

Um “olhar” para o processo de “UBERIZAÇÃO”

The “Glance” at the “UBERIZATION” process

Elaine Santos Farias¹, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7539-2836>; **Eufrásio Vieira dos Anjos Júnior²**, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3290-4373>

1. Bacharel em Administração de Empresas pelo Centro Universitário UniFacisa. (UNIFACISA - Campina Grande - Paraíba – Brasil). E-mail: elainestfarias@gmail.com

2. Doutorando pelo PPGA - UFPB, Mestre pelo PPGEP - UFPB (2015), possui Pós-Graduação em Gestão Logística pela Faculdade Maurício de Nassau (2011), Graduação em Administração pela Universidade Federal da Paraíba (2010) e Graduação em Licenciatura Plena em Letras pela Universidade Estadual da Paraíba (2008). Atuo como professor no Curso de Administração de Empresas do Centro Universitário UNIFACISA. (UNIFACISA - Campina Grande - Paraíba – Brasil). E-mail: eufrasiovieirajr@gmail.com

Resumo

O desenvolvimento da tecnologia e a facilidade na troca de informação proporcionam às empresas e à sociedade maiores conexões e disponibilidades para prestação de serviços. Desse modo, tem-se a oportunidade de atuação dos Transportes Compartilhados por Aplicativos (TCA) fundamentados pela economia compartilhada, fato que desencadeou num processo denominado como “Uberização”. O estudo objetiva analisar as contribuições dos TCA na geração de renda para os motoristas da cidade de Campina Grande – Paraíba. Utilizou-se a abordagem qualitativa de cunho exploratório, a partir de um grupo focal *on-line*, por meio do aplicativo de mensagens WhatsApp, com um roteiro de entrevista semiestruturado, constituído por quinze tópicos. Com os resultados percebeu-se que o TCA é uma medida imediata para as pessoas que estão desempregadas ou para quem busca um meio de complementar renda. No entanto, atuar com TCA é uma condição temporal, pois é um trabalho com características de precariedade e de baixa remuneração.

Palavras-chave: transporte compartilhado por aplicativo; economia colaborativa; “uberização”.

Abstract

The development of technology and the facility in exchanging information provide companies and society with greater connections and availabilities for the provision of services. Thereby, there is the opportunity to operate Shared Transport by Applications (STA) based on the shared economy, fact that triggered a process called “Uberização”. The study aims to analyze the contributions of STA in generating income for drivers in Campina Grande - Paraíba. An exploratory qualitative approach was used, from an online focus group, via the WhatsApp messaging application, with a semi-structured interview script, consisting of fifteen topics. With the results, it was realized that TSA is an immediate measure for people who are unemployed or for those looking for a way to supplement their income. However, acting with TCA is a temporal condition, as it is a job with precariousness and low remuneration characteristics.

Keywords: transportation shared by application; collaborative economics; “uberization”.

Citation: FARIAS, E.S.; ANJOS JÚNIOR, E.V. Um “olhar” para o processo de “UBERIZAÇÃO”. *Gestão & Regionalidade*, v.39, e20237929, 2023. DOI. <https://doi.org/10.13037/gr.vol39.e20237929>

1 INTRODUÇÃO

Os avanços tecnológicos, a internet, as plataformas *on-line* e o compartilhamento rápido de informações proporcionam à sociedade maior interação, ideias criativas e novos formatos de negócios. Esses avanços permitem uma comunicação facilitada e uma reformulação sobre a oferta de produtos e de serviços. Quanto aos novos formatos de negócio, é estabelecida uma conexão entre as empresas e os indivíduos que tenham disponibilidade para prestação de um dado serviço, seguindo a ideia da economia colaborativa, cuja disponibilidade pode ser de um bem, de um serviço ou de uma habilidade.

Conforme esse pressuposto, pode-se compreender a economia colaborativa como a transformação de ativos ociosos, o que possibilita o surgimento de novos mercados. Vale destacar que esse conceito de colaboratividade não é recente (BELK, 2010; 2014; STOKES *et al.*, 2014) e ao longo da história é percebido a realização de compartilhamentos de trocas e de locações de bens e serviços entre si. Logo, esse compartilhamento predispõe uma perda da noção de posse/propriedade de algo, para ter o que se deseja de forma momentânea e por um custo menor. Neste estudo, segue a concepção de que um indivíduo dispõe de tempo, de um veículo, de condições legais aceitáveis e exigíveis pela empresa intermediária, por conseguinte, para se cadastrar em um aplicativo por meio de um smartphone e ofertar o serviço de mobilidade urbana.

A flexibilidade de atuação, a ausência de burocracia e a idealização de ser “dono do negócio” são as características que fazem parte de um modelo de negócio, que é ofertado por meio de uma plataforma *on-line*. Além disso, outro fator que incitou esse crescimento foi a falta de oportunidade empregatícia presente no país, que alcançou 11,6% da população no terceiro trimestre de 2019 (IBGE, 2019), que conduziu uma parcela dos desempregados a buscar outros meios de obtenção de renda.

Segundo Gavras (2019), os aplicativos de serviço tornaram-se líderes em empregabilidade no país, no qual, em média 4 milhões de trabalhadores utilizam as plataformas *on-line* como fonte de renda, o que representa uma comutação na oferta de serviços e na oferta de oportunidades para quem vivencia a privação de empregos.

A partir do exposto, surge a pergunta problema: Quais as principais contribuições do Transporte Compartilhado por Aplicativo (TCA) para os motoristas em Campina Grande – Paraíba? Quanto aos propósitos desta pesquisa, tem-se como objetivo analisar as contribuições dos TCA para os motoristas da cidade de Campina Grande – Paraíba.

A presente pesquisa demonstra a contemporaneidade do assunto em questão, bem como a lacuna existente no que tange a exploração do tema, com destaque para as contribuições que o TCA proporciona aos motoristas, sobretudo a sua relação com o desemprego e obtenção de renda. Quanto ao aspecto social, é considerada a perspectiva do motorista ao ser ouvido e de ter contribuído para o estudo com sua experiência e o olhar de quem vivencia a situação. O motorista é o portador da informação que possibilitou desvendar os questionamentos da pesquisa, como também, dispõe para os futuros motoristas uma reflexão sobre a retribuição financeira e as experiências vividas na prática que fomenta o debate sobre o fenômeno.

Vale ressaltar também a evidência teórica sobre o tema. Ao realizar buscas em bancos de dados como Web of Science, SPELL e Scopus, nos últimos dez anos, percebeu-se que os estudos direcionam o fenômeno da “Uberização” para a relação de trabalho laboral (BALDOVÍ; ALONSO, 2020), no contexto da economia colaborativa (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019), com o empreendedorismo (ABÍLIO, 2019), como organização de mercado (GURINA *et al.*, 2019) e uma revisão integrativa dos problemas morais da “uberização” (MARTINS, *et*



al., 2020). Assim, percebe-se a necessidade de explorar esse fenômeno como possibilidade de contribuição para os motoristas autônomos.

O trabalho está estruturado em cinco seções. A primeira seção trata da introdução, que apresenta uma abordagem sobre a temática, a problemática, a justificativa e o objetivo. Na seção subsequente é apresentado o aporte teórico, enquanto na terceira seção é descrito todo o percurso metodológico. Na sequência, a quarta seção aborda a análise e a discussão dos resultados. Por fim, as considerações obtidas a partir da pesquisa.

2 REFLEXÕES TEÓRICAS

2.1 Economia Colaborativa

A economia colaborativa pode ser compreendida como uma forma de realizar transações, cujas transformações de ideias, de produtos e de serviços saem do formato tradicional, para um formato que busca transferir o conceito sobre colaboratividade e reutilização dos recursos (bens físicos ou prestação de serviços) ofertados, intermediado por uma plataforma *on-line* (FRANCO; FERRAZ, 2019).

A concepção que existe por trás da economia colaborativa logo era executada de diversas maneiras. Para Stokes *et al.* (2014), as pessoas, ao longo da história, construíram empresas de sucesso em torno de transações, de trocas e de locação de bens e serviços como, por exemplo, uma locadora de filmes e de veículos, ou até mesmo em uma aula particular.

Esse fluxo de inovação e acesso à internet permitiu o compartilhamento de bens, serviços e habilidades, que antes poderiam ser compartilhados apenas com parentes e amigos. Assim, tem-se como pressuposto a compreensão de ter um indivíduo com a necessidade de algo e outro com disponibilidade para ofertar, com expectativa de uma recompensa financeira.

A partir do conceito de economia colaborativa, é perceptível um direcionamento para demandas da sociedade e seu comportamento de consumo. Para Silva *et al.* (2016), a economia colaborativa é um comportamento direcionado para o senso da coletividade, tanto para o consumidor, quanto para as empresas e a comunidade. Para o autor, apesar das divergentes motivações que conduzem as empresas e os consumidores a participarem da economia colaborativa, é fato que a prática traz um valor sustentável e que permite um maior relacionamento e interação social entre os indivíduos.

Dessa forma, compreende-se a economia colaborativa como um estilo de atividade em que as pessoas podem usufruir ou fornecer bens, serviços e até habilidades pessoais de forma momentânea, com um retorno financeiro atrelado. Vale ressaltar que esse estilo de atividade utiliza de canais para ser disseminado e executado, como no caso dos TCA, que é explorado no próximo tópico.

2.2 Serviço de Transporte Compartilhado por Aplicativo (TCA)

O serviço de TCA assemelha-se a uma forma tradicional presente no mercado, o táxi. Contudo, a principal diferença está no uso de uma plataforma tecnológica como base para a sistematização do serviço que cadastra motoristas com disponibilidade em compartilhar um veículo para fins de mobilidade.

Segundo Curley (2019), a empresa de pesquisa B2B Markets and Markets elaborou um relatório, em 2018, no qual relata fatos importantes, a citar: o aumento da necessidade de mobilidade urbana; a atual queda na posse de carros; e o aumento da urbanização e tráfego, no qual pode impulsionar a demanda por transporte compartilhado. Assim, nota-se que a ideia do



serviço de TCA está associada, de forma direta, à economia colaborativa, cujas pessoas não buscam a propriedade do bem, mas sim, sua utilidade de forma prática e com um menor custo.

Ao descrever o serviço prestado pelo TCA, constitui-se uma nova forma de relação de trabalho. A Uber Technologies Inc., por exemplo, estabelece um tipo de relação de trabalho em que se transferem as responsabilidades do negócio para o próprio trabalhador, pode-se citar: a ferramenta de trabalho (o veículo), os custos de operação e a manutenção dessa ferramenta, questões burocráticas no tocante à adequação da categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e os eventuais agrados aos passageiros (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; FRANCO; FERRAZ, 2019). Por outro lado, a Uber não é a única empresa a operar no Brasil, são exemplos também: 99 Pop, Blablacar, *Easy Taxi* e Cabify.

Ao conceituar o modelo de negócio de TCA, Sarfati (2016) fala que as trocas nesse padrão são baseadas na relação *Peer-to-Peer* ou P2P (pessoa para pessoa) e que são intermediadas por alguma plataforma *on-line*, no caso do TCA, as pessoas que precisam se locomover buscam alguém que ofereça seu veículo e tempo para executar a prestação do serviço.

Porém, o TCA é considerado um modelo *Peer-to-Business* ou P2B (pessoa para empresa) em que as empresas intermediadoras do serviço obtêm o lucro por meio do serviço prestado pelos motoristas. Logo, conecta quem deseja o serviço de transporte com o motorista disponível e, com isso, alcança um percentual de lucro sobre o serviço prestado (FRAGOSO; BONATO; SOARES, 2019), o que diferencia do *Peer-to-Peer*, que o intermediário não pode lucrar sobre a atividade executada.

Fontes (2017) aborda uma perspectiva que o trabalho em plataformas *on-line* assume múltiplas configurações e são “vendidas” além de propagandas como soluções “mágicas” para problemas como o desemprego, quando, na verdade, buscam atrair trabalhadores para demandas que recebem o nome de “economia colaborativa”. Por conseguinte, a colaboração defendida e o empreendedorismo promovido por esses negócios camuflam os vínculos empregatícios não existentes entre empresa e prestador de serviço.

Assim, o TCA chegou ao mercado com uma perspectiva sobre a prestação de um serviço flexível, que faz o prestador ser “dono” e responsável por todo o processo de trabalho e uma nova oportunidade de renda, em meio a uma crise empregatícia vivida no país. A partir disso, faz-se necessário debater sobre o processo denominado de *Uberização*.

2.3 “Uberização”

O fenômeno da “uberização” é um termo que surge em meio às novas relações de trabalho, o qual recebeu essa nomenclatura devido ao grande impacto que a empresa Uber Technologies Inc. tem sobre esse mercado de transporte e mobilidade humana, entretanto não se limita apenas a esse segmento. De acordo com Schmidt (2017), é uma expressão usada para qualificar o poder disruptivo das plataformas em transformar um modelo de negócio antigo em algo novo, devido às funções serem executadas e coordenadas por meio de plataformas *on-line* e conduzidas pelo próprio indivíduo, por meio de aplicações móveis, que orientam e disponibilizam o trabalho e as demandas.

Franco e Ferraz (2019) acrescentam que a plataforma virtual utilizada pelas empresas intermediárias garante a subsunção do trabalhador na prestação dessa atividade. A partir de então, conta com a disponibilidade do trabalhador, todavia, trata-se de uma demanda apenas quando necessária, o que De Stefano (2016) denomina como “*work on demand*” e de forma controlada e automatizada (ABÍLIO, 2019).

Esse fenômeno caracteriza-se por ser desenvolvido e executado por empresas de bases tecnológicas, por possuir um modelo de atuação flexível e sem vínculos empregatícios com o



prestador do serviço. A partir dessas características, torna-se uma atividade que atrai a parcela da sociedade que sofre com o desemprego.

Essas empresas e/ou aplicativos representam mudanças não apenas na oferta de serviços, mas também, nas transformações sofridas por esse modelo de trabalho. Para alguns autônomos, o que se ganha por meio do TCA torna-se a principal fonte de renda.

Segundo Venco (2019), a “uberização” não envolve apenas o segmento de transporte, alcança outros segmentos do mercado de trabalho, com isso, tornou-se uma expressão que atribui à desregulamentação do trabalho. Moraes, Oliveira e Accorsi (2019) acrescentam que o trabalho “uberizado” assume um contexto de atuação digital, organizada e controlada por plataformas conforme lógica algorítmica. Esse fenômeno não consiste apenas no compartilhamento de um objeto, serviço ou espaço e sim na venda da própria força de trabalho (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Os indivíduos que atuam na “uberização” têm a compreensão de trabalhar por conta própria, de assumir os riscos, os custos, as responsabilidades, a determinação da carga horária de trabalho e a dedicação. Logo, o processo de “uberização” não possui apenas indivíduos que ofertam o serviço ou produto, todavia, há uma empresa intermediária que controla as ações, vende a ideia e promove o serviço, que em contrapartida consome uma porcentagem do valor gerado pelo serviço ofertado.

Moraes, Oliveira e Accorsi (2019) apresentam características do trabalho “uberizado” como: o uso de plataformas digitais como intermediário do trabalho; a possibilidade de atuação em várias empresas (cadastro em várias plataformas); não submissão a um processo seletivo; o processo de avaliação do trabalho é direta e realizada pelo próprio consumidor; o acompanhamento do trabalho em tempo real; a remuneração por atividade desenvolvida; e por fim, a falta de clareza na relação de trabalho.

Putti (2019) expõe que os maiores “empregadores” brasileiros são as empresas de TCA, e que diante da crise econômica e falta de oportunidade empregatícia no mercado, essas empresas virtuais passaram a ofertar trabalhos intermitentes e mal remunerados para cerca de 4 milhões de entregadores e motoristas.

Portanto, a economia colaborativa tem se caracterizado como um fenômeno dinâmico e disruptivo, que resulta na emergência de novos modelos de negócios e de relações de trabalho, como no caso, a uberização. Como forma de se aprofundar nesse fenômeno e analisar as contribuições do TCA é apresentado todo o percurso metodológico para a construção do presente estudo.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Optou-se pela abordagem qualitativa, motivado pela fluidez da interação entre o pesquisador e os pesquisados, que proporcionam um desenvolvimento eficaz da pesquisa, pela análise das questões subjetivas quanto à contribuição da “uberização” na geração de renda, além do uso da prática interpretativista para compreender o fenômeno (DENZIN; LINCOLN, 2006). Quanto à natureza, optou-se por pesquisa aplicada, pois gera conhecimento para aplicação prática, e é dirigida à solução de problemas que envolvem verdades e interesses locais (GERHARDT; SILVEIRA, 2009).

Quanto ao seu objetivo, foi de cunho exploratório, visto que, a pesquisa exploratória concede maior familiaridade com o problema, além de torná-lo explícito (GERHARDT; SILVEIRA, 2009). Foram realizadas entrevistas orientadas por um roteiro semiestruturado, elaborado a partir da literatura, o que possibilitou a abertura para os participantes contribuírem de forma livre sobre o assunto, que conforme orientam os mesmos autores o roteiro de entrevista

deve possuir tópicos que permitam uma flexibilidade quanto à ordem das questões, variedade das respostas ou até outras questões.

Os participantes desse estudo foram motoristas do TCA da cidade de Campina Grande – Paraíba. Os critérios preestabelecidos para participar da pesquisa exigiam o cadastrado em alguma plataforma de TCA vigente na cidade de estudo e com atuação mínima de 6 meses. A abordagem com os respondentes foi feita durante a utilização do serviço, no período de 09 de setembro de 2019 a 16 de setembro de 2019. A pesquisa foi realizada na cidade de Campina Grande-PB, onde atuam as empresas Uber e 99 Pop.

De início, foi solicitado o contato telefônico dos motoristas para agendamento da entrevista, compartilhamento das orientações sobre a pesquisa e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Também foi solicitada a indicação de outros (as) motoristas para participação, o que configurou a técnica de bola de neve. Para Vinuto (2014), essa técnica é útil em pesquisas com grupos de difícil acesso, como foi no presente estudo, pois houve resistência de alguns motoristas a participarem da pesquisa. Entretanto, ao utilizar essa técnica, conseguiu-se o contato com outros motoristas e possibilitou o agendamento da entrevista.

O presente estudo obedeceu às diretrizes éticas de pesquisas que envolvem seres humanos. Assim, antes de entrar em campo, o presente estudo foi submetido a um comitê de ética sob o código 18182019.7.0000.5175, com objetivo de alinhar todas as etapas de pesquisa com os parâmetros éticos.

Para a coleta de dados utilizou-se a técnica de grupo focal *on-line*, que permitiu a interação e compartilhamento entre os respondentes e uma problematização maior sobre o conteúdo abordado. O objetivo desta técnica foi o enriquecimento e a interação que ela proporcionou ao grupo. Para Backes *et al.* (2011), os estudos utilizam com grupo focal dispõem de um espaço para discussões e de trocas de experiências em torno de determinada temática, com isso, o que buscou-se alcançar na pesquisa em questão foi a interação e o estímulo para o debate entre os pesquisados, vindo a enriquecer os dados e os objetivos traçados.

O grupo focal *on-line* é conceituado por Abreu, Baldanza e Gondim (2009), como um método muito semelhante ao grupo focal presencial, mas que a principal característica é de ser realizado no ambiente virtual, dispensando a presença física dos participantes. Os autores ainda ressaltam que os participantes podem se apresentar menos inibidos para expressar suas opiniões.

A utilização do grupo focal *on-line* foi propícia devido à flexibilização e a praticidade para reunir, além da disponibilidade e a não interferência na rotina dos participantes. Fizeram parte desta pesquisa seis motoristas, que conforme Flick (2009) se trata de um número ideal para realização dessa técnica. Para garantir o anonimato dos participantes, o presente estudo utilizou a seguinte classificação: motorista 1, motorista 2, motorista 3, motorista *n*.

Quanto à ferramenta utilizada para troca de mensagens, utilizou-se o WhatsApp, por meio da criação de um grupo, que facilitou a interação entre os participantes, o controle do diálogo ao realizar as perguntas, sem interromper o posicionamento de todos, como também a possibilidade de correção de erros ou possível incompreensão nas falas dos participantes com a indicação de um asterisco. A criação do grupo foi temporária e com a intenção exclusiva de fins acadêmicos. Com o encerramento da etapa da coleta de dados para a pesquisa, foi excluído.

Os respondentes receberam, de forma prévia, algumas orientações que facilitaram a execução do grupo focal: primeiro responder às questões apenas de forma digitada; poderiam complementar as respostas dos demais participantes; evitar o uso de abreviações, *emojis* ou termos que não ficasse claro seu posicionamento.

Quanto à execução da pesquisa no grupo, foi agendado a data e horário em comum acordo, mediante a disponibilidade dos participantes em estarem *on-line*. Com essa definição, a entrevista foi guiada e intermediada pelos pesquisadores. Foi lançada uma pergunta por vez, e, ao longo da entrevista, os participantes apresentaram suas colocações e seus questionamentos. Uma nova pergunta era lançada quando todos os participantes tinham exaurido seus posicionamentos sobre a pergunta anterior.

Após a coleta, os dados foram transcritos em uma planilha Excel, fiel à forma original como os participantes digitaram, foram organizados de forma que facilitasse a análise, que permitisse a visualização e a separação das similaridades entre as respostas.

O tratamento dos dados ocorreu por meio da análise do conteúdo, a partir da modalidade da análise temática, que segundo Minayo (2000), consiste em encontrar os núcleos de sentido que compreende uma comunicação, cuja presença ou frequência venha a significar algo para o objetivo visado. Essa análise ajudou na compreensão da relação entre os motoristas e o fenômeno estudado (BARDIN, 2016), além de facilitar a compreensão dos significados presentes nas escritas dos participantes (CAVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO, 2014).

A análise do conteúdo obedeceu às etapas propostas por Bardin (2016). No primeiro momento, foi realizada a pré-análise com a organização da pesquisa e leitura do material. No segundo momento, foi realizada a exploração do material com intuito de codificar e identificar as categorias. Assim, foi definido o recorte que correspondeu às unidades de registro e selecionado as palavras-chave e o tema recorrente.

As categorias de análise permitiram agrupar e tratar os dados de forma organizada e concentrar os conteúdos abordados em categorias específicas, conforme apresentado no Quadro 1:

Quadro 1 – Categorias de análise

Categorias	Inclusão
Desemprego e complementação de Renda	Identificação do contexto profissional dos motoristas de aplicativos de transporte compartilhado como uma saída para o desemprego ou como complementação de renda.
Vantagens e Desvantagens da prestação do serviço	Constatação das características do TCA que agregam para o motorista e os benefícios para os passageiros.
Barreiras e Facilidades para prestação do serviço	Relação das ações que permitiram o motorista executar a atividade.
Motivações a prestação do serviço	Identificação dos motivos e/ou das circunstâncias que condicionaram o motorista a aderir a essa atividade.

Fonte: Pesquisa do autor (2019).

E, por fim, a interpretação dos dados que ocorreu com base nos relatos dos entrevistados unidos à literatura utilizada na pesquisa. A partir disso permitiu tratar os dados a ponto de torná-los significativos e válidos.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em primeiro plano, faz-se necessário compreender o perfil dos motoristas. Os participantes relataram que atuam como motoristas de TCA entre 8 a 17 meses, fato que auxilia na profundidade de percepções pontuais sobre o fenômeno analisado. Com exceção do

motorista 2 que atua apenas com a Uber e motorista 5 que utiliza apenas o 99 Pop, os demais alternam as viagens entre as duas plataformas, o que gera novas oportunidades de viagens.

Em relação ao desenvolvimento de outras atividades remuneradas, os motoristas 2 e 4 estão desempregados e os demais utilizam essa atividade para complementação de renda. Em relação ao nível de escolaridade, percebeu-se variedade de formações. O motorista 4 possui o ensino médio completo, motorista 1 o curso técnico em eletrônica, os motoristas 3, 5 e 6 possuem ensino superior completo e o motorista 2 possui pós-graduação.

4.1 Desemprego e Complementação de Renda

Os respondentes consideram o TCA uma oportunidade de complementação de renda, como relatou o motorista 6 “[...] ganho pouco onde trabalho, e optei por fazer uma renda extra para completar [...]”. Em contrapartida, os motoristas 2 e 4 buscam na prestação desse serviço a sua principal renda diante do contexto de desemprego que se encontram. Conforme relata o motorista 2 que “[...] estava desempregada e com uma filha pequena vi uma oportunidade de trabalhar [...]”, e pelo motorista 4 que “[...] estava sem emprego, e foi uma forma de não ficar em casa sem ganhar nada, era fácil se cadastrar e tinha o carro parado em casa”. Montenegro (2008), confirma esse contexto ao afirmar que esse tipo de trabalho precário pode crescer diante do desemprego, por ser visto como uma possibilidade de fácil acesso.

Ainda sobre a ausência de emprego, quando questionados se o TCA poderia ser considerado um escape para a falta de oportunidade empregatícia, os motoristas 2, 3, 4, 5 e 6 responderam que sim, destaca-se a resposta do motorista 4 “Sim. O desemprego *tá* grande, não tem oportunidade, temos essa vantagem de fazer esse extra enquanto não aparece algo fixo”. Esse aspecto pode ser confirmado na prática pelos motoristas 2 e 4 que não possuem outra atividade além de motorista de TCA.

Segundo Moda (2019), os poucos pré-requisitos para exercer a função de motorista de TCA faz com que essa ocupação seja um caminho possível para as pessoas que estejam com dificuldades em conseguir um emprego, ou que desejam aumentar a sua renda devido aos empregos mal remunerados e que não atendem as necessidades totais financeiras.

Ao considerar as exigências para se tornar motorista são constituídas em saber dirigir e não ter antecedentes criminais (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019), essa atividade torna-se uma opção de atuação num mercado caracterizado pela competitividade e por altas exigências para lograr um emprego. Essa facilidade e a redução de exigências para atuação, possibilita a inserção de profissionais com diversas formações e conhecimentos. Ao analisar o perfil, os motoristas 1, 2, 3, 5, 6, possuem formações específicas e direcionadas para outras áreas de mercado.

Essa formação dos respondentes torna-se um canalizador para tentativas de mudança de atuação profissional e expectativa de reinserção nas carreiras de atuação, fato que é relatado ao serem questionados sobre atuar com TCA e todos foram unânimes em afirmar que é algo momentâneo.

Ademais, todos respondentes reconhecem que ser motorista de TCA tem o intuito de atender a uma necessidade de cunho financeiro, que pode estar atrelada a falta de oportunidade empregatícia ou ainda por necessidade de incrementar a renda. Vale ressaltar que, ser motorista de TCA não seria uma opção de atuação para os participantes caso a realidade financeira e profissional fosse outra.

4.2 Vantagens e desvantagens da prestação do serviço

Quando se trata das vantagens e desvantagens da prestação de serviço como motorista, André, Silva e Nascimento (2019) afirmam que o tipo de relação de trabalho estabelecido pelo TCA transfere as responsabilidades do negócio para o próprio trabalhador, como: a ferramenta de trabalho (o veículo), os custos de produção e a manutenção da ferramenta, e assim, estabelece uma nova relação de trabalho.

A partir dessa perspectiva, foi questionado sobre o retorno financeiro da prestação do serviço. Segundo os respondentes, esse retorno financeiro existe, contudo, relatam que é necessário ser organizado com horários e determinar metas. Todavia, o lucro não é tão expressivo, como relata o motorista 6 “Não existe prejuízo, mas também para mim não é muito lucrativo [...] mas quanto ao combustível e manutenção do veículo eu acho normal devido a trabalhar só a noite”. O motorista 1 diz que “No meu caso não, tenho parcela de carro e seguro alto”. Apesar da atividade estar em crescimento, o retorno financeiro se torna comprometido, visto que as despesas para manutenção do serviço são altas.

Quando questionados sobre a oferta de viagens, foi observado uma similaridade e consenso nas respostas. Foi relatado que quando existe uma proximidade entre o lugar de desembarque e outra solicitação de viagem na mesma região é melhor. Esse fato é explicado pelo motorista 1 “[...] embarque perto, e ter outra viagem após o desembarque”, o que pode ser considerado como uma vantagem de tempo e financeira.

Moda (2019) esclarece que, pois ao receber um pedido de corrida em seu aparelho telefônico, o motorista tem 15 segundos para aceitar ou rejeitar, para tomar essa decisão o indivíduo dispõe apenas de informações sobre a localização, o nome e a pontuação do passageiro solicitante, enquanto o destino da viagem é disponibilizado ao motorista apenas quando inicia a corrida.

Um dos pontos em destaque apresentado foi a tarifa dinâmica. Essa tarifa pode ser compreendida, conforme portal da Uber (2022), como um processo de variação nos valores, que a partir do aumento na demanda de viagens, os preços aumentam e com isso há maior disponibilidade de novos motoristas. A partir dessa ideia, o motorista 2 explica que “Em horários de pico é melhor [...] em meses festivos também [...]”. Ou seja, em determinados horários é percebido aumento na demanda do serviço, o que possibilita a cobrança de uma taxa maior sobre a viagem nos dias de feriados, fim de semana ou quando tem eventos na cidade. Essa tarifa dinâmica tem função declarada de ser um mecanismo de regulação da oferta e demanda entre passageiro e motorista, o qual os motoristas têm acesso às áreas com preços de viagens altos (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Outra vantagem identificada foi a flexibilidade do horário de trabalho. Os respondentes concordaram com a autonomia do horário de atuação, conforme fala do motorista 1 “Fazer seu horário de trabalho, trabalhar em horário que estou livre”. Em conformidade, Siqueira *et al.* (2019) afirmam que, a flexibilidade e a dinamização que o modelo de negócio apresenta são consideradas vantagens para os motoristas, o que se torna um destaque para a aderência e variedade nos horários de atuação.

Acrescenta-se ainda, a vantagem citada pelo motorista 6, relacionada ao modelo de negócio, que considerou que o motorista de TCA é o próprio chefe, como enfatizou “[...] ser dono do seu próprio negócio”. Nesse aspecto, o que prevalece é a autonomia para criar sua própria rotina na prestação do serviço. No caso dos motoristas 1, 3, 5 e 6 que utilizam como complementação de renda, usufruem da disponibilidade individual de tempo, quando não estão na rotina dos seus trabalhos fixos. Essa reflexão demonstra uma das premissas da economia colaborativa, a partir do culto ao empreendedorismo (ANTUNES, 2018).

Quando questionados sobre os benefícios para os usuários/passageiros que o TCA oferece, os respondentes concordam com a ideia de que se trata da prestação do serviço a um preço acessível, como relata o motorista 2: “[...] traz tanto para quem está desempregado ou precisando de uma renda extra, quanto para a população que são nossos clientes que, por exemplo, na época que só tinha táxi, pegar corrida em um carro era apenas pra quem tinha uma boa renda”.

O motorista 5 apresenta outra questão no tocante à segurança, ao afirmar que “Possui bastante benefícios, pois trouxeram mais segurança e conforto para alguns grupos de pessoas, e em algumas situações. Tornou-se mais econômico.” Siqueira, *et al.* (2019) corroboram com essa ideia ao realizar uma comparação entre serviços e afirma que é possível ter um serviço mais barato que o táxi e mais seguro do que um ônibus. No tocante às desvantagens, percebeu-se que os motoristas e os passageiros não possuem flexibilidade para estabelecer os preços das viagens, visto que se tratam de valores predefinidos pela empresa intermediária no ato da solicitação. Acrescenta-se, também, as altas taxas cobradas pelas empresas aos motoristas, como ressalta o motorista 3 “[...] a taxa do aplicativo é bastante alta [...]”. A porcentagem da participação da empresa intermediária é considerada alta, o que onera o serviço e exige uma organização e planejamento do tempo para atingir suas metas.

Ainda como desvantagem, identificou-se a insegurança na prestação do serviço. O motorista 2 relata que “Eu considero a falta de segurança nas viagens[...]”. A grande onda de assaltos a motoristas de TCA é noticiada em todo Brasil, não apenas assaltos, como também sequestros. Segundo o Portal G1 (2019), um motorista de TCA foi vítima de um sequestro relâmpago, os suspeitos utilizaram o veículo da vítima para praticar assaltos, além de, durante o percurso, o motorista sofreu agressões vindas dos assaltantes. O risco e o medo fazem parte do trabalho desses motoristas, visto que é difícil saber qual a real intenção do indivíduo que está por trás de uma solicitação de corrida no aplicativo.

Como tudo que foi ressaltado pelos participantes da pesquisa, foi possível identificar as principais facilidades e barreiras na prestação do TCA.

4.3 Facilidades e barreiras para prestação do serviço

Quando questionados sobre as facilidades da prestação do serviço de TCA, destaca-se a resposta do motorista 2 “Trabalhar através de aplicativos, hoje existe uma facilidade muito grande em ter celular e internet móvel. Saber em tempo real o lucro”. Essas facilidades também foram destacadas pelos motoristas 4 e 6.

Para Krohe Junior (2013), o uso de telefones no serviço de táxi ocorre há décadas, porém, com a internet e os smartphones, surgiram novas possibilidades para esse serviço, que deu o nome *e-hailing* (despacho via internet). Essa nova forma de utilizar serviços de transporte, está atrelada aos aplicativos que ofertam o serviço ao usuário com taxas bem menores, além da facilidade na forma de pagamento, na solicitação do serviço, e, ainda, por fornecer um valor prévio do trecho que será percorrido.

O TCA é gerador de questões para debates e reflexões tanto da sociedade, do poder público e dos usuários. Essa atividade tornou-se um desafio para os governos por causa da necessidade de legislações específicas, como para os taxistas no tocante às variações na demanda de viagens, o que enfraqueceu o monopólio. A admissão ostensiva do TCA em algumas cidades do Brasil impulsionou a criação de projetos de lei que regulamentam ou impedem o funcionamento, como foi o caso de Campina Grande – Paraíba.

A insatisfação por parte dos taxistas e das empresas de transporte público movimentou e pressionou a Câmara Municipal em busca de leis que diminuíssem o prejuízo para suas



categorias. A esse respeito, identificou-se mais uma barreira, conforme fala do motorista 4: “Os taxistas que causaram maior tumulto quando começamos a trabalhar, a lei que não ajuda [...]”.

Vale ressaltar que, o TCA não demorou para ser desenvolvido em Campina Grande-PB, a cidade foi a 54ª do Brasil a receber a Uber. Segundo o Portal G1 (2017), no dia 11 de maio de 2017 a empresa começou a operar na cidade, após luta jurídica contra a aprovação prévia de uma lei que proibiu qualquer serviço de TCA de operar na cidade.

O motorista 4 cita como barreira o fato de “Não ter carteira assinada”, já o motorista 5 diz que “Falta de suporte adequado” aos motoristas. Para André, Silva e Nascimento (2019), o trabalho de motoristas de TCA entende-se como precário, pois o único vínculo estabelecido entre os motoristas e a empresa é o cadastro no aplicativo, no qual não há qualquer direito, benefício ou auxílio por parte da empresa.

Ainda mais, percebeu-se que os motoristas participantes sentem a falta de uma relação de trabalho clara e segura, a citar os benefícios da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Essa ausência se torna uma barreira para maior continuidade e dedicação à atividade. Essas reflexões reafirmam as características do processo de uberização com destaque para a informalidade e a subcontratação (ANTUNES, 2018).

Por fim, são citadas as condições sobre o veículo e as despesas, como o preço alto do seguro do veículo, a depreciação e o preço do combustível, conforme enfatiza o motorista 2 “Seguros mais caros [...] Taxas altas. Gasolina alta [...]”, e o motorista 5 complementa com a “[...] depreciação do veículo”.

Assim, como em outras atividades, o TCA apresenta facilidades e barreiras para execução, porém, possui elementos específicos desse segmento como, por exemplo, a flexibilização da relação de trabalho. A partir disso, torna-se necessário a compreensão das motivações para atuação como TCA.

4.4 Motivações da prestação do serviço

É possível reconhecer que os motoristas participantes têm suas incitações pessoais à prestação do serviço. No entanto, a motivação em destaque entre os respondentes é a busca por uma complementação ou até obtenção de renda.

A princípio, buscou-se identificar como os participantes conheciam o TCA. Percebeu-se que o serviço de TCA foi disseminado por meio de indicação de amigos e o compartilhamento das experiências próprias e de pessoas próximas. O motorista 1 enfatizou que “Eu conheci utilizando o serviço” e o motorista 6 relatou que foi “Através de notícias e procurei saber mais sobre pesquisas na internet”. Ressalta-se como aspectos determinantes, as experiências como clientes e a curiosidade, o que permitiu um aprofundamento sobre a atividade, e assim, desencadeou na adesão como motorista.

Por uma perspectiva pessoal, os participantes da pesquisa foram questionados sobre como se sentem ao prestar esse serviço. O motorista 1 explica sua motivação e como se sente a respeito de ser motorista: “[...] Gosto de dirigir, são muitos encontros com pessoas que tem exemplo de vida, assim acrescentando a força e a coragem para continuar [...] fica algumas amizades. Em muitos momentos somos terapeutas”. O TCA permite uma aproximação entre o usuário e o prestador de serviço, como afirmam Capozzi, Hayashi e Chizzola (2018), que esses modelos de negócio provocam alterações nas relações pessoais, e conectam as pessoas por meio de laços de relacionamento entre elas.

Corroboram com essa ideia os motoristas 4, 5 e 6, no qual o motorista 5 diz que “[...] conheço novas pessoas diariamente. E algumas até vínculos de amizade”, discurso esse voltado para a experiência de compartilhar de histórias, amizades e conversas ao longo das viagens. Para Maurer *et al.* (2015), as relações sociais estabelecidas entre os indivíduos que participam



de uma experiência de consumo colaborativo são facilitadas pela presença de laços de confiança, e essas relações ampliam o compartilhamento de informações. Na presente pesquisa, identificou-se que esse laço de confiança era estabelecido nas conversas entre os motoristas e os passageiros.

Conforme o exposto, por mais que seja um serviço com desvantagens, barreiras, inseguranças e precarização, os participantes da pesquisa demonstraram que a impulsão sobre a obtenção ou complementação de renda é forte, contudo, é possível identificar a motivação pela experiência e pela vivência dos motoristas. Fato esse, que pode ser percebido nas questões intrínsecas dos indivíduos envolvidos, sejam pelas histórias, pelas conversas informais, as lições de vida ou até mesmo relações de amizade.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE O FENÔMENO, EMBORA FINAIS DO PRESENTE ESTUDO

O TCA surgiu com os avanços tecnológicos, mas também como um novo formato de negócio, que possui um perfil de economia colaborativa, no qual oferta um serviço rápido, eficiente e de baixo custo para os usuários. Com o crescente desemprego vivenciado no contexto Brasil, o TCA contribui para a adesão e para expansão da atividade como motorista por aplicativo, ao inserir no mercado uma mão de obra qualificada em várias especialidades e profissões, no entanto, que não possuem opção ou oportunidade de emprego formal.

A partir das análises do presente estudo constatou-se que quando se trata da relação do desemprego e da complementação de renda como fatores motivacionais para a prestação do serviço, de fato, tornar-se motorista de TCA tem total assimilação à falta de oportunidade empregatícia tão proeminente no país. Não obstante, a necessidade de complementação de renda.

Ao tempo que a atuação como motorista de TCA não tem exigências específicas de atuação, possui, também, facilidade de desistência, como demonstrado no estudo. Os motoristas possuem formações profissionais específicas e que ao esperarem novas oportunidades optam por essa atividade.

No que diz respeito às facilidades e às barreiras encontradas na prestação do serviço, foi possível detectar como pontos favoráveis: o fácil acesso ao serviço, a ausência de burocracia para tornar-se motorista e o uso do smartphone como uma das principais ferramentas de trabalho, que auxilia na comunicação e no vínculo direto com a empresa portadora do aplicativo. Essas facilidades permitem a ampla adesão de profissionais, sem exigências complexas de insumo para realização dessa atividade.

Em contrapartida, como barreiras encontradas identificou-se a insegurança, devido ao grande número de assaltos e o risco diário dos motoristas, o alto custo de um seguro para o veículo, a depreciação veicular e as elevadas taxas que são cobradas pelas empresas responsáveis pelos aplicativos. Essas barreiras tornam-se aspectos de reflexão entre o custo e o benefício da atividade para os motoristas, visto que estão passíveis de assaltos e sinistros.

Ao considerar o cenário de crise econômica e as contribuições que o TCA oferece à sociedade, o TCA é visto como um escape para os indivíduos que não se estabelecem no mercado com um emprego formal, como também para os que buscam uma renda extra, devido aos empregos mal remunerados ou que não atendem suas necessidades financeiras. Posto isso, percebe-se ainda, que o processo de “uberização” do trabalho assume características de um subemprego, fato que considera os relatos dos motoristas e das características apresentadas na literatura.

Esse modelo de negócio tornou-se, de fato, uma alternativa para o desemprego e para a complementação de renda. Porém, é considerada uma alternativa imediata, pois, quem presta o serviço, não tem a pretensão de permanecer por um longo período. Da forma como se tem facilidade para entrar nessa atividade, tem para sair, o que demonstra a rotatividade de motoristas.

Acredita-se que uma das contribuições está atrelada a esse fator. Apesar da idealização da liberdade, da independência e da autonomia que a prestação de serviço como TCA transmite, existe uma precarização do trabalho, com características de informalidade, ausência de direitos trabalhistas e exploração dos recursos pertencentes ao motorista.

Outrossim, percebeu-se que o processo de “uberização” pode fomentar uma perspectiva de gestão enraizada em um modelo baseado em processos de flexibilização de atuação da mão de obra, e também em problemas sociais como, por exemplo, o desemprego e a necessidade de complementação de renda.

Ademais, quanto às limitações encontradas no encaminhamento da pesquisa, a literatura apresenta uma carência de estudos que considerem o TCA como alternativa geradora de renda. Outro entrave refere-se ao próprio sujeito da pesquisa. Devido à dificuldade de conseguir participantes com disponibilidade de tempo e interesse em participar do estudo, por ser um grupo de difícil acesso, a coleta demandou mais tempo do que o previsto.

Conclui-se que as contribuições que o TCA possibilita aos motoristas estão relacionadas aos aspectos financeiros. Ou seja, a porta de entrada para essa atividade é o acesso a uma renda, cujo resultado não é tão expressivo, conforme relatam os participantes, o que torna uma ocupação profissional passageira em tempos de crise.

Contudo, é apresentado as considerações finais do estudo, porém, é válido considerar que se trata de um estudo inicial no contexto aplicado, que necessita de uma análise por perspectivas diferentes do processo de “uberização”. Assim, sugere-se que os estudos futuros busquem analisar as contribuições que o TCA apresenta no tocante às facilidades logísticas e de mobilidade urbana, como também, compreender a percepção dos usuários sobre o uso de aplicativos e plataformas *on-line* como uma fonte geradora de renda, não se limitando apenas ao setor transporte, uma vez que esse formato de negócio está em crescimento em outros segmentos do mercado.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas: Individuo y sociedade**, v. 18, n. 3, p. 1-11, 2019.

ABREU, N. R. de; BALDANZA, R. F.; GONDIM, S. M. G. Os grupos focais on-line: das reflexões conceituais à aplicação em ambiente virtual. **JISTEM J. Inf. Syst. Technol. Manag.** (On-line), São Paulo, v. 6, n. 1, p. 5-24, 2009.

ANDRÉ, R. G.; SILVA, R. O.; NASCIMENTO, R. P. 'Precário não é, mas eu acho que é escravo': Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.



BACKES, D. S. *et al.* Grupo focal como técnica de coleta e análise de dados em pesquisas qualitativas. **O mundo da saúde**: São Paulo, v. 35, n. 4, p. 438-442, 2011.

BALDOVÍ, M. I. P.; ALONSO, A. S. M. Tecnologías y cultura organizativa en los centros escolares. La uberización de las relaciones laborales? **Píxel-BIT Revista de Mediosy Education**, n. 58, p. 161-179, 2020.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BELK, R. Sharing. **Chicago Journals**, v. 36, n. 5, p. 715-734, 2010.

BELK, R. Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2.0. **Anthopologist**, v. 18, n. 1, p. 7-23, 2014.

CAPOZZI, A.; HAYASHI, G.; CHIZZOLA, R. Economia Compartilhada. **Boletim de Inovação e Sustentabilidade**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, v. 11, n. 1, p. 1-47, 2018.

CAVALCANTE, R. B., CALIXTO, P.; PINHEIRO, M. M. K. Análise de Conteúdo: considerações gerais, relações com a pergunta de pesquisa, possibilidades e limitações do método. **Informação & Sociedade: Estudos**, v. 24, n. 1, 2014.

CURLEY, R. **Global ride sharing industry valued at more than \$61 Billion**. Disponível em: <https://www.businessstraveller.com/business-travel/2019/01/04/value-of-global-ride-sharing-industry-estimated-at-more-than-61-billion/>. Acesso em: 01 maio 2019.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. Introdução: a disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. *In*: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. e colaboradores (Org.). **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman e Artmed, 2006. p. 15-41.

DE STEFANO, V. The rise of the "just-in-time workforce": On-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". **Conditions of Work and Employment Series**, Geneva, Suíça: International Labour Office, n. 71, 2016.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 3. Ed. Porto Alegre: Bookman, 2009.

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FRAGOSO, K.; BONATO, K.; SOARES, I. N. UBER—Consumo Colaborativo ou Nova Relação de Trabalho? *In*: **Anais do XX Congresso de Ciências da Comunicação**, Intercom. Porto Alegre, 2019 Disponível em: <https://portalintercom.org.br/anais/sul2019/resumos/R65-1131-1.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2019.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Caderno EBAPE.BR**, n. 17, p. 844-856, 2019.

G1, Portal. **Uber começa a operar em Campina Grande nesta quinta-feira**. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/uber-comeca-a-operar-em-campina-grande-nesta-quinta-feira-11.ghtml>. Acesso em: 02 abr. 2019.



G1, Portal. **Motorista de transporte por aplicativo é vítima de sequestro relâmpago, em Campina Grande.** Disponível em:

<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2019/09/13/motorista-de-transporte-por-aplicativo-e-vitima-de-sequestro-relampago-em-campina-grande.ghtml>. Acesso em: 15 out. 2019.

GAVRAS, D. **Aplicativos como Uber e IFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos.** Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/carreira/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos/#:~:text=Novos%20tempos,.Apps%20como%20Uber%20e%20iFood%20s%C3%A3o%20fonte%20de,quase%204%20milh%C3%B5es%20de%20aut%C3%B4nomos&text=Com%20o%20desempenho%20t%C3%ADmido%20da,maior%20empregador%20do%20Pa%C3%ADs>. Acesso em: 04 nov. 2019.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 11,6% e taxa de subutilização é 23,8% no trimestre encerrado em outubro de 2019.** Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/26119-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-11-6-e-taxa-de-subutilizacao-e-23-8-no-trimestre-encerrado-em-outubro-de-2019>. Acesso em: 18 dez. 2019.

GURINA, M. A. *et al.* The development of uberization processes in an innovative economy: models and principles of marketplace organization. **International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering**, v. 9, n. 1, p. 4916-4921, 2019.

KROHE JUNIOR, J. Not Your Daddy's Taxi. **Planning**, v. 79, n. 5, p. 15-17, 2013.

MARTINS, I. C.; PEREIRA, M. L. C. N.; SODRÉ, G. F. Um estudo das mazelas morais do mundo do trabalho, compreendendo os efeitos da uberização nas relações laborais: uma revisão. **Revista Inclusiones**, v. 7, p. 221-233, 2020.

MORAES, R. B. De S.; OLIVEIRA, M. A. G.; ACCORSI, A. Uberização no contexto da economia de compartilhamento: um estudo sobre o trabalho dos motoristas de transporte particular por aplicativo em São Paulo. **Revista Interface**, v. 2, n. 16, p. 72-92, 2019.

MAURER, A. M. *et al.* *Yes, we also can!* O desenvolvimento de iniciativas de consumo colaborativo no Brasil. **BASE**, v. 12, n. 1, p. 68-80, 2015.

MINAYO, M. C. de S. **O Desafio Do Conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** 7 ed. São Paulo: Hucitec, 2000.

MODA, F. B. O trabalho dos motoristas da Uber: uma descrição densa e algumas análises. *In*: COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX E O MARXISMO 2019: MARX SEM TABUS – ENFRENTANDO OPRESSÕES, 2019. **Anais Eletrônicos** [...]. Niterói, NIEP MARX, p. 1-27, 2019. Disponível em: http://www.niepmarx.blog.br/MManteriores/MM2019/Trabalhos%20aprovados/MC56/MC56_1.pdf. Acesso em: 08 nov. 2019.



MONTENEGRO, D. M. Desemprego, Informalidade e Precarização do Trabalho no Brasil Contemporâneo: Ensaio sobre uma tragédia anunciada. In: SEMINÁRIO DO TRABALHO, 6., 2008. **Anais Eletrônicos** [...]. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.estudosdotrabalho.org/anais6seminariodotrabalho/davidmorenomontenegro.pdf>. Acessado em: 22 out. 2019.

PUTTI, A. **Apps são os maiores empregadores, mas precarização dá o tom nos trabalhos.** Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/proletariado-digital-apps-promovem-trabalhos-precarios-a-brasileiros/>. Acesso em: 19 out. 2019

SARFATI, G. Prepare-se para a revolução: economia colaborativa e inteligência artificial. **GV-Executivo**, v. 15, n. 1, p. 25-28, 2016.

SCHMIDT, F. A. Digital Labour Markets in the Platform Economy: Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work. **Friedrich Ebert Stiftung**, 2017.

SILVA, J. D. *et al.* Economia colaborativa: uma análise da relação entre valores pessoais, formas de colaboração e Efeito dotação. **Anais do Latin American Retail Conference**, 9, 2016, (Anais) São Paulo, p. 1-17, 2016. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ocs/index.php/clav/clav2016/paper/viewFile/5892/1682>. Acesso em 30 out. 2019.

SIQUEIRA, J. L. S. *et al.* UBER: De Carona no Consumo Colaborativo. **CBR - Consumer Behavior Review**, [S.l.], v. 3, n. 1, p. 18-26, 2019.

STOKES, K. *et al.* **Making sense of the UK collaborative Economy.** Nesta, 2014.

VENCO, S. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil? **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, n. 1, p. 1-16, 2019.

VINUTO, J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**: Campinas, v. 22, n. 44, p. 203-220, 2014.

