



Lisbon School
of Economics
& Management
Universidade de Lisboa

MESTRADO
ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO

**A GIG ECONOMY EM PORTUGAL: AS CONDIÇÕES
SOCIOECONÓMICAS DOS CONDUTORES TVDE**

JOÃO MIGUEL ALMEIDA GRIFO

OUTUBRO 2021

**MESTRADO EM
ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS**

**TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO**

**A GIG ECONOMY EM PORTUGAL: AS CONDIÇÕES
SOCIOECONÓMICAS DOS CONDUTORES TVDE**

JOÃO MIGUEL ALMEIDA GRIFO

ORIENTAÇÃO:

RAFAEL JORGE SOARES DUARTE MARQUES

OUTUBRO 2021

Agradecimentos

Agradeço ao meu pai e à minha mãe, cujos sacrifícios de uma vida desafiante possibilitaram que eu alcançasse esta etapa em que apresento a minha dissertação. Agradeço à minha irmã, cuja experiência de vida me ajudou a acostumar ao meio acadêmico e me despertou a pensar por mim próprio e a procurar respostas às perguntas difíceis. Agradeço à restante família, cujos laços de sangue são garantia de que terei sempre alguém a apoiar-me.

Agradeço aos meus amigos e amigas que fazem da vida um momento agradável que vale a pena apreciar.

Agradeço ao meu orientador, professor Rafael Marques, que me acompanhou e direcionou ao longo desta fase final do Mestrado.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que fazem deste mundo, que partilhamos, um mundo mais justo e lutam todos os dias para que todos possamos ter a liberdade de atingir o nosso máximo potencial criativo.

RESUMO:

Esta dissertação procura levantar o véu de uma classe profissional que é amiúde esquecida pelo meio académico e político. Em primeiro lugar, analisa-se as origens da *gig economy* e a sua evolução. Veremos que, apesar de inicialmente se reconhecer a possibilidade de alguns benefícios, a literatura mais recente tende a convergir nos riscos da *gig economy*, nomeadamente na intensidade da precariedade, nas longas jornadas de trabalho, falta de proteção social, remunerações baixas, isolamento social, entre outros. Em segundo lugar, e com a ajuda de um questionário, com uma amostra de 89 respostas validadas, examina-se a situação socioeconómica dos motoristas para as plataformas de *ride-hailing* em Portugal, que se chamam motoristas TVDE segundo a Lei n.º 45/2018, ou lei Uber como ficou conhecida. Com esta lei, o legislador trouxe algumas novidades à forma como as plataformas operam, nomeadamente com a criação de um intermediário entre as plataformas e motoristas. Tendo por base a revisão de literatura, nesta dissertação investigam-se as remunerações, horas trabalhadas, como os condutores dividem o tempo em trabalho e lazer. Veremos que as críticas feitas à *gig economy* são confirmadas pelos resultados dos questionários. Por fim, tecem-se algumas reflexões sobre as potenciais alterações legislativas.

Palavras-chave: *gig economy*, *ride-hailing*, motoristas TVDE, precariedade, isolamento social

Abstract:

This dissertation seeks to lift the veil of a professional class that is often overlooked by the academic and political milieu. First, it analyzes the origins of the gig economy and its evolution. We will see that, despite initially recognizing the possibility of some benefits, the most recent literature tends to converge on the risks of the gig economy, namely the intensity of precariousness, long working hours, lack of social protection, low pay, social isolation, among others. Secondly, and with the help of a questionnaire, with a sample of 89 validated responses, the socioeconomic situation of drivers for ride-hailing platforms in Portugal is examined. Those drivers are now called TVDE drivers according to Law No. 45/2018, or Uber law as it became known. With this law, the legislator brought some novelties to the way platforms operate, namely with the creation of an intermediary between platforms and drivers. Based on the literature review, this dissertation investigates pay, hours worked, how drivers divide their time into work and leisure. We will see that the criticisms made about the gig economy are confirmed by the results of the questionnaires. Finally, some reflections on potential legislative changes are made.

Key words: gig economy, ride-hailing, TVDE drivers, precariousness, social isolation

Índice

1. Introdução	1
2. Revisão de Literatura.....	2
2.1 O que Significa Gig economy	2
2.2 Benefícios e Oportunidades da Gig economy	6
2.3 Críticas e Riscos da Gig economy	7
2.4 A Uberização da Economia.....	8
2.5 Gig Economy em Portugal	9
2.5.1 Uber, Ride-Hailing e a “lei Uber”, em Portugal	10
3. Metodologia	12
3.1 Técnica de Recolha de Dados e Respostas Validadas	12
4. Resultados	13
4.1 Características da Amostra	13
4.2 Profissões Anteriores e Razões de Abandono.....	14
4.3 Caracterização do Profissional TVDE	16
4.4 Remuneração e Horas trabalhadas	19
4.5 Interação entre Parceiro e Motoristas	21
4.6 Motivação e Satisfação para Trabalhar Como Motorista TVDE.....	23
4.7 Balanço vida Profissional/Pessoal	24
4.8 O que os Motoristas Fariam se Tivessem Mais Tempo.....	26
4.9 Estabilidade Financeira	27
5. Reflexão com Vista a Alterações Legislativas	28
6. Conclusão	29
Referências.....	31
Anexos.....	37

Índice de Figuras

Gráfico 1 Área Profissional Prévia a Motorista TVDE.....	15
Gráfico 2 Razões de Abandono do Emprego Anterior a Motorista TVDE.....	16
Gráfico 3 Horas Trabalhadas	17
Gráfico 4 Dias Trabalhados	17
Gráfico 5 Tipos de Carro Utilizados	18
Gráfico 6 Casos Observados Cruzados de Rendimentos de Horas	20
Gráfico 7 Comissão Base que Acordou Receber do Parceiro TVDE	21
Gráfico 8 Benefícios atribuído pelo Parceiro	22
Gráfico 9 Frequência com que Realizam Atividades Fora do Trabalho	24
Gráfico 10 Frequências Bem-estar do Repouso e Pressão Profissional.....	25
Gráfico 11 Atividades de que Gostaria de Dedicar Mais Tempo	27

Índice de Quadros

Quadro 1 Rendimento e Horas Trabalhadas	19
Quadro 2 Média de Satisfação da Amostra.....	23

1. Introdução

Para compreender a temática da *gig economy*, em Portugal, nomeadamente as condições socioeconómicas dos trabalhadores destas plataformas TVDE, é necessária uma compreensão prévia da problemática e das suas origens. Só se pode analisar este nicho do mercado laboral nacional se primeiro partirmos de uma análise mais global da temática e depois procurar traçar paralelismos ou clivagens descritas por diversos autores e autoras não só do mundo académico, que é a principal fonte de informação deste trabalho, mas também de outras instituições, nomeadamente, políticas e empresariais. O trabalho que me proponho apresentar começará com uma visão abrangente da *gig economy* e mencionará estudos levados a cabo em vários países, desde o seu passado não muito distante até aos nossos dias. Veremos que esta temática ainda está a amadurecer, há muitas lacunas por preencher e respostas por dar.

Dentro da *gig economy* darei mais importância aos novos serviços de *ride-sharing* e *ride-hailing*, com destaque particular na situação portuguesa que culminou recentemente na Lei n.º 45/2018, comumente conhecida por “lei Uber”, que estabeleceu o “regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros (TVDE, «transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica»)” (Amado & Moreira, 2019). E, como veremos, há várias particularidades que tornam o caso português um objeto de estudo relevante. Esta parte, como nos aperceberemos, trata-se de uma filtração gradual da literatura: inicialmente, partimos de um ponto de vista mais lato da *gig economy* e terminamos especificamente no caso português e nos motoristas TVDE.

Este trabalho contará com aquela que foi a minha experiência e contributo para o estudo do caso português. Construí um questionário que toca em diferentes pontos da vida profissional, pessoal e social de um condutor TVDE, posteriormente distribuído por diversas redes onde há presença de condutores e por contactos pessoais que fui estabelecendo ao longo da elaboração da tese para conhecer de perto a realidade dos motoristas TVDE. O objetivo principal foi estabelecer padrões, promover o debate sobre a situação socioeconómica destes condutores e conseguir responder com maior facilidade a algumas perguntas específicas dos TVDE.

As principais perguntas que procurei responder foram: O que é e o que pode ser classificado como *gig economy*? Quais são as vantagens e desvantagens que um trabalhador pode esperar a trabalhar segundo as regras deste modelo de negócio? Quais são as particularidades das plataformas *ride-hailing* dentro daquilo que é a experiência obtida até aos dias de hoje? O que sabemos até agora sobre a matéria a nível nacional e como se diferencia do resto do mundo? Como vivem estes trabalhadores?

Os órgãos políticos têm vindo a manifestar vontade em alterar a lei, fazendo deste o momento ideal para refletir e promover uma mudança legislativa que afete positivamente aqueles que acabam por sofrer mais sob esta nova forma de trabalho. Este trabalho procurará refletir sobre a atual “lei uber” e aquilo que deve ser mudado. Veremos também que aquilo que se passa nos serviços de *ride-hailing* é sintomático de um problema maior, nomeadamente no mercado laboral.

Como veremos de seguida, na revisão de literatura, este tema é bastante recente com literatura que não recua muito mais do que 10 anos e com bastantes lacunas e áreas específicas por investigar. Por isso este trabalho que me proponho apresentar estará constantemente a tocar na fronteira do conhecimento científico.

2. Revisão de Literatura

2.1 O que Significa Gig economy

Gig é um termo usado há algumas décadas quando músicos se referiam a um espetáculo que iriam realizar. No entanto, isto “não era garantia de que viriam a atuar regularmente em espetáculos” (Woodcock & Graham, 2020: 2). Os autores Woodcock e Graham (2020) afirmam ainda que o antigo termo *gig* e o novo termo *gig economy* têm algumas semelhanças, tais como o facto de a *gig economy* ser predominante caracterizada por tarefas “curtas, temporárias, precárias, imprevisíveis, e ganhar acesso (a novos trabalhos) depende da boa performance e reputação” do trabalhador que as executa. Numa altura em que o trabalho precário crescia no Reino Unido, o governo britânico encomendou um relatório para melhor compreender o que era este novo tema

em expansão (Wood et al., 2019). Nesse relatório, Taylor et al. (2017:23) descrevem *Gig economy* como “pessoas que usam aplicações (também conhecidas como plataformas) para vender o seu trabalho”. Nos “trabalhos tradicionais, a posição e salários dos trabalhadores dependem da estabilidade no emprego, e futuras posições e recompensas (como um aumento salarial)”; por outro lado, “a *gig economy* é intemporal: os trabalhadores são recrutados no momento para um dado trabalho sem qualquer preocupação pelo seu emprego anterior, sem promessa de emprego futuro”(Friedman, 2014: 172). Prossegue: “ao contratar trabalhadores para uma «gig» em vez de os tornar parte da empresa como empregados, os empregadores podem ajustar o emprego e os salários em resposta às condições de procura (...) tornando o emprego mais flexível,(...) alterando o risco de flutuações económicas para o trabalhador (...) quando as condições são más, os salários baixam; quando as condições melhoram, os empregadores terão que pagar” (Friedman, 2014: 172). Quando se fala de *gig economy* a literatura oferece algumas descrições que colocam consumidores individuais a interagir com um “gig worker”, e outras que colocam um “gig worker” a interagir com uma empresa.

A *gig economy* é simultaneamente trabalho que é transacionado via plataformas, mas entregue localmente e por isso requer que o trabalhador esteja fisicamente presente, e trabalho que é transacionado e entregue via plataformas (Huws et al., 2016). Trabalhos locais da *gig economy* incluem entrega de comida, entrega de correio, transporte e trabalhos manuais (Wood et al., 2019). Trabalhos entregues via remota incluem a provisão de vários serviços digitais, tais como trabalhos de índole criativa (fotografia, design, apresentações, etc...) a trabalhos de *data entry* (Kässi O. & Lehdonvirta V.,2016). Há também a distinção entre *crowdwork* e trabalho em aplicações *on-demand* (Smith & Leberstein, 2015; Said, 2016). O primeiro refere-se a atividades que requerem completar uma série de trabalhos através de plataformas online (Felstiner, 2011; Eurofound, 2015). O segundo refere-se a formas tradicionais de trabalho, tais como transporte, limpeza, entre outras, com uma aplicação móvel como intermediário que define os padrões mínimos de qualidade e seleção e gestão de quem trabalha (Aloisi, 2015).

Wood et al. (2019) concluem que, nos trabalhos remotos da *gig economy*, o controlo através de algoritmos é central ao trabalho em plataformas online,

diferenciando-se significativamente dos trabalhos tradicionais que utilizam o método de Taylor que usa extensivamente ferramentas de gestão informação e delegação de tarefas com base na *performance* individual dos trabalhadores; a gestão com base em algoritmos, em pontuações e rankings permite aos trabalhadores “alto nível de autonomia, variedade de tarefas e complexidade, bem como flexibilidade espacial e temporal” (Wood et al, 2019: 56). Leonardi & Pirina (2020) defendem que a *gig economy* é fruto dos avanços do neoliberalismo após a década de 70 e dos avanços das TIC, telecomunicações e do setor digital; acrescentam ainda que aquilo que se observa é a transição de um modelo de produção Fordista e Taylorista para um modelo “pós-Fordista caracterizado por produção desarticulada, desverticalizada e recomposta à escala global” (Leonardi & Pirina, 2020: 47). Há também quem conclua que a globalização e a computadorização trouxeram-nos a *gig economy* e com ela uma nova versão de Taylorismo (Aloisi, 2015). A literatura relativa à *gig economy* parece não convergir na definição do método de administração e produção, dando argumentos plausíveis, mas diferentes para explicar o porquê de a *gig economy* ser caracterizada por um método em específico.

Os trabalhadores da *gig economy* são amiúde classificados como trabalhadores independentes; em alguns casos isolados são classificados como empregados da empresa (Smith & Leberstein, 2015). Um relatório da McKinsey & Co. (Manyika et al, 2016) afirma que, quando se fala em *gig economy*, os meios de comunicação se focam em trabalhadores com baixas habilitações (ex.: Uber), mas sublinha que, ao invés, a maioria de trabalhadores independentes são qualificados a trabalhar em áreas para as quais estudaram, são “a maioria silenciosa”.

Para além de *gig economy* há outras terminologias com significados semelhantes, tais como: “*platform economy*” que serve para descrever empresas como a Uber que tiram partido das funcionalidades de uma dada plataforma, e que representa uma área mais restrita da *gig economy* (Rogers, 2016); “*on-demand economy*” que é usada para descrever o mesmo que “*platform economy*”; “*sharing economy*” que encapsula todos os serviços “*peer-to-peer*” da atividade económica, desde serviços de arrendamento (Airbnb) à provisão de serviços com o objetivo de fazer lucro (Uber) (Martin, 2016).

O termo *sharing economy* foi usado inicialmente por académicos na viragem no século para descrever a crescente utilização por parte das pessoas de sites onde partilhavam conhecimentos (ex.: Wikipedia) e *software open source* (Ito, 2004). Porém só a partir de 2011 é que houve um crescimento exponencial do uso da “*Sharing economy*” em artigos científicos para descrever o novo modelo de negócio (Martin, 2016). Botsman & Rogers (2011) viriam a enquadrar *sharing economy* como algo centrado em plataformas online que facilitam formas *peer-to-peer* de atividade económica. Não há uma definição clara de *sharing economy* que consiga reter todas as possíveis utilizações do termo (Schor, 2014). Botsman (2013), no seu artigo online “*The Sharing economy Lacks A Shared Definition*”, define *sharing economy* como “um modelo económico baseado na partilha, troca, negócio, ou aluguer de produtos e serviços, permitindo acesso sobre a propriedade” intermediado pela internet. Ao ler a literatura concluímos que a *sharing economy* é o termo que originalmente era usado com mais frequência para descrever o surgimento de novos modelos de negócio, que atualmente estão integrados na *gig economy*. Após 2010 surgiram histórias de sucesso de duas empresas americanas, a Uber e o Airbnb, a primeira enquadrada nos serviços dos transportes ou “*ride-sharing*” e “*ride-hailing*” e a segunda no arrendamento de curta duração, permitindo que as pessoas possam até arrendar divisões das casas onde vivem. Este sucesso levantou a curiosidade de académicos. A literatura inicial (Botsman & Rogers, 2011) fala das possibilidades de utilizar a tecnologia disponível de forma eficiente para agrupar grandes grupos de pessoas e correspondê-las a bens e serviços que precisem. A *sharing economy* apresenta-nos um novo paradigma no que toca ao uso de tecnologias, e uma nova forma de estabelecer relações através de canais digitais (Schor & Fitzmaurice, 2015).

A literatura reconhece a falta de definições claras para alguns termos que acabam por ser usados como sinónimos, entres eles *sharing economy* e *gig economy* (Martin, 2016; Aloisi, 2015).

2.2 Benefícios e Oportunidades da Gig economy

Os artigos académicos seguem caminhos bastante distintos no que toca aos efeitos da *gig economy* na sociedade e na economia. Há autores que entendem que há benefícios, há outros que veem riscos, há alguns que reconhecem que pode originar tanto riscos como benefícios, conforme as ações e políticas levadas a cabo numa sociedade marcada pela *gig economy*.

Começemos pelos benefícios e potenciais oportunidades da *gig economy*. A *gig economy* poderá ser uma forma de promover consumo sustentável. Heinrichs (2013:228) defende que a *sharing economy* é potencialmente “uma nova forma de alcançar a sustentabilidade”. Botsman & Rogers (2011) acreditam que irá perturbar práticas de consumismo, que são parte central das economias capitalistas. Isto prende-se com o facto de a *sharing economy* fazer a transição de uma cultura em que consumidores detêm ativos (ex.: carros), para uma cultura em que os consumidores partilham o acesso a ativos; a mudança é feita tendo em conta as plataformas da internet que conectam consumidores, resultando num uso mais eficiente de ativos subutilizados (Martin, 2016). Botsman & Rogers (2011) defendem ainda que as plataformas *peer-to-peer* promovem uma distribuição mais justa e sustentável dos recursos. Esta narrativa de que um mercado baseado nas inovações digitais irá alterar os modelos de negócio vigente, gerar atividade económica, e possivelmente levar a benefícios sociais e ambientais é defendida, a título de exemplo, por PWC (2015) e Woskwo (2014).

Graham et al. (2017), depois de terem entrevistado trabalhadores da *gig economy*, afirmam que há benefícios tangíveis para aqueles que conseguem boas pontuações. Estas pontuações são atribuídas pelos próprios consumidores, o que faz subir a posição do trabalhador nas classificações de uma dada plataforma, aumentando a sua reputação e garantindo-lhe mais trabalhos.

Há a possibilidade de capitalizar oportunidades apresentadas pelo *outsourcing* e trabalhos remotos da *gig economy*, o que pode aumentar o número de empregos em países com rendimento mais baixo, promover crescimento económico e diminuir a pobreza desses países (Programa de Desenvolvimento das nações unidas (UNDP), 2016; Banco Mundial, 2016).

2.3 Críticas e Riscos da Gig economy

Muitas críticas foram e estão a ser traçadas quando se começaram a observar os primeiros efeitos da *gig economy*. As críticas são principalmente direcionadas às condições de trabalho dos trabalhadores e as repercussões no seu quotidiano.

Segundo Morozov (2013) a *sharing economy* é “neoliberalismo em esteroides”, uma vez que “amplifica os piores excessos do modelo económico dominante”, está a decorrer a “erosão do emprego a tempo inteiro, o desaparecimento de benefícios de saúde e seguros, assalto aos sindicatos e a transformação de trabalhadores em empreendedores por conta própria que devem pensar como uma marca”.

Os trabalhadores têm pouco poder de organização e negociação na escala global da *gig economy*, permitindo ao empregador discriminar livremente os trabalhadores, praticando baixos salários, porque há um elevado número de trabalhadores disponíveis para realizar uma dada tarefa. Trabalhadores com menos habilidade e reputação nas plataformas são os mais afetados por baixos salários e insegurança (Graham et al., 2017).

Wood et al. (2019), numa perspetiva de trabalhadores intermediados por uma plataforma e um algoritmo, afirmam que estes mecanismos oferecem baixos pagamentos, promovem o isolamento social, trabalhos a horas irregulares, excesso de trabalho, privação do sono e exaustão. Berg (2016), num inquérito a trabalhadores remotos tanto na Índia como nos EUA, concluiu que o maior problema eram os baixos salários e falta de trabalhos disponíveis, trabalhadores sem outras alternativas de emprego (40% da amostra de Berg) não tinham empregos vinculados à segurança social. Corujo (2017) numa análise à *gig economy* na Espanha repara que estes trabalhadores são os mais ameaçados por situações de precariedade, e são aqueles que precisamente encontram mais dificuldade em receber benefícios da segurança social, acentuando a sua situação precária. Isto impõe um outro risco, agora à população pensionista que se vê dependente dos descontos que a população ativa realiza; sem eles, há o risco de as necessidades financeiras da segurança social não serem garantidas.

A *gig economy* fragmenta o trabalho, aumenta a casualização e enfraquece as relações laborais (de Stefano, 2015). A *gig economy* recupera alguma da literatura sobre

trabalhadores independentes e conseqüente enfraquecimento dos laços entre empregado e empregador que já se vinham a desenvolver ao longo dos anos. Isto resultava em fraca segurança no emprego, baixa legitimidade do trabalhador para construir uma identidade forte no trabalho (Alvesson & Willmot, 2002).

2.4 A Uberização da Economia

Uberização é um termo que surge recorrentemente na literatura mais recente da *gig economy*, e que captura os padrões da *gig economy*, tais como a individualização do risco do trabalho e a responsabilidade pessoal; o termo acarreta ainda algumas críticas, como o facto de estar associado a trabalhos onde são necessárias fracas qualificações, e onde o bem-estar do trabalhador diminui, uma vez que os salários são baixos, e há baixa formação do trabalhador (Fleming, 2017). O nome da empresa (Uber) tornou-se numa “palavra-chave, para designar um modelo de negócio, que está centrado à volta do digital, plataformas com base em algoritmos, e promove autonomia e flexibilidade entre produtores e consumidores” (Sutherland & Jarrahi, 2018: 331). Os apologistas do neoliberalismo procuram reformular a questão e culpar as escolhas do indivíduo e responsabilizam-no pelo mau funcionamento do sistema (Fleming, 2017).

Casilli (2015) descreve uberização como uma forma de encetar uma série de procedimentos inovadores, como a geo-localização, pagamentos online, gestão da força de trabalho, e distribuição, num serviço acedido através de uma aplicação ou fábrica, com baixas barreiras de entrada, porque as pessoas utilizam recursos que já detém.

Devido à reputação e sistemas de pontuação para avaliar os trabalhadores estes poderão sentir que estão constantemente em período experimental, assim aumentando a sua vulnerabilidade e sentimento de precariedade (Aloisi, 2015). Os sistemas de classificação e taxa de aprovação e outros elementos desconhecidos dos algoritmos são uma forma dura de implementar regras e condicionar a autonomia dos trabalhadores (Callaway, 2016).

Ainda, os condutores de aplicações *ride-hailing* como a Uber são obrigados a pagar a própria gasolina, seguro, custos de manutenção e potenciais custos de *leasing*. A Uber pode ainda alterar preços das viagens, sem qualquer aviso, e diminuir parte da comissão do condutor.

A *gig economy*, e a uberização em concreto, é considerada como o “principal fator explicativo dos salários estagnados, uma vez que acentuaram o desequilíbrio de poder entre trabalhadores e empresas que tem aumentado nos últimos 40 anos com a diminuição da participação em sindicatos e a desregulamentação da indústria em geral” (Foroohar, 2019: 156).

Para a Uber, em concreto, os seus motoristas e passageiros são igualmente consumidores da sua tecnologia, na medida em que a informação dos utilizadores ou *user data* agregada diretamente destes dois atores é uma fonte de riqueza para a Uber. Esta informação é diretamente aplicada no modelo de negócio da Uber (Roosenblat, 2018). Apesar dos condutores terem a liberdade de se desconectar, eles recebem notificações. Estas notificações podem-se enquadrar naquilo que são *Nudges* que tentam manipular os seus comportamentos (Sunstein, 2014).

O sistema de pontuação da Uber torna a supervisão omnipresente, porque muda de forma subtil como os condutores se comportam no trabalho. A Uber controla um conjunto de dados, tais como: a pontuação do condutor, a taxa de aceitação das viagens, número de horas *online*, número de viagens e comparações com outros motoristas.

No mundo dos serviços Uber, os condutores não são despedidos, eles são desativados. Frequentemente observei nos fóruns online TVDE os motoristas a insurgirem-se contra as práticas quase que arbitrárias de desativarem as suas contas, normalmente porque havia problemas com os seus dados pessoais submetidos, ou porque recusaram um grande número de viagens. As contas eram desativadas sem aviso prévio.

2.5 Gig economy em Portugal

A história da *gig economy* em Portugal é fortemente marcada pelos últimos cinco anos de crescimento exponencial do turismo, especialmente em Lisboa, e consequente crescimento económico (Leonardi & Pirina, 2020). Semelhante a outras economias desenvolvidas, a *gig economy* é mais sonante devido às duas grandes empresas referidas anteriormente: a Uber e Airbnb.

A literatura sobre o Airbnb e os seus impactos nos imóveis e na geografia urbana de Lisboa é bastante extensa (Cocola-Gant & Gago, 2019; Mendes, 2017; Seixas & Guterres Brito, 2018). Há evidência de que a comunidade local é afetada pela

proliferação de apartamentos arrendados a turistas, os residentes locais são deslocados devido ao aumento das rendas, e os investidores utilizam os investimentos para arrendamentos de curta duração ou para vender o imóvel caso queiram. Dando aos investidores uma liberdade que não seria possível se arrendassem por longa duração, isto é bastante atrativo para investidores globais (Cocola-Gant & Gago, 2019). A experiência de Airbnb, em Portugal é marcada por gentrificação, injustiça social, e quem recebe as receitas dos arrendamentos são maioritariamente (78%) as corporações que realizam investimentos e não residentes e senhorios locais como afirma a aplicação Airbnb (Cocola-Gant & Gago, 2019).

AalBers (2019) afirma que a Airbnb é parte integral da quinta onda de gentrificação, motivada por grandes investimentos em imobiliário em certos bairros por parte de investidores globais.

Mais recentemente, e resultado da pandemia, as plataformas começaram a diversificar os seus serviços e passaram a realizar entregas, maioritariamente de comida. Sobre o tema, em Portugal, pouco foi escrito (Leonardi & Pirina, 2020).

2.5.1 Uber, Ride-Hailing e a “lei Uber”, em Portugal

Neste tópico a literatura não é extensa, o caso da Uber e de plataformas semelhantes é menos explorado, comparativamente ao Airbnb mencionado anteriormente. A Uber foi a primeira plataforma a entrar no mercado português em 2015, e tem-se mantido como plataforma dominante desde então. O crescimento desta plataforma não esteve tão dependente do crescimento do turismo, como foi o caso da Airbnb (Leonardi & Pirina, 2020).

O caso português é interessante por alguns motivos. A Uber escolheu a cidade de Lisboa para desenvolver o seu *European Centre of Technology and Excellence*, para testar novos serviços e melhorar o diálogo com políticos. Pode ser considerado um laboratório de *platform capitalism* a nível continental (Leonardi & Pirina, 2020). Este centro tem 212 empregados e gera receitas superiores a 4 milhões por mês¹. Os autores Leonardi & Pirina (2020) formalizam a teoria de que as plataformas criam espaços, como

¹ Fonte: https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.uber_portugal_center_of_excellence_unipessoal_lda.1fba6ac9edc4b537cd56e87dff8b8cbe.html.

o *European Centre of Technology and Excellence*, para promover relações proveitosas com políticos a nível local e nacional, e assim ter tratamentos preferenciais. O caso português apresenta-nos uma tendência recorrente, e é o facto de empresas do ramo das Tecnologias da Informação tenderem a formar oligopólios (Crouch, 2019). Isto tornou-se evidente em 2019, com a diminuição do número de empresas de transporte, após a saída da Cabify e com a Kapten e a Free Now a fundirem-se. O caso português apresenta dois episódios de redução unilateral, por parte da Uber, de tarifas de viagem em dois momentos de 2020, o que reduziu os rendimentos de muitos condutores que viviam a recessão causada pela Covid-19 (Allegretti, 2021)

Mais, o número de condutores para estas plataformas teve um crescimento repentino no ano de 2019: passou dos 349 condutores certificados para os 21 mil em dezembro. Estes condutores competem diretamente com os 25 834 condutores distribuídos por 10 000 empresas de táxis (Leonardi & Pirina, 2020). Este conflito deu origem à lei 45/2018, comumente conhecida como “lei Uber”. Portugal foi pioneiro a passar uma lei dirigida às plataformas digitais de transporte.

Amado & Moreira (2019) elaboram um dos poucos trabalhos onde falam das nuances da nova “Lei Uber” e dos novos regimes jurídicos. Basicamente, foi criada uma hierarquia de comando. Começando de baixo para cima temos: o condutor TVDE que obedece a um Operador TVDE, que por sua vez obedece a uma plataforma digital de *ride-hailing*. O operador TVDE pode empregar um ou mais condutores, e um operador pode simultaneamente ser operador e condutor certificado. Este método já tinha sido defendido por Aloisi (2015) e criticado por de Stefano (2016) por não corrigir os problemas principais que enfraquecem as relações laborais da *gig economy*.

Como ficou claro ao longo das referências, este tema é bastante recente com literatura pouco extensa e com muitas áreas específicas por explorar, nomeadamente a investigação sobre a qualidade de trabalhos remotos da *gig economy* continua limitada tanto em número de plataformas como e em países avaliados (D’Cruz & Noronha, 2016). Faltam estudos sobre os efeitos distributivos dos padrões que se têm vindo a observar, em que o incumbente domina o mercado à custa dos outros (Maseli & Giuli, 2015). É necessária investigação que contribua para diminuir as tensões entre remuneração e proteção dos trabalhadores e as receitas das plataformas (Leonardi & Pirina, 2020). A literatura existente tem, também, clivagens entre oportunidades e riscos. Os trabalhos

sobre as oportunidades parecem estar assentes em condições e pré-requisitos que devem ser verificados para alcançar efeitos positivos, enquanto os riscos surgem organicamente e em maior número.

3. Metodologia

A análise correta das condições socioeconómicas dos motoristas TVDE só seria alcançada respondendo a subconjuntos de questões essenciais sobre o profissional, neste caso aplicado a um nicho do mercado de trabalho. Por esta razão algumas questões refletem precisamente as idiosincrasias desse meio. As questões principais são: i) Quais as principais características (idade, habilitações, em que locais realizam os seus serviços); ii) Quais são as remunerações; iii) Quantas horas trabalham; iv) Como está equilibrada a sua vida profissional e familiar; v) Qual é a sua satisfação no trabalho; vi) Como é a sua relação com o operador TVDE; vii) Como é a sua relação com as plataformas digitais. A análise terá também um cruzamento de respostas quando assim achar relevante.

Esta investigação trata-se de uma pesquisa exploratória, uma vez que há poucos estudos previamente realizados (Piovesan & Temporini, 1995). Dada a necessidade de chegar ao número máximo de motoristas possível, o método de investigação basilar para a concretização dos objetivos supramencionados foi inquérito por questionário e pretende refletir, com base nessas respostas, novas abordagens e alterações legislativas para fazer face às presentes condições socioeconómicas dos motoristas TVDE. O inquérito por questionário tem esta vantagem de maximizar a distribuição e maximizar também o processamento das respostas em comparação com um método com base em entrevistas individuais, mas tem as desvantagens de diferentes motoristas interpretarem de diferentes formas a mesma questão (Bäckström, 2008).

O questionário poder ser visto integralmente nos anexos.

3.1 Técnica de Recolha de Dados e Respostas Validadas

O questionário foi feito com recurso ao *Google Forms* e distribuído de diversas formas, ao longo do mês de julho de 2021, por contacto pessoal com motoristas, em

grupos *online* de motoristas com milhares de membros e enviado por email para algumas redes, como por exemplo o Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal (STRUP), que dá apoio aos motoristas TVDE. No fim, consegui 93 respostas, destas validei 89. As quatro respostas que foram eliminadas deveu-se à suspeita de que o questionário não foi respondido com honestidade em certos parâmetros, nomeadamente condutores que responderam que conduziram em todas as regiões do país na última semana ou que trabalharam mais de 100 horas nessa semana (de acordo com a lei n.º 45/2018, os condutores só podem conduzir durante períodos diários até 10 horas, ou seja, até 70 horas semanais). Estes casos colocaram em causa a idoneidade das respostas dos inquiridos.

Todos os gráficos e tabelas que serão apresentados a seguir têm como fonte o questionário.

4. Resultados

4.1 Caraterísticas da Amostra

Assim, chegamos a este ponto com 89 respostas válidas. Uma amostra que nos acompanhará ao longo das próximas secções e será referência para todas as questões, exceto quando mencionado o contrário.

78 (87,6%) dos inquiridos são do sexo masculino, 11 (12,4%) do sexo feminino. Esta é uma profissão com uma forte representação do sexo masculino, apesar de não haver dados públicos, podemos concluir com base na observação este facto. Por essa razão, há razões para admitir que o rácio de género conseguido com o questionário aproxima-se da realidade.

Uma larga maioria de inquiridos tem nacionalidade portuguesa, 85 (95,5%), ou seja, nesta amostra há apenas quatro pessoas que não têm nacionalidade portuguesa. Por esta razão, torna-se impossível destrinçar a realidade das comunidades de imigrantes que trabalham como motoristas TVDE, por conseguinte, perde-se um ponto fulcral que tornaria a análise desta temática mais diversa e robusta. Um fator explicativo da sobrerrepresentação nacional passa em grande medida por o questionário estar em português, e as comunidades estrangeiras não estarem tão presentes nos meios por

onde distribuí o questionário. Não olhar para a realidade destas comunidades é perigoso, na medida em que abre a possibilidade de situações irregulares e até ilegais, que por terem sido deixados de parte não recebem o devido apoio das instituições nacionais. A realidade portuguesa recente demonstrou os perigos de ostracizar estes grupos; um trabalho futuro deverá procurar perceber com mais detalhe como se movem os trabalhadores imigrantes TVDE.

A idade dos inquiridos varia entre os 19 e os 71 anos (52 de anos de amplitude). A média de idade é 42,97 e a mediana são 44.

Quanto ao estado civil, a maioria (55,1%) dos condutores está casada ou em união de facto, 13,5% é divorciado/a, 30,3% está solteiro/a, e 1 dos inquiridos (1,1%) está viúvo/a. Algo que é próximo da realidade portuguesa relativamente ao panorama sociodemográfico nacional INE (2011).

Em termos de escolaridade, 15,7% dos inquiridos têm apenas ensino básico ou inferior, 58,4% têm ensino secundário concluído, 25,6% têm concluído um nível de ensino superior. Dos 89 inquiridos, 6 estão a prosseguir os estudos. Como vimos na revisão da literatura isto diverge daquilo que foi dito por Fleming (2017) uma vez que estes trabalhadores não têm necessariamente uma baixa formação. Aliás, o nível de escolaridade desta amostra é semelhante à população adulta portuguesa (INE, 2021).

4.2 Profissões Anteriores e Razões de Abandono

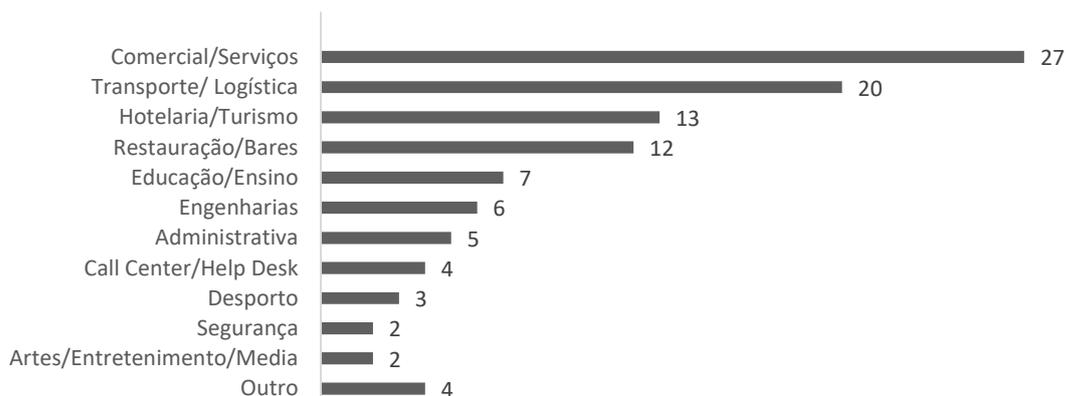
O mercado de trabalho português é caracterizado, atualmente, por uma taxa de desemprego baixa. Em junho de 2021, a taxa de desemprego estava nos 6,9% (ajustado à sazonalidade), valor este abaixo da média da União Europeia: 7,7% (Eurostat, 2021). Aliás, a taxa de desemprego tem-se mantido em níveis relativamente baixos, desde 2018, ano em que é promulgada a lei Uber. Esta taxa, na realidade, pode ser maior, se considerarmos aqueles que querem emprego, mas deixaram de procurar e por isso saíram das estatísticas, ou aqueles que mesmo estando a trabalhar estão em trabalhos precários, part-time, entre outros. Compreender os motoristas TVDE e as motivações para trabalhar passa em primeiro lugar por compreender as razões que os levaram a

trocar um emprego por este. É precisamente isso que tentarei analisar nesta parte inicial do questionário.

Na pergunta “Motorista TVDE é o seu primeiro emprego?” (ver Anexo, secção II) 72 inquiridos (80,9%) responderam que não e os restantes 17 (19,1%) responderam que sim. A resposta positiva a esta questão abria um grupo de questões dedicado a perceber com maior profundidade a mobilidade profissional.

A primeira questão: “Se este não é o seu primeiro emprego, indique qual a área ou áreas profissionais onde trabalhava antes de ser motorista TVDE” (ver Anexo, secção III), como tinha a possibilidade de respostas múltiplas, em 72 pessoas respostas houve 16 que responderam mais do que uma área profissional, evidenciando escolhas profissionais que não se mantêm presas a uma área profissional ao longo de uma vida. As respostas e as suas frequências podem ser vistas no seguinte gráfico de barras horizontais.

Gráfico 1 Área Profissional Prévia a Motorista TVDE



A área Comercial/serviços sai claramente destacada. Trata-se de uma área com um grande leque de empregos e isso espelha-se na frequência em que figura no gráfico 1. O segundo resultado mais votado é a área de Transportes/Logística. Aqui apercebemo-nos que uma parte dos motoristas, apesar de ter mudado de emprego para motorista TVDE, manteve-se numa área profissional semelhante.

Das 72 pessoas que responderam anteriormente, duas não abandonaram o emprego. Assim, temos 70 respostas na questão “Qual ou quais os motivos que levaram

a abandonar o emprego anterior?”. Mais uma vez, havia a possibilidade de resposta múltipla e por isso é que há 91 resultados, tal como indica o gráfico 2.

O resultado mais votado foi a procura de maiores rendimentos, aliás, 15 dos inquiridos apenas selecionaram essa opção e mais nenhuma, ou seja, teve tantos votos sozinha como a segunda opção. A segunda mais votada foi a procura de maior liberdade.

Gráfico 2 Razões de Abandono do Emprego Anterior a Motorista TVDE



Outra conclusão relevante desta questão é que as opções que obrigaram ao abandono e estão, em parte, fora do controlo dos trabalhadores como a empresa falir ou ser despedido foram votadas com menos frequência; 6 vezes na opção foi despedido e 4 vezes na empresa faliu, o que revela uma certa mobilidade entre trabalhos que parte da iniciativa dos trabalhadores pelas mais variadas razões.

Em Portugal, cerca de 50% dos agregados familiares não paga IRS precisamente porque não têm rendimentos suficientes. Onde o rendimento médio é 1314€ por mês e o salário mínimo são 665€, em 2018 22,1% dos trabalhadores ganhavam salário mínimo (Pordata, 2019). Em 2019 o salário anual mediano era de 10.800 €, o sétimo mais baixo da União Europeia (Eurostat, 2019). Estruturalmente, em Portugal os salários são baixos daí sendo expectável que a procura de maiores rendimentos seja a opção mais escolhida. É comum ver-se nos fóruns online a partilha de bónus monetários diários de alguns motoristas o que pode dar a ilusão que há motoristas com rendimentos muito acima da média. É possível que uma pessoa que esteja nesses fóruns se sinta impelida a deixar o seu emprego e experimentar ser motorista TVDE.

4.3 Caracterização do Profissional TVDE

Nesta amostra, 78,7% dos profissionais são full-time e os restantes 21,3% são part-time. Este dado contrasta com uma publicação da Uber, sobre a realidade dos EUA, onde afirma que mais de 60% dos condutores são part-time (Kansal, 2018); também no relatório anual da Lyft sobre os EUA e o Canadá (uma empresa de *ride-hailing* que não tem presença em Portugal) afirma-se que 95 dos seus motoristas trabalham menos de 20 horas semanais (Lyft, 2021). Voltando aos resultados do nosso questionário, 63,8% fazem as suas viagens na região de Lisboa, 20,2% na área metropolitana do Porto, 11,7% no Algarve, os restantes 4,4% noutras regiões do país. Relativamente às aplicações onde recebem pedidos de viagem temos que: a Uber surge como a plataforma mais usada pelos inquiridos, 87. A Bolt aparece logo a seguir com 81 motoristas e a FreeNow é utilizada por 54 motoristas. Destaco ainda o facto de 55,1% dos motoristas usar as três aplicações ao longo da sua jornada de trabalho. Dos relatos que ouvi e li dos motoristas, a principal razão para trabalhar para as três aplicações é para maximizar o rendimento, uma vez que diferentes aplicações lançam diferentes incentivos para os motoristas trabalharem num dado momento para essa aplicação.

67,4% dos inquiridos é apenas motorista TVDE, enquanto os restantes 32,6% têm outro emprego ou trabalho remunerado. Sabendo que entre aqueles que têm um segundo emprego, 37,9% trabalham como condutores *full-time*.

Dentro desta amostra a grande maioria (74,2%) já trabalhava antes da pandemia, ou seja, antes de março de 2020.

“Na questão já trabalhou para quantos parceiros TVDE?” 21,3% nunca trabalhou para nenhum, 38,2% trabalhou apenas para um, 30,3% trabalhou para dois, e, por fim, 10,1% trabalhou para 3 ou mais. Mais à frente falarei mais sobre o papel do parceiro ou operador TVDE.

Gráfico 3 Horas Trabalhadas ao longo da última semana

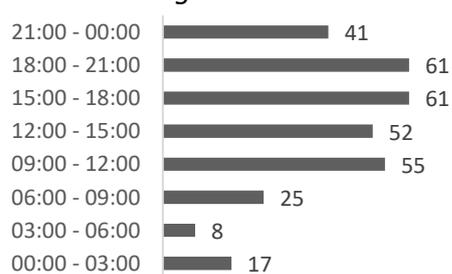
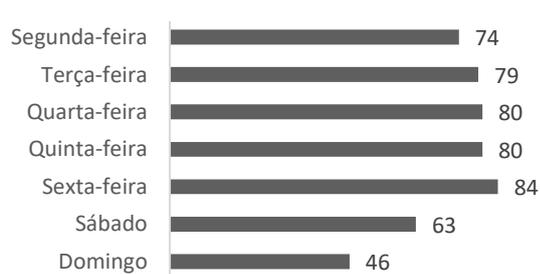


Gráfico 4 Dias Trabalhados da Última Semana

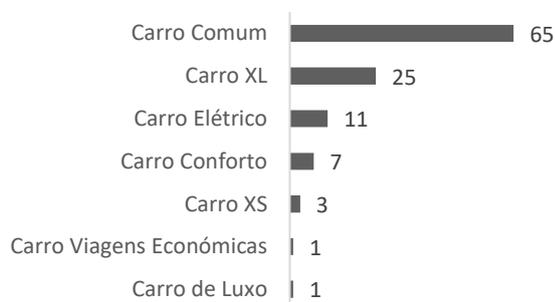


Posteriormente, solicitei que os trabalhadores se reportassem à última semana de trabalho para responder às questões. Olhando para o gráfico 4, rapidamente concluímos que os trabalhadores trabalham com mais frequência nos dias úteis, acabando por ser na sexta-feira o dia em que há mais motoristas em simultâneo. O gráfico 3 mostra-nos que há mais condutores durante o período de fim de tarde e noite, o que não se reflete necessariamente em remuneração extraordinária, uma vez que quem decide se há direito a remunerações extraordinárias é o algoritmo. Relativamente aos dias da semana que os profissionais trabalharam, destaca-se o facto de mais de 50% dos profissionais trabalharem mais de 5 dias por semana, 22,5% trabalharam 6 dias, e 31,5% trabalharam 7 dias.

Estes dados convergem com aquilo que já foi dito por Wood et al. (2019): que trabalhadores intermediados por plataforma e um algoritmo tendem a trabalhar a horas irregulares.

Gráfico 5 Tipos de Carro Utilizados

As aplicações permitem que se utilizem diferentes categorias de carros, tal como aparece no gráfico 5. As diferentes categorias têm diferentes características que se refletem, por exemplo, no preço e capacidade da



viatura. Atualmente, as plataformas só permitem o registo de novos carros que sejam elétricos. Na minha experiência de participação em fóruns de motoristas TVDE, um dos carros que provoca mais celeuma entre os motoristas é aquele que está registado para fazer viagens económicas. Tal como o nome indica, viagens económicas é um carro que faz viagens a um preço reduzidos, ora o carro tem de ser bastante eficiente para conseguir fazer as viagens e garantir uma margem de rendimento líquido. Os motoristas reconhecem que estas viagens são bastante apelativas para os consumidores, no entanto não são economicamente sustentáveis para os motoristas. Quanto mais motoristas fizerem viagens económicas, mais motoristas perdem rendimentos: não só

aquele está a conduzir em viagem económica, mas também aquele que está a conduzir um carro comum e perdeu um cliente para quem está a fazer viagens económicas. Ou seja, os motoristas veem os outros motoristas que fazem viagens económicas como ameaças aos seus rendimentos.

Qual a razão para alguns motoristas optarem por fazer viagens económicas, se sabem que vão receber menos por esse serviço? Há algumas razões que podem ser apontadas. A primeira é que, dado o preço reduzido, essas viagens têm maior procura o que diminui períodos de espera entre viagens dos motoristas, maximizando o seu número de viagens. A segunda razão é porque as plataformas por vezes oferecem incentivos, tais como: “faça 20 viagens e receba um bónus monetário”, esta razão aliada à primeira acelera o processo de atingir o bónus.

4.4 Remuneração e Horas trabalhadas

Um dos pontos principais deste trabalho era perceber a distribuição de rendimentos de um motorista TVDE. Sabendo que as aplicações dão informação detalhada da última semana, as perguntas incidiram sobre a última semana de trabalho.

Quadro 1 Rendimento e Horas Trabalhadas por Semana

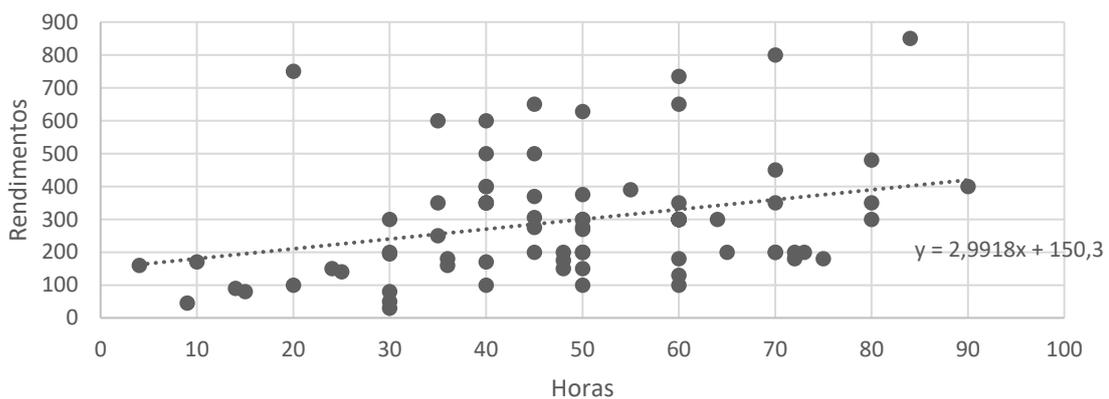
	Rendimento (€)		Horas	
	Médio	Mediana	Média	Mediana
Todos	296	287	48	50
Full Time	330	300	54	50
Part Time	169	155	28	30

Observando o quadro 1 vemos que, em média, um motorista recebe 296 euros por semana. Este valor é claramente mais baixo para quem conduz part-time (169€) e ligeiramente mais alto quem conduz full-time (330€). Recordo que mais de 60% dos motoristas conduz full-time, daí o resultado global ser bastante próximo de quem conduz full-time. Se multiplicarmos o valor semanal por um ponderador que se aproxime do número de semanas por mês ($30/7=4,3$). Temos que, em média, um motorista recebe 1419€ por mês se trabalhar full-time, mas isto implica trabalhar, em média, 54 horas por semana, algo bastante acima do horário máximo semanal de 40 horas, mencionado no art.º 203 do Código de trabalho.

Há que perceber também que os 1419€ serão utilizados, na maioria dos casos, para pagar a manutenção do veículo e, depois, para pagar os devidos impostos sobre o rendimento. Se um motorista trabalhar durante 40 horas semanalmente há a possibilidade de em alguns meses ganhar um valor próximo ou abaixo do salário mínimo, tal como já foi dito por Aloisi (2015).

O gráfico 6 mostra cada caso observado e compara o rendimento com as horas trabalhadas. O gráfico mostra alguns outliers que conseguem rendimentos bastante elevados. Isto pode-se dever a muitos aspetos, tais como o facto de nessa semana o motorista ter conseguido viagens no modo dinâmico, ou seja, é aplicado um ponderador ao preço normal da viagem e por conseguinte a viagem é mais cara que o habitual e o motorista recebe parte desse aumento; outra razão passa pelo facto desses motoristas terem tido acesso a bónus esporádicos dessa semana; e também há que compreender que, como veremos a seguir, o operador TVDE ou parceiro, ou seja, o intermediário entre as plataformas e o motorista, acorda comissões e benefícios com o motorista. Quer isto dizer que dois motoristas que trabalham exatamente as mesmas horas e fazem o mesmo tipo de viagens podem receber valores diferentes com base naquilo que o parceiro lhe paga. Aliás, a questão estava formulada dessa forma “Quanto Dinheiro irá receber aproximadamente do seu parceiro como motorista TVDE relativamente à última semana?”.

Gráfico 6 Casos Observados Cruzados de Rendimentos de Horas



Mais uma vez, confirma-se o que Wood et al. (2019) afirmaram: não só os trabalhadores trabalham horas irregulares como também trabalham horas excessivas onde não há necessariamente compensação salarial.

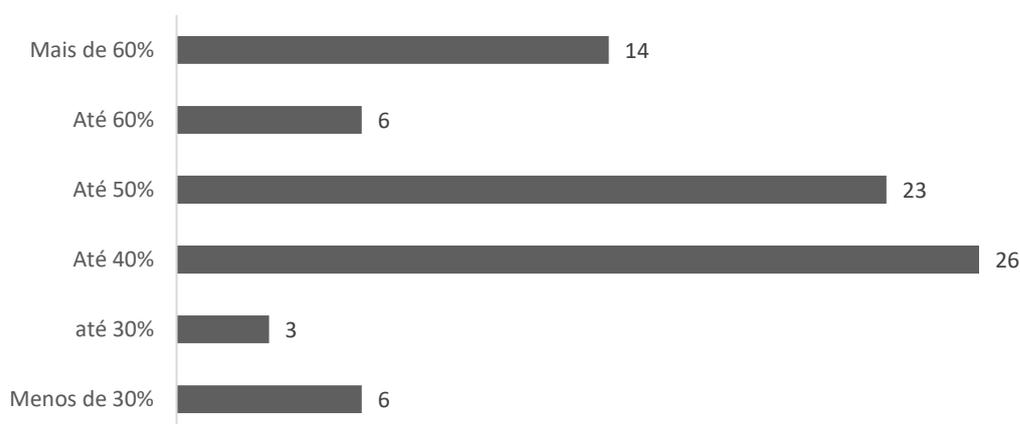
Outra ideia do gráfico é que o um trabalhador que trabalha 40 horas não irá necessariamente receber, em média, o dobro de um trabalhador que trabalha 20 horas.

4.5 Interação entre Parceiro e Motoristas

Como já foi dito, o caso português é único no que toca à legislação em vigor relativamente às plataformas de ride-hailing uma vez que criaram um intermediário. Segundo a lei n.º 45/2018 esse intermediário é apelidado “operador TVDE”, mas no meio dos motoristas TVDE é chamado de parceiro. Sabendo que existe a figura de operador de plataformas eletrónicas, aqui enquadram-se as plataformas que foram faladas ao longo da dissertação (ex.: Uber, Bolt, FreeNow). Utilizarei a expressão parceiros para me referir aos operadores TVDE, os intermediários entre plataformas eletrónicas e motoristas.

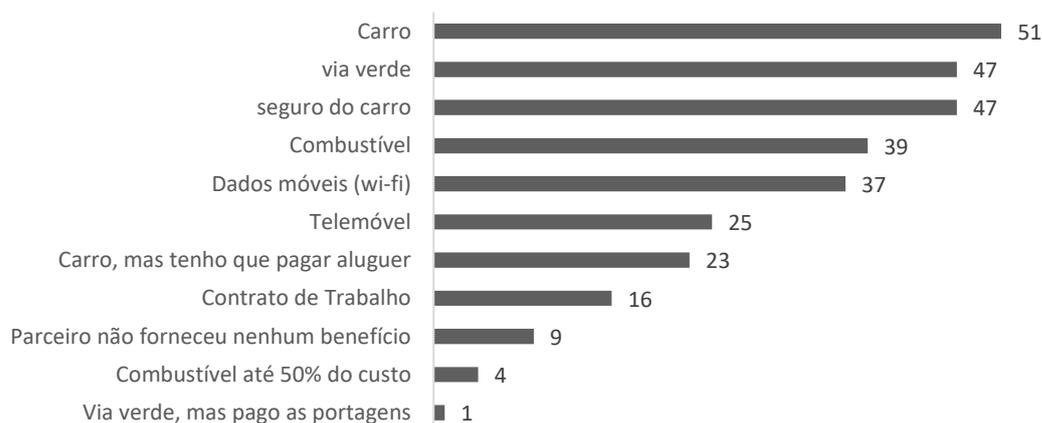
O parceiro por vezes é simultaneamente parceiro e motorista. Ainda assim, na maior parte das vezes o que ocorre é o parceiro não ser motorista. O parceiro acorda com o motorista a divisão dos rendimentos. Dos 89 inquiridos, foram consideradas 78 respostas à questão “Qual é a percentagem de comissão base que acordou receber do parceiro TVDE?”. Esta seleção deveu-se à distinção entre os parceiros/motoristas dos motoristas, ou seja, há 78 motoristas que são apenas parceiros.

Gráfico 7 Comissão Base que Acordou Receber do Parceiro TVDE



Para além de acordar a percentagem de comissão, o motorista e o parceiro podem acordar benefícios que o parceiro oferece, como podemos ver pelo gráfico 7. O benefício mais frequente é o carro. Se somarmos a opção “carro, mas tenho que pagar o aluguer”, ficamos com 74 motoristas que usam um carro que não é seu para a sua atividade de motorista. Isto entra em divergência com aquilo que foi dito recorrentemente na revisão de literatura, de que na sharing economy os recursos subutilizados podiam ser utilizados para conseguir rendimentos extra (Martin, 2016; Casilli, 2015), ou que é uma forma de atingir a sustentabilidade Heinrichs (2013). O que acontece, na realidade, é que há parceiros a comprar e registar viatura para se dedicarem especificamente aos serviços de *ride-hailing* e daí retirar rendimentos.

Gráfico 8 Benefícios Atribuído pelo Parceiro



No entanto, o parceiro acaba por ser um intermediário que reduz a burocracia com que o motorista tem de lidar, nomeadamente no que toca ao registo das viaturas para uso em TVDE, distribuição de rendimento e pagamento de impostos. Para além disso, o parceiro acaba por ser aquele que tem mais capital para realizar o investimento inicial num carro necessário para TVDE. Este investimento, como veremos a seguir, é impossível para alguns motoristas.

Outro aspeto que importa realçar é o facto de apenas 16 motoristas terem assinado contrato de trabalho, e os benefícios que daí advêm. Isto converge com aquilo que já foi mencionado por Morozov (2013), designadamente no que diz respeito à “erosão do emprego a tempo inteiro, o desaparecimento de benefícios de saúde e seguros”.

4.6 Motivação e Satisfação para Trabalhar como Motorista TVDE

Esta parte da tese foca-se em tópicos de satisfação pessoal e como o motorista encara o meio envolvente da TVDE. A primeira questão é inspirada na literatura que faz divisão dos trabalhadores segundo as suas escolhas para estar a trabalhar num serviço enquadrado na *gig economy* (Ver Manyika et al, 2016). “Trabalho nesta plataforma por minha própria escolha, ou seja, podia estar a fazer um outro trabalho, mas optei por este”, 54 respostas, 60,7%. Trabalho por necessidade nesta plataforma, ou seja, não tenho outra opção para trabalhar, 35 respostas (39,3%). Nos EUA e União Europeia-15 a percentagem de trabalhadores da *gig economy* que estão a trabalhar por necessidade é mais baixa (Manyika et al, 2016) do que os que estão a trabalhar por necessidade para as plataformas TVDE. Esta divisão posteriormente influencia os resultados de satisfação e como veremos é possível estabelecer padrões.

Se atribuirmos ponderadores às opções do seguinte modo: Muito satisfeito (5); Satisfeito (4); Nem satisfeito nem insatisfeito (3); Pouco Satisfeito (2); Nada Satisfeito (1), e não considerando as repostas “Não sabe/ não responde” temos as seguintes médias apresentadas no quadro 2.

Quadro 2 Média de Satisfação

	Todos	Escolha	Necessidade
Relação com o parceiro atual TVDE	3,95	4,04	3,80
Relação com as aplicações UBER, BOLT e FREENOW	2,69	2,94	2,31
Relação com os passageiros que vai recebendo	3,44	3,50	3,34
Nível de Remuneração	2,67	2,72	2,60
Segurança em relação à Remuneração futura	2,60	2,64	2,54
Número de horas que trabalha	2,78	2,87	2,63
Flexibilidade de estabelecer horário de trabalho	3,83	3,90	3,72
Bem-estar físico	3,09	3,23	2,89
Bem-estar mental	3,10	3,19	2,97
Em relação aos seus direitos e deveres, segundo a Lei Uber	2,47	2,63	2,23

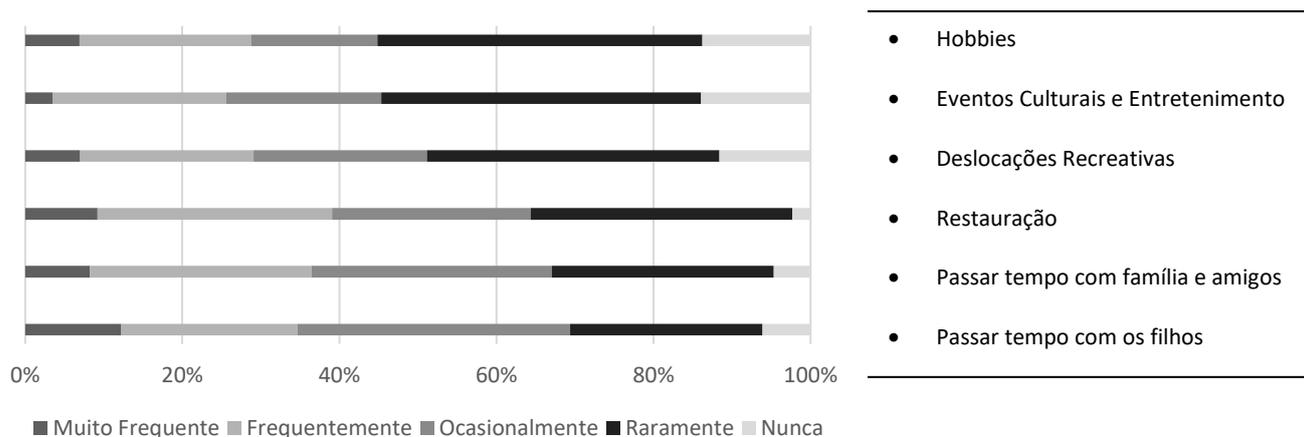
Quanto mais alta a média, maior é a satisfação dos profissionais da amostra para os diferentes parâmetros. Em primeiro lugar, observamos imediatamente que aqueles que escolhem livremente trabalhar como motoristas têm, em média, maior grau de satisfação em todos os parâmetros. Isto está em linha com aquilo que já foi concluído por Manyika et al (2016).

Em segundo lugar, há dois parâmetros que se destacam como aqueles em que há mais satisfação: a “relação com o parceiro atual TVDE” e a “flexibilidade de estabelecer horário de trabalho”. Repare-se que este último surge logo a seguir ao número de horas que trabalha, um parâmetro que tem das pontuações mais baixas. Parece paradoxal: os motoristas sentem-se satisfeitos em estabelecer o seu próprio horário de trabalho, mas o horário que estabelecem não lhes satisfaz.

Em terceiro lugar, o parâmetro que tem na sua generalidade menor grau de satisfação trata-se dos seus direitos e deveres segundo a Lei Uber. Os motoristas não têm que saber necessariamente cada alínea da lei, mas o simples facto de se sentirem insatisfeitos é suficiente para acreditar que algo não está bem com aquilo que está definido.

4.7 Balanço vida Profissional/Pessoal

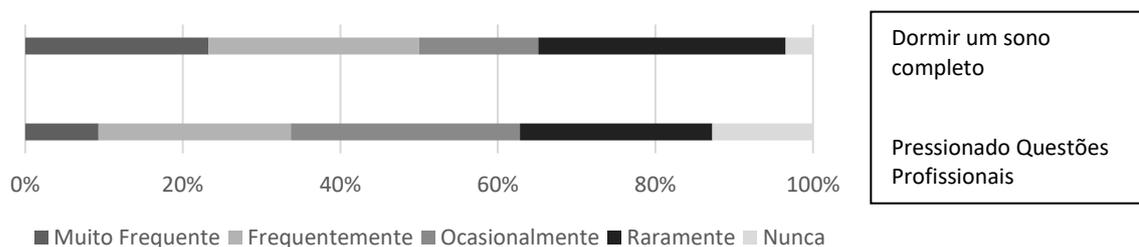
Gráfico 9 Frequência com que realizam atividades fora do trabalho



Uma avaliação das condições socioeconómicas dos motoristas TVDE não fica completa se não tocar em alguns aspetos que transcendem a vida profissional. Por isso, também elaborei questões relativas ao balanço da vida profissional e pessoal, as repostas podem ser observadas no gráfico 9 acima. A maioria dos motoristas, em praticamente todos os parâmetros, dedica-se com baixa regularidade aos hobbies, a deslocar-se a eventos culturais e de entretenimento, deslocações recreativas, idas à restauração e café, passar tempo com amigos e família, e a passar tempo com os filhos menores de 10 anos (quando aplicável). Haverá algumas justificações para estas frequências tão baixas. Por um lado, como já vimos, os motoristas trabalham longas horas. Mesmo entre os part-time, que trabalham menos horas, só um deles é que não tem um trabalho extra para complementar aquilo que recebe. Logo, ficam com pouco tempo para se dedicar a outras atividades fora do trabalho, a fortalecer laços sociais ou a lazer. Isto está em linha com aquilo que já foi dito múltiplas vezes, quando se falou na perspetiva que a Gig Economy promove o isolamento social (Wood et al., 2019).

Outra razão para os motoristas se dedicarem com menor frequência a certas atividades pode ser o facto de, dado o seu estatuto sócio económico, dedicarem menos do seu tempo a atividades que recorrentemente são mais frequentadas ou realizadas por classes sociais mais alta, tais como os eventos culturais e deslocações recreativas, ou seja, os motoristas inserem-se numa classe com menos capital cultural (Lopes et al, 2019).

Gráfico 10 Frequências bem-estar do repouso e pressão profissional



Achei relevante colocar questões com um enquadramento relativo à qualidade do sono, isto porque a principal razão de acidentes rodoviários nos países desenvolvidos é a privação de sono. Uma pessoa que acorde às 7 da manhã, esteja acordado o dia todo, e conduza às 2 da manhã está no mesmo nível de condução que um condutor que tenha

bebido álcool suficiente para ser aplicada uma coima (Walker, 2018). Uma pessoa que durma entre 6 e 7 horas na noite anterior tem 1,3 vezes o risco de acidente rodoviário comparado com uma pessoa que tenha dormido 8 horas. Este risco aumenta exponencialmente à medida que uma pessoa dorme menos: com menos de 4 horas de sono o risco aumenta para 11,5 vezes (Tefft, 2016). Olhando para os resultados apresentados no gráfico 10, concluímos que este é o único parâmetro que consegue ter mais de 50% na soma das opções “Muito frequente” e “frequentemente”. Ainda assim há cerca de 35% dos inquiridos que raramente ou nunca conseguem ter um sono completo. De qualquer forma as pessoas geralmente subestimam o seu grau de deprivação de sono (Walker, 2018), pelo que os resultados desta questão são mais preocupantes, uma vez que não só está em causa a saúde do motoristas, mas também dos passageiros e daqueles que convivem à sua volta nas rodovias e passeios e podem ser vítimas de um acidente rodoviário. Uma das principais razões de noites mal dormidas é o stress relacionado com questões profissionais (Walker, 2018) e podemos retirar alguma correlação positiva entre as respostas a essa questão e à do sono. Como já vimos há pouco, a jornada de trabalho dos motoristas estende-se por longos períodos de tempo, sendo este também um entrave para garantir uma condução segura.

4.8 O que os Motoristas Fariam se Tivessem Tempo

Nesta fase do inquérito os inquiridos podiam escolher o número de opções de atividades que gostariam de dedicar mais tempo, e assim conseguimos ter uma visão que complementa o grupo de questões anteriores relativas à frequência com que realizavam certas atividades. Dos 89 motoristas, apenas 7 não escolheram nenhuma opção. Os restantes votaram da seguinte forma, tal como apresentado no gráfico 11:

Gráfico 11 Atividades de que gostaria de dedicar mais tempo



Aqui confirmamos que os motoristas gostariam de socializar mais (Passar tempo com família e amigos, 58 respostas). Mais uma vez, não só a *gig economy* promove o isolamento social (Taylor et al, 2016), e agora certificamos que realmente os motoristas gostariam de passar mais tempo com quem mais gostam e dedicar-se àquilo que realmente gostariam de realizar, tal como os seus hobbies (47 respostas). Ou até, quando é o caso, acompanhar o crescimento dos filhos (26 respostas).

4.9 Estabilidade Financeira

As respostas fechadas do questionário terminam neste ponto. São três questões que tocam em aspetos relacionados com a poupança e património. A primeira é compreender quanto poupam, em média, os motoristas. Os dados mostram que 65,2% poupam até 10% do seu rendimento. Isto converge com a realidade portuguesa de baixas taxas de poupança.

A segunda questão é perceber se os motoristas têm amplitude orçamental para fazer face a uma emergência. Neste cenário hipotético, a emergência é de 1000€, e 70,8% dos inquiridos não conseguiriam suportar esta emergência. Isto é algo preocupante, pois significa que a maioria dos motoristas está a viver no limite orçamental do seu rendimento. Se o motorista estiver um mês sem receber ficará numa situação ainda mais precária, e não conseguirá suportar os custos de uma renda ou empréstimo, alimentação, família, os diversos bens e serviços para viver com qualidade.

Por fim, uma pergunta para compreender a sua situação habitacional, pretendendo-se compreender se os motoristas tinham habitação própria ou não. Aqui os resultados são menos preocupantes: mais de 50% ou está numa habitação totalmente paga ou está a pagar um empréstimo à habitação. Habitação própria é, usualmente, a principal forma de adquirir património, pela classe média, e de garantir uma certa estabilidade financeira. Os países que têm maior percentagem de pessoas com casa própria tendem a ter menos desigualdade de património (Causa et al, 2019). Mas, ter habitação própria também tem o contra de ser a principal forma de endividamento das famílias de classe média (Causa et al, 2019). E dada a elevada percentagem de pessoas que tem taxas de poupança abaixo dos 10% e de pessoas que não consegue suportar uma emergência de 1000€, há razões para acreditar que os motoristas podem entrar em incumprimento, e para isso basta verem as suas contas desativadas pelo algoritmo.

5. Reflexão com Vista a Alterações Legislativas

O questionário termina com questões de resposta aberta. Uma delas questionava precisamente sobre a opinião do condutor sobre a lei Uber e o que considera que deveria mudar. Esta questão teve 37 respostas válidas. Estas respostas, aliadas aos outros resultados do questionário, confirmam uma realidade dos motoristas vinculada pela precariedade, tal como já foi dito ao longo da literatura (Allegretti et al, 2021; Taylor et al, 2017; Leonardi & Pirina, 2020). As plataformas por duas vezes em 2020 diminuíram unilateralmente as tarifas das viagens, e os condutores frisam o impacto que isto teve nos seus rendimentos atuais.

A “lei Uber” trouxe o ator inédito à *gig economy* do parceiro. Como vimos, este intermediário é visto com grande satisfação por parte dos trabalhadores e é aquele que, na falta de recursos do motorista, providencia aos motoristas um carro e outros benefícios. Idealmente não se tinha criado a figura do parceiro, que pode ser usado como bode expiatório por parte das plataformas para justificar os baixos rendimentos dos motoristas, e desde o início seriam as plataformas a garantir que os motoristas teriam acesso a um carro, contrato de trabalho que estabelecesse o estatuto de

trabalhador dependente e um horário justo de trabalho. Mas eliminar agora a figura do parceiro e transferir essas responsabilidades para as plataformas acarreta alguns riscos e impactos que ainda não estão estudados. Ainda assim, é necessário que as plataformas tenham maior responsabilidade na gestão dos trabalhadores, que não desativem as contas sem aviso prévio e que tenham linhas de comunicação dedicadas ao atendimento a motoristas. O Supremo Tribunal do Reino Unido pronunciou-se num caso que envolvia um motorista da Uber e a plataforma e decidiu a favor do estabelecimento de uma relação de trabalho dependente em relação à Uber. Isto é algo que também deveria ser aplicado em Portugal. Deveria ser aplicado um preço padrão mínimo de preço viagens que garantisse que os motoristas não incorressem num custo de viagem superior ao custo, e as plataformas não devem ter a capacidade de impor unilateralmente reduções de preço como aqueles que se verificaram em 2020.

Os horários de trabalho permitidos devem ser ajustados, não devendo ser legalmente permitido que trabalhassem 70 horas por semana, e deveria haver um período de descanso obrigatório entre os dias de trabalho, para garantir que os motoristas têm o devido repouso para conduzir em segurança.

Para atenuar a lotaria que são os rendimentos multiplicados criados por um algoritmo que atribui viagens mais caras a alguns motoristas que têm um período de sorte espontâneo, totalmente fora do controlo dos condutores, todos os motoristas deveriam contribuir com uma parte dos rendimentos para um bolo de rendimentos que depois é justamente dividido pelos motoristas.

6. Conclusão

Esta tese vem confirmar aquilo que autores mais críticos têm vindo a dizer em relação aos riscos da *gig economy*. O caso português, e mais especificamente o das aplicações de *ride-hailing*, é evidente de algumas das piores práticas no mundo de trabalho, especialmente quando este se encontra mal regulado.

O caso português diverge de alguma literatura, os trabalhadores das plataformas *ride-hailing* não são necessariamente menos qualificados como foi dito por Manyika et al (2016); as plataformas de *ride-hailing* a atuar em Portugal não evidenciam que se

utilizam recursos subutilizados tal como mencionado por Botsman & Rogers (2011), e, por conseguinte, há razões para acreditar que a *sharing economy*, da experiência portuguesa no âmbito dos TVDE, não é uma forma de alcançar a sustentabilidade como mencionado por Heinrichs (2013).

Infelizmente, o caso português confirma aquilo que autores como Wood et al. (2019), Morozov (2013), de Stefano (2015), Friedman (2014). Apesar dos motoristas prezarem a maior liberdade e a flexibilidade de estabelecer os seus próprios horários de trabalho, há muitos outros fatores que fazem com que os motoristas se sintam insatisfeitos com a sua situação. Os motoristas TVDE trabalham longas horas, têm remunerações reduzidas, não têm estatuto de trabalhador dependente e veem-se presos a ciclos de trabalho penosos na expectativa de que o algoritmo lhes ofereça viagens mais caras que se reflita em maiores remunerações para o motorista e assim garantir uma vida mais digna. Por conseguinte os motoristas não conseguem dedicar-se àquilo que realmente gostariam de estar a fazer, dedicam muito tempo a trabalho e pouco a lazer.

As próximas mudanças legislativas que se avizinham em relação à “lei Uber” devem ser feitas com cautela. Esta temática está ainda mal explorada, há lacunas que não permitem ter uma visão global do problema e das suas soluções, e há a possibilidade de as futuras alterações virem a exacerbar o poder das plataformas que se desresponsabilizaram de atribuir benefícios aos seus motoristas e decidem unilateralmente alterações do preço das viagens o que tem implicações nos rendimentos dos motoristas.

A temática da *gig economy* é pouco explorada tanto em número de plataformas como em países avaliados (D’Cruz & Noronha, 2016). Mais especificamente, futuros trabalhos sobre o caso português relativamente a plataformas de *ride-hailing* devem passar por recolher mais informações sobre certos meios, nomeadamente, estudantes, imigrantes, e aprofundar sobre as características do parceiro, nomeadamente o seu poder económico, património, tamanho da empresa, entre outros.

Referências

- Allegretti, G. & Holz, S. & Rodrigues, N. (2021). At a crossroads: Uber and the ambiguities of the COVID-19 emergency in Lisbon. *Work Organisation, Labour & Globalisation* 15 (1). 85-106.
- Aloni, E. (2016). Pluralizing the “sharing” economy. 91. 1397-1459.
- Aloisi, A. (2015) Commoditized Workers. Case Study Research on Labour Law Issues Arising from a Set of “On-Demand/Gig economy”. *Comparative Labor Law & Policy Journal* 37 (3), 653-689.
- Alvesson, M & Willmott, H. (2002). Identity regulation as organizational control: Producing the appropriate individual. *Journal of Management Studies* 39, 619–644.
- Amado, J. & Moreira, T. (2019). A lei portuguesa sobre o transporte de passageiros a partir de plataforma eletrónica: sujeitos, relações e presunções. *Labour & Law Issues* 5 (1), 47–81.
- Bäckström, B. (2008). Metodologia das Ciências Sociais Métodos Quantitativo – Caderno de Apoio. Universidade Aberta.
- Banco Mundial (2016). World Development Report 2016: Digital Dividends. Washington, DC: World Bank.
- Berg, J. (2016) Income Security in the on-demand economy: findings and Policy lessons from a survey of crowdworkers. *Comparative labor law and policy journal*. 37 (3), 506–543.
- Botsman, R. & Rogers, R. (2011) *What’s mine is yours: the rise of collaborative consumption*. Choice Reviews. Harper Collins.
- Botsman, R. (2013). The *Sharing economy* Lacks a Shared Defintion. Disponível em: <http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-ashared-definition>
- Callaway, A (2016). Apploitation in a City of Instaserfs: How The “*Sharing economy*” Has Turned San Francisco into a Dystopia for the Working Class, CCPA. Disponível: <https://www.policyalternatives.ca/publications/monitor/apploitation-city-instaserfs>

- Casilli, A. (2015). Digital Labor : travail, technologies et conflictualités. “*Qu’est-ce que le digital labor ?*”, 10–42.
- Causa, O. & Woloszko, N. & Leite, D. (2019). Housing, Wealth Accumulation and Wealth Distribution: Evidence and Stylized Facts. ECONOMICS DEPARTMENT WORKING PAPERS 1558, 1-80.
- Cocola-Gant, A., & A. Gago, (2019). ‘Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon’, *Environment and Planning A: Economy and Space*. 0(0), 1-12.
- Corujo, B.S. (2017). The ‘Gig’ Economy and its Impact on Social Security: The Spanish example. *European Journal of Social Security*. 19 (4), 293–312.
- Crouch, C. (2019) *Will the Gig economy Prevail?* Cambridge: Polity Press.
- de Stefano, V. (2015). THE RISE OF THE “JUST-IN- TIME WORKFORCE”: ON-DEMAND WORK, CROWD WORK AND LABOUR PROTECTION IN THE “GIG- ECONOMY”. *Comparative Labor Law & Policy Journal*. 37 (3), 471–503.
- D’Cruz P and Noronha E (2016) Positives outweighing negatives: the experiences of Indian crowdsourced workers. *Work Organisation, Labour & Globalisation* 10(1): 44–63
- Eurofound (2015). New forms of employment. *Publications Office of the European Union, Luxembourg*. 168.
- Eurostat (2019). Mean and median income by household type - EU-SILC and ECHP surveys. Disponible: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_di04
- Eurostat (2021). Unemployment Statistics. Disponible: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Unemployment_statistics
- Felstiner, A. (2011) Working the Crowd : Employment and Labor Law in the Crowdsourcing Industry. *Berkeley Journal of Employment & Labor Law*. 32 (1), 143–204.
- Fleming, P. (2017) The Human Capital Hoax: Work, Debt and Insecurity in the Era of Uberization. *Organization Studies*. 38 (5), 691–709.

- Foroohar, Rana (2019). *Don't be evil: The Case Against Big Tech*, 1ª ed. New York: Penquin Random House.
- Friedman, G. (2014) *Workers without employers: Shadow corporations and the rise of the gig economy. Review of Keynesian Economics*. 2 (2), 171–188.
- Graham, M., Hjorth, I. & Lehdonvirta, V. (2017) Digital labour and development: impacts of global digital labour platforms and the *gig economy* on worker livelihoods. 23 (2), 135–162.
- Heinrichs, H., 2013. *Sharing economy: a potential new pathway to sustainability. Gaia* 22, 228–231.
- INE (2011). Censos 2011, Dados Definitivos - População Residente por estado civil, dezembro 2011:
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&userLoadSave=Load&userTableOrder=6791&tipoSelecao=0&contexto=pq&selTab=tab1&submitLoad=true&xlang=pt
- INE (2021). Taxa de escolaridade do nível de ensino superior. Disponível em:
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0006400&selTab=tab0
- Ito, J. (2004). Back to school. Disponível em: <http://joi.ito.com/weblog/2004/07/23/back-to-school>
- Kansal, S. (2018). “Another Step to Prevent Drowsy Driving”. Uber News Room. Disponível em: <https://www.uber.com/newsroom/drowsydriving/>
- Kässi, O. & Lehdonvirta, V. (2016). Online labour index: measuring the online *gig economy* for policy and research. Paper presented at Internet, Politics & Policy, 22–23 September, Oxford. Disponível em: https://mpa.ub.uni-muenchen.de/74943/1/MPRA_paper_74943.pdf
- Leonardi, E. & Pirina, G. (2020) Uber in the portuguese *gig economy*: A laboratory for platform capitalism. *Work Organisation, Labour and Globalisation*. 14 (2), 46–63.

Lyft (2021). Economic Impact Report. Disponível em: <https://www.lyft.com/impact/economic-impact-report>

Lopes, J. & Louçã, F. & Ferro, L. (2019). As Classes Médias em Portugal: Quem são e Como Vivem, 1.ª ed. Lisboa: Bertrand Editora.

Manyika, J. & Bughin, J. & Woetzel, J. (2016). Independent Work: Choice, Necessity, and the Gig Economy. New York: McKinsey Global Institute.

Martin, C.J. (2016) The *sharing economy*: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*. 121 121149–159.

Maseli, I. & Giuli, M, (2015). UBER: Innovation or déjà vu? *CEPS COMMENTARY*. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/148885452.pdf>

Mendes, L. (2017). Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização, e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009. *Cadernos Metrópole* 19 (39): 479–512.

Morozov, E. (2013). The '*sharing economy*' undermines workers rights. Disponível em: <http://evgenymorozov.tumblr.com/post/64038831400/the-sharing-economyundermines-workers-rights>

Programa de desenvolvimento das nações unidas (UNDP) (2016), Human Development Report 2015: Work for Human Development. New York: UNDP.

Piovesan, A. & Temporini, E. (1995). Pesquisa Exploratória: Procedimento Metodológico para o Estudo de Fatores Humanos no Campo da Saúde Pública. *Revista de Saúde Pública* 29(4): 318-25.

Pordata (2019). Trabalhadores por conta de outrem com salário mínimo nacional por sector de actividade económica - Continente (%). Disponível em: [https://www.pordata.pt/Portugal/Trabalhadores+por+conta+de+outrem+com+sal%C3%A1rio+m%C3%ADnimo+nacional+por+sector+de+actividade+econ%C3%B3mica+++Continente+\(percentagem\)-2897](https://www.pordata.pt/Portugal/Trabalhadores+por+conta+de+outrem+com+sal%C3%A1rio+m%C3%ADnimo+nacional+por+sector+de+actividade+econ%C3%B3mica+++Continente+(percentagem)-2897)

Pwc. 2015. The *sharing economy*: how is it affecting you and your business?. Disponível em: <http://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/collisions/sharingeconomy/index.ihtml>

- Rogers, B. (2016). Employment Rights in the Platform Economy: Getting Back to Basics. *Harvard Law & Policy Review*. 10, 479-520.
- Rosenblat, A. (2019). How Algorithms are Rewriting the Rules of Work. 1.^a ed. Oakland: University of California.
- Said, C. (2016) *Growing voices say gig workers need protections , benefits - SFGate* Growing voices say gig workers need protections , benefits - SFGate. Disponível em: <https://www.sfgate.com/business/article/Growing-voices-say-gig-workers-need-protections-6079992.php>
- Schor, J. 2014. Debating the *Sharing economy*. Disponível em: <http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>
- Schor, J. B., & Fitzmaurice, C. J. (2015). 26. collaborating and connecting: The emergence of the *sharing economy*. Handbook of research on sustainable consumption 410.
- Seixas, J., & A. Guterres Brito (2018). Political evolution in the Lisbon of the digital era. Fast urban changes, slow institutional restructuring and growing civic pressures. *Urban Research & Practice*, 12 (1), 99–110.
- Smith, R. & Leberstein, S. (2015) Rights on Demand: *National Employment Law Project*. (September), 16.
- Sunstein, Cass (2014). Nudging: A Very Short Guide. *Journal of Consumer Policy* 38 (4), 583-588.
- Sutherland, W. & Jarrahi, M.H. (2018) The *sharing economy* and digital platforms: A review and research agenda. *International Journal of Information Management*. 43 (February), 328–341.
- Taylor M, Marsh G, Nicole D and Broadbent P (2017). Good Work: The Taylor Review of Modern Working Practices. Disponível em: <https://www.gov.uk/government/publications/good-workthe-taylor-review-of-modern-working-practices>

- Tefft, B. (2016). Acute Sleep Deprivation and Risk of Motor Vehicle Crash Involvement. AAA Foundation for Traffic Safety. Disponível: <https://aaafoundation.org/acute-sleep-deprivation-risk-motor-vehicle-crash-involvement/>
- Wood, A.J., Graham, M., Lehdonvirta, V. & Hjorth, I. (2019) Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global *Gig economy*. *Work, Employment and Society*. 33 (1), 56–75.
- Woodcock, J. & M. Graham (2020) *The Gig economy: A Critical Introduction*. Cambridge: Polity Press.
- Walker, M. (2018). *Why We Sleep: The New Science of Sleep and Dreams*, 1.^a ed. London: Penguin Random House UK.
- Woskow, D. 2014. *Unlocking the sharing economy: An independent review*. Disponível em: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/378291/bis-14-1227-unlocking-the-sharing-economy-an-independent-review.pdf

Anexos

Secção 1 APRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO



A gig economy em Portugal: as condições socioeconómicas dos condutores das plataformas TVDE

Este inquérito, realizado no âmbito da tese de Mestrado intitulada "A gig economy em Portugal: as condições socioeconómicas dos condutores das plataformas TVDE", tem como objetivo responder a algumas questões e traçar padrões relativamente àquilo que é o dia-a-dia de um(a) condutor(a) TVDE, não só a nível profissional, mas também económico, familiar e pessoal. No final será possível refletir sobre algumas das mudanças necessárias, nomeadamente a nível da conhecida "lei Uber". Sendo esta uma área pouco investigada, a sua participação torna-se ainda mais essencial para compreender alguns dos problemas que, apesar de recorrentes, passam despercebidos aos olhos das diferentes esferas da sociedade, nomeadamente a nível académico e político. O questionário é totalmente anónimo e tem uma duração inferior a 15 minutos.

Caso surja alguma dúvida ou sugestão pode contactar-me através do email:

joama.grifo@gmail.com

Obrigado!

[Inicie sessão no Google](#) para guardar o seu progresso. [Saiba mais](#)

*Obrigatório

Termos de consentimento *

Aceito que a informação decorrente deste questionário seja tratada para concretizar os objetivos anteriormente referidos

Seguinte

Limpar formulário

Secção 2 QUESTÕES DE CARATERIZAÇÃO PESSOAIS

QUESTÕES de CARATERIZAÇÃO PESSOAIS

Qual o seu género? *

Masculino

Feminino

Não-binário

Prefiro não dizer

Qual a sua idade? *

A sua resposta _____

Qual a sua nacionalidade? *

Portuguesa

Outra: _____

Qual o seu estado Civil? *

Solteiro(a)

Casado(a) ou União de Facto

Divorciado(a)

Viúvo(a)

Que grau de escolaridade tem concluído? *

Ensino Básico (9º ano) ou inferior

Ensino Secundário (12º ano)

Licenciatura

Pós-graduação

Mestrado

Doutoramento

Atualmente está a estudar? *

Sim

Não

Motorista TVDE é o seu primeiro emprego? *

Sim

Não

[Anterior](#) [Seguinte](#) [Limpar formulário](#)

Secção 3 QUESTÕES RELATIVAS À TRANSIÇÃO DE EMPREGOS

Questões Relativas à transição de empregos

Se este não é o seu primeiro emprego, indique qual a área ou áreas profissionais onde trabalhava antes de ser motorista TVDE.

Artes/ entretenimento / Media

Beleza / Moda

Call Center /Help Desk

Comercial /Serviços

Desporto

Engenharias

Educação / Ensino

Hotelaria/ Turismo

Limpezas domésticas

Restauração / Bares

Transportes /logísticas

Outra: _____

Qual ou quais os motivos que levaram a abandonar o emprego anterior?

- Foi despedido(a)
- Estava exausto(a)
- Não gostava do que fazia
- Procurava maiores rendimentos
- Procurava mais liberdade
- Tinha más relações com os meus colegas
- Tinha uma má relação com o meu ou minha chefe
- Amigos, familiares ou colegas recomendaram-lhe que começasse a trabalhar como motorista TVDE
- Outra: _____

Anterior Seguinte Limpar formulário

Secção 4 QUESTÕES DE CARATERIZAÇÃO PROFSSIONAL TVDE

QUESTÕES DE CARATERIZAÇÃO PROFSSIONAL TVDE

Para quais Plataformas trabalha? *

- Uber
- Bolt
- FreeNow

Em que regiões trabalha? *

- Área Metropolitana de Lisboa
- Área Metropolitana do Porto
- Algarve
- Aveiro
- Braga
- Coimbra
- Outra: _____

É condutor *

- Full Time (Tempo inteiro, conduz mais de 30 horas por semana)
- Part Time

Tem mais algum emprego ou trabalho remunerado para além de motorista TVDE? *

- Sim
- Não

Já trabalhava para estas plataformas antes da pandemia, ou seja, antes de março de 2020? *

- Sim
- Não

Já trabalhou para quantos parceiros TVDE? *

- 0
- 1
- 2
- 3
- Mais de 3

Anterior Seguinte Limpar formulário

Secção 5 QUESTÕES SOBRE A ÚLTIMA SEMANA DE TRABALHO E SOBRE O PARCEIRO ATUAL TVDE

QUESTÕES SOBRE A ÚLTIMA SEMANA DE TRABALHO E SOBRE O PARCEIRO ATUAL TVDE

Em quais destes dias trabalhou como motorista TVDE, na última semana? *

- Segunda-feira
- Terça-feira
- Quarta-feira
- Quinta-feira
- Sexta-feira
- Sábado
- Domingo

Durante a última semana conduziu um carro que se enquadra em qual destas categorias? *

- Carro comum (ex.: Uber X, bolt)
- Carro XL
- Carro XS
- Carro de Luxo (ex.: Uber black, executivo)
- Carro Conforto
- Carro Elétrico
- Carro para viagens económicas
- Outra: _____

Quais os horários que trabalhou com mais frequência, na última semana? *

- 00:00 - 03:00
- 03:00 - 06:00
- 06:00 - 09:00
- 09:00 - 12:00
- 12:00 - 15:00
- 15:00 - 18:00
- 18:00 - 21:00
- 21:00 - 00:00

Na última semana trabalhou aproximadamente durante quantas horas como motorista TVDE? *

A sua resposta _____

Quantas Viagens fez aproximadamente na última semana como motorista TVDE? *

A sua resposta _____

Quanto Dinheiro irá receber aproximadamente do seu parceiro como motorista TVDE relativamente à última semana? *

A sua resposta _____

Qual é a percentagem de comissão base que acordou receber do parceiro TVDE?

- Menos de 30%
- Até 30%
- Até 40%
- Até 50%
- Até 60%
- Mais de 60%

Quais os benefícios que o parceiro TVDE forneceu?

- Carro
- Carro, mas tenho que pagar o aluguer
- Seguro do carro
- Contrato de trabalho
- Combustível
- Combustível, até 50% do custo
- Telemóvel
- Dados móveis (Wi-Fi)
- Via-verde
- Parceiro não forneceu nenhum benefício
- Outra: _____

Anterior Seguinte Limpar formulário

Secção 6 QUESTÕES SOBRE MOTIVAÇÃO E SATISFAÇÃO DO MOTORISTA

QUESTÕES SOBRE MOTIVAÇÃO E SATISFAÇÃO DO MOTORISTA

Atualmente, qual a afirmação que mais se enquadra na sua escolha para trabalhar para a plataforma TVDE *

- Trabalho nesta plataforma por minha própria escolha, ou seja, podia estar a fazer um outro trabalho, mas optei por este.
- Trabalho por necessidade nesta plataforma, ou seja, não tenho outra opção para trabalhar

Numa escala de "Nada Satisfeito" a "Muito Satisfeito", selecione a opção em que se revê relativamente aos seguintes tópicos. (Se estiver a preencher no seu telemóvel, poderá ter que deslizar para a direita para visualizar todas as opções).

*

	Nada Satisfeito	Pouco Satisfeito	Nem Satisfeito Nem Insatisfeito	Satisfeito	Muito Satisfeito	Não sabe/ não responde
Relação com o parceiro atual TVDE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Relação com as aplicações UBER, BOLT e FREENOW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Relação com os passageiros que vai recebendo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nível de Remuneração	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Segurança em relação à Remuneração futura	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Número de horas que trabalha	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexibilidade de estabelecer horário de trabalho	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bem-estar físico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bem-estar mental	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Em relação aos seus direitos e deveres, segundo a Lei Uber	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Secção 7 QUESTÕES PARALELAS À VIDA PROFISSIONAL

Questões paralelas à vida profissional

Selecione a frequência onde se enquadra em cada um dos seguintes pontos. (Se estiver a preencher no seu telemóvel, poderá ter que deslizar para a direita para visualizar todas as opções). *

	Nunca	Raramente	Ocasionalmente	Frequentemente	Muito Frequente	Não se aplica
Se sente pressionado por questões profissionais	<input type="radio"/>					
Consegue dormir um sono completo sem problemas	<input type="radio"/>					
Que consegue passar tempo com os seus filhos, com menos de 10 anos (se não tem filhos com menos de 10 anos, seleccione a última opção "não se aplica")	<input type="radio"/>					
Que consegue passar tempo com família e amigos	<input type="radio"/>					
Ir a um estabelecimento de restauração (ex.: ir a um restaurante, café)	<input type="radio"/>					
Deslocações recreativas (ex.: ir ao parque, a uma praia, fazer um piquenique, fazer um passeio)	<input type="radio"/>					
Eventos culturais e entretenimento (ex.: cinema, museus, teatros, ver um jogo ao vivo)	<input type="radio"/>					
Que consegue dedicar-se a outros hobbies	<input type="radio"/>					

Das Atividades anteriores há alguma(as) que gostaria de passar a dedicar mais tempo do que aquele que dedica atualmente? Ou a alguma outra que não está na lista?

- Passar tempo com os seus filhos, com menos de 10 anos
- Passar tempo com família e amigos
- Ir a um estabelecimento de restauração (ex.: ir a um restaurante, café)
- Deslocações recreativas (ex.: ir ao parque, a uma praia, fazer um piquenique, fazer um passeio)
- Eventos culturais e entretenimento (ex.: cinema, museus, teatros, ver um jogo ao vivo)
- Dedicar-me a outros hobbies
- Outra: _____

Tendo em conta todos os seus rendimentos, qual é a percentagem que consegue poupar ao fim de um mês? (Se tiver dois ou mais trabalhos, contabilize todos para este total) *

- Até 10%
- Entre 10 e 20%
- Entre 20 e 30%
- Mais de 30%

Se surgisse uma emergência em que tivesse que pagar 1000€ de imediato, teria esse dinheiro disponível? *

- Sim
- Não

Relativamente à sua situação face a habitação está: *

- Numa casa/apartamento próprio, com a prestação paga
- Numa casa/apartamento próprio, mas a pagar o empréstimo
- Numa casa arrendada
- Num quarto arrendado, ou seja, partilha a casa com pessoas que não são do seu agregado familiar
- Está a viver em casa de familiares (ex.: casa dos pais, avós, tios, etc...)
- Outra: _____

Anterior

Seguinte

Limpar formulário

Secção 8 Última Página Para Comentários Facultativos

ÚLTIMA PÁGINA PARA COMENTÁRIOS FACULTATIVOS

Observações que tenha em relação ao seu trabalho, dia-a-dia. Histórias profissionais fora do comum. Como a sua vida mudou por causa da pandemia (facultativo).

A sua resposta

Observações sobre a Lei Uber. Que alterações faria à Lei Uber. Qual a sua opinião sobre deixar de trabalhar para as plataformas TVDE e trabalhar para uma cooperativa com um serviço semelhante às plataformas TVDE (facultativo).

A sua resposta

[Anterior](#) [Seguinte](#) [Limpar formulário](#)

Secção 9 QUESTIONÁRIO TERMINADO. OBRIGADO!

Questionário Terminado. Obrigado!

Se conhecer outros motoristas TVDE, ou estiver presente em grupos (ex.: Whatsapp, Telegram) onde haja motoristas disponíveis a responder a este questionário, ficar-lhe-ia agradecido se lhes remetesse o link para resposta a este questionário.

Relembro que se quiser ficar a par das conclusões desta tese, que serão divulgados em janeiro de 2022, ou caso queira dar alguma sugestão ou relatar de forma mais aprofundada o seu dia-a-dia como motorista TVDE pode contactar-me através do e-mail: joaoma.grifo@gmail.com

Obrigado pela sua participação!
