

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO (PPGA)
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO EMPRESARIAL – TURMA 2016/2017

**APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO COMO ALTERNATIVA DE RENDA:
AS VIVÊNCIAS DE TRABALHADORES E UBER EM PORTO ALEGRE**

Ruth Agostini

Angela Beatriz Busato Scheffer

Resumo

As inovações tecnológicas refletem no mercado de trabalho, os aplicativos revolucionaram o transporte urbano, tornaram mais eficientes as relações entre clientes e prestadores e geraram alternativa de renda. O presente trabalho teve como objetivo, de estudo qualitativo, realizar uma análise da vivência dos motoristas de aplicativos. Foram identificadas as características, os motivos que influenciam a escolha, as condições e o cotidiano de trabalho. Para isso, foram realizadas dez entrevistas com os motoristas dos aplicativos em Porto Alegre. Foi conduzida análise de conteúdo, os principais resultados, tem-se que os aplicativos geraram oportunidade de trabalho a desempregados e complemento de renda.

Palavras-chave: Aplicativo de transporte privado. Alternativa de trabalho. Importância do trabalho.

APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO COMO ALTERNATIVA DE RENDA: AS VIVÊNCIAS DE TRABALHADORES E UBER EM PORTO ALEGRE

1. Introdução

Nos últimos anos a tecnologia estabeleceu-se em todos os segmentos, e destacou-se na integração com os negócios. Através do uso de aplicativos foi possível perceber essa mudança, com o início da economia compartilhada que busca conectar as pessoas que oferecem serviços ou compartilham bens em troca de remuneração.

Com a diminuição do emprego tradicional, o trabalho informal ou as formas mais flexíveis de trabalho aparecem como maneiras de inserção no mercado, como alternativas ao emprego ou mesmo como tentativas de saída de uma situação de desemprego. Cabe ressaltar que tão importante quanto ter um trabalho é ter um projeto de carreira, que permita atingir as necessidades do ser humano e ingressar numa situação de auto realização em um planejamento futuro.

Neste sentido, com o aumento significativo do desemprego de profissionais com curso superior ou com experiência de trabalho em suas áreas no país, surgiram novas formas de trabalho. Estes profissionais, de diversas áreas, buscaram conectar-se com esses aplicativos, com o intuito de gerar renda, seja ela única ou extra. Um dos aplicativos que tem se destacado nesse contexto são os aplicativos de transporte privado. Com o aumento da utilização de usuários, os aplicativos de transporte investem cada vez mais em propaganda e promoções para captação de novos motoristas, sob ideias de possibilidade de aumento de renda, de trabalhar de forma autônoma e ter jornada flexível.

Entretanto, esses novos motoristas teriam encontrado o que buscaram? Essas propagandas possibilidades estariam sendo alcançadas? Qual a sua percepção sobre essa nova configuração de trabalho no atual contexto de crise? A partir dessas considerações iniciais, levanta-se a seguinte questão: Como esses novos motoristas de aplicativos de transporte privado, a partir do que buscam, vivenciam essa nova configuração de trabalho?

Diante destes fatos, este artigo está estruturado em cinco partes, onde serão apresentados, primeiramente, a introdução e os objetivos, o referencial teórico, a metodologia do estudo e os principais achados e, por fim, as considerações finais. O referencial teórico, traz uma revisão sobre os conceitos e definições que possam servir de apoio ao tema, discutindo temas como mudanças no trabalho, emprego e desemprego, alternativas para o trabalho e a importância do trabalho para vida.

Este trabalho tem como objetivo geral analisar a vivência dos motoristas de aplicativo de transporte privado nesta nova configuração de trabalho. E a partir deste objetivo geral, apresenta os seguintes objetivos específicos: levantar os motivos que influenciaram os motoristas a optarem por este tipo de trabalho; analisar o cotidiano de trabalho enquanto motoristas de aplicativos de transporte nessa configuração de trabalho.

2. Revisão Teórica

Nesta seção será apresentada uma abordagem conceitual do tema proposto para a pesquisa. Sendo assim, traz definição sobre o público alvo, os motoristas de aplicativos de transporte privado. Em seguida, conceitua temas como mudanças no trabalho, emprego e desemprego, alternativas de trabalho, por fim a importância do trabalho para vida.

2.1. Aplicativos de Transporte Privado

O compartilhamento de bens e serviços sempre fez parte da natureza humana, como emprestar CDs, carro, bicicleta, DVDs, etc. Todavia, este comportamento individual de compartilhar coisas até então não tinha a opção de alterar a economia (VEIGAS; LETRA,

2016). Logo, com a rápida evolução na tecnologia surge possibilidades de compartilhar produtos e serviços por meio de aplicativos, constituindo a chamada “economia compartilhada” ou “economia colaborativa”, que trouxe impactos de inovações no mercado de trabalho. Assim, como apontam Oliveira e Machado (2017), algumas delas criaram mercados inexistentes, outras atingiram setores tradicionais, como o aluguel de carros (Getaround), o setor de hospedagem (Airbnb) e transporte urbano (Lyft e Uber).

Em uma sociedade que produzia tudo em escala, as famílias passaram a desejar coisas, de modo que a maior aspiração de consumo se traduzia em ter um carro e um imóvel. Em uma economia colaborativa, a posse de coisas perde o sentido e a aspiração passa a ser intangível, traduzida em experiências sociais significativas, como alimentação saudável, atividade física, estilo de vida em que o trabalho não se sobreponha à vida social e valorize o meio ambiente, etc. (SARFATI, 2006 p. 26)

A disseminação da tecnologia e sua facilidade de acesso, tanto para empreendedores quanto para os usuários, provocou mudanças na dinâmica do mercado de serviços ou produtos, em várias áreas, como por exemplo, a oferta de serviços de transporte particular individual (DUSI; TACO; NETO, 2016).

As condições de tráfego, com o crescente fluxo de veículos em grandes centros, tem complicado a mobilidade urbana, causando atrasos, estresses e insatisfação da população. Neste sentido, surgiram os aplicativos de transporte privado, que através do conforto, da simplicidade, da segurança e da eficiência, tornaram seus serviços prestados cada vez mais populares pelos usuários (OLIVEIRA; MACHADO, 2017). Assim, em 2008 surgiu a Startup Uber, pela dificuldade de Travis Kalanick e Garrett Camp para pegar um táxi em Paris (BINENBOJM, 2017).

O fenômeno Uber e seu efeito disruptivo no serviço de transporte individual de passageiros chegaram ao Brasil em 2010. Esse aplicativo é disponível para download em smartphones, o que permite qualquer usuário requisitar um veículo de motorista profissional previamente credenciado na Uber. Essas são algumas das particularidades da Uber que diferem do serviço de táxi. Originariamente, a Uber adotava o modelo de negócio carona remunerada, advinda da economia compartilhada, através do qual o agente credenciado dava uma carona a potenciais interessados cadastrados. Entretanto, o modelo inicial de caronas remuneradas superou expectativas devido à qualidade do serviço de transporte de passageiros, o que inclui automóveis mais novos e luxuosos, motoristas bem vestidos, além de preços competitivos (BINENBOJM, 2017).

Diante disso, a empresa que surgiu com o avanço da tecnologia, alavancou a criação de empregos (BINENBOJM, 2017). Esse fenômeno gerou alternativas para o trabalho que ajudam a fortalecer as economias locais e melhorar o acesso ao transporte; e para tornar o transporte mais seguro, pois é necessário que os usuários e motoristas estejam cadastrados (UBER, 2017). Para esses motoristas, a Uber se coloca como uma oportunidade de emprego, ou como um novo negócio que pode melhorar a vida dos colaboradores. Seus motoristas não são contratados, mas sim cadastrados e vinculados ao sistema. Seus salários não são fixos, são remunerados semanalmente de acordo com os trajetos realizados com usuários. Os carros também não pertencem à empresa, mas sim aos motoristas cadastrados (BARROS, 2015). Ou seja, os motoristas são empreendedores individuais que utilizam o aplicativo em sistema de “economia compartilhada”, que facilita o acesso e contato entre passageiros e motoristas. (VEIGAS; LETRA, 2016).

Outro diferencial relevante da Uber é o seu sistema de classificação, que avalia motoristas e passageiros. No que diz respeito aos motoristas, a avaliação das corridas envolve vários aspectos que vão desde a qualidade do carro até a qualidade do atendimento e segurança da corrida. Motoristas mal avaliados (nota inferior a 4,6) são excluídos do aplicativo. E também costuma oferecer bônus aos motoristas, oferecendo o pagamento de

valores fixos por um determinado período de ativação ou estabelecendo a garantia de valor mínimo de faturamento em um determinado período. Por conseguinte, são criados incentivos para que nenhuma corrida seja negada e mesmo que exista corridas que possam gerar prejuízo, os motoristas ganhariam na média das corridas (OLIVEIRA; MACHADO, 2017).

Portanto, esse mercado expandiu-se no Brasil devido à crise, os motoristas quando estão na situação de desempregados acabam acreditando que trabalhar na Uber pode ser a solução. Bem como, as propagandas direcionadas aos motoristas, como: “defina seu próprio horário; faça um bom dinheiro; você pode dirigir e ganhar tanto quanto você quiser; sem escritório, sem chefe; quanto mais você dirigir, mais você ganhará; isso significa que você pode começar e parar quando quiser; e é você quem manda” (UBER, 2017). Anúncios sobre flexibilidade e autonomia e a promessa de ganhos altos e fáceis podem ser aspectos que expliquem a grande adesão dos motoristas, propagandas são sugestivas no sentido de demonstrar ao futuro motorista que ele será dono do seu negócio, que poderá trabalhar quando e da forma que ele quiser (ANDRE; SILVA; NASCIMENTO, 2017).

Após definido o ambiente de pesquisa, na próxima seção será apresentado temas sobre mudanças no trabalho, bem como suas particularidades.

2.2. Mudanças no trabalho, emprego e desemprego e a importância do trabalho para vida

As mudanças no mercado do trabalho estão cada vez mais constantes. Segundo Coraggio (2000), uma das transformações ocorridas na estrutura do mercado de trabalho refere-se ao aumento do desemprego, a diminuição do número de trabalhadores assalariados e ao crescimento do número de trabalhadores por conta própria.

A sociedade do trabalho, definida sob a sustentação da sociedade salarial, gerou um mercado formado pelo conjunto de empregos existentes, sendo o desemprego um fenômeno temporário nas vidas dos empregados, gerado por um desequilíbrio pontual no mercado ou pela falta de oferta de trabalho com condições ou pela escolha voluntária por uma vida sem trabalho assalariado (ANTUNES; ALVES, 2004).

Nessa perspectiva, o desemprego, tradicionalmente, representava uma interrupção na trajetória de inserção do trabalho pela perda temporária do emprego, dimensões previsíveis, esperadas e contornáveis, não era um problema social, mas uma questão de equilíbrio econômico, que requiritava ações econômicas e políticas para sua solução (RIBEIRO, 2010). Entretanto, verificam-se tendências como a crescente exclusão dos jovens, que atingiram a idade de ingresso no mercado de trabalho e que, sem expectativa de emprego, acabam muitas vezes nas filas de trabalhos precários, aumentando o número de desempregados sem possibilidade de trabalho, dada a crise da sociedade, bem como a exclusão dos trabalhadores considerados “idosos” pelo capital, com idade próxima de 40 anos e que, uma vez excluídos do trabalho, dificilmente conseguem reingresso no mercado de trabalho. Desse modo, diferentes grupos vêm somando-se ao conjunto do chamado trabalho informal (ANTUNES; ALVES, 2004).

Diante disso, com a diminuição do emprego tradicional, o subemprego ou o emprego informal, aparecem como forma de inserção no mundo do trabalho, em uma tentativa de saída da situação de desempregado (RIBEIRO, 2010). A oferta de empregos e seu futuro tem apontado para a discussão sobre desregulamentação dos mercados e a flexibilização das relações de trabalho como possível saída para o desemprego (LIMA; CONSERVA, 2006). Diante disso, é evidente a importância do trabalho para o convívio social, o desemprego afasta o convívio social, seja pela redução do poder aquisitivo, seja pelo sentimento de inferioridade gerado com a perda do emprego. Todas as atividades de lazer praticadas durante o tempo de emprego, no tempo de desemprego passam a ser consideradas atividades que de gastos desnecessários. Portanto, o desemprego é a impossibilidade de manter o mesmo padrão de

vida e as mesmas relações sociais, o que provoca consequências, seja elas nas relações com o mundo, seja consigo mesmo (FLEIG et al., 2005). Assim, o trabalho informal surge nas formas flexíveis ou precárias do trabalho em tempo parcial, temporário, teletrabalho, terceirização e informalidade, exercidas por cada vez mais trabalhadores como fuga para a situação de desemprego diante da impossibilidade de ter um emprego (RIBEIRO, 2010).

Com esse crescente processo de flexibilização no mundo do trabalho, se configura uma incerteza entre os trabalhadores, que presenciam um aumento quantitativo e qualitativo, ou seja, diversificação de suas formas do desemprego (RIBEIRO, 2010). Assim, as tecnologias da informação e da comunicação influenciaram especialmente a natureza do trabalho e as estruturas das relações de emprego, implicam grandes desafios para os trabalhadores individuais e para os empreendimentos, demandando novas políticas de mercado de trabalho e mudanças nas exigências das habilidades requeridas (JENSCHKE, 2003).

Amaral (2012) destaca que as constates mudanças no mundo do trabalho também abriram espaço para a maior participação da mulher, não só pela necessidade de complementação da renda e pelas novas oportunidades surgidas, mas também pela quebra dos padrões comportamentais que essas mudanças trouxeram, tornando a presença cada vez mais expressiva de mulheres em cargos e funções. Estas transformações nas relações de gênero, as conquistas mais igualitárias, as dimensões do poder e a quebra dos comportamentos de gênero sociais rígidos, são as mudanças necessárias para que as mulheres possam desenvolverem seus talentos profissionais e suas potencialidades (AMARAL, 2012).

De modo geral, os novos processos de trabalho buscaram a flexibilização do trabalho, da jornada de trabalho e das formas de contratação, transmitindo a partir do discurso de que a flexibilização era um meio de solução da vida do trabalhador (horários flexíveis) e dos empregadores (contratações flexíveis). Assim, foram criadas formas de trabalho como o home-office, o trabalho temporário, a terceirização entre outras, que provocaram redução no percentual de vínculos de emprego (ANDRE; SILVA; NASCIMENTO, 2017). Entretanto, a informalidade e a formalidade desenvolviam um único cenário, onde o informal, em partes, funciona como porta de entrada para o mercado formal (LIMA; CONSERVA, 2006)

Nesse sentido, o trabalho informal volta a ser rediscutido, seja nas suas funcionalidades através da terceirização de atividades de trabalhadores qualificados ou não, seja na precarização dos contratos, perdas de direitos sociais etc. (LIMA; CONSERVA, 2006). No entanto, a ampliação das atividades informais também é devida ainda à dificuldade de sobrevivência de indivíduos que não alcançam seu ingresso no mercado de trabalho. Além disto, os trabalhadores do setor informal não são protegidos pela lei. A informalidade implica a falta de proteção ao trabalhador no que se refere à seguridade social, à remuneração mínima e à disponibilidade de crédito (KON, 2012). É possível relacionar a condição de informalidade não apenas como um conjunto de atividades de sobrevivência desempenhadas por pessoas sem qualificação e que se situam às margens da sociedade, mas também por economias industriais mais avançadas e muitas vezes por empreendedores com nível de renda superiores, como forma geradora de renda (KON, 2012). Druck (2007) também associa as práticas de informalidade, de terceirização, de desregulação e flexibilização da legislação trabalhista ao desemprego, dentre outros aspectos relacionados à fragilidade e vulnerabilidade do trabalhador à precarização do trabalho.

Quando os trabalhadores perdem seus empregos regulares e mergulham na informalidade do trabalho por conta própria, experimentam uma diminuição da sua renda média, somada a uma grande insegurança em relação ao futuro e a sua proteção social. Tudo passa a depender do próprio indivíduo, que deve criar e manter o seu próprio trabalho (CORAGGIO, 2000). Franco et al. (2010) argumentam que a insegurança, a incerteza, a

sujeição, a competição, a proliferação da desconfiança e do individualismo, o sequestro do tempo e da subjetividade são processos que mesclam a precarização.

Cabe salientar que desde a antiguidade existe uma preocupação com as razões pelas quais as pessoas agem ou pelas quais decidem o que fazer. Os fatores que impulsionam as pessoas a fazerem algo estão relacionados a uma hierarquia de necessidades, como exercer um cargo, ter reconhecimento e progresso profissional, entre outros (BATISTA et al., 2005). Entretanto, o trabalho é uma atividade essencialmente humana que responde às necessidades e às carências do indivíduo, tem potencial estruturador da existência humana e constitui-se em importante mediador da relação com o mundo (MASSON; MONTEIRO, 2010). Pois, em situação de desemprego, os sentimentos são diversos, como vazio, inutilidade, tristeza, desvalorização e baixa autoestima (FLEIG et al., 2005). Desse modo, o trabalho pode ser fonte de prazer e reconhecimento social, experiências anteriormente não vivenciadas na restrição à esfera doméstica (AMARAL, 2012). O trabalho age como responsável pela criação de valor da força de trabalho e como fonte primária da realização do ser social, da atividade humana, do fundamento do ser básico humano, possibilita ao indivíduo relação direta com o mundo, dando sentido às suas ações (FLEIG et al., 2005).

Essa condição potencializa-se com a falta de recursos financeiros, ao gerar conflitos sociais por não mais conseguir atender às necessidades da família. O desemprego gera incerteza dos valores, desestabiliza a identidade, causa distúrbios psicológicos, pois ele é tratado como centro orientador da ação social do homem, principalmente nas mediadas pelo dinheiro (FLEIG et al., 2005).

3. Método de Estudo

Nesta seção será apresentado o método de pesquisa, bem como os instrumentos que foram utilizados para coleta de dados dos entrevistados.

Com a finalidade de alcançar o objetivo proposto neste estudo, optou-se por realizar uma pesquisa descritiva e de abordagem qualitativa. A pesquisa descritiva tem como objetivo a descrição das características de uma determinada população ou fenômeno (GIL, 2002). Barros e Leheld (2006) ressaltam que não há interferência do pesquisador, ou seja, é descrito o objeto de pesquisa, com intuito de descobrir com que frequência o fenômeno ocorre, sua natureza, características, causas, relações e conexões com outros fenômenos.

Para garantir que os entrevistados estejam mais livres para apontar os seus pontos de vista, sobre determinados assuntos que estejam relacionados com o objeto de estudo, a abordagem qualitativa foi escolhida para levantar dados sobre as motivações de um grupo, em compreender e interpretar determinados comportamentos, a opinião e as expectativas dos indivíduos de uma população. Para Yin (2005) o estudo qualitativo é uma estratégia de pesquisa que busca examinar um fenômeno contemporâneo dentro de um contexto. Sampieri et al. (2013) ressaltam que a pesquisa qualitativa se fundamenta em uma perspectiva interpretativa, busca interpretar o que está captando ativamente, entender o significado das ações dos seres vivos.

Para seleção dos motoristas, a forma de contato utilizada foi por conveniência, sendo entrevistados presencialmente dez motoristas. A entrevista foi utilizada para coletar informações, dados e evidências para entender e compreender o significado que os entrevistados respondem as questões e situações, em contextos que não foram estruturados anteriormente, com base em suposições e ideias do pesquisador (MARTINS; THEÓPHILO, 2009).

A entrevista semiestruturada ou também chamada entrevista em profundidade é aquela que em vez de responder perguntas por meio de alternativas pré-formuladas, busca-se obter, através do entrevistado, aspectos que ele considera relevantes sobre um determinado tema, descrever uma situação de estudo por meio de uma conversação guiada (RICHARDSON,

1999). Seguiu-se roteiro de entrevista com questões que abordaram aspectos como as características dos motoristas, as condições de trabalho e o cotidiano de trabalho.

Para analisar os achados obtidos nas entrevistas, tomou-se como base o suporte teórico como forma de responder aos objetivos propostos. A técnica de análise escolhida foi a análise de conteúdo, estudo aprofundado de um material, orientado pelas hipóteses e referencial teórico. Richardson (1999) afirma que a análise de conteúdo é principalmente utilizada para estudar material de tipo qualitativo, aos quais não se podem aplicar técnicas que lidam com números. Deste modo, foi feita uma leitura prévia para organizar os pensamentos conceitos incluídos para posteriormente serem analisados os elementos que determinam.

Quadro 1- Categorias de análise

Categorias de análise	Entendimento
Principais motivos que levaram os motoristas cadastrados a optar por este trabalho	Discute as motivações e influenciadores.
Condições de trabalho	Referencia às relações interpessoais e as relações trabalhistas.
O cotidiano de trabalho dos motoristas cadastrados	Implica discutir a jornada de trabalho, ganho médio, a importância do trabalho.

Fonte: dados coletados.

Com as ideias preconcebidas parte-se para análise dos resultados.

4. Resultados Alcançados

Esta seção teve como objetivo analisar os resultados obtidos nas entrevistas baseadas em suporte teórico e apresentar os principais achados da pesquisa. Iniciou-se com a caracterização dos entrevistados, seguida pela análise das respostas dos entrevistados de acordo com os objetivos propostos e, na parte final, foram apresentados os principais resultados da pesquisa.

4.1. Descrição dos respondentes

Nesta seção o objetivo foi apresentar as características dos entrevistados, conforme apresentado no Quadro 2.

Quadro 2 - Caracterização dos entrevistados

Motorista	Sexo	Idade	Formação	Situação no mercado	Mora com
1	Feminino	37	Administração	Desempregada	Filha de 7 anos
2	Masculino	52	Ens. Médio	Desempregado	Esposa
3	Masculino	26	Cursando Administração	Desempregado	Pais
4	Feminino	41	Ens. Médio	Auxiliar Administrativa	Sozinho
5	Masculino	27	Publicidade	Desempregado	Sozinho
6	Feminino	28	Engenharia Civil	Engenheira	Marido
7	Masculino	43	Ens. Técnico	Vigilante	Esposa e filho
8	Masculino	28	Ens. Médio	Desempregado	Pais
9	Feminino	60	Ens. Médio	Desempregada	Filhos
10	Masculino	41	Ens. Médio	Servidor Público	Sozinho

Fonte: dados coletados.

Pode-se perceber a presença de diferentes grupos que continuam a aumentar o número de trabalhadores informais, tal como mencionado por Antunes e Alves (2004).

Observa-se também a presença da mulher neste mercado de trabalho. As motoristas 4 e 6 recorreram a esse serviço como complemento de renda, enquanto as motoristas 1 e 9 conseguiram sair do desemprego. Diante disso, é válido ressaltar que, para Amaral (2012), as constantes mudanças no mundo do trabalho também abriram espaço para a maior participação da mulher, não só pela necessidade de complemento da renda e pelas novas oportunidades surgidas, mas também pela quebra dos padrões comportamentais que essas mudanças trouxeram.

Percebe-se que entre os entrevistados existem jovens com dificuldades de ingresso no mercado de trabalho, como os motoristas 3, 5 e 8. Antunes e Alves (2004) destacam que há tendências como a crescente exclusão dos jovens, que atingiram a idade de ingresso no mercado de trabalho e que, sem expectativa de emprego, acabam muitas vezes nas filas de trabalhos precários, aumentando o número de desempregados sem possibilidade de trabalho, dada a crise da sociedade.

Assim como as motoristas 1 e 9, o motorista 2 com 52 anos avistou uma nova forma de reingresso no mercado de trabalho, já que Antunes e Alves (2004) destacam que são os trabalhadores considerados “idosos” pelo capital, uma vez excluídos do trabalho dificilmente conseguem reingresso no mercado de trabalho.

Já os motoristas 7 e 10, bem como as motoristas 4 e 6, não estavam em busca de sobrevivência neste mercado de trabalho, mas sim de uma fonte de renda complementar. Segundo Kon (2012), é possível relacionar a condição de informalidade não apenas como um conjunto de atividades de sobrevivência desempenhadas por pessoas sem qualificação e que se situam às margens da sociedade, mas também por economias industriais mais avançadas e muitas vezes por empreendedores com nível de renda superiores, como forma geradora de renda.

Nota-se uma predominância de desempregados entre os entrevistados, os motoristas 1,2,3,5 e 8, o qual buscam uma saída para o desemprego. Ribeiro (2010) resalta que o trabalho informal surge nas formas flexíveis ou precárias do trabalho em tempo parcial, temporário, teletrabalho, terceirização e informalidade, exercidas por cada vez mais trabalhadores como fuga para a situação de desemprego diante da impossibilidade de ter um emprego.

4.2. Principais motivos que levaram os motoristas cadastrados a optar por este trabalho

Nesta seção o objetivo foi levantar os motivos que influenciaram esses motoristas cadastrados optarem por este tipo de trabalho. Cabe salientar que desde a antiguidade existe uma preocupação com as razões pelas quais as pessoas agem ou pelas quais decidem o que fazer. Os fatores que impulsionam as pessoas a fazerem algo estão relacionados a uma hierarquia de necessidades, como exercer um cargo, ter reconhecimento e progresso profissional, entre outros (BATISTA et al., 2005).

Quando questionados sobre o porquê de terem optado em trabalhar com aplicativo de transporte privado, os motoristas 4, 6, 7 e 10 responderam que pretendiam ter um nova fonte de renda. A Uber se coloca como uma oportunidade de emprego, ou como um novo negócio que pode melhorar a vida dos colaboradores (BARROS, 2015).

[...] antes era uma forma de inserção no mercado de trabalho, agora é renda extra mesmo. (MOTORISTA 6)

Quando ouvi falar sobre a Uber, achei que iria tirar o trabalho dos taxistas, mas depois percebi que dá muita oportunidade de emprego para pessoas como eu, com dificuldade de consegui emprego, ou que perderam seus empregos, jovens que não

tem experiência e também aquelas pessoas que querem ganhar mais dinheiro mesmo e tem seu carro como instrumento. (MOTORISTA 3)

[...] quando vi que podia ganhar dinheiro com meu carro, e trabalhar a hora que quisesse, agora posso pagar uma faculdade para meu filho. (MOTORISTA 7)

Já para os motoristas 1, 2, 3, 5, na situação de desempregados, acreditam que trabalhar na Uber foi uma solução. Diante disso, com a diminuição do emprego tradicional, o subemprego ou o emprego informal, aparecem como forma de inserção no mundo do trabalho, em uma tentativa de saída da situação de desempregado (RIBEIRO, 2010).

Meu pai já é taxista de aeroporto, eu tenho habilitação e já dirigia o táxi, quando ele teve que trocar o carro, me deu o antigo, então comecei a usar os aplicativos para trabalhar, porque está muito difícil de conseguir emprego, estou terminando a faculdade e sem emprego. (MOTORISTA 3)

Está muito difícil conseguir emprego, quem tem que zelar por ele, espero que eu consiga logo voltar para o mercado de trabalho, acredito que o contato com os passageiros pode me ajudar a conseguir um emprego. (MOTORISTA 5)

[...] há uns 9 anos eu perdi meu emprego, e comecei a alugar uma placa de táxi, então apareceu a Uber e o Cabify, foi bem melhor. (MOTORISTA 2)

No entanto, o motorista 5 acredita ser uma fase temporária em sua vida, assim, a informalidade e a formalidade desenvolvem um único cenário, onde o informal, em partes, funciona como porta de entrada para o mercado formal (LIMA; CONSERVA, 2006), diferentemente do motorista 2, que escolheu como opção trabalhar sem salário fixo há pelo menos 9 anos. Nesse sentido, Antunes e Alves (2004), confirmam que a sociedade do trabalho, definida sob a sustentação da sociedade salarial, gerou um mercado formado pelo conjunto de empregos existentes, sendo o desemprego um fenômeno temporário nas vidas dos empregados, gerado por um desequilíbrio pontual no mercado ou pela falta de oferta de trabalho com condições ou pela escolha voluntária por uma vida sem trabalho assalariado.

Os motoristas entrevistados revelaram aspectos que ouviram falar sobre este mercado e os benefícios que poderiam alcançar, que influenciaram nessa opção.

[...] estou divorciada a pouco tempo, tenho uma filha criança, quando ela não está na escola preciso ficar com ela. Uma das coisas que ouvi falar foi que poderia fazer o meu horário, assim me dá a possibilidade para ficar com minha filha quando não tem aula, eu administro o meu tempo. (MOTORISTA 1)

[...] conheci através de colegas de trabalho, nós que trabalhamos 12 por 36, é complicado conseguir outro emprego flexível, só assim mesmo. (MOTORISTA 7)

Assim, os motoristas 1, 7 e 10 destacaram a flexibilidade como uma solução, que segundo Andre, Silva e Nascimento (2017), os novos processos de trabalho buscam a flexibilização do trabalho, da jornada de trabalho e das formas de contratação, ao transmitir a partir do discurso de que a flexibilização era um meio de solução da vida do trabalhador (horários flexíveis) e dos empregadores (contratações flexíveis).

Outro ponto também destacado, além da possibilidade de contatos ou mesmo da flexibilidade de horários, foi o tipo de trabalho, com maior liberdade por não se realizar em ambiente fechado.

[...] trabalho a semana toda em um escritório fechado, parece que dá liberdade dirigir, não vejo a hora de chegar o final de semana e dirigir, no final de semana não

tem transito, eu conheço pessoas novas, eu gosto muito, me gera uma renda a mais. (MOTORISTA 4)

Autonomia e controle também apareceram nas respostas dos demais motoristas. Diante disso, os anúncios sobre flexibilidade e autonomia e a promessa de ganhos altos e fáceis podem ser aspectos que expliquem a grande adesão dos motoristas, propagandas são sugestivas no sentido de demonstrar ao futuro motorista que ele será dono do seu negócio, que poderá trabalhar quando e da forma que ele quiser (ANDRE; SILVA; NASCIMENTO, 2017).

Bom, antes eu cheguei a dar umas aulas particulares de matemática para crianças, mas não me adaptei. Quando surgiu os aplicativos foi ótimo, tenho autonomia, o controle da produtividade é meu, e só preciso buscar e levar pessoas, eu particularmente acho muito fácil. (MOTORISTA 6)

[...] vi anúncios sobre defina seu próprio horário, venha ganhar dinheiro [...], pensei essa é oportunidade de ganhar um dinheiro até conseguir me colocar no mercado de trabalho de novo, vou ter autonomia de decidir quando vou trabalhar. (MOTORISTA 5)

Logo, percebeu-se que as propagandas estavam refletidas no que buscavam, como a flexibilidade de horário, a autonomia e o controle foram apontados como aspectos positivos pelos motoristas, o que difere das promessas de ganhos fáceis e altos.

4.3. Condições de trabalho

Sobre suas condições de trabalho, os motoristas entrevistados trouxeram o trabalhar sem carteira assinada como um aspecto negativo, pois não há direito principalmente aos benefícios, ou seja, seguridade social. Kon (2012) confirma que os trabalhadores do setor informal não são protegidos pela lei, a ilegalidade implica na falta de proteção ao trabalhador no que se refere a seguridade social, remuneração mínima e disponibilidade de crédito são as características da informalidade.

[...] se eu ficar doente ou a minha filha, tudo depende de mim, se eu não trabalhar eu não ganho dinheiro. (MOTORISTA 1)

Não apenas a seguridade salarial, mas também os motoristas 2 e 5, quando questionados, apresentaram insegurança em relação ao futuro, principalmente a aposentadoria. Quando os trabalhadores perdem seus empregos regulares e mergulham na informalidade do trabalho por conta própria, experimentam uma diminuição da sua renda média, somada a uma grande insegurança em relação ao futuro e a sua proteção social

[...] estou começando a ficar velho, nem sei quando vou me aposentar, outra coisa é transito perigoso, caso aconteça um acidente e eu dependa de uma cirurgia, não tenho plano de saúde, isto faz falta. (MOTORISTA 2)

Trabalhar sem carteira assinada é muito ruim, não tem direito a nada e depois o que vai sei do meu futuro? Quando vou me aposentar? (MOTORISTA 5)

Os entrevistados falaram também sobre a relação com a empresa, com os colegas e treinamentos para o trabalho. O trabalho é uma atividade essencialmente humana que responde as necessidades e carências do indivíduo, tem potencial estruturador da existência humana e constitui-se me importante mediador da relação com o mundo e com os outros (MASSON; MONTEIRO, 2010). No que diz respeito a relação com os colegas, sinalizam que

é útil para o dia a dia de trabalho. Há troca de informações, seja sobre dificuldades bem como de possibilidades maiores de ganhos.

[...] a gente tem o chat da empresa, e tem grupo no whatsapp, no grupo que estou a gente se comunica sobre trânsito, tipo os dias de chuva os locais alagados, o horário que está dando mais dinheiro. (MOTORISTA 8)

[...] só tem contato no dia do treinamento, depois com os colegas através dos grupos de whatsapp. (MOTORISTA 2)

A análise dos depoimentos dos motoristas revela que eles não veem o contato com a empresa como algo positivo, que não obtêm apoio significativo da empresa, sendo o único contato efetivo um dia de treinamento. A central de atendimento que seria uma alternativa para aproximar as relações, é tida como não efetiva. Entretanto, afirmam que a empresa promove e comunica incentivos financeiros extras.

[...] às vezes eles mandam mensagens que quem trabalhar das dezessete horas até à meia noite do mesmo dia, por exemplo, fazendo umas quinze corridas, ganha cento e cinquenta reais. Demora pra receber mais vem. (MOTORISTA 3)

Tem treinamento, é um dia, eles ensinam como usar o aplicativo, falam sobre a empresa, como trabalhar. (MOTORISTA 9)

[...] tem a central, mas as vezes a gente tenta contato e demoram pra atender. (MOTORISTA 3)

Com o trabalho como mediador das relações, percebeu-se que a relações interpessoais, como entre colegas, é elemento chave para melhorar a condição do trabalho, seja pelo transito, seja pela possibilidade de ganhos maiores.

4.4. O cotidiano de trabalho dos motoristas cadastrados

Por fim, nesta seção foi possível analisar a vivência dos motoristas cadastrados. Ribeiro (2010) afirma que o trabalho informal surge nas formas flexíveis ou precárias do trabalho em tempo parcial, temporário, teletrabalho, terceirização e informalidade, exercidas por cada vez mais trabalhadores como fuga para a situação de desemprego diante da impossibilidade de ter um emprego.

Falar do cotidiano implica em falar em suas jornadas de trabalho e o ganho médio obtido:

Antes eu achava que seria fácil, mas tem que trabalhar bastante, faço umas 10 horas por dia de segunda à sábado. E, tipo 50% é custo, é cansativo. (MOTORISTA 5)

[...] trabalho em média 14 horas por dia, trabalho sexta e sábado de tarde até a noite, e domingo um pouco a tarde, umas 5 horas. (MOTORISTA 4)

[...] a carga horária é pesada, mas eu já fui taxista, se quiser ganhar dinheiro tem que trabalhar bastante, no mínimo 10 horas, eles ficam com 25%. (MOTORISTA 2)

[...] é cansativo, pra conseguir ganhar 100,00 reais por dia tem que trabalhar no mínimo 10 horas. (MOTORISTA 8)

[...] trabalha bastante, mas ganho mais do que no meu emprego anterior, trabalho de segunda a segunda, e acho que se eu trabalhasse em outro lugar, ia fazer Uber nos finais de semana. (MOTORISTA 9)

De modo geral, todos os motoristas sinalizam que têm uma carga horária acima de 8 horas diárias. Entretanto, os motoristas 4 e 6 não afirmam que suas cargas horárias sejam excessivas, talvez seja por que eles trabalham somente no final de semana, assim como o motorista 10 que trabalha quando tem horário disponível. O motorista 7 talvez seja por já ter um trabalho com carga horária de 12 horas diárias.

Já os motoristas 2 e 3 admitem que a jornada é pesada, mas ambos já trabalharam como motoristas, então, acreditam que a única maneira de ganhar dinheiro é submeter-se a esta carga horária. Os motoristas 1, 5 e 8 demonstram que acham que a carga horária é pesada e cansativa. Nesse sentido, o trabalho informal volta a ser rediscutido, seja nas suas funcionalidades através da terceirização de atividades de trabalhadores qualificados ou não, seja na precarização dos contratos, perdas de direitos sociais etc. (LIMA; CONSERVA, 2006). Já a motorista 9, diz que trabalha bastante, mas comparado ao seu trabalho anterior, que foi com negociação de crédito, agora está melhor.

Na relação com os clientes, todos motoristas mostraram-se dispostos a agrada-los, e que existe preocupação com o bom atendimento. Oferecer água, balas, até alguns acessórios no carro é visto como fundamental para poder obter melhor pontuação. Cabe destacar que os motoristas 8 e 9 sinalizaram a insatisfação quanto o processo de notas, pois eles não têm acesso ao nome do usuário nem o motivo da nota. Oliveira e Machado (2017) ressaltam no que diz respeito aos motoristas, a avaliação das corridas envolve vários aspectos que vão desde a qualidade do carro até a qualidade do atendimento e segurança da corrida. Motoristas mal avaliados (nota inferior a 4,6) são excluídos do aplicativo.

A partir do questionamento: “Como se sente trabalhando neste mercado de trabalho?”, foram trazidos os seguintes depoimentos:

[...] antes a minha renda era limitada a um valor fixo, agora não, consigo comprar as coisas que eu quero, terminar de pagar minha faculdade. (MOTORISTA 3)

[...] eu sinto poder, dá um poder à mulher né? As pessoas geralmente acham que é um trabalho de homens. (MOTORISTA 4)

Hoje minha maior necessidade é poder ajudar meu filho, quero dar estudo para ele, se não fosse a Uber nunca conseguiria. (MOTORISTA 7)

A resposta da motorista 4 merece destaque, pois ela ressalta a importância de uma maior igualdade de gênero, que o trabalho pode ser fonte de reconhecimento social e de conquistas mais igualitárias (AMARAL, 2012).

Por fim, mencionaram como o trabalho afetou sua vida pessoal no atual contexto de crise. Nas repostas dos motoristas 3, 5 e 8, a questão está atrelada com a sobrevivência, ou seja, tudo passa a depender do próprio indivíduo, que deve criar e manter o seu próprio trabalho (CORAGGIO, 2000). Além da sobrevivência, os motoristas 2 e 7, destacam que a importância de estar trabalhando é potencializador para atender as necessidades da família; a falta de recursos financeiros gera conflitos por não mais conseguir atender às necessidades da família.

Eu tenho que sustentar minha família [...] estar trabalhando pra mim é importante porque me traz dignidade para honrar com meus compromissos. (MOTORISTA 2)

Nossa, estar trabalhando pra mim é muito importante, posso pagar minha faculdade, [...] então eu corri atrás de uma nova alternativa de sobrevivência [...] é a crise, ta difícil, eles não estão contratando. (MOTORISTA 3)

Foi difícil quando fiquei desempregado, eu não tinha mais condições, não comprava as coisas que queria, senti muito na época. O trabalho é muito importante para a sobrevivência. (MOTORISTA 5)

Os motoristas 1, 6 e 10 sinalizam a importância do trabalho como fonte de recurso, pois ele é tratado como centro orientador da ação social do homem, principalmente nas mediadas pelo dinheiro (FLEIG et al., 2005).

[...] tenho a pensão, mas para mim ter lazer com minha filha este dinheiro é muito importante. (MOTORISTA 1)

É importante, preciso deste dinheiro para a gente conseguir terminar a obra do apartamento. (MOTORISTA 6)

[...] sabe né, gosto de sair [...] e o trabalho dignifica a pessoa, da poder aquisitivo e social também. (MOTORISTA 10)

Entretanto, a motorista 9 sinalizou a importância no aspecto psicológico. Em situação de desemprego, os sentimentos são diversos, como vazio, inutilidade, tristeza, desvalorização e baixa autoestima (FLEIG et al., 2005). Além disto, a motorista 4, ressaltou também aspecto social, interação com o próximo. O trabalho age como responsável pela criação de valor da força de trabalho e como fonte primária da realização do ser social, da atividade humana, do fundamento do ser básico humano, possibilita ao indivíduo relação direta com o mundo, dando sentido às suas ações (FLEIG et al., 2005).

Eu não posso parar, minha família é assim, se parar já começa a ficar depressivo. É muito importante eu continuar trabalhando, faz bem pra mim, me sinto útil. (MOTORISTA 9)

Trabalhar é muito importante pra mim, sou sozinha, ele me traz amizades, e aprendo cada vez mais com as pessoas, da sentido a minha vida. (MOTORISTA 4)

Desse modo, o trabalho pode ser fonte de prazer e reconhecimento social, experiências anteriormente não vivenciadas na restrição à esfera doméstica (AMARAL, 2012).

Diante dos depoimentos, foi possível perceber que todos os motoristas estão neste mercado para suprir necessidades no momento de crise. Com a falta de recursos financeiros, esta nova configuração de trabalho, que não exige experiências anteriores ou qualificação superior, surgiu como alternativa de renda.

5. Considerações e Implicações

Os aplicativos de transporte privado são uma inovação que oferecem prestação de serviço rápida, confortável e segura. Os trabalhadores que buscam ingresso ou reingresso no mercado de trabalho, pela atual crise econômica ou complemento de renda, possibilitaram o crescimento das empresas de transporte privado. Com os dados obtidos a partir das entrevistas, foram identificados os perfis dos motoristas cadastrados nos aplicativos.

Neste contexto, pode se dizer que existe uma diversificação de motoristas, tanto na faixa etária, quanto no gênero e na formação. Percebe-se que há motoristas em situação de desemprego que acreditam que com apenas esse trabalho como fonte de renda. Mas também existem outros que trabalham para complementar sua renda e melhorar a sua qualidade de vida.

Há motoristas que apresentam entusiasmo e satisfação com o trabalho, e em meio à crise sinalizam que encontraram o que buscavam neste mercado de trabalho como a flexibilidade, o controle, a autonomia apresentado em propagandas. No entanto, no que diz a

respeito às condições de trabalho, alguns autores apontam a sua precarização, pois há motoristas que afirmam que é necessária uma jornada de trabalho longa para obter um lucro desejável, bem como os desempregados demonstraram insatisfação em relação à falta de benefícios como plano de saúde e previdência social. Também o descontentamento dos motoristas com a empresa dona dos aplicativos, porque o único contato com estes é o de apenas um dia de treinamento. Embora exista suporte técnico para problemas com o aplicativo, os motoristas afirmaram que ele não é eficiente.

Contudo, o relacionamento entre os colegas, ou seja, as relações interpessoais são elementos-chaves para melhorar a condição do trabalhador, percebeu-se que ela possibilita a troca de informações para o dia a dia do motorista, seja pelo trânsito, seja pela possibilidade de ganhos maiores.

Este trabalho possui limitações, portanto é importante que novos estudos sejam realizados, preferencialmente com informações de clientes. Assim, é possível avaliar impactos no cotidiano dos motoristas de forma mais detalhada e completa.

REFERENCIAS

AMARAL, Gabriele Alves. Os desafios da inserção da mulher no mercado de Trabalho. **Revista eletrônica Itinerarius Reflectionis**, Jataí, v. 2, n. 15, p.1-20, 2012. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/rir/article/view/22336/19243>>. Acesso em: 12 out 2017.

ANDRE, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira da; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu Acho que é Escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Enanpad**, São Paulo, p.1-17, out. 2017.

ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. AS MUTAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO NA ERA DA MUNDIALIZAÇÃO DO CAPITAL. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 87, p.335-351, maio/ago. 2004. Disponível em: <<http://www.cedes.unicamp.br>>. Acesso em: 27 ago. 2017.

BARROS, Ana Cirne Paes de. Uber: O Consumo Colaborativo e as Lógicas do Mercado. **Congresso Internacional Comunicação e Consumo**, São Paulo, p.1-15, out. 2005. Disponível em: <http://anais-comunicon2015.espm.br/GTs/GT5/24_GT5_BARROS.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2017.

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de metodologia científica: um guia para a iniciação científica**. 2. ed. São Paulo: Pearson Makron Books, 2000.

BATISTA, Anne Aires Vieira et al. Fatores de motivação e insatisfação no trabalho do enfermeiro. **Revista da Escola de Enfermagem da Usp**, São Paulo, v. 39, n. 1, p.85-91, out. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0080-62342005000100011&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 09 set. 2017.

BINENBOJM, Gustavo. Novas tecnologias e mudanças regulatórias no transporte públicos municipais de passageiros: um estudo a partir do caso Uber. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, vol. 08, nº 4. ISSN 2317-7721 pp. 1690- 1706, 2017. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26051/19157>> Acesso em 13 fev. 2018.

CORAGGIO, José Luis. Da economia dos setores populares à economia do trabalho. In: KRAYCHETE, Gabriel; LARA, Francisco; COSTA, Beatriz (Org.). **Economia dos setores populares: entre a realidade e a utopia**. Petrópolis: Vozes; Rio de Janeiro: Capina; Salvador: CESE; UCSAL, 2000. p. 91-141. Disponível em: <http://www.socioeco.org/bdf_fiche-publication-411_pt.html> Acesso em: 03 set. 2017.

DRUCK, Graça. A precarização social do trabalho no Brasil: uma proposta de construção de indicadores. Salvador: Caderno CDH/UFBA/CNPq. Projeto de Pesquisa Bolsa Produtividade do CNPq, 2007/2010. Disponível em: <http://www.flexibilizacao.ufba.br/projetos_atuais.asp> Acesso em: 14 fev. 2018.

DUSI, Luiza de Alencar; TACO, Pastor Willy Gonzales; LUIZA NETO, Ingrid. ANÁLISE DA USABILIDADE E DO SERVIÇO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARA SMARTPHONE 99TAXIS E UBER. **Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes**, Rio de Janeiro, p.1-11, jan. 2016. Disponível em: <http://www.anpet.org.br/xxxanpet/site/anais_busca_online/>. Acesso em: 09 set. 2017.

FRANCO, Tânia et al. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *Rev. Bras. Saúde Ocupacional*, v. 35, n. 122, p. 229-48, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572010000200006>. Acesso em: 14 fev. 2018.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

JENSCHKE, Bernhard. A Cooperação Internacional: Desafios e Necessidades da Orientação e do Aconselhamento em face das Mudanças Mundiais no Trabalho e na Sociedade. **Revista Brasileira de Orientação Profissional**, São Paulo, v. 4, n. 1-2, p.35-55, dez. 2003. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-33902003000100005>. Acesso em: 03 set. 2017.

LIMA, Jacob Carlos; CONSERVA, Marinalva de Sousa. Rede Sociais e Mercado de Trabalho: Entre o formal e informal. **Revista de Ciências Sociais Política e Trabalho**, São Paulo, n. 24, p. 73-98, abr. 2006. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/politicaetrabalho/article/view/6602/4158>>. Acesso em: 12 out, 2017.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem**, Brasília, v. 63, n. 4, p.533-540, jul./ago. 2010. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=267019592006>>. Acesso em: 03 set. 2017.

RIBEIRO, Marcelo Afonso. Estratégias Micropolíticas para Lidar com o Desemprego: Contribuições da Psicologia Social do Trabalho. **Psicologia Política**, São Paulo, v. 9, n. 18, p.331-346, jul./dez. 2009. Disponível em:

<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2009000200010>. Acesso em: 09 set. 2017

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SAMPIERI, R.H., COLLADO, C.F., LUCIO, MPB. **Metodologia de pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

SARFATI, Gilberto. Prepare-se para a revolução: Economia colaborativa e inteligência artificial. **Rae - Publicações**, São Paulo, v. 15, n. 1, p.25-28, jan./jun. 2016. Disponível em: <<http://rae.fgv.br/gv-executivo/vol15-num1-2016/prepare-se-para-revolucao-economia-colaborativa-inteligencia-artificial>>. Acesso em: 05 set. 2017.

OLIVEIRA, Cristiano Aguiar de; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **Reserarchgate**, Rio Grande, p.1-22, jun. 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais>. Acesso em: 05 set. 2017.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida; LETRA, Luís Henrique Vasconcelos da Silva. A licitude dos serviços de transporte prestados pelo aplicativo Uber. **Caderno do Programa de Pós-graduação em Direito/ufrgs**, Porto Alegre, v. 11, n. 1, p.144-169, ago. 2016. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/ppgdir/article/view/61921>>. Acesso em: 03 set. 2017.

UBER. Dirija. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/>> Acesso em: 04 set. 2017.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTA

a) descrever o perfil dos cadastrados nos aplicativos de transporte privado de Porto Alegre;

- 1) Sexo, idade, grau de escolaridade, qualificação, com quem mora?
- 2) Me conte sobre tua história no trabalho?
- 3) Situação no mercado de trabalho?

b) levantar os motivos que influenciaram os motoristas cadastrados a optarem por este tipo de trabalho;

- 3) Como você descreveria sua situação no mercado de trabalho. Há quanto tempo está trabalhando como motorista? Essa é sua fonte de renda central?

4) Por que você optou em trabalhar com transporte privado (renda extra, renda única, falta de mercado de trabalho, dificuldade de colocação do mercado de trabalho ...)? Como é para você trabalhar sem carteira assinada?

5) O que ouviu falar sobre este trabalho quando da sua decisão? Quais eram suas expectativas? Como as percebe hoje em dia? Você recebe algum benefício, algum tipo de auxílio da empresa, teve algum tipo de treinamento?

6) Como é sua relação com a empresa? E com seus colegas de trabalho? Como as pessoas de modo geral veem seu trabalho?

c) analisar como vem vivenciando o cotidiano de trabalho como motoristas de aplicativos

7) Me conte como é um dia típico no seu trabalho?

8) Quais são os aspectos mais positivos no trabalho?

9) Você está alcançando os benefícios esperados e divulgados (flexibilidade no horário, autonomia, controle financeiro)?

10) Como se sente trabalhando neste mercado de trabalho?

11) Me fale sobre como você percebe o trabalho na sua vida. Estar trabalhando é importante para você? Por quê?