



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA
CAMPUS JOÃO PESSOA
DIRETORIA DE ENSINO SUPERIOR
UNIDADE ACADÊMICA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO**

ISMAEL MENDES DO NASCIMENTO TAVARES

Planejamento e controle financeiro de motoristas de aplicativos de transporte da Região Metropolitana de João Pessoa-PB

**João Pessoa
2020**

ISMAEL MENDES DO NASCIMENTO TAVARES

Planejamento e controle financeiro de motoristas de aplicativos de transporte da Região Metropolitana de João Pessoa-PB



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB), curso Superior de Bacharelado em Administração, como requisito institucional para a obtenção do Grau de Bacharel(a) em **ADMINISTRAÇÃO**.

Orientador(a): _____

JOÃO PESSOA
2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP
Biblioteca Nilo Peçanha –IFPB, *Campus* João Pessoa

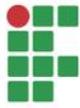
T231p Tavares, Ismael Mendes do Nascimento.
Planejamento e controle financeiro de motoristas de aplicativos de transporte da região metropolitana de João Pessoa-PB / Ismael Mendes do Nascimento Tavares. – 2020.
54 f. : il.

TCC (Graduação – Bacharelado em Administração) – Instituto Federal da Paraíba – IFPB / Unidade Acadêmica de Gestão – UAG.
Orientadora: Prof^ª. Dra. Rebeca Cordeiro da Cunha Araújo.

1. Finanças pessoais. 2. Planejamento financeiro. 3. Controle financeiro. 4. Motoristas – Aplicativos de transporte.
I. Título.

CDU 64.031

Bibliotecária responsável Taize Araújo da Silva – CRB15/536



INSTITUTO FEDERAL
Paraíba

CAMPUS JOÃO PESSOA
COORDENAÇÃO DO CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO

PARECER 11/2020 - CCSBA/UA5/UA/DDE/DG/JP/REITORIA/IFPB

Em 4 de dezembro de 2020.

Ismael Mendes do Nascimento Tavares

Planejamento e controle financeiro de motoristas de aplicativos de transporte da Região Metropolitana de João Pessoa-PB

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado em **02 de dezembro de 2020** ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB), curso Superior de Bacharelado em Administração, como requisito institucional para a obtenção do Grau de Bacharel(a) em **ADMINISTRAÇÃO**.

Resultado: APROVADO

João Pessoa, 02 de dezembro de 2020.

BANCA EXAMINADORA:

(assinaturas eletrônicas via SUAP)

Dra. Rebeca Cordeiro da Cunha Araújo (IFPB)

Orientador(a)

Dr. Odilon Saturnino Silva Neto (IFPB)

Examinador(a) interno(a)

Me. Herbert José Cavalcanti de Souza (IFPB)

Examinador(a) interno(a)

Documento assinado eletronicamente por:

- Herbert Jose Cavalcanti de Souza, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 08/12/2020 07:07:40.
- Odilon Saturnino Silva Neto, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 04/12/2020 18:12:01.
- Rebeca Cordeiro da Cunha Araujo, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 04/12/2020 09:02:14.
- Ceres Grehs Beck, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 04/12/2020 08:56:58.

Este documento foi emitido pelo SUAP em 04/12/2020. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifpb.edu.br/autenticar-documento/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 141865

Código de Autenticação: 83f9af345a



NOSSA MISSÃO: Ofertar a educação profissional, tecnológica e humanística em todos os seus níveis e modalidades por meio do Ensino, da Pesquisa e da Extensão, na perspectiva de contribuir na formação de cidadãos para atuarem no mundo do trabalho e na construção de uma sociedade inclusiva, justa, sustentável e democrática.

VALORES E PRINCÍPIOS: Ética, Desenvolvimento Humano, Inovação, Qualidade e Excelência, Transparência, Respeito, Compromisso Social e Ambiental.

AGRADECIMENTOS

À minha família, especialmente, meus pais, João e Aucilene, que sempre me incentivaram e deram o máximo para que este momento pudesse acontecer, participando ativamente de minha educação e de boa parte de minha vida.

Aos queridos colegas de graduação, que juntamente comigo labutaram ao longo dos últimos anos. Em especial, a Felipe, amigo precioso, que trabalhou comigo em diversas ocasiões, inclusive ajudando-me em momentos oportunos desta pesquisa.

A Rebeca, professora querida, que foi mui paciente e me deu suporte ao longo deste trabalho. Foi um período longo e difícil, mas seguimos em frente. Certamente sem sua ajuda ele não estaria aqui desta forma.

À minha esposa amada, Midiã, minha companheira. Sem a qual, certamente, eu não teria chegado até aqui. Sou grato por todo suporte e incentivo ao longo destes anos.

Ao Deus Triúno, Pai, Filho e Espírito, a quem seja o louvor e a glória eternamente, dedico este trabalho e minha graduação, que por meio de sua santa providência tem me conduzido ao longo de toda minha vida, bem como desta graduação, e me conduzirá até o fim, para glória de seu santo nome.

Soli Deo Gloria!

“Não há nenhum centímetro quadrado, em todos os domínios de nossa existência, sobre os quais Cristo, que é soberano sobre tudo, não possa exclamar: ‘é meu!’.”
(Abraham Kuyper)

Também não há nenhuma área da Administração que não lhe pertença.

RESUMO

Esta pesquisa visa analisar como motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa - PB administram suas finanças pessoais e profissionais no contexto de flexibilização do trabalho. Metodologicamente é uma pesquisa de campo (*survey*), com abordagem quantitativa, de caráter descritivo. Como instrumento de coleta de dados foi instituído um questionário de perguntas fechadas, que estão de acordo com os objetivos da pesquisa. Após a análise, foi observado que a maioria dos motoristas não tem feito um planejamento financeiro que lhes permita lidar com situações de segurança financeira, visto que estão inseridos em um contexto de trabalho que proporciona certas instabilidades. Além disso, boa parte afirmou não executar um controle financeiro confiável, restando-lhes apenas cálculos e aferimentos básicos, o que lhes impede de precisão para melhor averiguar seus resultados e, assim, comparar com o que fora planejado. Demonstrando que a maioria dos motoristas da região estudada, por vezes, acabam por não se dar conta das instabilidades que a profissão pode lhes proporcionar. Assim, os motoristas precisam estabelecer um melhor planejamento e se utilizar de métodos eficazes para o controle, que abarquem de forma precisa todas as demandas envolvidas na profissão.

Palavras-chave: Motoristas. Aplicativos de transporte. Finanças. Planejamento. Controle.

ABSTRACT

This research aims to analyze how application drivers from the Metropolitan Region of João Pessoa - PB manage their personal and professional finances in the context of work flexibility. Methodologically, it is a field research (survey), with a quantitative approach, of a descriptive nature. A questionnaire of closed questions was established as a data collection instrument, which are in accordance with the objectives of the research. After the analysis, it was observed that most drivers have not done financial planning that allows them to deal with situations of financial security, since they are inserted in a work context that provides certain instabilities. In addition, most of them stated that they did not perform a reliable financial control, leaving only basic calculations and measurements, which prevent them from being able to better ascertain their results and, thus, compare with what had been planned. Demonstrating that the majority of drivers in the studied region, sometimes, end up not being aware of the instabilities that the profession can provide them. Thus, drivers need to establish better planning and use effective methods for control, which accurately cover all the demands involved in the profession.

Keywords: Drivers. Transport applications. Finance. Planning. Control.

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|-----------|
| QUADRO 1: Temas e Questões do Instrumento de Pesquisa..... | 29 |
|---|-----------|

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| GRÁFICO 1: Sexo dos respondentes..... | 31 |
| GRÁFICO 2: Relação de trabalho e segurança..... | 32 |
| GRÁFICO 3: Faixa etária dos respondentes..... | 33 |
| GRÁFICO 4: Nível de escolaridade dos respondentes..... | 34 |
| GRÁFICO 5: Há quanto tempo trabalha como motorista de aplicativo..... | 37 |
| GRÁFICO 6: Por quanto tempo pretendem trabalhar como motorista de aplicativo..... | 38 |
| GRÁFICO 7: Planejamento financeiro e possível adversidade futura..... | 40 |
| GRÁFICO 8: Relação entre planejamento financeiro e nível de escolaridade..... | 41 |
| GRÁFICO 9: Durabilidade do caixa emergencial ou fundo de reserva..... | 41 |
| GRÁFICO 10: Ausência no trabalho por doença ou adversidade..... | 42 |
| GRÁFICO 11: Administração de folgas..... | 43 |
| GRÁFICO 12: Administração de férias..... | 44 |
| GRÁFICO 13: Objetivos e metas..... | 45 |
| GRÁFICO 14: Controles ligados à atividade..... | 46 |
| GRÁFICO 15: Percepção dos respondentes quanto ao cálculo de seus ganhos..... | 46 |
| GRÁFICO 16: Sobre aplicativo de controle financeiro para suas finanças profissionais..... | 47 |
| GRÁFICO 17: Uso de ferramenta para controle de finanças pessoais..... | 48 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|----|
| TABELA 1: Relação entre faixa etária e estado civil..... | 33 |
| TABELA 2: Relação entre o motivo que levou a trabalhar com apps e nível de escolaridade..... | 35 |
| TABELA 3: Relação entre veículo utilizado e horas trabalhadas..... | 39 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFPB: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba

OCDE: Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

SUMÁRIO

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO..... | 15 |
| 1.1 | OBJETIVOS..... | 16 |
| 1.1.1 | Objetivo Geral..... | 16 |
| 1.1.2 | Objetivos Específicos..... | 16 |
| 2 | FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA..... | 17 |
| 2.1 | FINANÇAS PESSOAIS..... | 17 |
| 2.1.1 | Planejamento Financeiro..... | 20 |
| 2.1.1.1 | <i>Reserva de emergência.....</i> | 20 |
| 2.1.2 | Controle Financeiro..... | 20 |
| 2.1.2.1 | <i>Planilhas Eletrônicas.....</i> | 21 |
| 2.1.2.2 | <i>Aplicativos de controle financeiro para SmartPhones.....</i> | 21 |
| 2.1.2.3 | <i>Controles manuais.....</i> | 23 |
| 2.2 | MOTORISTAS E APLICATIVOS DE TRANSPORTE..... | 24 |
| 2.2.1 | Principais aplicativos de transporte utilizados na Região Metropolitana de João Pessoa - PB..... | 26 |
| 2.2.1.1 | <i>Uber.....</i> | 26 |
| 2.2.1.2 | <i>99Pop.....</i> | 26 |
| 2.2.1.3 | <i>InDriver.....</i> | 27 |
| 3 | METODOLOGIA DA PESQUISA..... | 28 |
| 3.1 | CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA..... | 28 |
| 3.2 | UNIVERSO, AMOSTRAGEM E AMOSTRA..... | 28 |
| 3.3 | INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS..... | 29 |
| 3.4 | PERSPECTIVA DE ANÁLISE DE DADOS..... | 29 |
| 4 | ANÁLISE DE DADOS | 31 |
| 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 49 |
| | REFERÊNCIAS..... | 50 |
| | APÊNDICES..... | 52 |

1 INTRODUÇÃO

O avanço tecnológico trouxe consigo mudanças drásticas em todas as áreas da sociedade. Os dados, a informação e o conhecimento, por exemplo, são transmitidos com facilidade e grande velocidade através de plataformas digitais: um “mundo” na palma da mão, por meio de um smartphone, por exemplo. Numa outra perspectiva, pensar em cenários econômicos não fica distante. Há uma imensa disponibilidade para usufruir de serviços, como também de ganhar dinheiro, por meio da utilização de aplicativos (apps).

A necessidade de renda, seja pelo fator do alto número de desempregados no Brasil, que chegou a 12,9 milhões de brasileiros no primeiro trimestre de 2020 e tende a crescer ainda mais diante da pandemia do novo coronavírus, o Covid-19, (IBGE, 2020; GARCIA, 2020; TOMAZELLI, 2020) seja por desqualificação ou desatualização num mercado competitivo ou mesmo pelo desejo de um “dinheiro extra”, exigiu – e continua a exigir – que muitas pessoas abraçassem plataformas virtuais, como os aplicativos de transporte, como forma de supri-las. Eles servem como um meio de ligação entre o usuário final, que deseja se locomover de um lugar para outro, por exemplo, e um prestador de serviço, chamado “parceiro”, que disponibiliza sua mão de obra (seu trabalho) além de um veículo para tal. Um jornal local de referência, o Correio da Paraíba, apurou que, no ano de 2019, a Região Metropolitana de João Pessoa contara com aproximadamente oito mil profissionais que trabalham a partir desse segmento (GOMES, 2019). Apesar da ausência na divulgação dos dados atualizados, a expectativa é de que o número em 2020 seja ainda maior, visto que o meio de trabalho tem atraído ainda mais pessoas.

Contudo, o fenômeno da uberização não traz consigo apenas a oportunidade de renda. Ele também implica em uma “desregulação” laboral, visto que o motorista colaborador não tem garantias trabalhistas (VENCO, 2017). Nesse modelo laboral, o rendimento final é dependente da quantidade de viagens que o motorista realiza, e esta, por sua vez, é dependente da demanda advinda dos pedidos dos clientes e disponibilizada pelos apps. Em outras palavras, quanto mais horas trabalhadas, mais o motorista espera ter a oportunidade de realizar mais “corridas” e, assim, alcançar uma maior arrecadação financeira.

Em um modelo laboral assim, não há um salário fixo, não há vínculo trabalhista e nem mesmo garantias. Ou seja, é possível haver pouquíssimas chamadas ou até nenhuma, visto que os clientes pedem de acordo com sua própria vontade. Outra

situação possível, e indesejada pelos motoristas, é a não possibilidade de trabalho por parte deles, que pode ocorrer por diversos motivos como doenças, acidentes, problemas no veículo etc. Nesses casos, o motorista ficaria sem sua fonte de renda advinda dos apps. Já que não há garantias, a necessidade pungente para o motorista não é apenas o desafio das horas trabalhadas, mas, também, a administração de suas finanças. Seria óbvio falar que a administração financeira pessoal é importante para todas as pessoas. No entanto, há elementos que fazem o assunto especial para quem trabalha sob falta de garantias, pois seus planejamentos dependem de fatores cruciais como a contabilização de seus ganhos, visto que os custos ficam à mercê do próprio motorista. Sintetizando, pode-se dizer que há vários cálculos que precisam ser feitos para apuração dos resultados mensais, por exemplo, e isso implicará nos objetivos do próprio trabalhador.

Diante do exposto, surge a questão: como os motoristas de aplicativo administram suas finanças em âmbito pessoal e profissional no contexto de flexibilização do trabalho?

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar como motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa - PB administram suas finanças pessoais e profissionais no contexto de flexibilização do trabalho.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Analisar o perfil sociodemográfico, motivações e relações de trabalho dos motoristas de aplicativos de transporte;
- Verificar como os motoristas de aplicativo planejam suas finanças pessoais;
- Verificar como os motoristas de aplicativo controlam seus recebimentos, custos e lucros mensais;

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 FINANÇAS PESSOAIS

A gestão das finanças pessoais tem se tornado um objeto de estudo em crescimento no Brasil, após a década de 1990, através da estabilização da moeda por meio do Plano Real. De lá para cá, o brasileiro tem tido mais possibilidade de planejar sua vida financeira por prazos mais longos, assim como acontece em países desenvolvidos (SILVA et al., 2017).

No cotidiano, pessoas comumente se deparam com a sensação de que seu dinheiro foi embora. Em muitos casos, mal acabam de receber seus salários e logo percebem que praticamente nada lhes resta do que receberam. Camuflado, por trás disso, é o fato de que poucos têm uma dimensão real de suas despesas e gastos em geral, não fazendo uso de registros e nem de contas mínimas, como receitas e despesas, simplesmente olham para suas contas bancárias e conferem ter algum dinheiro. Parece ser trivial, contudo, é necessário destacar que “organizar as contas significa ter real dimensão de sua saúde financeira”, dizem Assaf Neto e Lima (2014, p. 10).

De modo simples, é possível dizer que finanças “é a arte e a ciência de gerenciar recursos” (CHENÇO, 2012, p. 11). Contudo, essa definição é demasiadamente ampla, podendo envolver basicamente uma subdivisão em três aspectos, dos mais simples, como finanças pessoais, aos mais complexos como finanças corporativas e mercados financeiros. É sobre o primeiro que o assunto se desenvolverá, isto é, sobre as finanças pessoais, o qual nada mais é do que gerir de forma eficaz os ganhos e as despesas, de forma individual ou pessoal (ASSAF NETO; LIMA, 2014).

Os cenários econômicos revelam a necessidade de inserirmos os conhecimentos quanto a questões financeiras pessoais e profissionais, por isso, a alfabetização financeira deve estar presente na vida dos indivíduos. Deve-se notar, também, que boa parte da população sofre com déficit de conhecimento acerca desse assunto (POTRICH; VIEIRA; KIRCH, 2015). De acordo com a OCDE (2005), a alfabetização financeira é entendida como sendo uma combinação de consciência, conhecimento, habilidade, atitude e comportamento necessários para tomar decisões

financeiras. A partir dessas habilidades, é possível gerar indivíduos conscientes nas mais variadas tomadas de decisão relacionadas a finanças.

Para se ter uma boa gestão financeira também é necessário o uso de cálculos ou até ferramentas de auxílio que sejam reivindicem precisão, pois erros podem alterar o resultado (CHENÇO, 2012), além de dar uma falsa impressão do que se poderia ter, em detrimento do que verdadeiramente se tem.

2.1.1 Planejamento Financeiro

Planejar é um dos pilares da administração. Todas as ações devem ser precedidas por um planejamento, que nada mais é, por definição simples, do que “a determinação da direção a ser seguida para se alcançar um resultado” (LACOMBE, HEILBORN, 2009, p. 162). Assim, quando nos referimos a um planejamento financeiro, pensamos em um processo que permite desenvolver estratégias para ajudar pessoas na gestão de assuntos financeiros, tendo como visão o alcance de seus objetivos de vida (PLANEJAR; CVM, 2019, p. 262). Para isso, comentam Ross et al. (2013, p. 94), ele “estabelece como os objetivos financeiros devem ser alcançados”. Em outras palavras, esse planejamento se refere à possibilidade de uma pessoa escolher uma entre várias alternativas existentes. Ele está presente no dia a dia, ainda que muitos não o notem. Pode-se dizer que pessoas, em geral, fazem orçamento doméstico, ajuntam recursos para o futuro dos filhos, investem em ações, e outras muitas coisas. Assim estão tomando algumas decisões financeiras rotineiras que requerem planejamento. Mais especificamente, pensando em motorista de aplicativo, por exemplo, este deverá traçar objetivos como o quanto almejará de receita no mês, quantas horas e dias trabalhará, se terá folgas ou férias e como serão feitas essas programações, se guardará dinheiro numa poupança ou programará sua aposentadoria etc.

É importante notar que tal planejamento não se refere apenas aos exemplos citados. Qualquer pessoa que enfrenta desafios financeiros ou pretende alcançar metas financeiras no curto, médio e longo prazos, precisa fazer planejamento financeiro, pois ele possibilita dar direção e significado às decisões financeiras, permitindo entender como cada uma afeta outra área das finanças pessoais (PLANEJAR; CVM, 2019, p. 262).

Estando inseridos num ambiente que pode variar por diversos fatores, é essencial que motoristas de aplicativos tenham um planejamento diário, mensal e anual em mente. Além disso, como propõem Planejar e CVM (2019, p. 262), tal planejamento deve ser adaptado à medida que ocorrem alterações macroeconômicas ou mesmo mudanças na vida pessoal do motorista. Por isso, eles devem estar cientes de que fatores externos ou internos podem impedir-lhes de alcançar seu objetivo estipulado. Pensando de forma prática, por exemplo, um motorista pode ser acometido de alguma doença, a qual lhe custará dias de trabalho e, logo, uma renda mensal abaixo do que seria uma condição “normal” (condição essa que ele já experimentara outros dias e estava habituado com as horas “x” trabalhadas e renda “y” alcançada, ou seja, uma suposição baseada na média de seus ganhos). Ilustrando mais uma vez, os motoristas seriam capazes de imaginar que uma pandemia afetaria o número de viagens, que logo reduziria seus ganhos ou mesmo impossibilitaria seu trabalho?

Então, a pergunta que fica no ar é: “como lidar com tais adversidades?”. A melhor resposta parece ser com um bom planejamento que contemple uma hipótese pessimista (isto é, supor como seria não alcançar a meta traçada), uma hipótese normal (a mais provável de acontecer ou, ao menos, a mais próxima disso possível) e uma hipótese otimista (que supere as metas estipuladas).

Sendo assim, Ross et al. (2013) argumentam que o planejamento financeiro ajuda a explorar opções, a evitar surpresas e a assegurar a capacidade de realização. A respeito da primeira, ele oferece à empresa ou pessoa a oportunidade de desenvolver, analisar e comparar vários cenários de forma coerente. Pensando na segunda, ele evita surpresas ao identificar o que pode acontecer à empresa ou pessoa pelos mais variados eventos que possam ocorrer, oferecendo diretrizes sobre quais medidas devem ser tomadas. E quanto à terceira, ele serve como um modo de verificar se os objetivos e planos são possíveis e internamente consistentes, unindo objetivos e metas.

Portanto, alinhado com o planejamento, as previsões também têm seu papel de importância. É diferente dele, visto que compreende procedimentos e ações ou esforços estruturados para que os objetivos traçados obtenham alcance (VASCONCELOS, 2012).

2.1.1.1 Reserva de emergência

Quando se trata de finanças pessoais, surge-se o desafio de estipular o montante de um fundo de emergência, uma vez que ele varia de acordo com cada caso em particular. Ele pode ser afetado por diversas variáveis como, por exemplo, a estrutura familiar, o orçamento da família e o padrão de vida que se almeja ou deseja manter. Embora tenha essa característica de variação por cada necessidade particular, o conceito permanece. A ideia é que a reserva financeira seja suficiente para prover as despesas, no mínimo as necessárias, em um cenário em que a renda seja afetada. Estipula-se que o valor desse fundo emergencial deve variar entre três e seis meses das despesas corriqueiras do indivíduo ou grupo familiar. Como dito, alguém pode ter sua renda afetada por diversas razões, como desemprego, invalidez que lhe impeça de trabalhar, gastos inesperados, morte prematura e inesperada do provedor da família, entre outras hipóteses. Desta forma, o fundo de emergência tem de ter uma quantidade que permita que a vida siga o seu curso normal até que se restaure a condição de restabelecimento da geração de renda, tendo em vista o fim da situação que provocou a redução. Ou seja, tratando-se de fundo de emergência, quanto maior ele for, assim também será maior a segurança e o conforto de todos que dele venham a precisar, tendo ciência de que não ficarão desamparados (PLANEJAR; CVM, 2019). O contrário também é verdadeiro: quanto menor a quantia destinada ao fundo emergencial, menor será a segurança de alguém em relação às finanças quando adversidades lhe sobrevierem.

2.1.2 Controle Financeiro

Se afirma-se que o planejamento é essencial para a administração, de forma semelhante, deve-se dizer que o controle também é. Pode-se definir controle, de um modo geral, como afirmam Lacombe e Heilborn (2008), como uma função basilar administrativa que visa medir e corrigir o desempenho, a fim de que sejam assegurados os alcances dos objetivos e metas. Para alcançar o que fora traçado, é necessário dispor de informações, e a partir delas tomar decisões. Assim, é preciso dizer que o planejamento e o controle estão diretamente relacionados, sendo difícil identificar quando um termina e o outro começa. Por isso, são chamados de funções gêmeas, de modo que alguns chegam a colocar o controle dentro do planejamento. Não adiantaria planejar sem controlar, ou mesmo o inverso, um controle sem que

houvesse antes um planejamento. O controle, portanto, é um processo ativo de tomadas de decisões que visa manter um sistema na direção do que fora planejado inicialmente (LACOMBE; HEILBORN, 2008; MAXIMIANO, 2004).

De acordo com Lacombe e Heilborn (2008), o controle deve abranger as seguintes etapas: padrões de desempenho, medidas (aferições), interpretação e ação corretiva. No caso de finanças para motoristas de aplicativos, padrões de desempenho dizem respeito ao valor financeiro que é estipulado, visado ou desejado, no final do mês, por exemplo. Medidas ou aferições são as formas pelas quais motoristas mensuram seus resultados, podendo envolver métodos mais tecnológicos ou mais manuais, como planilhas, aplicativos de controle financeiro, cadernos etc. Interpretação tem a ver com a habilidade e o conhecimento daquele que está gerenciando os recursos, nesse caso, os próprios motoristas. E por último, a ação corretiva está ligada ao comportamento que aquele que gerencia os recursos terá diante dos resultados obtidos, havendo discrepância entre o planejado inicialmente, este terá de adotar medidas que busquem, mais uma vez, o alcance dos objetivos e metas planejados.

2.1.2.1 Planilhas Eletrônicas

Bastante conhecidas, as planilhas eletrônicas gozam de alta popularidade, visto que seu acesso é fácil e de baixo custo. Elas podem ser compradas com as fórmulas já estabelecidas e programadas para a finalidade que aquele que administra deseja, como também podem ser criadas do zero e montadas ao próprio gosto deles. Em todo caso, a utilização de planilhas requer inserção de dados de forma manual e constante. A planilha eletrônica mais popular é um produto da Microsoft, do conhecido “Pacote Office”, especificamente o produto “Excel”. Para este tipo de gerenciamento de controle financeiro, outras planilhas similares também alcançam o mesmo fim, como é o caso do “Calc” do *software* LibreOffice.

2.1.2.2 Aplicativos de controle financeiro para SmartPhones

Cada vez mais utilizados, os aplicativos de controle financeiro para *smartphones* contam a seu favor com tecnologia e facilidade em seu uso. Alguns chegam a ser gratuitos, porém os mais complexos tendem a ser pagos. Normalmente, tais aplicativos contam com a facilidade de uma plataforma já estabelecida com cálculos prévios, dando ao usuário espaço apenas para inserção dos dados que

desejam ter controle. Pode ser alimentada de forma manual e constante, mas também pode estar conectada às contas eletrônicas do usuário, interligando automaticamente as informações. Dentre os aplicativos populares, destacam-se: Mobills, Spendee, Wallet e Organizze.

No aplicativo “Mobills”, o usuário pode lançar receitas e despesas, monitorando de forma diária e mensal, vincular contas bancárias e cartões de crédito, podendo também fazer os lançamentos manualmente. Além disso, pode definir as naturezas das despesas, ou categorias e subcategorias (por exemplo, uso de cartão de crédito num valor de R\$ 40,00 referente a alimentação), de modo a facilitar uma visão geral de como e em que o dinheiro está sendo usado mensalmente.

O aplicativo “Organizze” é semelhante ao “Mobills”, mas conta com uma quantidade de funções menor. Sendo mais simples em sua versão gratuita, o usuário tem de adquirir a versão mais completa se quiser mais recursos.

O Wallet possui a opção de enviar arquivos (CSV, Excel e OFX), sincronização bancária automática e envio manual. Além disso, o usuário pode cadastrar futuros lançamentos. O app possui sincronização de dados nas nuvens com cópias de segurança.

O aplicativo “Spendee” fornece uma grande variedade de opções, de forma semelhante ao Wallet, como sincronização bancárias e de cartões de crédito, planejamento diário, semanal, mensal e anual. Também é possível fazer lançamentos dentro de categorias de despesas, contudo, é necessário conhecimento da língua inglesa para isso e outras coisas do app.

Além desses, que acabam por dar um controle financeiro geral para o usuário, há também alguns apps de controle financeiro específicos para finanças de motoristas, os quais lidam com as receitas e despesas que facilitam o controle diário e mensal dos motoristas. Entre eles, destacam-se: For Driver, RebU e DRIVH.

No aplicativo “For Driver”, há como o usuário estipular metas diárias, semanais e mensais, lançando as receitas e despesas nos períodos. Na própria plataforma do app, o motorista pode escolher os aplicativos de transporte que ele utiliza, as metas a serem atingidas (receitas brutas e líquidas) e as categorias de custos e despesas que ele tem ao trabalhar como motorista (Ex.: combustível, alimentação etc.), além de lançar as distâncias percorridas. O app possui uma interface pouco complexa, sendo de fácil utilização, mas possui poucas ferramentas, exigindo do próprio motorista um

conhecimento básico em finanças para um melhor aproveitamento, quando tiver que lançar contas no aplicativo.

“ReBu” é o mais completo e conhecido dos aplicativos específicos para motoristas autônomos. Possui mais ferramentas que os outros mencionados, permitindo que o motorista alcance mais profundidade em seu controle. Como uma ferramenta diferencial, ele possui uma possibilidade maior de detalhamento com despesas de manutenção do automóvel, dando a possibilidade de detalhar cada despesa com alguma manutenção específica e quantos quilômetros aquela peça que fora trocada ainda durará, por exemplo. Assim, o usuário enriquece seu planejamento em relação a manutenções futuras. Além de ajudar o motorista em questões de controle financeiro, o aplicativo simula valores para corridas particulares que acontecem fora supervisão de aplicativos de transporte, mais conhecidas como “viagens combinadas” e “contratos com passageiros fixos”. O aplicativo ainda permite que este tenha maior segurança em suas viagens, pois conta com troca de mensagens entre motoristas (através de grupos), alertas antirroubo, ligações de emergência, avisos de áreas de riscos, gravação da viagem via câmera, entre outras funções.

O aplicativo “DRIVH”, além das funcionalidades de controle financeiro comuns aos outros apps mencionados, tem como diferencial os relatórios que facilitam a visualização das receitas despesas, podendo ser vistas com médias de faturamento, despesas ou lucro por hora ou por quilômetro, por exemplo.

2.1.2.3 Controles manuais

É o método clássico, dentre os mais populares quando se pensa em controle financeiro. Os instrumentos manuais mais utilizados são caderno, livro de atas e agenda. Como ponto positivo, destaca-se o baixo custo, além de não precisar de energia elétrica para utilização. Com “papel e lápis” nas mãos, seus usuários fazem anotações e contas. Apesar de sua simplicidade, exige um conhecimento prévio em relação a matemática financeira básica. Além disso, destaca-se, como ponto negativo, a possibilidade de se perder as anotações, de fazer anotações erradas ou mesmo de fazer cálculos errados, podendo levar a imprecisões.

2.2 MOTORISTAS E APLICATIVOS DE TRANSPORTE

Os aplicativos de transporte tornaram-se um fenômeno em todo o mundo. Entrando no mercado de transporte de passageiros, que antes era dominado basicamente por taxistas, eles agora têm experimentado um crescimento exponencial no setor. Trata-se de plataformas digitais disponíveis via aplicativos que conectam motoristas a passageiros que desejem se locomover de um lugar a outro por meio do uso de um veículo automóvel. Assim, portanto, os aplicativos são intermediadores entre o consumidor final e o prestador de serviço, fornecendo uma plataforma de interação com destino inicial e final de uma corrida, preço para ambos e requerendo na maioria das vezes uma certa quantia para si pela operação viabilizada.

Em alguns apps, é possível que o passageiro negocie o valor com o motorista, mas, na maioria das vezes, é o próprio aplicativo que estipula o preço. Na maioria deles, o passageiro solicita uma viagem e o motorista é acionado, podendo aceitar ou recusar viagens (a depender do aplicativo, há punições por excesso de recusa de viagens, estipulados pelo próprio app).

Com a ascensão desse fenômeno, o tema traz consigo uma disputa que tem gerado polêmica. Duas visões estão em antítese, sendo um lado defensor e a favor do fenômeno da uberização, e outro lado contrário ao movimento. Ao passo que alguns enxergam uma oportunidade de trabalho frente ao desemprego, ou uma forma de fazer uma renda complementar ou extra, outros observam uma desvalorização laboral, visto que o motorista pode ficar desamparado em alguns casos (como doenças, vínculos trabalhistas, décimo terceiro salário etc.) e até mesmo desatualizado para outras futuras oportunidades. De fato, a balança tem seus dois lados e é importante que o motorista esteja ciente do ônus e bônus de se dedicar em tal serviço.

Pensando na perspectiva do motorista, o qual é chamado de “parceiro” pelas empresas que disponibilizam a plataforma, como salienta Abílio (2017), ele trabalha por conta própria, assumindo os riscos e custos de seu trabalho, definindo sua própria jornada, além de decidir sobre sua dedicação a ela.

Como notou o estudo de Vaclavik e Pithan (2018), motoristas acabam por encontrar em aplicativos de transporte uma oportunidade face ao desemprego, à frustração com empreendimentos empresariais ou à acirrada competição no mercado de trabalho, e assim, encontram significado no trabalho como motoristas pelo fato do

retorno financeiro e da garantia de sobrevivência. Além disso, outros fatores também foram elencados no mesmo contexto, como autonomia, liberdade e flexibilidade.

Há um grande investimento em marketing por parte das empresas que fornecem os aplicativos. Uma delas, por exemplo, convida motoristas a se cadastrarem em sua plataforma através de frases que ensejam rendimento financeiro, como “ganhe dinheiro a qualquer lugar, em qualquer hora”, “dirija quando e onde quiser”, e liberdade, flexibilidade e autonomia, como “defina seu próprio horário”, “dirija apenas quando for conveniente” ou até mesmo “sem escritório, sem chefe”, “você pode começar e parar quando quiser” (UBER, 2020).

Apesar dessa contemplação por parte de alguns, contudo, alguns motoristas continuam enviando currículos visando retorno ao mercado formal. Em alguns casos, eles veem o “ser motorista” como temporário e não como carreira ou profissão que almejam (VACLAVIK; PITHAN, 2018).

Sob uma ótica da relação laboral, os motoristas que prestam serviços através dos aplicativos se enquadram na condição de trabalhadores autônomos, adquirindo o direito de usufruir dos serviços de tecnologia prestados pelas empresas, sendo comprometidos por concordância de termos e condições, entre ambas as partes. Desta forma, o serviço de transporte é oferecido sob demanda, por conta e risco dos motoristas, que ficam, em princípio, desprovidos de quaisquer direitos trabalhistas (PIRES, 2019). Tais coisas ficam claras nos termos e condições das empresas, mas há quem discorde. Há a alegação por parte de alguns estudiosos de que, nesse modelo, a propagação de liberdade e autonomia por parte do *marketing* das empresas que fornecem os aplicativos é meramente discurso, visto que resta pouca ou quase nenhuma autonomia para os motoristas. Mesmo eles sendo os proprietários ou locatários do automóvel e do aparelho de celular utilizados para a atividade de transporte de passageiros, ter que assumir os custos de manutenção, depreciação e do seguro do veículo, não os tornam necessariamente os reais donos do negócio, ou legítimos trabalhadores autônomos.

2.2.1 Principais aplicativos de transporte utilizados na Região Metropolitana de João Pessoa.

A Região Metropolitana de João Pessoa é formada por doze municípios no estado da Paraíba (PB). Contudo, a presente pesquisa delimita-se às principais

idades vizinhas a Capital do estado da Paraíba, são elas: João Pessoa, Bayeux, Santa Rita e Cabedelo. Em todas essas cidades, há presença de aplicativos de transporte, sendo estes os principais utilizados: Uber, 99pop e InDriver.

2.2.1.1 Uber

Nas cidades mencionadas, a empresa “Uber do Brasil Tecnologia Ltda” fornece duas alternativas de viagem, intituladas “UberX” e “Comfort”. A primeira, trata-se da opção mais básica do serviço, enquanto a segunda tem exigências de modelos de carros maiores. O app fornece um panorama de ganhos semanais, demonstrando os valores da receita deduzidos apenas das taxas de uso do aplicativo. Os pagamentos são feitos em dinheiro, através dos próprios clientes (neste caso, o aplicativo descontará na conta da Uber do motorista, que terá recebido seus ganhos da viagem acrescidos da taxa do app), e por meio de pagamentos com cartão de crédito ou *voucher* (neste caso o próprio aplicativo pagará na conta da Uber do motorista, que poderá fazer o resgate ou transferência para alguma conta bancária uma vez por dia). O aplicativo fornece suporte para danos causados por passageiros e reembolso ao motorista em alguns casos de desistência ou atraso por parte do passageiro.

2.2.1.2 99Pop

Há semelhança entre os serviços oferecidos pela 99Pop em relação aos da Uber e poucas diferenças. Neste caso, a empresa fornecedora é a “99 Tecnologia Ltda”. Em relação ao preço, tanto pago ao motorista quanto o pago pelo passageiro, encontra-se em uma categoria semelhante a do principal concorrente, Uber. O app fornece um panorama de ganhos semanais, demonstrando os valores da receita deduzidos apenas das taxas de uso do aplicativo, e sua forma de pagamento é semelhante a Uber.

2.2.1.3 InDriver

Na Região do presente estudo, é o mais novo dos aplicativos já descritos, e tem como diferencial o fator negociação do valor entre o usuário final e o motorista, sendo a tarifa prefixada antes da viagem e inalterada ao longo do percurso (o aplicativo cobra uma taxa de 9,5% do valor acertado entre o motorista e o passageiro). A InDriver mostra as corridas disponíveis na região e o valor que o passageiro está ofertando,

cabendo ao motorista o direito de aceitar a viagem ou até mesmo cobrar outro valor, a depender da aceitação do passageiro. O aplicativo não dá panoramas semanais como os outros mencionados, apenas diários, que poderão ser visualizados dentro do período de um mês. Além disso, não se responsabiliza por danos materiais causados por passageiros. De modo mais simples que os outros, fornece basicamente a plataforma de interação entre o usuário final e o motorista, o destino do passageiro, estipula uma taxa mínima para as viagens e deixa com que as demais partes definam valores.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Quanto aos objetivos, trata-se de uma pesquisa descritiva, visto que ela tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou o estabelecimento de relações entre variáveis (GIL, 2008).

Tendo em vista o procedimento, com base em Gil (2008), afirma-se que esta pesquisa é um levantamento de campo (*survey*), pois se caracteriza pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer, buscando informações de um grupo significativo de pessoas acerca do problema estudado, para obter as conclusões dos dados coletados.

Quanto ao tipo, é uma pesquisa quantitativa, pois deseja descrever factualmente os resultados coletados (GIL, 2008). Com isso, espera-se obter informações através das respostas assinaladas pelos respondentes, para isso, tem-se como intuito uma percepção mais direta possível, sem levar em conta ênfases em aspectos subjetivos.

3.2 UNIVERSO, AMOSTRAGEM E AMOSTRA

O universo delineado desta pesquisa é os motoristas de aplicativos de transporte da Região Metropolitana de João Pessoa, a qual é formada por doze municípios no estado da Paraíba (PB). Os aplicativos de transporte selecionados para tal foram: “Uber” (Uber Technologies Inc.), “99POP” (99 Tecnologia Ltda) e “Indriver”. Todavia, os aplicativos de transporte não estão presentes em todos os municípios da região. Desta feita, a pesquisa limitou-se a quatro municípios dessa Região, os quais detêm uma quantidade representativa de motoristas para a pesquisa, sendo estes: João Pessoa, Bayeux, Santa Rita e Cabedelo.

Na maioria dos levantamentos (*survey*), não são pesquisados todos os integrantes da população estudada. Assim, seleciona-se uma amostra significativa de todo o universo a fim de ser o objeto de investigação (GIL, 2008). Desta forma, a amostragem escolhida foi a não-probabilística por acessibilidade ou por conveniência.

Tendo o tempo e os recursos escassos como fatores limitantes para abarcar todos os motoristas de aplicativo da região estudada, a amostragem delimitada valeu-

se de cem respondentes, os quais obtiveram acesso via *link* a um formulário *online*, divulgado através de grupos de motoristas de aplicativo na rede social WhatsApp.

3.3 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

O instrumento que fora utilizado para a reunião dos dados no campo da pesquisa foi um questionário fechado, contendo vinte e sete perguntas fechadas, sendo estas divididas em quatro grandes grupos na qual as divisões e os temas estão descritos no Quadro 1:

Quadro 1: Temas e Questões do Instrumento de Pesquisa.

| Categoria de Análise | Número de questões |
|--|---------------------------|
| Sociodemográficas | 05 questões (de 01 a 05) |
| Motivos e relações de trabalho com aplicativos de transporte | 09 questões (de 06 a 14) |
| Planejamento financeiro | 06 questões (de 15 a 20) |
| Controle financeiro | 07 questões (de 21 a 27) |

Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Por causa da pandemia do novo coronavírus, a aplicação do questionário de forma presencial tornou-se inviável. Sendo assim, a aplicação se deu por meio de transmissão de um questionário *online*, gerando um *link* para acesso remoto, divulgado através de redes sociais, especialmente grupos de WhatsApp de motoristas de aplicativo de transporte da região estudada.

3.4 PERSPECTIVA DE ANÁLISE DE DADOS

Os dados foram analisados por meio de Estatística Descritiva, pois ela, para descrever fatos, se utiliza de números, simplificando informações que podem ser muito complexas. Assim, a finalidade deste tipo de estatística é tomar as coisas mais fáceis de entender, de relatar e de discutir (STEVENSON, 2001). Para isso, especificamente o método Distribuição de Frequência fora utilizado para organizar os

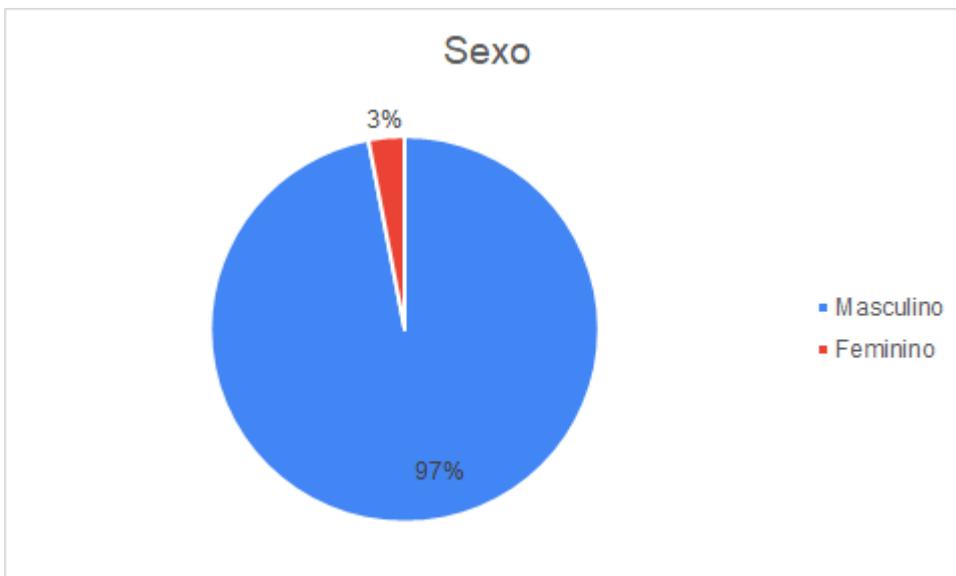
dados estatísticos, através de arranjos e disposição dos itens em subconjuntos que apresentem características similares, a fim de facilitar sua interpretação.

4 ANÁLISE DE DADOS

Nesta seção, serão apresentados os resultados da Pesquisa, os quais estão subdivididos conforme as categorias de análise: Sociodemográficas, Motivos e relações de trabalho com aplicativos de transporte, Planejamento financeiro e Controle financeiro.

A partir das respostas concernentes à categoria de análise sociodemográfica, afere-se que 97% dos respondentes são de sexo masculino, indicando a prevalência majoritária desse público nesse tipo de trabalho, como se pode ver a partir do Gráfico 1:

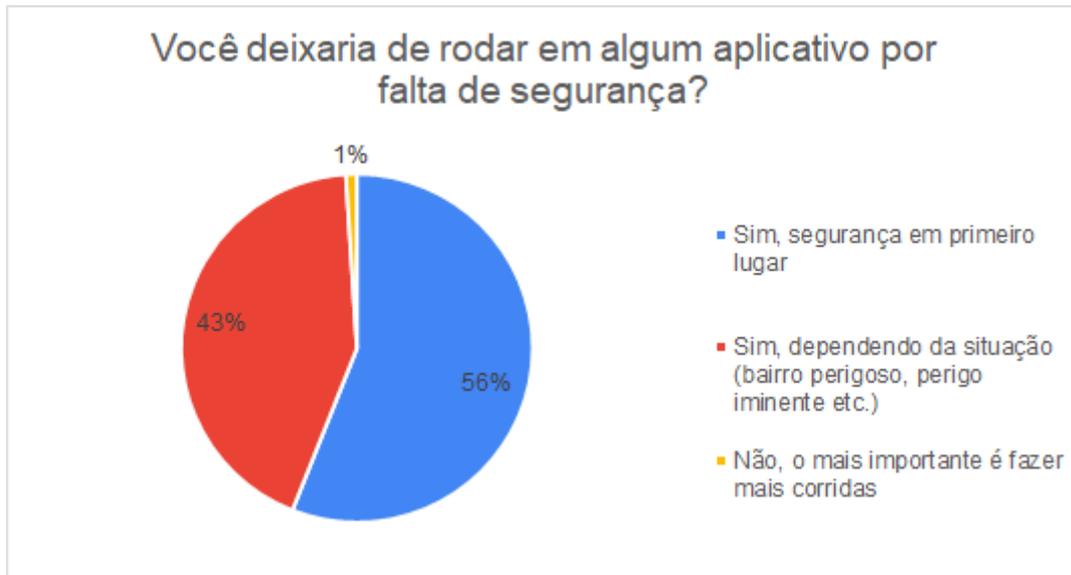
Gráfico 1: Sexo dos respondentes.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Um fator preponderante que parece sustentar uma presença menor do público feminino é a questão de segurança. Mulheres tendem a sentir maior insegurança ao trabalhar com aplicativos de transporte, visto que casos de violência e assédios não são difíceis de ocorrer, podendo expor até suas próprias vidas ao risco de “não saber quem irá levar como passageiro(a) e o que tal poderia fazer”.

Contudo, segurança não é um fator determinante apenas para mulheres, mas de todos, como observa-se no Gráfico 2:

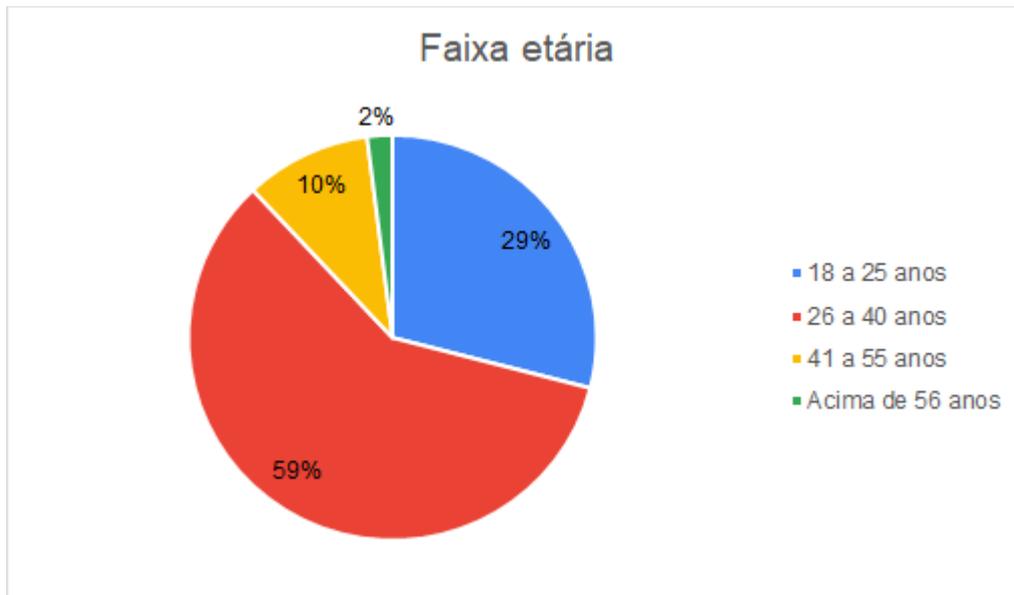
Gráfico 2: Relação de trabalho e segurança.

Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Embora a segurança seja crucial para as mulheres, percebe-se que 56% dos respondentes em geral, homens e mulheres, responderam que deixariam de trabalhar em algum aplicativo por falta de segurança, enquanto outros 43% visam uma segurança situacional (ou seja, deixariam de “rodar” a depender de uma corrida específica que insinue algum perigo, ou deslocamento para um bairro que acham perigoso). Apenas 1% disse que trabalharia independente da segurança.

Ainda mencionando o tema, quando perguntado em qual aplicativo se sentiriam mais seguros, 63% dos respondentes expressaram que se sentem seguros no aplicativo da Uber, enquanto 20% responderam que não se sentem seguros em qualquer que seja o aplicativo.

Outro assunto que perpassa características sociodemográficas dos respondentes é a relação entre a faixa etária e estado civil, a qual pode ser percebida através do Gráfico 3 e da Tabela 1:

Gráfico 3: Faixa etária dos respondentes.

Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Tabela 1: Relação entre faixa etária e estado civil.

| Faixa etária | Estado Civil | |
|-------------------------|---------------|-------|
| 18 a 25 anos | Casado(a) | 41,4% |
| | Solteiro(a) | 51,7% |
| | Divorciado(a) | 3,4% |
| Total 29% | União Estável | 3,4% |
| 26 a 40 anos | Casado(a) | 62,7% |
| | Solteiro(a) | 20,3% |
| | Divorciado(a) | 6,8% |
| Total 59% | União Estável | 10,2% |
| 41 a 55 anos | Casado(a) | 90,0% |
| | Solteiro(a) | 0,0% |
| | Divorciado(a) | 0,0% |
| Total 10% | União Estável | 10,0% |
| Acima de 56 anos | Casado(a) | 50,0% |
| | Solteiro(a) | 50,0% |
| | Divorciado(a) | 0,0% |
| Total 2% | União Estável | 0,0% |

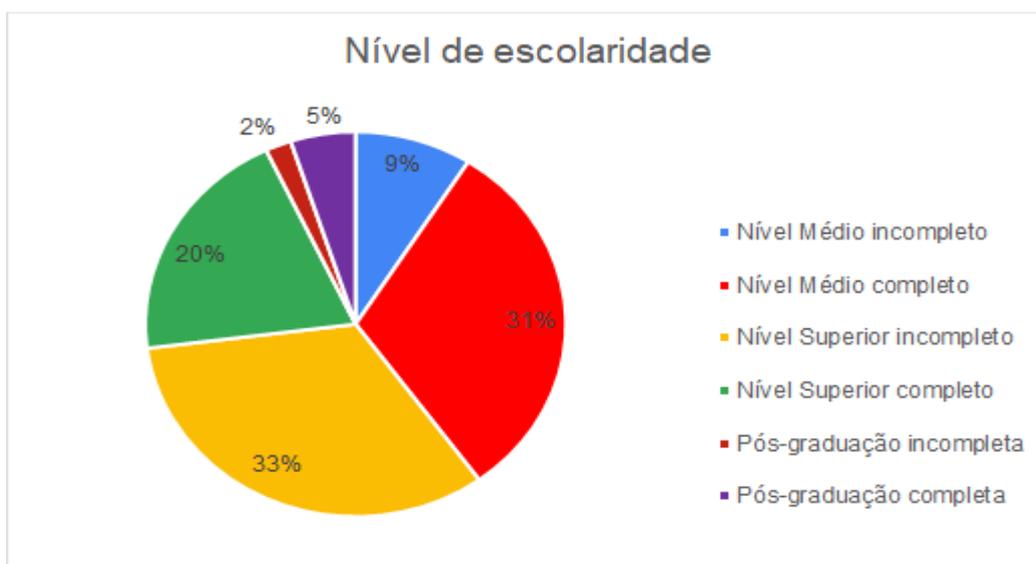
Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Quanto ao estado civil, somando os casados (um total de 59%) e os que estão em união estável (8%), tem-se que, provavelmente, 67% dos respondentes partilham de responsabilidades financeiras em relação ao sustento de suas casas e famílias. Portanto, percebe-se que, à medida que alguém assume compromissos financeiros, como os de obrigações familiares, maior será a necessidade de haja planejamento e controle financeiro. De outro modo, parte dos respondentes provavelmente pode ser dependente de algum outro responsável financeiro.

Quando se observa as faixas etárias, nota-se que 29% dos respondentes fazem parte da chamada “Geração Z”, isto é, os nascidos até os anos de 1995. Nota-se, também, que tal geração é caracterizada por buscar qualificações nos estudos, e mesmo assim, ao mesmo tempo assume responsabilidades, exemplificado pelo total de 41% de casados desta geração. Já em relação à “Geração Y”, os que nasceram entre 1980 e 1994, a qual detém a maior parte dos respondentes (59%), sua maioria é casada ou vive em união estável (se somando as duas, 72,9%), indicando prováveis responsabilidades financeiras no sustento do lar. Deve-se destacar também a “Geração X” tendo 10% dos respondentes, contendo aqueles que nasceram entre 1965 e 1979, que já vislumbram uma possível aposentadoria, sendo importante também pensá-los dentro do ambiente de um mercado cada vez mais competitivo.

Outro dado analisado é a questão do nível de escolaridade dos respondentes, como destacado no Gráfico 4:

Gráfico 4: Nível de escolaridade dos respondentes.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Quanto à sua escolaridade, 33% disseram possuir ensino superior incompleto (configurando a maior parte entre eles), 40% possuem ensino médio completo ou incompleto (31% e 9%, respectivamente), 20% ensino superior completo e 07% pós-graduação completa ou incompleta (5% e 2%, respectivamente).

Nota-se o alto número de graduados e pós-graduados que cada vez mais buscam rendas através dos aplicativos, os quais encontram uma grande competição no mercado de trabalho aliada, por vezes, às poucas ofertas de trabalho, motivo pelo qual a Tabela 2 relaciona o motivo que levou o respondente a trabalhar com aplicativos com o seu nível de escolaridade:

Tabela 2: Relação entre o motivo que levou a trabalhar com apps e nível de escolaridade.

| Motivo que levou a trabalhar com o App | Nível de Escolaridade | |
|---|------------------------------|-------|
| Renda extra, possuo outro trabalho e resolvi aumentar a renda | Nível Médio completo | 32,0% |
| | Nível Superior incompleto | 32,0% |
| | Nível Superior completo | 24,0% |
| | Pós-graduação incompleta | 0,0% |
| | Pós-graduação completa | 8,0% |
| Total 25% | Nível Médio incompleto | 4,0% |
| Liberdade, queria fazer meu próprio horário e ser meu próprio patrão | Nível Médio completo | 33,3% |
| | Nível Superior incompleto | 27,8% |
| | Nível Superior completo | 33,3% |
| | Pós-graduação incompleta | 0,0% |
| | Pós-graduação completa | 0,0% |
| Total 18% | Nível Médio incompleto | 5,6% |
| Desemprego, estava desempregado ou à procura de outro trabalho | Nível Médio completo | 35,1% |
| | Nível Superior incompleto | 32,4% |
| | Nível Superior completo | 18,9% |
| | Pós-graduação incompleta | 5,4% |
| | Pós-graduação completa | 5,4% |

| | | |
|---|---------------------------|-------|
| Total 37% | Nível Médio incompleto | 2,7% |
| Oportunidade de ganhar mais dinheiro, larguei outro emprego a fim de trabalhar com aplicativos | Nível Médio completo | 18,8% |
| | Nível Superior incompleto | 43,8% |
| | Nível Superior completo | 0,0% |
| | Pós-graduação incompleta | 0,0% |
| | Pós-graduação completa | 0,0% |
| Total 16% | Nível Médio incompleto | 37,5% |
| Outro | Nível Médio completo | 25,0% |
| | Nível Superior incompleto | 25,0% |
| | Nível Superior completo | 25,0% |
| | Pós-graduação incompleta | 0,0% |
| | Pós-graduação completa | 25,0% |
| Total 4% | Nível Médio incompleto | 0,0% |

Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

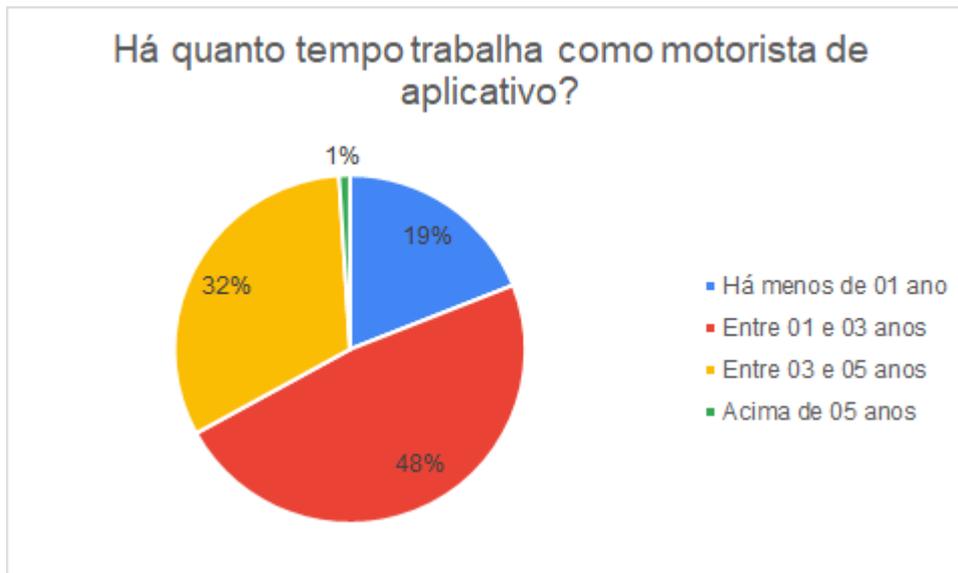
Em relação aos motivos que levaram os respondentes a trabalhar com aplicativos de transporte, destaca-se o desemprego como principal fator, indicado assim por 37% dos respondentes. Desses mencionados, 18,9% possuem ensino superior completo e 10,8% pós-graduação completa ou incompleta, mostrando que, apesar de serem qualificados em questões de estudo, precisaram recorrer a um trabalho diferente de suas áreas de estudo (visto que não é necessária nenhuma qualificação superior para trabalhar como motorista de aplicativo). Deve-se notar, também, que outros 18,9% dos 37% mencionados se encontram na faixa etária que vai de 41 a 55 anos, ou seja, fazem parte da “Geração X”, sendo comum que encontrem dificuldade no mercado de trabalho, fazendo com que os aplicativos de transporte sejam uma alternativa viável e supridora de suas necessidades básicas, pelo menos.

Ainda sobre o motivo, 25% dos respondentes totais afirmaram possuir outro trabalho e que os aplicativos lhes serviam como uma fonte de renda extra. Outros 18% alegaram a liberdade de querer ser seu “próprio patrão” e ter “seu próprio horário de trabalho” como fatores motivadores, tão característico nas propagandas das

empresas desse segmento. Dado interessante é que 16% deles decidiram abandonar seus antigos trabalhos a fim de ganhar mais dinheiro através dos aplicativos, embora nenhum destes agora mencionados possuam superior completo, o que pode ser um indicador da insatisfação com sua remuneração em seus antigos trabalhos.

No que diz respeito ao tempo em que atuam como motoristas de aplicativo, o Gráfico 5 fornece as respostas:

Gráfico 5: Há quanto tempo trabalha como motorista de aplicativo.

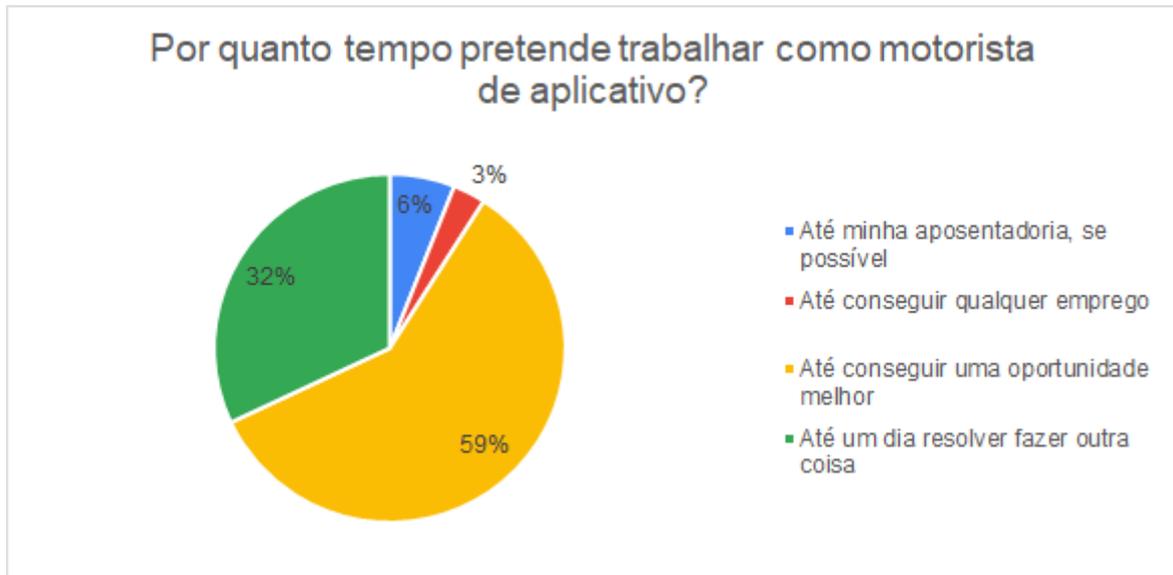


Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Quando indagados a respeito de quanto tempo trabalha como motoristas de aplicativos, 19% dos respondentes disseram há menos de 01 ano, 48% alegaram entre 01 e 03 anos, ao passo que 32% trabalham há mais de 03 anos e apenas 1% acima de 05 anos.

Daí surge outra questão, qual a expectativa de tempo que eles esperam trabalhar ainda com os aplicativos, conforme o Gráfico 6:

Gráfico 6: Por quanto tempo pretendem trabalhar como motorista de aplicativo.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Nota-se que 59% respondentes disseram que querem trabalhar no ramo até conseguir uma oportunidade melhor, a qual pode significar várias coisas como um outro trabalho que lhe renda uma melhor remuneração, melhor conforto ou mais segurança etc. Só que há um fator por detrás da resposta que às vezes pode passar despercebido para quem almeja um dia sair da função, que é o fator “tempo fora do mercado de trabalho”. Destes 59% citados, 23,7% já trabalham há mais de 03 anos e 57,6% entre 01 a 03 anos. Com o passar do tempo, para alguns, ser reinserido no mercado de trabalho fica cada vez mais difícil, o que faz com que aquilo que era apenas um projeto inicial de passar pouco tempo no ramo torne-se, aos poucos, um quadro difícil de mudar. Além de um mercado competitivo, há também o aumento de demissões, oriundas da pandemia do Covid-19, e outros fatores que aumentaram o desemprego no Brasil, dificultando cada vez mais o alcance dos objetivos de sair do ramo, para os que assim almejam, além de induzi-los a permanecer como estão.

Além disso, 32% dos respondentes parecem levar o trabalho com naturalidade, optando por algo semelhante a “se um dia der vontade, buscarei outro trabalho”. Outros 6% parecem desejosos a permanecer até a aposentadoria. Por fim, apenas 2% dos respondentes buscaram outra solução imediata para que “se livrem” dessa forma de trabalho, abraçando “qualquer” outra oportunidade.

Ainda sobre a categoria de análise motivos e relação de trabalho com aplicativos, tem-se a Tabela 3:

Tabela 3: Relação entre veículo utilizado e horas trabalhadas.

| Veículo utilizado | Horas trabalhadas | |
|--------------------------|--------------------------|--------|
| Financiado | Até 4h | 16,7% |
| | Entre 4h e 6h | 6,3% |
| | Entre 6h e 8h | 25,0% |
| | Entre 8h e 10h | 39,6% |
| Total 48% | Entre 10h e 12h | 12,5% |
| Próprio, quitado | Até 4h | 20,0% |
| | Entre 4h e 6h | 10,0% |
| | Entre 6h e 8h | 53,3% |
| | Entre 8h e 10h | 13,3% |
| Total 30% | Entre 10h e 12h | 3,3% |
| Alugado | Até 4h | 0,0% |
| | Entre 4h e 6h | 4,8% |
| | Entre 6h e 8h | 14,3% |
| | Entre 8h e 10h | 42,9% |
| Total 21% | Entre 10h e 12h | 38% |
| Outro | Até 4h | 100,0% |
| | Entre 4h e 6h | 0,0% |
| | Entre 6h e 8h | 0,0% |
| | Entre 8h e 10h | 0,0% |
| Total 1% | Entre 10h e 12h | 0,0% |

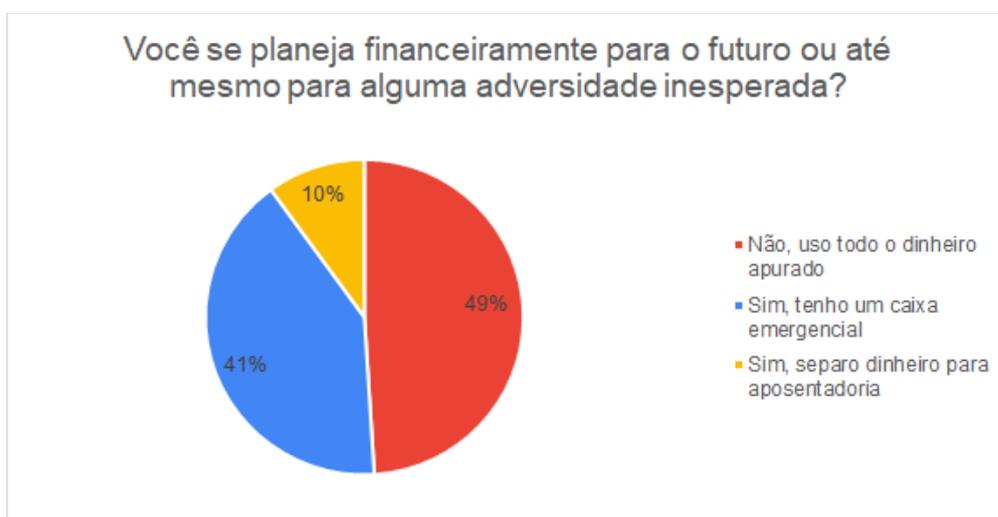
Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Dos que trabalham com carro alugado (21% de todos os respondentes), apenas 19,1% trabalham menos de 8 horas diárias. Em contrapartida, apenas 3,3% dos respondentes, dentre os 30% que possuem carro quitado, trabalham mais que 10h por dia. Considerando a média de jornada de trabalho no Brasil (sem levar em consideração as horas destinadas ao almoço etc.), tem-se 8h diárias e 44h semanais. À medida que um motorista precise alugar um carro, adquirindo um custo fixo semanal ou mensal, também terá de aumentar as horas de trabalho, correspondendo às respostas dos respondentes, os quais 80,9% (dentre 21% que alugam carro) têm uma carga horária acima das 8 horas diárias (sendo que 38% destes trabalham acima das 10 horas diárias). A implicação extraída de tais dados é que o alto preço dos aluguéis

faz com que motoristas trabalhem muito mais tempo para pagar suas despesas, por outro lado, os que possuem carro quitado trabalham bem menos tempo para alcançar seus objetivos financeiros. Para ambos, o planejamento financeiro é indispensável, pois, considerando os ganhos médios em tempos estipulados, lhe dará as margens de tempo necessárias para traçar e alcançar seus objetivos e metas, como afirmam Ross et al. (2013), argumentando que ele auxilia a explorar opções, a evitar surpresas e a assegurar a capacidade de realização.

Em relação à categoria de análise sobre planejamento financeiro, destacam-se as seguintes análises, a começar pelo Gráfico 7:

Gráfico 7: Planejamento financeiro e possível adversidade futura.

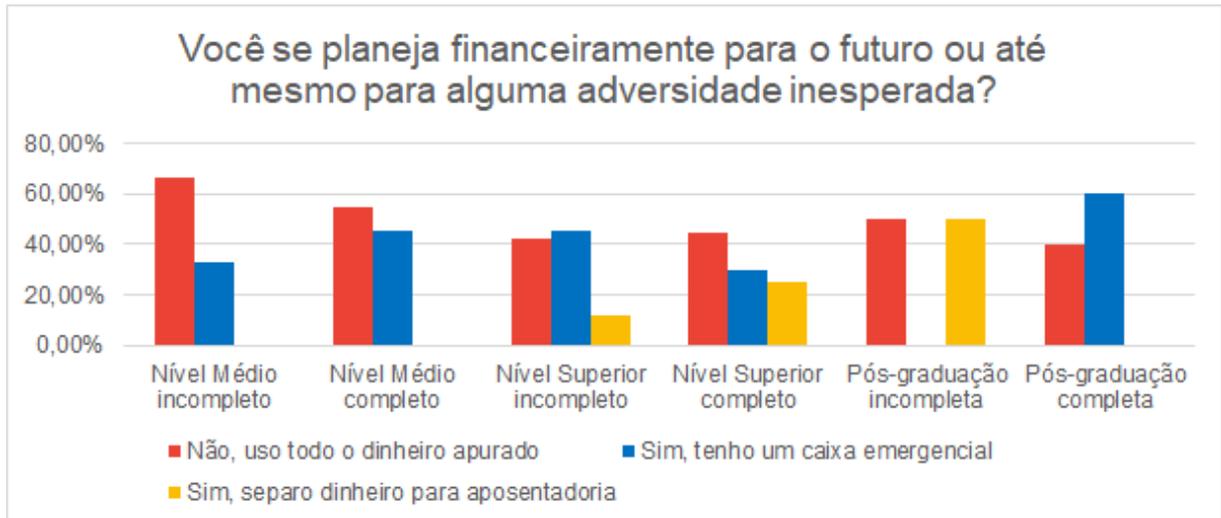


Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Percebe-se que 49% dos respondentes, ou seja, praticamente metade deles, usa completamente todo dinheiro apurado e não se planeja para alguma possível adversidade futura. É importante lembrar, que para alguns, é difícil mensurar o valor da manutenção do próprio carro, podendo pegar a muitos de surpresa, visto que ela pode variar de acordo com a demanda e desgaste. O fato é que o número é alarmante quando pensado em relação a um planejamento financeiro. Diante da instabilidade de tantos fatores externos, separar dinheiro para uma emergência é de suma importância.

A respeito ainda da mesma pergunta, só que partindo de uma análise oriunda de um cruzamento de dados com o nível de escolaridade dos respondentes, tem-se o Gráfico 8:

Gráfico 8: Relação entre planejamento financeiro e nível de escolaridade.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Faz-se notório, a partir desse gráfico, que independentemente do nível de escolaridade dos respondentes, há a ausência de planejamento financeiro em pelo menos 40% de cada um dos níveis, indicando que, apesar de muitos gozarem de um nível de escolaridade acima do médio, ainda assim não separam dinheiro para fatores como emergência ou aposentadoria.

O assunto durabilidade do “caixa emergencial” ou “fundo de reserva”, fora mais bem abordado no Gráfico 9:

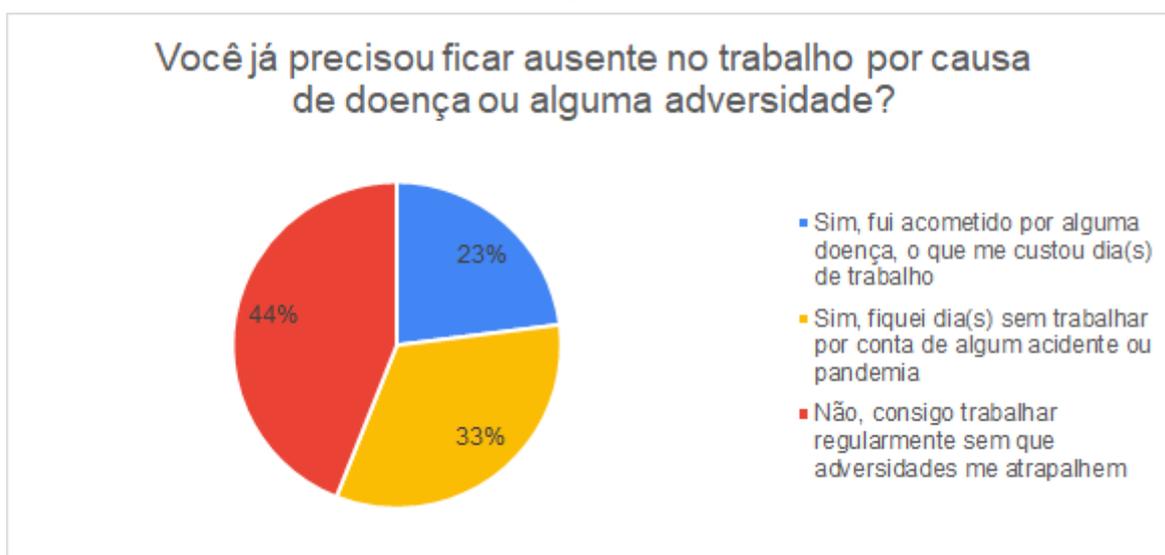
Gráfico 9: Durabilidade do caixa emergencial ou fundo de reserva.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Em relação a um “caixa emergencial” ou “fundo de reserva” e levando-se em consideração os gastos mensais dos respondentes, 45% afirmaram que não possuem nenhuma reserva de emergência, 6% responderam por menos de um mês, 17% disseram que seu “caixa emergencial” poderia sustentá-los por até um mês, 11% entre um mês a três meses, 13% entre três a seis meses e 8% acima de seis meses. Ressalta-se aqui a importância dele no planejamento financeiro para o cumprimento de obrigações, visto que o trabalho está suscetível a diversas adversidades, algumas já mencionadas nesta pesquisa. É necessário ter um fundo emergencial que consiga suprir ao menos três (03) meses de obrigações, sendo o ideal, a fim de que haja certa tranquilidade para resoluções de problemas, seis (06) meses. Percebe-se que apenas 21% respondentes se enquadram em uma dessas categorias indicadas. Embora, na prática, 56% disseram que já ficaram impossibilitados de trabalhar por alguma doença e adversidade, como pode ser visto no Gráfico 10 abaixo. Ainda assim, mesmo tomando ciência de perigos iminentes (correndo risco de ficar sem renda no momento em que não puder trabalhar com os aplicativos), boa parte dos respondentes insiste não fazer um planejamento adequado ou que vise maior segurança/tranquilidade diante de tais possibilidades.

Gráfico 10: Ausência no trabalho por doença ou adversidade.



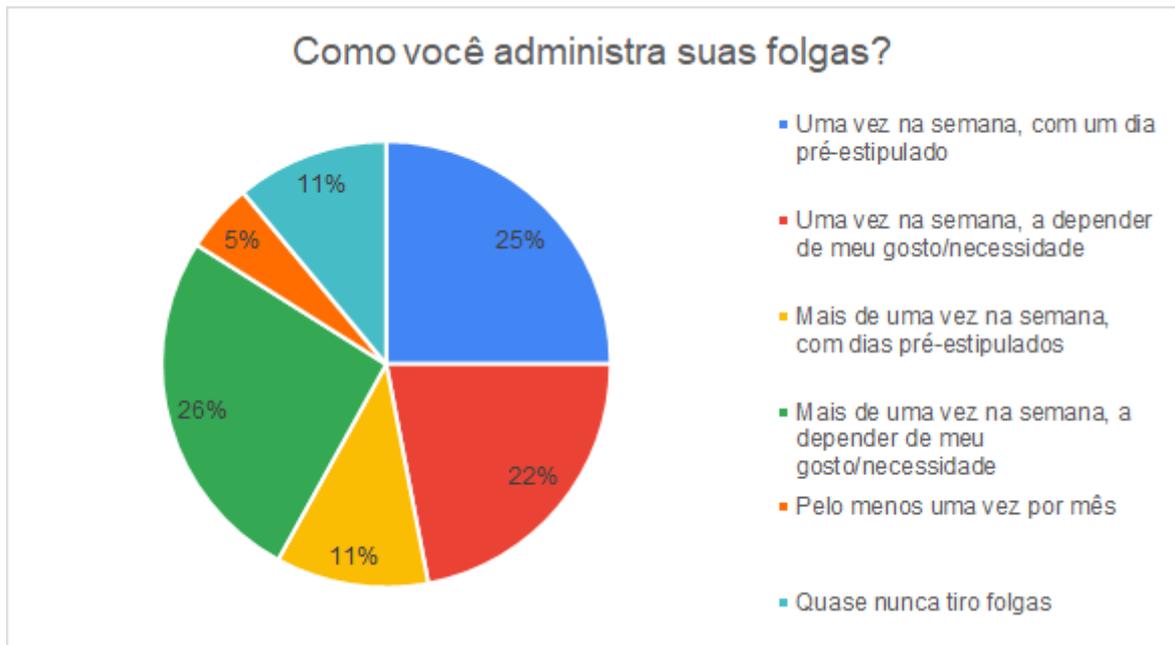
Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

De acordo com as respostas, menos da metade dos respondentes, isto é, 44%, conseguem trabalhar regularmente sem que nada lhes impeça. Contudo, a maior parte, 56%, já precisou ficar sem trabalhar devido a adversidades, seja por motivos

de doença seja por acidente ou mesmo a pandemia do COVID-19. O fato é que todos devem ser cientes de que estão em um ambiente de trabalho instável, e que podem ser acometidos por algo que não lhes permita algum (ou alguns) dia(s) de trabalho.

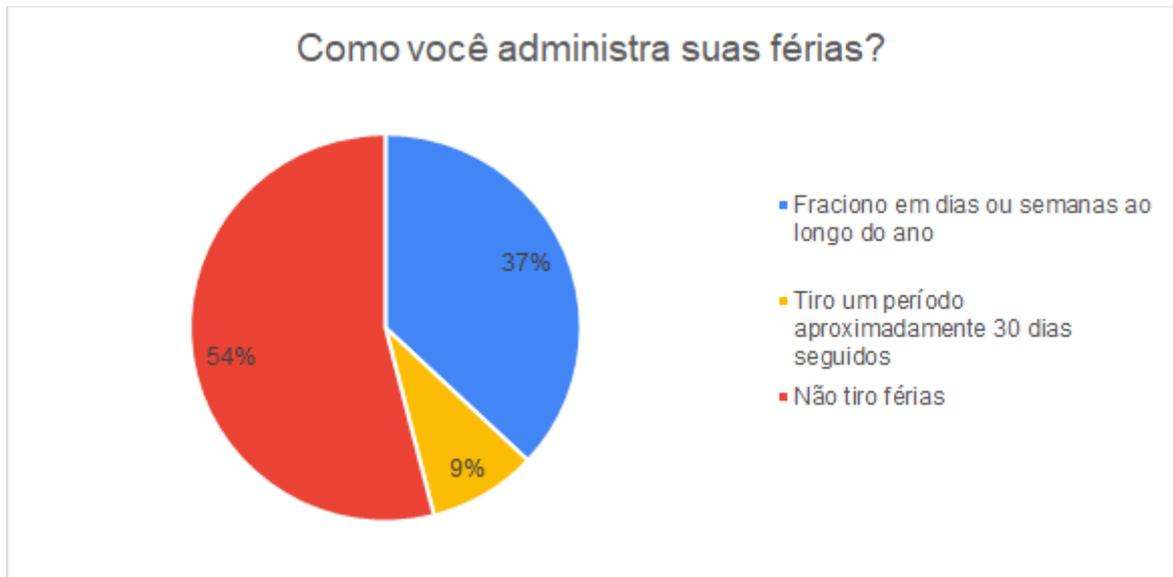
Ligado aos dias que não trabalham, e ainda sobre planejamento, foi perguntado como eles administram suas folgas e férias, as respostas podem ser observadas nos Gráficos 11 e 12:

Gráfico 11: Administração de folgas.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

A respeito de como administram suas folgas, nota-se que 47% dos respondentes optam por um dia na semana, sendo 25% com o dia já previamente estipulado e outros 22% com o dia escolhido mais flexível, a depender de seu gosto ou necessidade. Outro destaque é para os 5% que disseram folgar pelo menos uma vez no mês, ou seja, poucas vezes, e 11% quase nunca tiram folgas.

Gráfico 12: Administração de férias.

Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

O tema é importante dentro do planejamento financeiro pessoal e profissional dos motoristas, visto que, enquanto desfrutam de folgas ou férias, eles acabam por deixar de trabalhar, já que não possuem férias remuneradas, como um empregado celetista, por exemplo. Por essa razão, isto é, por provavelmente não ter receitas quando “parados”, o alto número de respondentes, 54%, que afirmam não tirar férias. Apenas 9% disseram tirar aproximadamente 30 dias seguidos (semelhante a um emprego formal). Tal decisão requer atenção e planejamento por parte do motorista, o que explica a resposta dos 37% que disseram fracionar as férias em dias ou semanas ao longo do ano.

Outro assunto ligado ao planejamento financeiro é o estabelecimento de objetivos e metas. A respeito disso, tem-se as respostas a partir do Gráfico 13:

Gráfico 13: Objetivos e metas.

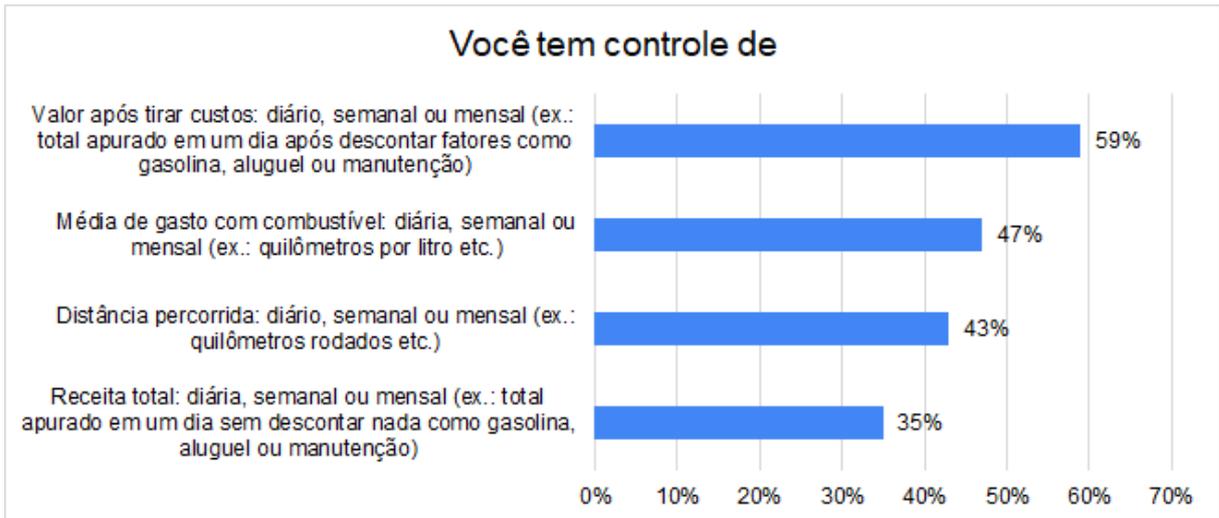
Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

No que diz respeito aos objetivos diários como motorista de aplicativo, 62% disseram trabalhar até atingir um valor fixado previamente, independente das horas empregadas para tal, enquanto 14% preferem estabelecer horas fixas de trabalho ao invés de valor. Outros 9% afirmaram não ter objetivos estabelecidos, trabalhando de acordo com a necessidade. Tais posições podem revelar como o planejamento do mês é realizado pelo motorista, pois, para alguns uma meta de valor prefixado é o suficiente para aquele dia e, conseqüentemente, alcançar o valor desejado no mês. Para outros, a experiência vivenciada no dia a dia lhes proporciona um padrão de valor próximo dentro daquele horário realizado. No fim das contas, apesar do valor poder variar, a média dos dias pode permanecer estável (em condições normais).

Entretanto, para os que não estipulam uma meta, fica difícil se programar para o mês, por exemplo, já que ora pode estar precisando de uma certa quantia, ora pode estar sobrando. Isso não significa que não dê para elaborar um planejamento e conseqüentemente exercer o controle, mas que agrega dificuldades na hora de fazê-los. Por fim, ainda sobre tal questão, 15% dos respondentes disseram que trabalham em horários livres, 66,6% deles alegaram trabalhar no ramo por motivo de renda extra e 13,3% para ter liberdade de horário e ser seu “próprio patrão”.

Por último, as próximas questões analisam questões ligadas à categoria sobre controle financeiro, que podem ser vistas a partir do Gráfico 14:

Gráfico 14: Controles ligados à atividade.

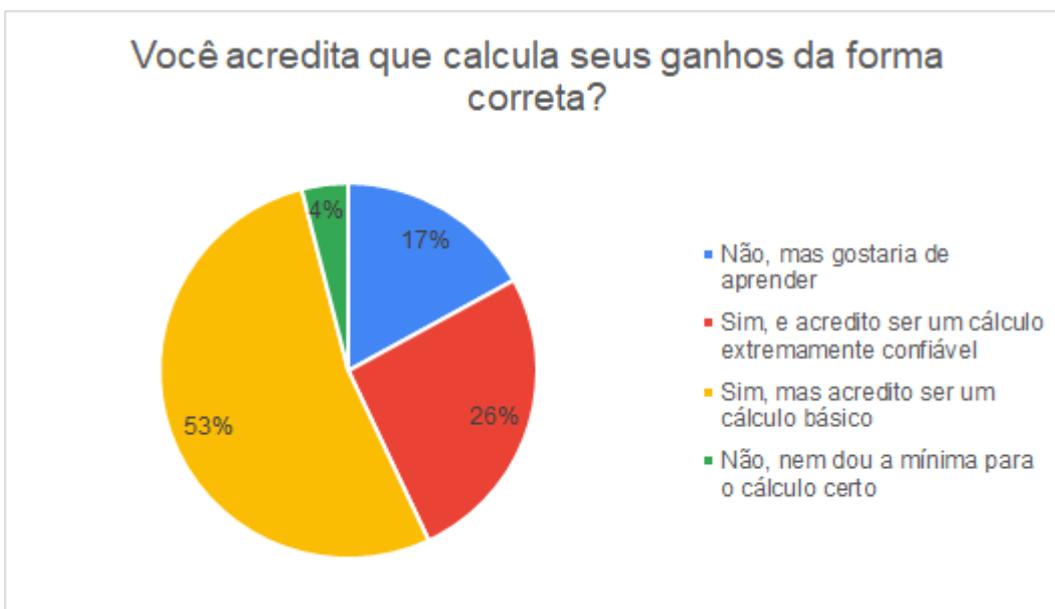


Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Em relação aos controles financeiros ligados à atividade, 59% dos respondentes alegaram ter controle do valor após tirar custos: diário, semanal ou mensal (por exemplo, total apurado em um dia após descontar fatores como gasolina, aluguel ou manutenção). Por se tratar de uma questão de múltipla escolha, significa, então, que 41% dos respondentes não têm o controle de tal valor. Ou seja, alguns podem ter até outros indicadores, mas não têm um cálculo de lucro líquido, de acordo com as respostas apresentadas.

Isso está ligado com a percepção que eles têm a respeito dos cálculos de seus ganhos, que são apresentados a seguir, no Gráfico 15:

Gráfico 15: Percepção dos respondentes quanto ao cálculo de seus ganhos.



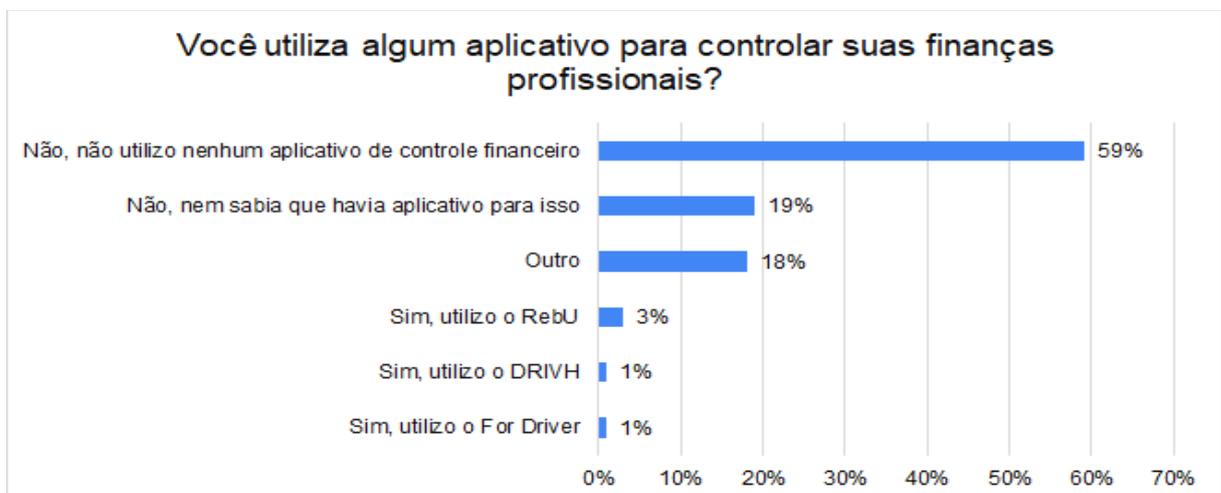
Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Observa-se, portanto, que quando indagados se acreditavam calcular os ganhos da forma correta, 53% apontaram que sim, mas que pensavam ser um cálculo básico. Outros 26% pensam que calculam de uma forma extremamente confiável e 17% disseram que não, contudo, estes afirmaram que gostariam de aprender. Apenas 4% alegaram não dar a mínima para o cálculo certo.

Sabe-se da complexidade de efetuar cálculos precisos quando o carro é próprio ou financiado, visto que a manutenção do veículo envolve vários fatores imprecisos, isto é, aspectos como manutenção preventiva etc. Outro fator que entra na conta de muitos é a despesa com seguro, para os que almejam uma maior segurança e tranquilidade. Além disso, mensurar o gasto com combustível requer um controle apurado de distância percorrida e quilômetro por litro gasto, exigindo do motorista uma aplicação diária ou semanal para aferições precisas. No mais, para os que alugam carro, o controle torna-se um pouco mais fácil do que em relação aos que utilizam carro próprio, já que precisarão controlar basicamente os ganhos brutos e deduzir os gastos com combustíveis (ou seja, geralmente não precisam deduzir manutenções, visto que elas já fazem parte do contrato de locação). Por fim, os motoristas necessitam estar cientes dessas contas e pô-las em seus controles se quiserem obter o mais preciso resultado de seus ganhos.

Uma ajuda mais tecnológica para tais controles são os aplicativos de controle de finanças. Tem-se alguns específicos para os motoristas de aplicativos de transporte. Sobre isso, o Gráfico 16 discorre:

Gráfico 16: Sobre aplicativo de controle financeiro para suas finanças profissionais.

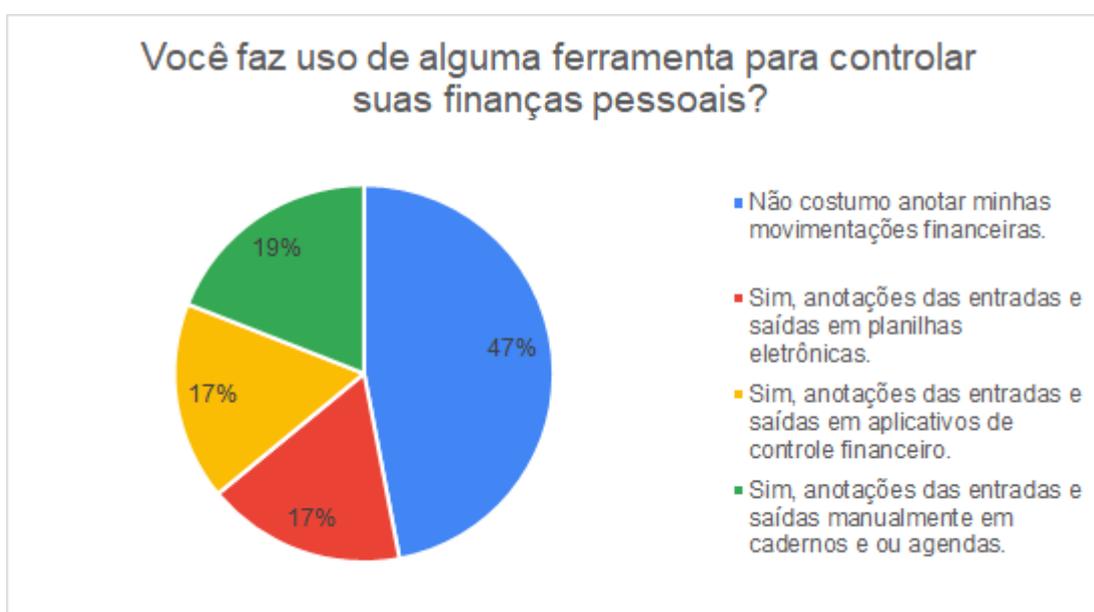


Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Quanto à utilização de apps de controle para motoristas de aplicativo, 59% disseram não utilizar nenhum e 19% que sequer sabiam da existência deles. Dos aplicativos citados na Pesquisa (RebU, For Driver e DRIVH), apenas 5% utilizam algum, enquanto outros 18% utilizam outro(s) aplicativo(s) não citado(s). Tais dados implicam que a grande parte não utiliza nenhum aplicativo para controlar suas finanças pessoais, e boa parte até desconhecia tal forma de controle

A seguir, o Gráfico 17 traz as respostas quanto ao uso geral de alguma ferramenta de controle de finanças pessoais:

Gráfico 17: Uso de ferramenta para controle de finanças pessoais.



Fonte: Dados da Pesquisa (2020).

Ao todo, 47% dos respondentes disseram que não costumam fazer o controle financeiro de suas receitas e despesas no âmbito pessoal. Importante destacar que, destes, 53,2% possuem nível de escolaridade ensino médio completo ou incompleto, e os outros 47,8% possuem uma escolaridade que vai desde o superior incompleto à pós-graduação completa. Tal dado ressalta a importância da educação financeira, em comparação com a educação em geral, pois, apesar de boa parte ter uma formação que vá além do ensino médio, mesmo assim, não costumam fazer uso de controle financeiro básico para seu dia a dia. Outro dado digno de destaque é que, dos fazem uso de alguma ferramenta de controle para suas finanças pessoais, a maior parte, 19%, faz anotações de forma manual (em cadernos ou agendas), enquanto 17% faz através de planilhas ou aplicativos (também 17%).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo analisar como motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa - PB administram suas finanças pessoais e profissionais no contexto de flexibilização do trabalho.

Diante disso, fora constatado que a maioria dos motoristas não tem feito um planejamento financeiro que lhes permita lidar com situações de segurança financeira, visto que estão inseridos em um contexto de trabalho que proporciona certas instabilidades. Além disso, boa parte afirmou não executar um controle financeiro apurado, restando-lhes apenas cálculos e aferimentos básicos, o que lhes impede de precisão para melhor averiguar seus resultados e, assim, comparar com o que fora planejado.

Isso demonstra que, no geral, a maioria dos motoristas da Região Metropolitana de João Pessoa – PB, por vezes, acabam por não se dar conta das instabilidades que a profissão pode lhes proporcionar. Assim, para melhor lidar com suas finanças pessoais e profissionais, os motoristas precisam estabelecer um melhor planejamento e se utilizar de métodos eficazes para o controle, que abarquem de forma precisa todas as demandas envolvidas na profissão.

Sugerimos que o questionário utilizado para a captação de dados seja aplicado a mais motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa – PB, visto que a pesquisa alcançou apenas cem respondentes. Tal fato está ligado, também, a algumas limitações, como questionário *online*, tempo e disponibilidade por parte dos respondentes, havendo dependência de limitar-se a grupos de motoristas de aplicativos no WhatsApp.

Portanto, é importante ressaltar que os resultados aqui apresentados se restringem à amostra analisada, a qual considera-se satisfatória para a área estudada e que o objetivo de analisar como motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa - PB administram suas finanças pessoais e profissionais no contexto de flexibilização do trabalho fora alcançado. Diante de um tema rico e que envolve tantas variáveis inexploradas pela presente pesquisa, espera-se que a mesma possa servir para reflexão de leitores, bem como reavaliação de motoristas de aplicativo quanto à administração de suas finanças pessoais e profissionais, além de ser instrumento de incentivo para outras pesquisas semelhantes no tema, e mais complexas, a fim de explorá-lo de formas mais abrangentes.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 08 de jun. 2020.

ASSAF NETO, Alexandre; LIMA, Fabiano G. **Curso de Administração Financeira**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2014.

CHENÇO, E.C. **Fundamentos de Finanças**. Curitiba; IESDE Brasil AS, 2012.

GOMES, Ellyka. Projeto poderá reduzir em 83% o número de motoristas de aplicativos em Jp. **Correio da Paraíba**, João Pessoa, 30 de mar. 2019. Disponível em: <<https://correiodaparaiba.com.br/economia/projeto-podera-reduzir-em-83-o-numero-de-motoristas-de-aplicativos-em-jp/>>. Acesso em: 08 jun. de 2020.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua** – PNAD Contínua. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?t=destaques>>. Acesso em 16 jun. de 2020.

LACOMBE, Francisco J. M.; HEILBORN, Gilberto L. J. **Administração**: princípios e tendências. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

MAXIMIANO, Antônio C. A. **Teoria geral da administração**: da revolução urbana à revolução digital. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2004.

OCDE. Recomendações sobre os princípios e as boas práticas da educação e conscientização financeira. Disponível em: <[https://www.oecd.org/daf/fin/financial-education/\[PTJ\]20Recomenda%C3%A7%C3%A3o%20Princ%C3%ADpios%20de%20Educa%C3%A7%C3%A3o%20Financeira%202005%20.pdf](https://www.oecd.org/daf/fin/financial-education/[PTJ]20Recomenda%C3%A7%C3%A3o%20Princ%C3%ADpios%20de%20Educa%C3%A7%C3%A3o%20Financeira%202005%20.pdf)>. Acesso em 30 de jun. de 2020.

PLANEJAR; CVM. **Planejamento financeiro pessoal**. Rio de Janeiro: CVM; Associação Brasileira de Planejadores Financeiros, 2019.

PIRES, Elisa G. B. **Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica**. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

POTRICH, Ani Caroline G.; VIEIRA, Kelmara M.; KIRCH, Guilherme. Determinantes da Alfabetização Financeira: Análise da Influência de Variáveis Socioeconômicas e Demográficas. **Rev. contab. finanç.**, São Paulo, v. 26, n. 69, Dez. 2015.

UBER. Dirija com a Uber ganhe dinheiro no seu horário. [Sítio eletrônico]. Disponível em: < https://www.uber.com/a/join-new?_ga=2.187530016.901724341.1593566396-1140124630.1591300357&uclick_id=aa1e3a7f-ee25-4ad4-a585-9b144f837cd1>. Acesso em: 30 de jun. 2020.

ROSS, Stephen A.; WESTERFIELD, Randolph W.; JORDAN, Bradford D.; LAMB, Roberto. **Fundamentos de administração financeira**. 9.ed. Porto Alegre: AMGH, 2013.

SILVA, A. P. et al. Contribuição da contabilidade para as finanças pessoais. **Revista Humanidades e Inovação**, v. 4, n. 5, 352-363, 2017.

STEVENSON, William J. **Estatística Aplicada à Administração**. São Paulo: Harbra, 2001.

VACLAVIK, Marcia C.; PITHAN, Liana H. The Agency Search: the meaning of work for app drivers. **Revista de Administração Mackenzie**. São Paulo, v.19, n.5, eRAMG180080, 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S167869712018000500304&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 30 de Jun. 2020.

VENCO, S. **Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil?**. CSP: Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

APÊNDICES

Esta pesquisa tem como objetivo analisar como motoristas de aplicativos da Região Metropolitana de João Pessoa - PB administram suas finanças pessoais e se programam profissionalmente em relação a elas.

***Não é necessária a identificação do(a) respondente, garantindo o seu anonimato. O preenchimento dos dados deve ser feito de maneira livre e idônea pelo(a) respondente.**

As informações serão utilizadas para desenvolvimento do Trabalho de Conclusão de Curso do estudante Ismael Mendes do Nascimento Tavares (e-mail: ismael.mendes@academico.ifpb.edu.br), orientado pela Prof^a Dr^a Rebeca Cordeiro da Cunha Araújo (e-mail: rebeca.araujo@ifpb.edu.br), do curso de Bacharelado em Administração do Instituto Federal da Paraíba.

Estamos à disposição para quaisquer dúvidas ou esclarecimentos.

QUESTIONÁRIO

1 – Sexo

- Masculino
- Feminino

2 – Estado Civil

- Solteiro(a)
- Casado(a)
- União Estável
- Divorciado(a)
- Viúvo(a)

3 – Nível de escolaridade

- Nível Médio incompleto
- Nível Médio completo
- Nível Superior incompleto
- Nível Superior completo
- Pós-graduação incompleta
- Pós-graduação completa

4 – Faixa etária

- De 18 a 20 anos
- De 21 a 30 anos
- De 31 a 40 anos
- De 41 a 50 anos
- Acima de 51 anos

5 – A partir de qual cidade você atua como motorista de aplicativo?

- João Pessoa
- Bayeux
- Santa Rita

- Cabedelo
- Outra

6 – Qual(is) aplicativo(s) você utiliza para trabalhar com transporte de passageiros?

- Uber
- 99pop
- InDriver
- Outro

7 – Qual o principal motivo que levou você a trabalhar com aplicativos de transporte?

- Desemprego, estava desempregado ou à procura de outro trabalho
- Renda extra, estou/estava em outro trabalho mais resolvi aumentar a renda
- Oportunidade de ganhar mais dinheiro, larguei outro emprego a fim de trabalhar com aplicativos
- Liberdade, queria fazer meu próprio horário e ser meu próprio patrão
- Outro

8 – Há quanto tempo trabalha como motorista de aplicativo?

- Até 01 ano
- Entre 01 e 03 anos
- Entre 03 e 05
- Acima de 05 anos

9 – Por quanto tempo pretende trabalhar como motorista de aplicativo?

- Até minha aposentadoria, se possível
- Até conseguir qualquer emprego
- Até conseguir uma oportunidade melhor
- Até um dia resolver fazer outra coisa

10 – Para trabalhar como motorista, o veículo que você utiliza é:

- próprio, quitado
- próprio, financiado
- alugado
- Outro

11 – Em relação a sua quantidade de horas trabalhadas por dia:

- Até 4h
- Entre 4h e 6h
- Entre 6h e 8h
- Entre 8h e 10h
- Entre 10h e 12h

12 – Em qual(is) aplicativo(s) você se sente mais seguro?

- Uber
- 99pop
- InDriver
- Em nenhum, não me sinto seguro(a)
- Outro

13 – Você deixaria de rodar em algum aplicativo por falta de segurança?

- Sim, segurança em primeiro lugar
- Sim, dependendo da situação (bairro perigoso, perigo iminente etc.)
- Não, o mais importante é fazer mais corridas

14 – Você já precisou recorrer ao suporte de algum aplicativo por causa de roubo ou dano (ex. o passageiro quebrou algo no veículo)?

- sim, por roubo
- sim, por furto
- sim, por dano material
- não, nunca recorri ao suporte por esses motivos

15 – Você se planeja financeiramente para o futuro ou até mesmo para alguma adversidade inesperada? (por ex.: ser acometido por alguma doença, época de pandemia etc.)

- Sim, separo dinheiro para aposentadoria
- Sim, tenho um caixa emergencial
- Não, uso todo o dinheiro apurado

16 – Em relação a um “caixa emergencial” ou “fundo de reserva” que você tenha, ele poderia te sustentar por quanto tempo? (leve em conta uma média de seus gastos mensais)

- Menos de um mês
- Até um mês
- Entre um mês a três meses
- Entre três meses a seis meses
- Acima de seis meses
- Não tenho “caixa emergencial” ou “fundo de reserva”

17 – Você já precisou ficar ausente do trabalho por causa de doença ou alguma adversidade?

- Sim, fui acometido por alguma doença, o que me custou dia(s) de trabalho
- Sim, fiquei dia(s) sem trabalhar por conta de algum acidente ou pandemia
- Não, consigo trabalhar regularmente sem que adversidades me atrapalhem

18 – Como você administra suas folgas?

- Uma vez na semana, com um dia pré-estipulado
- Uma vez na semana, a depender de meu gosto/necessidade
- Mais de uma vez na semana, com dias pré-estipulados
- Mais de uma vez na semana, a depender de meu gosto/necessidade
- Pelo menos uma vez por mês
- Quase nunca tiro folgas

19 – Como você administra suas férias?

- Fraciono em dias ou semanas ao longo do ano
- Tiro um período aproximadamente 30 dias seguidos
- Não tiro férias

20 – Assinale a alternativa que mais te representa em relação a organização e objetivos diários como motorista de aplicativo:

- Trabalho até alcançar um valor fixo diário independente de quantas horas forem necessárias (ex. meta de R\$ 200,00 por dia)
- Trabalho uma quantidade de horas fixa por dia independentemente do valor adquirido (ex. 5 horas por dia)
- Trabalho por conveniência em horas livres para complementar minha renda
- Não tenho objetivos estabelecidos, trabalho de acordo com minha necessidade

21 – Você tem controle de

- Distância percorrida: diário, semanal ou mensal (ex.: quilômetros rodados etc.)
- Média de gasto com combustível: diária, semanal ou mensal (ex.: quilômetros por litro etc.)
- Receita total: diária, semanal ou mensal (ex.: total apurado em um dia sem descontar nada como gasolina, aluguel ou manutenção)
- Valor após tirar custos: diário, semanal ou mensal (ex.: total apurado em um dia após descontar fatores como gasolina, aluguel ou manutenção)

22 – Você acredita que calcula seus ganhos da forma correta? Poderia descrever como faz para calcular?

- Sim, e acredito ser um cálculo extremamente confiável
- Sim, mas acredito ser um cálculo básico
- Não, mas gostaria de aprender.
- Não, nem dou a mínima para o cálculo certo.

23 – Você faz uso de alguma ferramenta para controlar suas finanças pessoais?

- Sim, anotações das entradas e saídas manualmente em cadernos e ou agendas.
- Sim, anotações das entradas e saídas em planilhas eletrônicas.
- Sim, anotações das entradas e saídas em aplicativos de controle financeiro.
- Não costumo anotar minhas movimentações financeiras.

24 – Você utiliza algum aplicativo para controlar suas finanças profissionais (relacionado às suas receitas e despesas como motorista de aplicativo)?

- Sim, utilizo o RebU
- Sim, utilizo o For Driver
- Sim, utilizo o DRIVH
- Sim, utilizo o Driver Money
- Outro
- Não, não utilizo nenhum aplicativo de controle financeiro
- Não, nem sabia que havia aplicativo para isso

25 – Você utiliza algum aplicativo para controlar suas finanças **pessoais** (relacionadas a suas receitas e despesas no dia a dia)?

- Sim, utilizo o Mobills
- Sim, utilizo o Organizze
- Sim, utilizo o Spendee
- Sim, utilizo o Wallet
- Outro

() Não, não utilizo nenhum aplicativo de controle financeiro

26 – Qual sua renda média mensal? Considere todas as fontes de renda, como salário, aluguel, aposentadoria, atividades informais etc.

- () Até um salário mínimo (R\$ 1.045,00)
- () De um a três salários mínimos (R\$ 1.045,01 a R\$ 3.135,00)
- () De três a cinco salários mínimos (R\$ 3.135,01 a R\$ 5.225,00)
- () Acima de cinco salários mínimos (acima de R\$5.225,00)

27 – Qual o seu faturamento médio mensal SOMENTE com a função de motorista de Aplicativo (após dedução de custos, como gasolina, manutenção ou aluguel do carro etc.)?

- () Até um salário mínimo (R\$ 1.045,00)
- () De um a três salários mínimos (R\$ 1.045,01 a R\$ 3.135,00)
- () De três a cinco salários mínimos (R\$ 3.135,01 a R\$ 5.225,00)
- () Acima de cinco salários mínimos (acima de R\$5.225,00)