **Ana Júlia de Oliveira Ribeiro**
Bacharela em Administração
Faculdade Marechal Rondon – FMR.
São Manuel, São Paulo – Brasil.
anajuliaribeiro008@gmail.com

 **Guilherme Henrique Ferraz Campos**
Especialista em Controladoria e Finanças
Instituição Toledo de Ensino – ITE.
Botucatu, São Paulo – Brasil.
guilhermehfcampos@gmail.com

Resumo: Este trabalho foi desenvolvido a partir do interesse dos autores por aplicativos de carona enquanto potenciais redutores de desemprego em âmbito local. Optou-se então pela realização de uma pesquisa de campo no município de Botucatu, interior de São Paulo, na busca por informações relevantes para a compreensão de como os aplicativos influenciam na dinâmica econômica local, considerando a diversidade de perfis e objetivos de motoristas que aderem a este meio de trabalho. Para obter dados dos motoristas relacionados aos interesses da pesquisa, foram distribuídos formulários através do Google, onde 58 motoristas, entre as faixas etárias de 22 e 64 anos responderam duas sessões de perguntas, primeiramente quatro sobre seus gêneros, faixas etárias, tempo de residência em Botucatu (aos que residem) e os aplicativos para os quais trabalham e posteriormente cinco perguntas que fazem relação ao trabalho em si, tendo a segunda sessão maior foco de análises. Em seguida, as respostas foram analisadas em sua totalidade, e com isso foi possível explicar algumas tendências locais de adesão ao aplicativo como empregabilidade, interesses em termos de modalidades de trabalho, objetivos e segurança. Ao final das análises do questionário, os autores propõem alternativas socialmente sustentáveis de gerenciamento dos aplicativos por parte de suas respectivas empresas, bem como a necessidade de participação de outros órgãos administrativos.

Palavras-chave: Aplicativos de carona. Motoristas de aplicativos. Economia local.

Abstract: This article was written based on the authors' interest in Hitchhiking apps as potential unemployment reducers in municipal levels. It was then decided to conduct a field research in the municipality of Botucatu, São Paulo's inland city, in search of relevant information for understanding how the apps influence the municipal economic dynamics, considering the diversity of profiles and objectives of drivers who adhere to the apps. To obtain data from drivers related to the interests of the research, forms were distributed through Google, where 58 drivers, between the ages of 22 and 64, answered two question sessions, first four about their genders, age groups, time of residence in Botucatu (to those who reside in the city) and the applications they work for and then five questions that they relate to the work itself, with the second session having a greater focus on analysis. Subsequently, the answers were analyzed in their entirety, and with that it was possible to explain some local trends of adherence to the apps such as employability, interests in terms of work modalities, their goals and security. At the end of the questionnaire analyzes, the authors propose alternatives in terms of social sustainability for managing their apps by their respective companies, as well as the need for participation by other administrative sectors.

Keywords: Hitchhiking apps. App drivers. Local economy.

Cite como

American Psychological Association (APA)

Gomes, M. C. O., Ribeiro, A. J. O., & Campos, G. H. F. (2021, jan./jun.). O papel dos aplicativos de carona na empregabilidade local: pesquisa com motoristas atuantes em município do interior de São Paulo. *Revista Inovação, Projetos e Tecnologias - IPTEC*, São Paulo, 9(1), 45-59. <https://doi.org/10.5585/iptec.v9i1.18719>.

1 Introdução

No que se refere ao combate a crises econômicas, muito se discute a participação social e a interação de iniciativas público-privadas na solubilidade de suas principais demandas. Daí em diante a economia passa a ditar novas formas de organização social, de modo a se produzir riquezas por vias inovadoras, vezes bem, vezes mal avaliadas, mas que por diversos momentos oferecem soluções para o desemprego e questões de sustentabilidade social (Castells, 2003). No campo da gestão empresarial, muitas mudanças ocorreram a partir de críticas aprofundadas aos modelos mais tradicionais de se gerir pessoas, modelos que tinham por princípio ver pessoas como máquinas: se substituí quando necessário; tem um custo relativo ao quanto trabalha e não necessariamente ao quanto produz; seu bom funcionamento não está atrelado a fatores emocionais (Prado, 1998).

Segundo Prado (1998), após constatações da geração de valor financeiro mediante modelos de gestão de pessoas menos centralizados aos topos hierárquicos em organizações empresariais, gestores passaram a inovar e romper com antigos modelos, passando a dar foco ao fator humano no processo de obtenção de riquezas. Esta nova possibilidade, aliada à educação empreendedora, pôde não apenas gerar resultados satisfatórios a organizações empresariais de grande porte, mas também desenvolver células de geradores autônomos de negócios, o que vem mostrando a importância do uso da criatividade na dinâmica econômica, tendo sua responsabilidade no desenvolvimento de processos socialmente sustentáveis.

Em consequência a essas novas abordagens, ao pensar autônomo e descentralizado, focado em necessidades humanas, ideias empreendedoras e mecanismos tecnológicos vêm gerado uma onda de novas modalidades de trabalho, em muitos casos de modo a substituir antigos postos, toma-se como exemplo os aplicativos de smartphones desenvolvidos para atender uma série de demandas sociais, até mesmo de empregabilidade. Parte dessas demandas foi atendida pela criação de aplicativos como *Uber*, *99*, *Cabify* e *Lyft*, capazes de proporcionar a seus usuários serviços particulares de transporte. Poder empregar motoristas, sem muitas exigências burocráticas, a princípio foi motivo para desavenças com a classe de motoristas de taxi, mas a discussão que mais persiste é o quão socialmente sustentável pode ser este modelo de empregabilidade (Bezerra, 2019).

Com isso, sabe-se que, em caráter emergencial, as necessidades de muitos motoristas foram atendidas, mas ainda não está esclarecido sobre a que classe se destina esse ramo de trabalho em longo prazo, ou seja, se ele tem potencial e público para empregar com mais qualidade, desconsiderando as demandas mais emergenciais geradas por taxas de desemprego,

algo que se pode compreender como alternativa de maior sustentabilidade social. Frente ao exposto, este artigo tem por objetivo analisar a importância dos aplicativos de carona com foco na economia local, a fim de tomar notas conclusivas em aspectos mais conjunturais. Esta análise deve verificar, sobretudo, os contextos sociais, perspectivas e níveis de satisfação de motoristas inseridos nesse mercado, além de uma contribuição dos autores por meio da interpretação dos resultados apresentados.

2 Referencial teórico

O estudo das relações de trabalho e suas variações não são uma novidade no campo da Administração. Suas regras, porém, são muitas vezes ditadas pela conjuntura econômica em que trabalhadores se inserem.

A dinâmica social na era dos smartphones pôde mostrar referências de interesse de muitos pesquisadores ao redor do mundo acerca de economia compartilhada, do gasto e retorno financeiro imediato (Ferreira *et al.*, 2016).

Castells (2003) previu a necessidade de que a produção de riquezas se reinventasse ao passo que o avanço tecnológico tornasse determinados postos de trabalho cada vez mais obsoletos, de outra maneira, crises socioeconômicas viriam em consequência.

Na década seguinte a essa menção, os resultados foram muito claros: locadoras de vídeo gradativamente desapareceram de um lado, plataformas de *streaming* surgiram de outro; o mesmo para com estações de rádio cedendo espaço a *podcasts* etc.

Até mesmo na interação interpessoal as novas Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs) exerceram alguma influência, orientando novas modalidades de relação afetiva entre duas ou mais pessoas conectadas à internet (Soares & Câmara, 2016).

Na mobilidade urbana, Wisniewsky e Esposito (2016) lembram os conflitos trazidos pela Startup Uber: quando em contraposição e temendo pelo fim de seus postos de trabalho, motoristas de taxi entram em protesto contra a regulamentação do aplicativo.

Por outro lado, já era de amplo conhecimento que a luta dos taxistas contra a regulamentação da Uber em cidades brasileiras estava fadada ao fracasso, pois ela também veio como “[...] uma alternativa para o desemprego” (Bezerra, 2019, p. 14).

Em abril de 2019, vinte e seis meses após a chegada da Uber no Brasil, a Revista Exame (2019) divulga um montante de aproximadamente quatro milhões de brasileiros obtendo renda, na condição de autônomos, através de aplicativos Uber, 99 e correlatos.

Naturalmente, a busca pelo aplicativo enquanto ferramenta de trabalho pode crescer à medida que cresce o desemprego, com isso, novas regras se interpõem aos processos de modalidade urbana e a determinados postos de trabalho, como a dos taxistas. É claro que o sucesso desses aplicativos também depende da recepção por parte de seus clientes. Um dos pontos positivos, então, é o preço, pois tende a ser mais acessível do que com táxis, à parte dos diversos padrões de serviço (Ferreira *et al.*, 2017).

Além de ser mais acessível, “[...] saber o preço final da corrida antes de contratar o serviço, mesmo com a tarifa dinâmica, oferece ao consumidor a possibilidade de comparar com outras opções” (Santos *et al.*, 2019, p. 256). Questões como crises econômicas apresentam-se como atrativas, portanto, não apenas na utilização do aplicativo enquanto ferramenta de trabalho para motoristas, mas também em seu serviço mais acessível ao cliente.

Outro aspecto ainda pouco considerado nesse segmento de trabalho é a satisfação de motoristas sobre um modelo de ganho totalmente variável. Vieira (2000) aponta que essa é uma realidade natural da globalização, em que até a dinâmica do capital acaba sendo mais notória. Miller (2019) acrescenta que muitos fatores devem ser colocados na balança, entre eles, a liberdade de auto-organização de tempo e liberdade de trabalho, mas há fatores preocupantes como a insegurança empregatícia.

A satisfação de motoristas é um aspecto que se põe à discussão, porém, seus resultados não atenuam o papel da tecnologia na economia. Lemos (2010) recorda que, assim como as dinâmicas sociais, a internet com os aplicativos seguem moldando os padrões de consumo. Esses novos padrões também justificam a adesão aos aplicativos por parte de clientes, gerando também demandas aos motoristas inseridos. Com isso se compreende melhor o desenvolvimento nesse meio, por outro lado, ainda é necessário levantar dados e responder quais são as principais melhorias de longo prazo a se realizar para a maior comodidade de trabalhadores e trabalhadoras que se inserem nesse meio.

3 Características e aspectos metodológicos da pesquisa

Para o desenvolvimento deste artigo foi feito uma pesquisa de campo com motoristas de aplicativos atuantes no município de Botucatu, interior de São Paulo. A participação dos motoristas se deu pela resposta de questionários distribuídos pelo *Google Forms*. Ao total, 58 motoristas voluntariamente responderam o questionário, distribuído entre os dias 20 de agosto e 04 de novembro de 2020.

O questionário é dividido em duas sessões de perguntas, sendo as quatro primeiras responsáveis por identificar gêneros e faixas etárias dos entrevistados, bem como o tempo de residência no município e os aplicativos para os quais trabalham. Esta sessão foi posta à parte para uma identificação dos motoristas usuários, bem como a força dos aplicativos e, de uma forma mais generalizada, a conjuntura na qual eles estão inseridos.

Foram formuladas outras cinco perguntas, todas referentes ao trabalho por aplicativos. Essas perguntas fornecem informações mais claras sobre o potencial desses aplicativos na empregabilidade e satisfação de seus usuários (motoristas), analisando:

- a) Experiência no ramo. Essa análise é realizada em virtude do tempo de serviços prestados às empresas de aplicativo;
- b) A experiência em outros ramos de trabalho (se houver), seja trabalho formal ou informal, exercidos no cotidiano em conjunto ao trabalho por aplicativos;
- c) Os objetivos com os aplicativos, visto que não apenas questões financeiras norteiam essas escolhas, mas também as modalidades de trabalho, que muitas vezes se apresentam como alternativas ao padrão empregatício no Brasil.
- d) As expectativas dos motoristas, ou seja, se eles vislumbram esse ramo como atrativo em um futuro próximo, oferecendo também segurança financeira;
- e) E se o trabalho nesse meio gera ansiedade, uma vez que ocorre no trânsito e cujo ganho monetário é variável de acordo com a demanda.

A análise dos resultados adquiridos através dos questionários segue com caráter exploratório, que como Gil (2008, p. 27) observa, tem “[...] o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximado, acerca de determinado fato”.

As principais afirmações feitas pelos autores partem da amostra aqui apresentada somada a conversas informais com motoristas que se dispuseram a abrir novas informações à parte das dos questionários. Enfatiza-se que esta não representa a totalidade de motoristas do município, ou seja, são análises baseadas em um grupo específico.

Alguns aspectos do município de realização da pesquisa

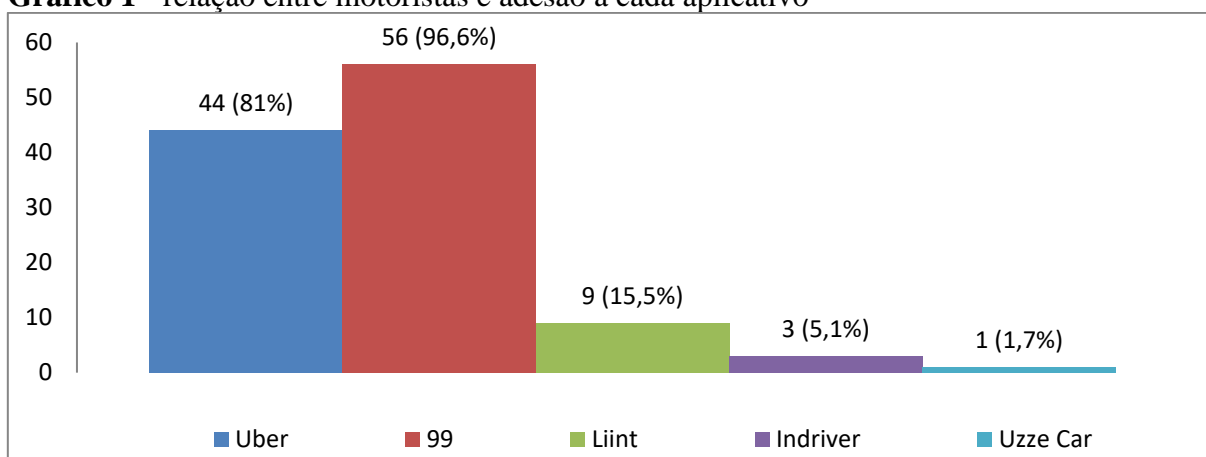
Botucatu está localizada no interior de São Paulo, aproximadamente 235 quilômetros da capital (Prefeitura Municipal de Botucatu, 2020). Dados do IBGE (2020) projetam uma população estimada de 148.130 pessoas para o ano de 2020.

4 Resultados e discussão

Em relação aos gêneros, 49 se identificaram como homens (84,5%) e 9 como se identificaram como mulheres (15,5%). Suas faixas etárias variam de 23 a 65 anos (nascidos entre 16 de junho de 1956 e 16 de dezembro de 1997), dos quais 10,3% vivem no município há menos de 1 ano; 13,8% entre 1 e 3 anos; 3,4% entre 3 e 5 anos; 69% há mais de 5 anos; e 3,4% moram fora de Botucatu.

Os entrevistados trabalham para cinco aplicativos diferentes, não havendo qualquer obrigatoriedade de exclusividade entre eles, ou seja, os motoristas podem trabalhar para dois aplicativos ou mais. Segue o gráfico ilustrativo:

Gráfico 1 - relação entre motoristas e adesão a cada aplicativo



Fonte: Dados obtidos pelos autores (2020).

Mais à frente serão apresentados detalhes sobre cada aplicativo, justificando a adesão por parte dos motoristas. Vale lembrar que suas diferenças também justificam a frequência de uso por parte dos usuários, porém, o foco das análises está na percepção dos motoristas.

Também é preciso lembrar que esses dados refletem uma conjuntura local, pois há aplicativos que não são regulamentados em determinados municípios (como Botucatu), além de terem sua popularidade variável – no caso de Botucatu, a 99 assume a liderança até então.

Como já exposto, das quatro primeiras perguntas, duas têm cunho pessoal (data de nascimento, gênero e tempo de vivência na cidade, no caso dos que moram em Botucatu) e uma aponta os aplicativos utilizados, para identificar quais são e os níveis de adesão.

É compreendida a importância dessas perguntas para analisar os perfis dos motoristas, se a busca por eles apresenta ou não restrições de idade – sendo eles de fácil acesso ou não para o trabalho, bem como sua flexibilidade a moradores recém-instalados na cidade.

Quanto ao gênero, buscou-se responder o potencial desses aplicativos em democratizar a participação das mulheres. Essa indagação partiu da observação das baixas taxas de mulheres trabalhando com taxi convencional no Brasil: menos de 10% (Moura, 2017).

Algo importante a se analisar é a característica de cada aplicativo, para também compreender sua adesão por parte de motoristas. Alguns diálogos registrados durante a coleta de dados explicam os pontos que justificam algumas intenções por cada aplicativo:

Tabela 1 - Aplicativos mencionados e características

Uber	Aplicativo de interesse pela força da marca, sendo pioneira nesse ramo, porém, de taxas elevadas por corrida realizada, o que também aumenta o custo para o cliente.
99	Ganhou força gradativamente, sobressaindo-se à hegemonia da Uber, por oferecer menores taxas aos motoristas por corrida realizada e menor custo menor aos clientes.
Liint	Obteve interesse por ter começado como “Vinte Buscar”, <i>app</i> desenvolvido em Botucatu.
Indriver	Para muitos motoristas é apenas uma opção. É um aplicativo controverso, pois possibilita a negociação de preços, por outro lado, dificilmente se chega a um acordo satisfatório.
Uzze Car	Ainda segue encubado. Desperta a atenção por ter sido criado e ser atuante em Botucatu.

Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

Em respeito às marcas citadas neste relato, não serão mencionados valores monetários por corrida ou números de taxas, tampouco valores mensais por participação (quando o aplicativo não trabalha com taxa), isso também por ser uma realidade local e semipermanente, ainda mais se tratando de aplicativos com tendências mais voláteis, já que o preço de um pode superar o de outro em algum momento.

Como já analisado na literatura, essa dinâmica justifica a busca de clientes não por apenas um aplicativo, o que também afeta a quantidade de trabalho de motoristas. Da mesma forma, alguns aplicativos são desconsiderados por não terem tido licitação no município até o fim da realização da pesquisa de campo.

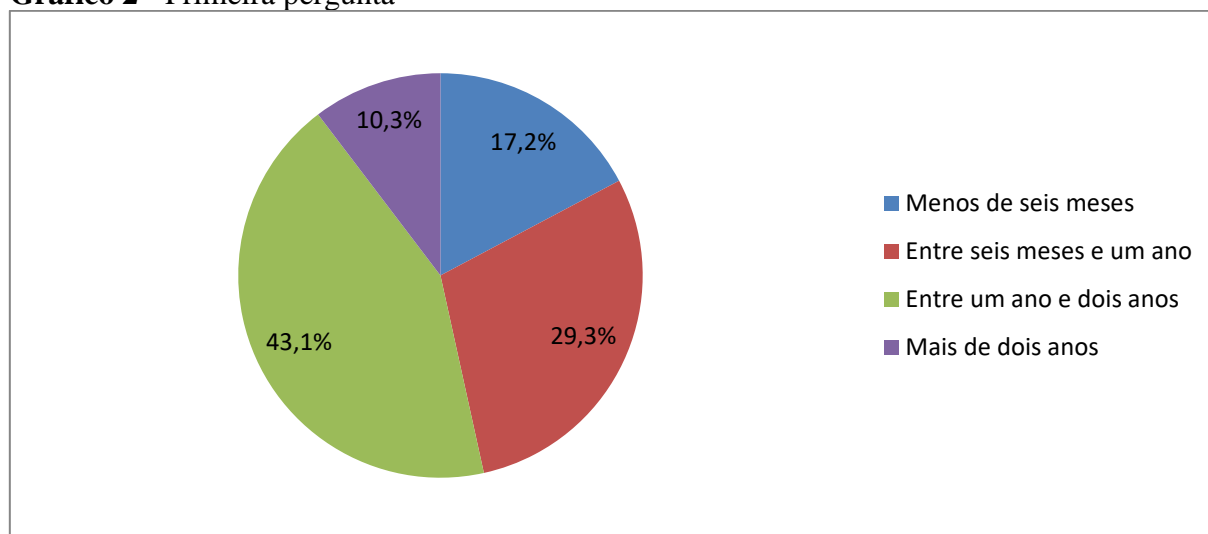
Em decorrência da dinâmica de preços e da concorrência entre marcas, Botucatu pode apresentar características demográficas que influenciem diretamente nos processos de busca. Portanto, a análise das diferenças de cada aplicativo não tem por finalidade apresentar resultados passíveis de generalização.

Quanto às perguntas envolvendo o trabalho por aplicativos

Como explicitado nos procedimentos metodológicos, cinco das perguntas realizadas têm por foco projetar informações referentes ao trabalho como motorista por aplicativo. As análises serão feitas por perguntas isoladas e, quando necessário, em correlações a outras.

Há quanto tempo trabalha como motorista por aplicativo?

Gráfico 2 - Primeira pergunta



Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

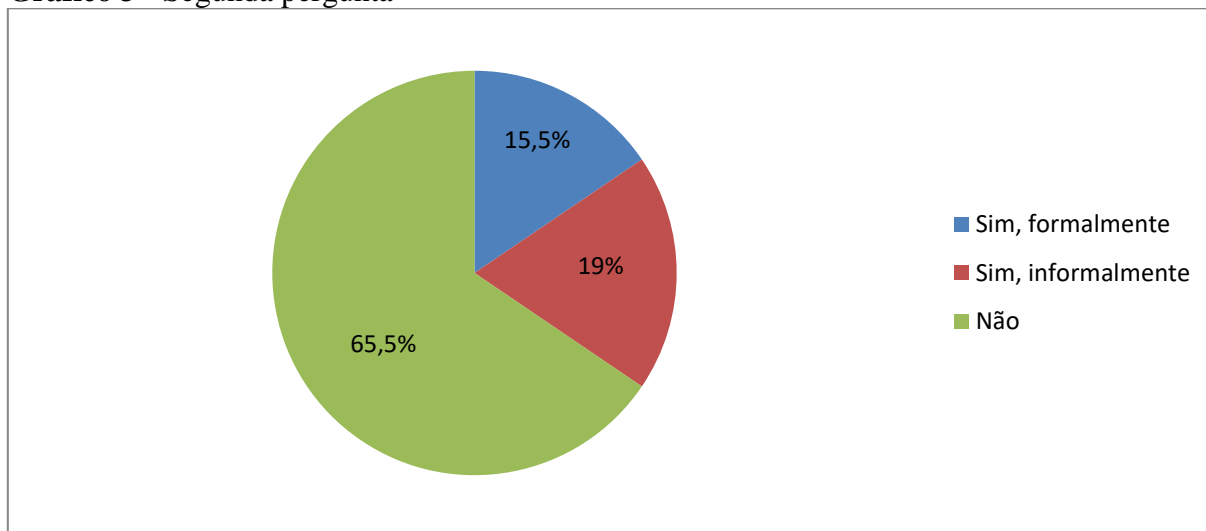
A primeira justificativa à maior concentração de motoristas tendo entre um e dois anos de experiência (43,1%) se deve ao início das atividades da empresa Uber no município de Botucatu: em março de 2018 (G1 Bauru e Marília, 2018). Durante os processos burocráticos de cadastro, bem como ter a posse de algum veículo que estivesse dentro das exigências da empresa, muitos precisaram adiar por alguns meses o início das atividades. Além do tempo necessário para atender as burocracias da empresa (já feito por 10,3% dos entrevistados), esse ramo também atraiu motoristas de outros municípios. É importante lembrar que 24,1% dos entrevistados residem no município há menos de três anos.

O grupo que afirmou atuar no ramo entre seis meses e um ano (29,4%), se considerado a data de fechamento da pesquisa de campo, é possivelmente um grupo de motoristas afetados por desemprego, alguns são recém-instalados em Botucatu, incertos sobre empregabilidade.

Ainda no tema empregabilidade, há atenção ao grupo de 17,2% dos entrevistados que afirmou atuar no ramo há menos de seis meses, o que coincide, sobretudo, com a crise provocada pela pandemia de coronavírus no Brasil.

Exerce alguma profissão além da de motorista por aplicativo?

Gráfico 3 - Segunda pergunta

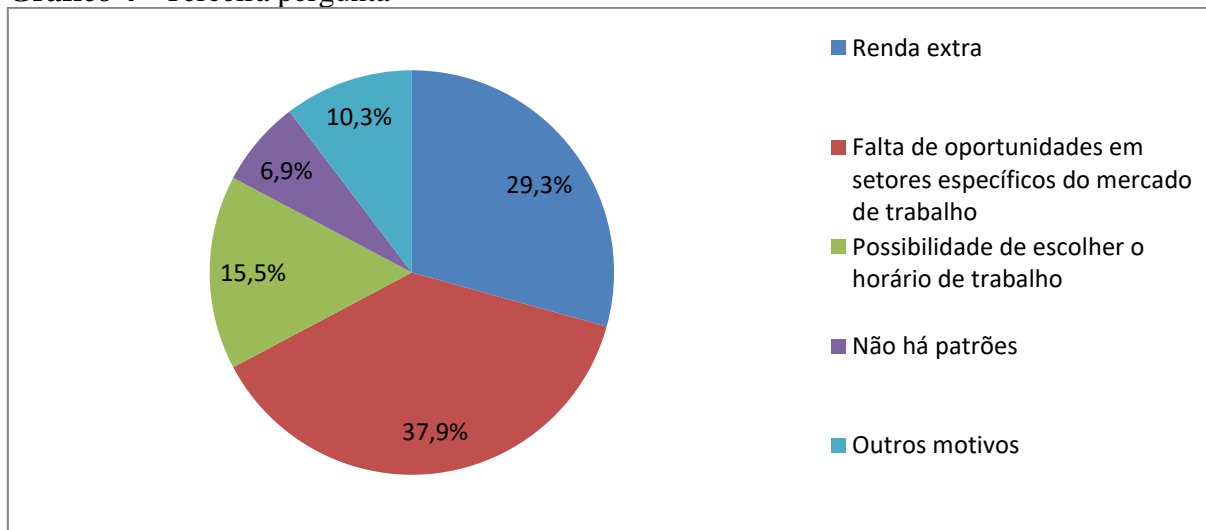


Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

O que chama a atenção nesse resultado não é o grupo de 65,5% de desempregados, tampouco os 19% que, à parte do trabalho como motoristas de aplicativo, também se dedicam a outras atividades remuneradas, mas os 15,5% que já exercem formalmente uma profissão.

Das opções abaixo, qual melhor descreve seu interesse por trabalhar como motorista por aplicativo?

Gráfico 4 - Terceira pergunta



Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

Sendo 65,5% dos entrevistados desempregados e 19% atuantes em outras atividades remuneradas, esperava-se que uma cifra maior de profissionais justificando a necessidade de renda extra, contudo, há também fatores externos a se considerar.

Dos fatores externos, um está diretamente ligado aos 37,9% de motoristas que alegam atuar profissionalmente pelos aplicativos pela falta de setores específicos do mercado de trabalho, sendo este o motivo mais apontado. Nesse caso, a justificativa versa uma crise em termos de empregabilidade cuja solução fica, em tese, a cargo de órgãos de gestão pública, preferencialmente aliado com organizações privadas, a fim de reduzir postos de trabalho nos aplicativos de carona, realocando seus profissionais a funções de maior satisfação.

Outro ponto relevante é o grupo de 15,5% de motoristas afirmando o interesse nesse tipo de trabalho pela possibilidade de administração do tempo. Esse número pode estar ligado diretamente a outras atividades remuneradas que os motoristas praticam, bem como atividades não remuneradas e compreendidas pelos mesmos como necessárias: estudos, passar mais tempo com a família, cuidar da própria saúde, ter mais tempo para lazer, etc.

Pensar a administração do tempo pode ser um fator importante à preferência por essa modalidade de trabalho em detrimento de outras que não oferecem tal opção, como ocorre muitas vezes em sistemas mais modernizados de gestão de pessoas, como o americano e o europeu (Martins *et al.*, 2015). Assim como a carência de setores específicos no mercado de trabalho pode acarretar o aplicativo, subentende-se que determinadas modalidades de trabalho já obsoletas pode causar o mesmo efeito a quem busca a satisfação não necessariamente pela atividade realizada ou pelo ganho financeiro, mas pela modalidade de trabalho.

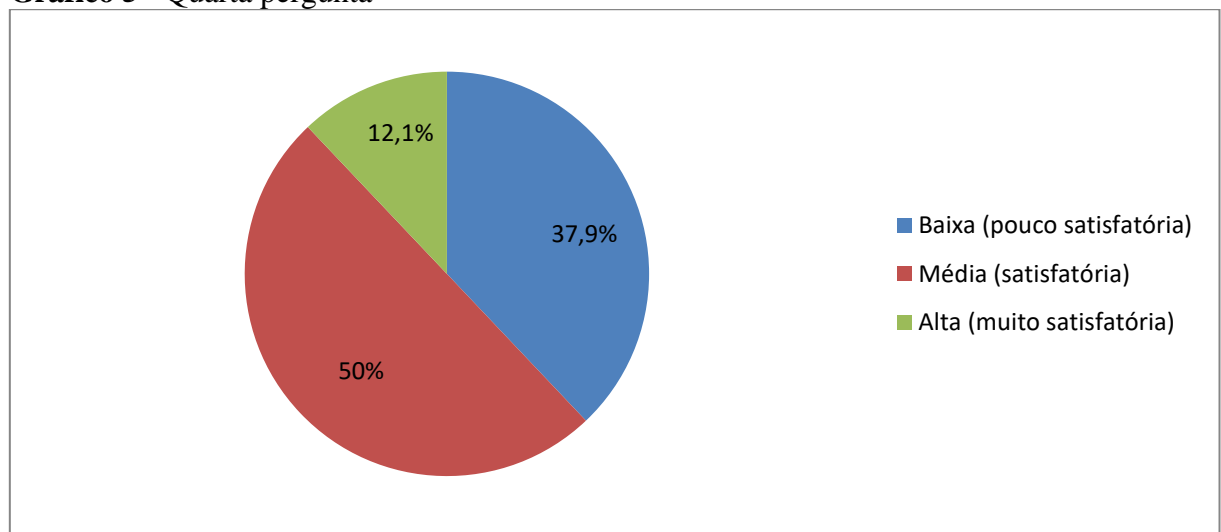
Ainda tratando o assunto modernização, julga-se pertinente observar os entrevistados que alegam preferir essa modalidade pela ausência de patrões. O interesse por essa alternativa, que soma 6,9% dos entrevistados, ainda gera alguma dúvida, pois da mesma forma que a ideia de ter um patrão pode tornar um trabalho pouco atrativo, o problema também pode ser um estilo de liderança pouco atrativo, questão cabível a uma literatura específica sobre o tema, mas que pode ser considerada ao avaliar modelos de liderança usuais: abuso desnecessário do poder em ambiente de trabalho, assédio moral, integração mal sucedida em determinados postos, sentimento de desvalorização etc.

O campo “outros motivos”, preenchido por 10,3% dos entrevistados, apresentou como justificativas a necessidade do trabalho em função de um período mudança, sendo esta uma atividade temporária, e uma opção que se espera expandir mais que é o gosto por dirigir. As duas respostas denotam funções socialmente sustentáveis para o aplicativo:

- (a) emergência para quem busca outras funções e precisa ocupar o tempo ocioso de modo a conseguir alguma renda;
- (b) uma possibilidade de se atuar em um campo profissional do próprio gosto sem a necessidade de arcar com muitas burocracias.

Das opções abaixo, qual melhor avalia sua sensação de segurança em estabilidade financeira trabalhando como motorista por aplicativo?

Gráfico 5 - Quarta pergunta



Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

Para melhor compreender os resultados desta questão, recomenda-se uma breve análise na anterior, isso porque em uma pequena margem de diferença, os que veem como satisfatória a segurança financeira nesse ramo (12,1%) apresentam uma relativa coincidência com os que buscam esses aplicativos pelo gosto de dirigir (uma parcela entre os 10,3% que justificaram tal possibilidade na opção “outros”, na pergunta anterior), bem à possibilidade de administração do próprio tempo, assinalada por 15,5% dos entrevistados.

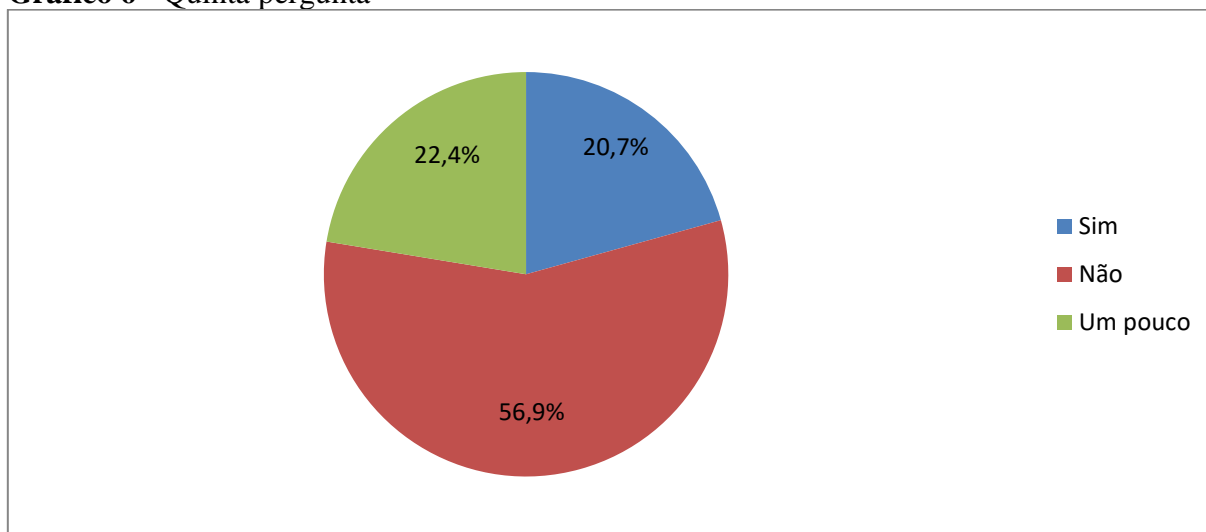
Deve-se tomar em conta também que, a segurança varia de acordo com a necessidade de cada usuário, sendo assim, é preciso observar também os 15,5% de usuários entrevistados que já estão alocados no mercado de trabalho formal, bem como os 19% atuantes em trabalho remunerado informal, buscando no aplicativo apenas uma via de renda extra.

A mesma observação se aplica aos motoristas que têm uma segurança financeira satisfatória trabalhando pelos aplicativos (50% dos entrevistados), mesmo considerando os entrevistados desempregados (65,5%), visto que eles têm maior possibilidade de organização de cronograma, podendo dar dedicação exclusiva à atuação com os aplicativos.

Preocupação maior se destina aos 37,9% que não veem segurança financeira neste ramo. Por tendência, e partindo de perspectivas pessoais, não se espera tal resposta de quem vê o aplicativo como uma via de transição a outras atividades ou por quaisquer outros motivos buscam os aplicativos para uso provisório, nem aos motoristas que já contam com outras fontes de renda, buscando o aplicativo como uma alternativa extra.

O trabalho informal como motorista por aplicativo te causa ansiedade?

Gráfico 6 - Quinta pergunta



Fonte: Dados da pesquisa de campo (2020).

A princípio, houve dúvida na interpretação do resultado desta pergunta, visto que se esperava maior equidade nas relações entre as três opções, considerando diversos perfis, com uma tendência a maiores níveis de ansiedade, visto que atividades em trânsitos urbanos tendem a produzir maiores níveis de estresse em motoristas (Medeiros, *et al.* 2018).

Por outro lado, é preciso considerar a consciência de que os motoristas têm a respeito das propostas oferecidas pelo aplicativo, justificando menores níveis de ansiedade entre seus usuários, item que foi majoritariamente respondido por 56,9% dos participantes. Da mesma maneira, também é preciso dar atenção aos 20,7% que afirmam sofrer com ansiedade em exercício profissional e aos 22,4% que afirmam ter em nível mais moderado.

A quinta pergunta também abre espaço à sugestão para pesquisas mais específicas voltadas à saúde mental de motoristas de aplicativo, a fim de responder com um ponto de vista médico os principais fatores e perfis que justificam os níveis mais apresentados, e a partir daí, as melhores vias contraceptivas segundo a literatura da saúde.

Visto que os autores deste artigo não contam com formação em áreas de competência médica, por questões éticas não serão apresentadas sugestões ou análises do que pode vir a causar ansiedade ou a falta dela, apenas análises de fatores conjunturais que eventualmente influenciem as expectativas de seus usuários, porém, pelo interesse nesses números é mais uma vez reforçado como sugestão pesquisas mais aprofundadas nesse campo.

5 Conclusões

Ao iniciar a etapa conclusiva deste trabalho, considera-se primeiramente relembrar o objetivo, que é a análise dos aplicativos na empregabilidade local. Acrescenta-se também que, tendo os motoristas de aplicativo como agentes norteadores das principais observações, tanto na formulação das perguntas quanto nas análises das mesmas, suas expectativas estão como ponto central na avaliação dos aplicativos.

Não se negligencia, porém, fatores socioeconômicos que muitas vezes entram como conflitantes no interesse entre empresa e motorista, portanto, os autores também consideram aspectos como os interesses empresariais e a economia local na apresentação dos principais diagnósticos do cenário aqui analisado. Considerando que a empresa tem por principal finalidade a obtenção de lucro, ainda que com um claro objetivo de cumprir uma função social de bem empregar, não se visualiza uma prestadora de serviços que se sustenta sem considerar seus interesses financeiros, responsáveis também por sua subsistência.

Primeiramente, reforça-se a necessidade de atenção à forte adesão a esses aplicativos em virtude de cenários de desemprego. Além do crescente volume de motoristas pouco qualificados para tal atividade, a concorrência entre eles não pode ser saudável caso a demanda de clientes se mantenha, fazendo com que apenas as empresas obtenham bons resultados em termos de saúde financeira.

Como apresentado, o aplicativo também pode assumir uma boa função ao sanar demandas mais emergenciais como a mudança a uma nova cidade ou a espera de contratação em um posto de trabalho a ser prontamente aberto ou desocupado.

Em situações como essas, uma alternativa viável seria considerar prazos estipulados a motoristas que venham a utilizar o aplicativo em caráter emergencial, a fim de que suas necessidades possam ser atendidas, ao menos temporariamente pelos aplicativos e, ao assumirem outros postos de trabalho, de maior interesse, seus cadastros poderiam ser suspensos, garantindo maior demanda a motoristas que se inserem nessa área objetivando uma carreira profissional séria.

Ao pensar no motorista que busca construir carreira profissional trabalhando pelos aplicativos, também se pensa no dilema já citado que relata suas relações com taxistas, já que esta pode ser a alternativa de quem foi lesado com a criação deste novo meio profissional, ou seja, também é uma opção a motorista de taxis à adequação a esta nova realidade.

Referências

- Bezerra, L. E. R. (jul./dez. 2019). O trabalho do motorista de Uber – uma alternativa ao desemprego? *Visão*, 2(8), 01-17.
- Castells, M. (2003). *A galáxia da internet: Reflexões sobre a internet, os negócios e a sociedade*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Ferreira, A. S., Freire, R., & Pavei, G. C. (2017). *Uma Uber experiência? Elementos de valores e motivadores emocionais*. VI SINGEP – Simpósio internacional de gestão de projetos, inovação e sustentabilidade, São Paulo – SP.
- Ferreira, K. M., Méxas, M. P., Abreu, W. A., & Mello, P. L. (2016). *Economia compartilhada e consumo colaborativo: uma revisão da literatura*. XII congresso nacional de excelência em gestão, São Paulo – SP.
- G1 Bauru e Marília. (2018). Depois de Bauru e Marília, Uber começa a operar em Botucatu a partir desta sexta. Recuperado de: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/depois-de-bauru-e-marilia-uber-comeca-operar-em-botucatu-a-partir-desta-sexta.ghtml>
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social* (6a ed.). São Paulo: Atlas.
- IBGE. (2020). Cidades e Estados: Botucatu. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/botucatu.html>
- Lemos, A. (2010). *O futuro da internet: em direção a uma ciberdemocracia*. São Paulo: Paulus.
- Martins, I., Tinôco, D. S., Vieira, J. X., Rodrigues, T. L. (2015). Gestão de pessoas por competências: da construção epistemológica a sua referência como padrão de recursos humanos no setor público brasileiro, *Rev. CCEI – URCAMP*, 19(34), 63-74.
- Medeiros, E. L., Vasconcelos, T. C., Vione, K. C., Santos, J., Ramos, D. R. P., & Gouveira, Y. B. (2018). Estresse e comportamentos de risco no trânsito, *Temas em saúde*, 18(1) 31-50.
- Miller, C. (2019). O paradoxo do Uber: como o aplicativo libera e aprisiona seus motoristas na 'economia colaborativa'. Recuperado de <https://www.bbc.com/portuguese/geral-50412910>
- Moura, A. L., & Rocha, C. L. C. (2017). Mulheres no volante. Recuperado de <http://agemt.org/contraponto/2017/09/26/mulheres-no-volante/>.
- Prado, J. R. (1998). *Iniciação à administração: Preceitos básicos*. 5ª ed. São Paulo: Global.

- Prefeitura de Botucatu. (2020). Apresentação. Recuperado de: <http://www.botucatu.sp.gov.br/>
- Revista Exame. (2019). Apps como Uber e iFood se tornam “maior empregador” do Brasil. Recuperado de <https://exame.abril.com.br/economia/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-pessoas/>
- Santos, F. A. N., Mayer, V. F., & Marques, O. R. B. (dez. 2019). Precificação dinâmica e percepção de justiça em preços: um estudo sobre o uso do aplicativo Uber em viagens. *Tur., Visão e Ação*, 21(3), 239-264.
- Soares, S. S. D., & Câmara, G. C. V. (jul./dez. 2016). Tecnologia e subjetividade: impactos do uso do celular no cotidiano de adolescentes, *Pretextos – Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas*, 1(2), 204-223.
- Vieira, M. M. G. (2020). *A Globalização e as Relações de Trabalho*. Curitiba: Juruá.
- Wisniewski, P. C., & Esposito, L. A. (jun. 2016). Mobilidade urbana e o caso Uber: aspectos jurídicos e sociais da startup. *PERSPECTIVA, Erechim*, 40(150), 63-74.