

Pausa para Entrevista: Os Motoristas da Uber têm o que Falar Interview Break: Uber Drivers Have Things to Talk About



<http://eoi.citefactor.org/10.11248/ehum.v14i2.3361>

Madalena Barbosa de Oliveira Cezário.

Graduada em Direito (PUC-MG, 2007), especialista em Direito do Trabalho (PUC-MG, 2015). Mestre em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local pelo Centro Universitário Una.

E-mail: madalenacezario@gmail.com



<https://orcid.org/0000-0003-0761-4438>

Wânia Maria de Araújo.

Professora do Mestrado em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local do Centro Universitário Una (Belo Horizonte/MG) e professora da Universidade do Estado de Minas Gerais (Escola de Design/ Belo Horizonte).

E-mail: wania.maria@yahoo.com.br



<https://orcid.org/0000-0002-7773-8690>

Recebido em: 27/10/2021 – Aceito em 15/12/2021

Resumo: Esta pesquisa objetivou analisar os relatos dos motoristas da Uber de Belo Horizonte e região acerca da geração de renda dessa atividade, em detrimento das condições da relação de trabalho sem garantias trabalhistas. A fundamentação teórica foi baseada em autores que discorrem sobre a temática precarização das relações do trabalho. Trata-se de uma pesquisa qualitativa. O cenário de estudo foi Belo Horizonte e região/Minas Gerais. Os sujeitos da pesquisa foram motoristas por aplicativo que utilizam a plataforma da Uber, indicados por meio da “Bola de Neve” e que consentiram em participar. A coleta de dados foi por meio de entrevista semiestruturada com quatorze motoristas e com roteiro composto por vinte e sete perguntas, que aconteceram de modo remoto em razão da pandemia COVID-19. A análise qualitativa foi feita por transcrição e análise de conteúdo. Os dados indicaram trabalho em jornadas extenuantes, às vezes sem intervalo, sem férias e com rebaixamento da remuneração a partir de 2016. O sentimento de insegurança foi outra constatação majoritária entre os entrevistados. Apesar da ausência de proteção trabalhista da atividade, percebeu-se que ela é revestida de alta relevância por atender às necessidades imediatas dos trabalhadores que, em sua maioria, a encaram como ‘bico’.

Palavras-chave: Motoristas da Uber. Geração de renda. Trabalho precário

Abstract: This research aimed to analyze the reports of Uber drivers in Belo Horizonte and region about the generation of income from this activity, to the detriment of the conditions of the employment relationship without labor guarantees. The theoretical foundation was based on authors who discuss the issue of precariousness of labor relations. This is a qualitative research. The study setting was Belo Horizonte and region/Minas Gerais. The research subjects were drivers per application using the Uber platform, indicated through the “Snowball” and who consented to participate. Data collection was through semi-structured interviews with fourteen drivers and a script consisting of twenty-seven questions, which took place remotely due to the COVID-19 pandemic. Qualitative analysis was performed by transcription and content analysis. The data indicated work in strenuous hours, sometimes without breaks, without vacations and with lower wages from 2016 onwards. The feeling of insecurity was another main finding among the interviewees. Despite the lack of labor protection in the activity, it was noticed that it is highly relevant as it meets the immediate needs of workers who, in most cases, see it as a ‘beak’.

Key words: Uber drivers. Income generation. Precarious work.

Introdução

A justificativa para este artigo tem algo em comum com o lema das pessoas com deficiência: “Nada sobre nós sem nós”, ao reafirmarem a necessidade de envolver os indivíduos nas causas que lhes dizem respeito. Nesse sentido, entendemos que uma das formas adequadas para abordar o presente tema inclui os relatos dos motoristas da Uber, obtidos por meio da participação deles nas entrevistas semiestruturadas em profundidade. A apresentação e análise das informações dali extraídas objetiva conhecer suas narrativas como uma possibilidade de compreensão dos variados fatores que permeiam a relação laboral desses trabalhadores, atualmente recusados pela legislação trabalhista pátria, com o fim de elaborar sugestão de fortalecimento coletivo para essa categoria de trabalhadores, que contemple a necessidade evidenciada nas entrevistas.

Metodologia e coleta dos dados

Esta pesquisa teve abordagem qualitativa, com a utilização de pesquisa bibliográfica para dar aporte teórico ao exame das informações obtidas por meios das entrevistas que buscaram conhecer o que dizem os motoristas da Uber de Belo Horizonte e região sobre gerarem renda por meio dessa atividade que não possui garantias trabalhistas.

A abordagem qualitativa é adequada quando, ainda que haja alguma quantificação na apresentação dos resultados, o objetivo recai sobre a extração de informações que extrapolem a medição estatística, tais como conhecer culturas, vivências, pontos de vista dos indivíduos, sendo que tais fenômenos são melhor compreendidos dentro da realidade sob a qual eles se desenvolvem como um todo, segundo Godoy (1995), o que torna insuficiente, ainda quando seja possível, a abordagem quantitativa.

Na condução de um trabalho científico é imperativo observar o comportamento adotado por outros pesquisadores que já percorreram esse caminho, seja para se guiar por eles ou para discordar. Sem desprezar a utilização de outras fontes de conhecimento, a pesquisa bibliográfica desempenha primordial importância, segundo afirma Luna (1999 *apud* BONI; QUARESMA 2005, p. 71):

Em linhas gerais a pesquisa bibliográfica é um apanhado sobre os principais trabalhos científicos já realizados sobre o tema escolhido e que são revestidos de importância por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes. Ela abrange: publicações avulsas, livros, jornais, revistas, vídeos, internet etc. Esse levantamento é importante tanto nos estudos baseados em dados originais, colhidos numa pesquisa de campo, bem como aqueles inteiramente baseados em documentos.

Consultar e estudar diversos materiais auxilia no desempenho da pesquisa, existindo ainda, nessa interação, a contínua possibilidade de descobertas que podem contribuir com o aprimoramento científico.

Instrumento de coleta das informações

O instrumento utilizado para a coleta das informações aqui apresentadas foi a entrevista semiestruturada com os motoristas da Uber de Belo Horizonte e região. Tal opção é tida como adequada para se obter conhecimento em profundidade acerca dos fenômenos e de seus significados

Boni e Quaresma (2005, p. 75) afirmam que “As entrevistas semiestruturadas combinam pergun-

tas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto”. Essa estruturação apresentou-se como conveniente no presente trabalho em razão da natureza das informações que se pretendia coletar, que combinavam dados estatísticos (perguntas fechadas) com informações de viés subjetivo (perguntas abertas que possibilitavam interação com o investigado), respectivamente chamadas por Luna (1997, p. 13) de “fatuais” as informações relativas a “sexo, idade, estado civil, série que cursa, empresa em que trabalha, renda, religião que pratica, etc.” e “opinativas aquelas que exprimem a concepção de um indivíduo a respeito de si mesmo, de uma situação ou de outrem, envolvendo suas crenças, sentimentos, valores, opiniões, etc.”

Durante a entrevista é relevante a postura do entrevistador, a fim de contribuir com o êxito desta etapa. Quando a entrevista é gravada, como no presente estudo, a conduta do entrevistador é uma tarefa que requer ainda mais cuidado, pois pode parecer irrelevante atentar para a narrativa do entrevistado uma vez que a gravação dará conta do relato integral. Ocorre que, a todo tempo, o entrevistado espera uma aprovação, uma manifestação do entrevistador, às vezes pela preocupação de saber se está dando a resposta “certa”, ou ainda, terminando frases com expressões como: “sabe?” “você entendeu?”, recorrentes durante as entrevistas realizadas para este trabalho, que em razão de terem sido de modo remoto, havia ainda requisições do tipo: “você está me ouvindo?”, e súbitas interrupções: “alô! pensei que a ligação tinha caído”.

Apesar de relatos sobre a possibilidade de o entrevistado apresentar conduta embaraçada ou querer representar um “personagem” em razão da presença do gravador (BONI; QUARESMA 2005), com a gravação remota não ficou evidenciada nenhuma das citadas atitudes que pudesse ser atribuída ao fato da conversa ser gravada, ao contrário, percebeu-se desenvoltura, como se sentissem “protegidos” por não “mostrarem o rosto”.

Porém, houve suspeita dessas atitudes de “representação de um papel” em razão de um dos entrevistados parecer ter receio de que a entrevistadora fosse da parte da Uber, e sendo assim, eventuais avaliações negativas sobre o trabalho poderiam resultar em punições da empresa sobre o motorista, sendo o banimento da plataforma a mais temida. Essa suspeita foi reforçada quando, durante outra entrevista, ao perceber a recorrência da situação, a entrevistadora decidiu ressaltar a desconfiança percebida em um outro participante, dizendo “tem gente que acha que eu sou da Uber, quando estou fazendo a entrevista”, ao que o entrevistado deu uma pausa e respondeu “no caso, qual seria o intuito dessa entrevista mesmo?” As falas que se seguiram destoaram das anteriores, contendo avaliações críticas à empresa, em contradição com declarações de elogios acabadas de acontecer. Talvez a escolha de “falsificar” o depoimento, com avaliações positivas e com nota máxima em todos os quesitos apresentados e destoantes da quase totalidades dos participantes encontra amparo em outra informação também obtida dos motoristas que é a prática da empresa de colocar empregados “à paisana”, como dizem, para realizar viagens durante as quais fazem proposta de pagamento “por fora”, principalmente em deslocamentos com valores mais atrativos, como as corridas para o aeroporto de Confins¹, com a finalidade de fiscalizar e punir essa prática, de modo que o motorista está sempre desconfiado de que a realidade que se apresenta possa ser uma “isca” da qual precisa se desvencilhar.

Como dito, as entrevistas foram realizadas com motoristas do aplicativo Uber que trabalhavam e/ou residiam em Belo Horizonte e região. O critério adotado para inclusão e exclusão dos participantes da pesquisa foi motivado por aspectos geográficos e culturais em comum entre a pesquisadora e os entrevistados, tendo em vista que reside na região metropolitana de Belo Horizonte, acreditando que essa opção levaria a uma melhor com-

¹O Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-Confins – Tancredo Neves (IATA: CNF, ICAO: SBCF) é um aeroporto internacional no município de Confins, em Minas Gerais. É o principal aeroporto do estado de Minas Gerais. Distante 40 Km do centro de Belo Horizonte.

preensão para conduzir as entrevistas, bem como para interpretar os dados levantados (BONI; QUARESMA, 2005), ou seja, conhecer as cidades, bairros e comunidades onde os entrevistados exercem a atividade e, ainda, os regionalismos e outros aspectos culturais podem contribuir positivamente para o percurso e resultado da pesquisa.

Processo de coleta de dados

Em razão da pesquisadora ter contato com apenas um potencial entrevistado, os motoristas participantes da pesquisa foram selecionados a partir de uma amostragem não probabilística empregada em estudos sociais conhecida como Bola de Neve, que é o estabelecimento de uma rede, onde o primeiro contato indica outro, que indica um outro, até atingir a saturação das respostas, que é quando, por se tornarem repetitivas, deixam de apresentar informações novas. Sobre essa abordagem, Vinuto (2014, p. 204) resume assim a técnica metodológica da Bola de Neve:

Em suma, a amostragem em bola de neve mostra-se como um processo de permanente coleta de informações, que procura tirar proveito das redes sociais dos entrevistados identificados para fornecer ao pesquisador com um conjunto cada vez maior de contatos potenciais, sendo que o processo pode ser finalizado a partir do critério de ponto de saturação.

Para Fontanella, Ricas e Turato (2008, p. 23) “diferentes tipos de informações e objetivos específicos terão diferentes momentos de saturação”. Afirmam ainda que nas pesquisas qualitativas o número de participantes é menor do que nas quantitativas, e que a relevância desse tipo de abordagem está na profundidade da análise e não na quantidade. Por isso, não é possível estipular o momento em que o ponto de saturação irá ocorrer. Portanto, [...] “por ser uma ferramenta inerentemente influenciada por fenômenos cognitivos e afetivos da dupla pesquisador-pesquisados, na prática da pesquisa qualitativa o encontro desse ponto de saturação está sujeito a imprecisões”. (FONTANELLA *et al.*, 2008, p. 26).

Para o presente trabalho, foram realizadas quatorze entrevistas, o que foi considerado satisfatório, atribuído ao fato de a amostra ser bastante homogênea em aspectos como gênero, sendo apenas uma participante do gênero feminino. Essa proporção por gênero, inclusive, confirma os dados que apontam uma taxa de 6%² de motoristas do sexo feminino entre o total de motoristas cadastrados na plataforma da Uber. Faixa etária também consideravelmente homogênea, sendo todos os participantes adultos, dentre eles, três com menos de trinta anos e apenas um idoso. As significações culturais similares são atribuídas ao fato de os entrevistados exercerem a mesma atividade de trabalho e localização geográfica, que era critério de inclusão delimitado pela pesquisa. Essas similitudes coadunam com a afirmação de Fontanella *et al.* (2008, p. 23) de que as amostras também contribuem com o momento em que a saturação irá ocorrer, sendo que “a maior ou menor homogeneidade da amostra no que diz respeito à cultura, tradição, gênero, faixa etária, experiência vivida etc., também influenciará o momento de saturação”. O entendimento da investigadora, alicerçado na constatação dessas semelhanças, foi de que as informações extraídas nas quatorze entrevistas eram capazes de atender aos objetivos da pesquisa, que neste caso foi a captação daquilo que desvelava as percepções do grupo estudado. Minayo (2017) adverte que o apego burocrático à quantidade de participantes não deve condicionar o encerramento da coleta dos dados.

Aspectos éticos

A realização das entrevistas, no total de quatorze participantes, ocorreu entre os

²Disponível em:
<https://gizmodo.uol.com.br/uber-motoristas-mulheres-transportar-passageiras/#:~:text=Segundo%20a%20Uber,%20at%C3%A9%20,%20C3%A9%20preciso%20para%20se%20cadastr.>

dias 29 de outubro e 26 novembro de 2020, por meio remoto, após a aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) do Centro Universitário Una, obedecendo aos Critérios da Ética em Pesquisa com Seres Humanos conforme Resoluções nº 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde – CNS.

Roteiro das entrevistas

O roteiro das entrevistas foi composto por vinte e sete perguntas, formuladas previamente em consonância com o referencial teórico, com o objetivo de conhecer os relatos dos entrevistados sobre o desempenho da atividade de motorista que exercem diante da necessidade de prover a subsistência, sem garantias trabalhistas.

Meio de realização das entrevistas – adequação decorrente da COVID-19

Devido ao distanciamento social, por causa da pandemia da COVID-19, as entrevistas que integram este trabalho foram realizadas por meio do aplicativo *Anchor*, voltado para a criação de *podcast*, que possibilita uma chamada telefônica onde a conversa é gravada automaticamente, gravação esta que é ativada por meio da aceitação do *link* enviado ao entrevistado por mensagem, *Twitter*, *Facebook*, *WhatsApp*, *e-mail* etc. No presente caso o envio foi por *WhatsApp*. Tão logo o receptor entra no *link* e informa nome e *e-mail*, a conexão é completada e o gravador é ativado, desativando ao término da chamada. Imediatamente o aplicativo salva o áudio numa interface de nome Biblioteca. Cada conversa é salva com a data, duração do áudio e o nome do participante, informado anteriormente no *link* recebido, o que possibilita a identificação posterior.

A etapa seguinte foi a transcrição integral dos áudios das entrevistas para texto, que apesar de existir na internet vários instrumentos tecnológicos que, a princípio, facilitariam essa tarefa, inclusive aplicativos de transcrição automática de áudios para texto, nenhum dos testados entregaram resultado satisfatório, sempre havendo troca de enorme quantidade de palavras por outras com sonorização semelhante, o que comprometia o significado e, conseqüentemente, o trabalho. Em razão disso, essa etapa foi realizada pelo modo tradicional, em que se reproduz o áudio enquanto digita cada fala gravada. Cabe registrar que o tempo necessário para digitar cada entrevista foi na razão de três vezes à respectiva duração do áudio. Assim, para transcrever uma entrevista com duração de quarenta minutos, por exemplo, que é a média de duração das entrevistas desta pesquisa, foram necessárias duas horas de trabalho.

Os entrevistados, resguardado o anonimato, foram identificados pela letra E, seguida do número que indica a seqüência em que a entrevista foi realizada. Assim, o primeiro entrevistado foi identificado como E1.

Método de análise das informações

A interpretação dos relatos foi realizada por meio da análise de conteúdo (BARDIN 2011, *apud* SANTOS, 2012).

Para Bardin (2011, *apud* SANTOS, 2012), o momento da análise é quando o conhecimento prévio do investigador o possibilita criticar os dados coletados, atento à complexidade em que essa fase se estabelece.

De acordo com Teixeira (2003), os dados gerados pela pesquisa precisam ser organizados e compreendidos, requerendo assim um processo continuado em que se procura identificar dimensões, categorias, tendências, padrões, relações, desvendando-lhes o significado. Esse processo é complexo, não linear e implica um trabalho de redução, organização e interpretação dos dados que se inicia já na fase exploratória e acompanha todo o ciclo da investigação, tendo como desfecho a apresentação dos resultados.

Assim, o relatório da pesquisa constitui-se no produto de um processo de condensação dos dados

sob reflexão, aperfeiçoamento, revisão e validação, resultando no contingente de informações julgadas competentes para responder às questões de investigação propostas.

Bardin (2011, *apud* SANTOS, 2012) enumera as fases da etapa de análise da pesquisa, sendo a pré-análise a primeira delas. Nesse momento é feita a leitura crítica das informações para definir o *corpus* de análise. É nessa ocasião também que deve ser feita a transcrição das entrevistas gravadas, quando for o caso e o agrupamento do material que contenha as informações a serem analisadas.

A segunda etapa é o período dedicado à codificação, classificando do material, por exemplo em unidades de registro, sinalizando os dados descritivos, que dispensam a interpretação do investigador, e unidades de contexto, que classifica o material, bem como as informações dele extraídas, podendo separar por semelhanças, com marcações que possibilitem agrupamentos correspondentes.

Na terceira fase são definidas as categorias para a análise do *corpus* de informações, momento esse que requer reflexão, constante revisão e manejo, com o fim de aprimorar as respostas às perguntas da pesquisa. Dessa etapa depende a essência do trabalho final, o tratamento dos resultados, propriamente dito. Uma tabulação equivocada, certamente, comprometerá os resultados.

O tratamento das informações é quando o pesquisador aplica ao conteúdo obtido as validações que o tornam produto científico. Essa apreciação crítica decorre da análise, da busca por significados, por relações interpretativas, relação com o quadro teórico e outras correlações pertinentes sob a ótica do investigador. É o material para alimentar as considerações finais.

Definição das categorias de análise

Para atender aos objetivos da pesquisa, em atenção ao referencial teórico, foram criadas algumas categorias para análise das informações. Para agrupar as informações existentes nas entrevistas foram criadas as categorias 'precarização' e 'percepção sobre direitos trabalhistas'. A categoria 'precarização' foi dividida nas subcategorias: 'intensificação do trabalho', 'trabalho flexível', 'insegurança', 'perda da identidade coletiva' e 'relação precária'. A subcategoria insegurança deu origem às subcategorias 'física' e 'financeira'.

Em ato contínuo, foram também codificadas e relacionadas as fontes bibliográficas, contendo o referencial teórico, com as categorias já cadastradas.

Resultados e análise

Caracterização dos participantes

De início, cabe anotar que o *corpus* de dados desta pesquisa é constituído por entrevistas semiestruturadas, realizadas com os motoristas da empresa Uber em Belo Horizonte e região e, conforme já mencionado, será analisado sob o enfoque da análise de conteúdo de Bardin (2011). Segundo esse método, a definição dos dados que irão compor o *corpus* de análise deve ser feita na etapa imediata à coleta.

A pesquisa foi composta por treze homens e uma mulher, com a média de idade dos participantes de 42 anos, sendo 25 a menor idade e 62 a maior. Quatro afirmaram trabalhar também com pelo menos um outro aplicativo, além da Uber. Oito possuem ensino médio, um está cursando ensino superior, cinco declararam possuir graduação, entre os quais um possui pós-graduação, além de segunda graduação em fase de conclusão. O tempo médio de trabalho no aplicativo foi de dois anos e seis meses, sendo o mais recente com um mês de atividade e o mais antigo com quatro anos e seis meses.

Informações sobre renda e despesas

Dentro do universo pesquisado, três motoristas disseram ter renda máxima de dois mil reais por mês, dois afirmam que seus ganhos oscilam entre dois e três mil reais mensais e nove informaram receber acima de três mil reais por mês. No período em que as entrevistas foram realizadas (out./nov. 2020) o salário-mínimo vigente no País era de R\$ 1.049,00 (mil e quarenta e nove reais). As informações obtidas relativas à renda familiar e despesas serão abordadas de modo simplificado, apenas fazendo correlação com o salário-mínimo, dada as dificuldades de acesso e complexidade de análise de informações dessa natureza, além de não ser objetivo do presente trabalho realizar esse aprofundamento. Em referência às despesas mensais, sete dos entrevistados informaram ter despesas superiores a três mil reais por mês, três gastam por mês entre dois e três mil reais, dois afirmaram ter despesas entre mil e dois mil reais mensais e até mil reais foi a despesa informada também por dois participantes.

Sobre despesas com moradia, apenas dois entrevistados têm tais desembolsos com aluguel e um deles paga financiamento. Entre os demais, dez possuem moradia quitada e um ocupa moradia cedida.

Intensificação do trabalho

Uma das subcategorias da precarização, analisadas no presente estudo, é a intensificação do trabalho. O recorte teve como objetivo verificar a existência de condições que demonstram essa subcategoria na atividade dos motoristas da Uber. Kurz (1999) é um intenso crítico da prática capitalista de superexploração velada do trabalho:

As relações informais de trabalho, antes associadas ao trabalho improdutivo, caminham cada vez mais para o núcleo dos processos de produção, sob a aparência de relação de compra e venda de mercadorias (troca entre iguais/equivalentes) entre unidades de produção descentralizadas. A extração de mais-valia ocorre de forma velada através da exploração do trabalho alheio, sob condições mais vantajosas para o capital que, de maneira geral, implica redução de custos com a mão de obra (KURZ, 1999, s/p).

Ao analisar as entrevistas, foi verificado que oito entrevistados informaram ter jornada diária de trabalho de doze horas, três responderam trabalhar diariamente por oito horas e três também foram os motoristas que responderam trabalhar seis horas por dia.

Inicialmente, destaca-se que a intensificação do trabalho, bem como outros elementos da precarização das relações de trabalho foram evidenciados em medida potencialmente superior pela motorista E7, única mulher participante da pesquisa, quando comparado com os colegas do sexo masculino. A título de exemplo, registra-se que E7 foi a única a relatar problema de saúde pela dificuldade de acesso à toalete, a única vítima de roubo do veículo, a única vítima de assédio sexual e moral durante a jornada de trabalho de doze horas diárias. Percebe-se a existência de maiores reflexos da precarização sobre essas trabalhadoras, por questões que afetam mais especificamente este público, questões que foram intensificadas durante a pandemia da COVID-19:

Infelizmente é muito perigoso. Eu já passei por assalto. Já ficaram seis dias com meu carro. **Eu passo algumas situações de assédio diariamente. Essa questão machista ela é muito classificada porque, às vezes, as pessoas, elas não veem a mulher como competente no volante.** Então são os desafios que, pra nós que somos mulheres, eles são mais difíceis e,

há três semanas, eu fiquei sem trabalhar porque tive umas crises de cólica renal. **Como tem alguns estabelecimentos fechados eu não tinha onde fazer xixi, e a gente está necessitando tomar muita água para hidratação por causa do calor. E eu fui segurando, segurando, segurando, até ter uma complicação maior. Dores muito fortes. Eu não conseguia. Eu tinha que ir, tipo cinco vezes em menos de uma hora no banheiro. Shoppings com horário reduzido, algumas lojas que a gente usava mesmo para ir ao banheiro, como Subway e McDonald's, estavam fechadas para o público (por causa da pandemia da COVID-19).** Então, assim, eu realmente passei muito mal. Tive que ir para o médico, tomar medicação. Infelizmente não estou cem por cento bem, ainda, mas eu tive que voltar. Eu não tive nenhum tipo de auxílio. A Uber é um sistema muito unilateral, entendeu? Então é muito complicado a gente ter algum tipo de assessoria dela para o motorista (E7, grifo nosso).

A cooperação forçada é um dos modos de precarização do trabalho, em razão de obrigar o trabalhador a atender aos interesses da empresa, com a exigência de desempenho em quantidade e qualidade, sob ameaça de serem demitidos, ou, na adaptação do algoritmo, desativados, como ocorre com os motoristas que não atendam aos interesses do aplicativo com tempo à disposição e qualidade da 'produção', avaliada pelos passageiros. Druck (1999, p. 127) registra que "Há uma tendência dos trabalhadores de procurarem "mostrar serviço e dedicação" para garantir a sua permanência na empresa – é a cooperação forçada – obtida sob a ameaça de serem demitidos ou terceirizados".

O entrevistado E14 é um dos que desempenhavam o trabalho na plataforma da Uber em excesso de jornada diária. Aos 46 anos de idade, com quatro anos e seis meses dedicados à atividade de motorista, fica à disposição do aplicativo doze horas por dia: "como você ganha por produção de trabalho, tem que trabalhar muito e trabalhar todos os dias, principalmente porque a demanda do aplicativo é maior nos fins de semana. E aí você não tem descanso no sábado e domingo, como no setor privado".

E1 tem 50 anos de idade, entre os entrevistados, é um dos mais antigos na plataforma da Uber. Assim como E14, está há quatro anos e seis meses trabalhando no aplicativo e afirma dirigir dozes horas por dia. E6 trabalha no aplicativo há três anos e, também, realiza jornada diária de dozes horas para conseguir cumprir as metas: "Porque se não fizer meta, você não vê resultados. Tem que ter metas". E4, que concluiu o ensino médio e está com 39 anos, tem longa dedicação para cumprir metas: jornada de doze horas por dia, não realiza pausa durante o dia de trabalho e não tira férias, apesar dos mais de dois anos contínuos de trabalho na Uber: "Trabalha-se muito, porque até então, se não trabalhar não consegue manter um certo padrão de vida". E12 também afirmou que não realiza pausa diária nas doze horas cotidianas de trabalho.

O entrevistado E13, um advogado recém-formado, tem 28 anos, e apesar de estar há três no aplicativo, nunca tirou férias nesse período, além de ter apenas uma folga semanal. Ele afirma que "a disponibilidade de tempo com a família é que foi reduzida por causa de trabalho, porque querendo ou não, a remuneração maior é nos finais de semana".

A única entrevistada do sexo feminino, como acima afirmado, E7 acumula vários aspectos da intensificação do trabalho. Com 37 anos de idade, exerce a atividade de motorista há quatro anos e três meses, sem férias, em jornada noturna, com duração de doze horas diárias. Ela resume a sua insatisfação com as seguintes palavras:

(Trabalhar no aplicativo) É uma oportunidade diante do mercado. Para o meu caso, eu consigo conciliar o horário com minha família, da minha filha. Mas em questão de valor, as coisas mudaram muito de 2016 para 2020. Então esses anos foram decaindo muito. Estou bem chateada. Não estou uma motorista feliz e satisfeita com os meus ganhos. Antigamente eu sabia que em seis, oito horas de trabalho eu ia ter X. Hoje preciso fazer dozes para poder ter o mesmo valor. Então, eu estou descontente no momento. Essa acentuada dedicação de tempo praticada pelos motoristas da Uber alinha-se ao processo de precarização das relações do trabalho, assim dito por André, Silva e Nascimento (2019, p. 8):

[...] as relações de trabalho sob a égide do capitalismo são marcadas pelo esforço permanente do capital em ampliar suas formas de extração da mais-valia, seja por meio da intensificação do trabalho, com o emprego de técnicas de gestão que visam o aumento da produtividade e alcance de metas progressivamente mais altas, seja pela transferência de custos de produção para o próprio trabalhador e o pagamento de salários cada vez menores.

A exigência de tempo mínimo à disposição é um dos critérios de avaliação do motorista pelo aplicativo.

Para cumprir metas e obter avaliação exigida pelo aplicativo, dois entrevistados responderam não realizar pausa semanal do trabalho. Cinco disseram possuir um dia de descanso por semana, enquanto quatro param por dois dias semanais.

Relativamente às pausas diárias, um entrevistado afirmou não realizar, apesar de trabalhar doze horas por dia. Os demais disseram que interrompem o trabalho "só para comer mesmo".

Quando perguntados se tiram férias, apenas quatro motoristas responderam positivamente. Entre os motoristas que negaram a fruição desse benefício, dois reagiram com extensa risada, como se a menção a tirar férias fosse equivalente a ouvir uma piada, reforçando a total impossibilidade de interromper a atividade durante todo o ano.

Em relação ao cumprimento de metas, onze afirmaram cumprir metas de trabalho, parte desses aderem às metas estipuladas pelo aplicativo e os outros traçam metas pessoais, estabelecendo valor mínimo diário que deverá ser atingido, ou até em razão de algum compromisso financeiro imediato, pendente de quitação. O motorista E11 informou que estabelece a meta visando o acesso às categorias superiores (Platina, Ouro e Diamante). Os requisitos de ascensão e permanência nas categorias são: a exigência de tempo mínimo à disposição, percentual máximo de recusa de viagens e taxa máxima de cancelamento de chamadas, sendo que a avaliação do preenchimento desses requisitos é trimestral:

Tento manter pelo menos o nível Platina. Eu consigo ficar na classificação Diamante pelo número de horas que fico à disposição ou quantidades de corridas que faço no período de três meses. Não me preocupo com meta financeira. Cada categoria te dá certos privilégios. As chamadas são direcionadas prioritariamente para motoristas de categorias superiores, em relação aos que estejam na mesma localização.

As entrevistas confirmam a constatação de Padilha (2009), quando ela afirma que, no processo de precarização das relações de trabalho, a exploração da mão de obra é intensificada, associada ao maior

tempo à disposição do serviço e sob constante ameaça de 'descarte' e perda da remuneração.

Apesar da constatação da prática de extensas jornadas, os limites de horas de trabalho foram estabelecidos em 1943, na CLT – Decreto-Lei nº 5.452/43 – sendo que a mesma norma foi inserida no art. 7º da Constituição/88: Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...] XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

Embora a atividade de motorista por aplicativo, com atuação idêntica à de taxista, não seja reconhecida como profissão, ressalta-se que a Lei 12.468/11 reconheceu a profissão de taxista, assim definida: "Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Já a Lei nº 11.185/19, do Município de Belo Horizonte, regulamentou o transporte por plataforma digital com a extensa e complexa definição:

Art. 2º - Para os fins desta lei, considera-se serviço de transporte individual privado remunerado o serviço prestado por pessoa jurídica, mediante autorização, por meio de plataformas digitais, com a finalidade de receber demanda de serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros solicitado por usuários e de distribuir entre os prestadores do serviço.

Inobstante a Lei 11.185/19 apenas repetir o discurso das empresas detentoras dos aplicativos, de que o motorista é usuário da plataforma e não o seu empregado, a realidade dos fatos³, um dos princípios que regem o direito do trabalho, evidencia elementos em comum nas duas atividades, o que justificaria estender aos motoristas por aplicativo os direitos já garantidos aos taxistas profissionais.

Desse modo, conclui-se que as respostas das entrevistas, relativas a horas de trabalho por dia, pausas durante a jornada, férias e cumprimento de metas, apontam para a intensificação do trabalho dos motoristas da Uber.

Trabalho flexível – exploração sob medida

Os motoristas participantes das entrevistas foram unânimes na afirmação de considerar o trabalho flexível como a maior vantagem decorrente do trabalho em plataformas digitais.

Um exemplo de que as plataformas não deixam frestas em suas atuações é o caso⁴ noticiado pelo jornal Estado de Minas, da tentativa dos motoristas da Uber, de criar um sindicato em Seattle, EUA. Tão logo a Justiça deferiu a criação, a Uber começou a enviar áudios e textos para os aplicativos dos motoristas numa série de *podcasts*. Para dar ares de legitimidade às mensagens, os executivos da empresa entrevistavam supostos motoristas contrários à iniciativa de sindicalização, afirmando que o sindicato tiraria a liberdade individual e criaria horário rígido de trabalho, o que foi negado pelo líder sindical. Além disso, as mensagens eram de reprodução obrigatória, de modo que o motorista só conseguia receber chamadas de passageiros após a reprodução. Não bastasse, a Uber também passou a apoiar medidas judiciais que contestavam a criação

³Princípio da Primazia da Realidade: a prevalência dos fatos sobre as formas (jusbrasil.com.br).

⁴https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2017/03/12/interna_internacional,853648/uber-e-motoristas-travam-disputa-por-sindicalizacao-em-seattle.shtml.

dessa lei e ameaçou deixar a cidade, caso o sindicato se efetivasse. Por último, para fechar de vez o cerco, a Uber encomendou vigilância a pessoas ligadas à CIA para ficar no encaicho de um deputado que intercedia pelos motoristas na Casa Legislativa.

Os registros a seguir referem-se às respostas dos motoristas sobre as vantagens de se trabalhar no aplicativo:

Bom, eu tenho mais flexibilidade para levar minha filha para escola, nos compromissos dela, a gente sair, levar ela no médico. Enfim ter um contato maior com ela dentro do horário comercial (E7, grifo nosso).

Liberdade de produção e dar apoio à família (E1, grifo nosso).

Liberdade de horários. É um trabalho muito interessante do ponto de vista das relações humanas, conhecimento de novos lugares todos os dias, uma boa dose de adrenalina pelas madrugadas afora e diria até mesmo crescimento cultural (E2, grifo nosso).

É, para mim só tem uma vantagem, um ponto positivo, you faz seu horário (E3, grifo nosso).

E4 disse nunca ter tirado férias e trabalhar doze horas por dia e sem intervalo diário, revelando que a renda mensal é entre dois e três mil reais. Sendo um dos quatro motoristas entrevistados que pagam aluguel, perguntado sobre as vantagens do aplicativo, foi enfático:

Pra mim significa liberdade, né. Eu tenho liberdade de horário e de dia. Posso ficar mais tempo com minha família. Se eu quiser viajar, posso viajar. Se eu quiser tirar férias, posso tirar férias. Então, pra mim é liberdade (E4, grifo nosso).

Então, a vantagem é isso que eu estou falando, é questão de você poder fazer um bom salário e sem ter horário para trabalhar, sem ter patrão para poder mandar você fazer as coisas [...] (E5, grifo nosso).

Vantagem você é que coloca sua meta. É você que cumpre para você ter um resultado (E6, grifo nosso).

E8, aos 62 anos e trabalhando doze horas por dia afirma:

Vantagem é que te falei, é lucrativo. A gente mesmo que faz o próprio salário. A gente que é o próprio patrão (E8, grifo nosso).

A vantagem seria uma forma extra de ganhar alguma coisa (E9).

E10, que descansa um dia por semana respondeu:

Olha, principalmente a vantagem é que você pode folgar o dia que você quiser. Você não tem alguém para te dar ordem, essa coisa (E10, grifo nosso).

A vantagem principal, mais uma vez vou dizer, é a questão de flexibilidade de horário que tem me ajudado muito com relação a dedicação para estudar e terminar o meu curso (E11, grifo nosso).

E12, único que revelou que o carro é alugado, sobre as vantagens do trabalho para a Uber, respondeu:

A vantagem é que, querendo ou não, todo dia você sempre tá com dinheirinho no bolso, seja ele pouco ou muito, mas você sempre tá com algum dinheiro (E12, grifo nosso).

Liberdade de horário (E13, grifo nosso).

E14, que trabalha doze horas diárias e sete dias por semana, à pergunta sobre a vantagem de ser motorista de aplicativo, respondeu:

Vantagem é isso, eu tenho controle do meu ganho e do meu tempo (E14, grifo nosso).

Infelizmente os trabalhadores, diante de uma aparente liberdade de horário, são prisioneiros das necessidades de obtenção de renda, o que parece não ser percebido por todos eles.

Nesse sentido, o resultado do presente trabalho evidenciou que a Uber é uma iniciativa bem-sucedida no seu objetivo, principalmente no aspecto de implementar medidas de precarização da força de trabalho que se superam diariamente.

Insegurança financeira – rebaixamento de salário e transferência do risco

Também foram analisadas as entrevistas em referência à insegurança financeira, que, segundo Padilha (2009/2010, p. 550), é instalada quando o trabalhador é atingido com a diminuição da renda. Ela assegura a existência do que chama de “rotatividade estratégica” que tem como finalidade minguar a remuneração do trabalhador.

Os motoristas relataram que em anos anteriores o percentual cobrado pela Uber sobre as corridas era fixo, 25% e 30%, para corrida na categoria *UberX* e *UberBlack*, respectivamente. Porém, atualmente o percentual cobrado varia entre 0% e 40%. Além disso, reclamam, os valores das corridas, de controle da plataforma, estão sem reajuste há quatro anos e as taxas são flexíveis, não sabendo o critério utilizado pela Uber para estipular o percentual que ela cobra dos motoristas por viagem: “a Uber, até 2018, cobrava 25% de cada corrida. Então, a gente já sabia o valor que ia receber. Hoje, eles têm a margem de 0 a 40% da corrida. Então a gente mal sabe o que vai ser cobrado. Isso é uma desvantagem muito grande” (E7). Alguns reclamam que é um pouco abaixo do esperado” (E4). “Cada vez mais reduz a lucratividade do motorista. Nesses três anos nunca foi maravilhoso, e a cada dia vai ficando mais difícil você conseguir ter lucro. Combustível só sobe e as corridas cada vez com retorno menor” (E11). As perdas decorrentes de terem que assumir as despesas do negócio é um dentre os vários pontos elencados por E3:

E outra coisa, também, o motorista de aplicativo não tem aquela proteção, aquela coisa assim que a empresa pode te proporcionar. Poderia ser diferente, entendeu? Segurança, um salário mais certo, a corrida é muito barata, quem ganha mesmo é só o aplicativo. Você ganha aquilo que dá para ressarcir a sua despesa do dia a dia. Mas a gente poderia ganhar muito mais. A corrida de Uber é muito barata para o motorista, entendeu? (E3)

Assim, revela-se que os motoristas sofreram rebaixamento da remuneração, como amplamente constatado entre os participantes.

Outro aspecto analisado nas entrevistas foi a transferência do risco do negócio para o trabalhador, como elemento configurador da precarização. Santana (2013) afirma que o processo de precarização das relações de trabalho é minimamente delineado pelos donos do capital que, perseguindo sua lógica de

exploração, visa sempre romper com os limites que possam obstaculizar sua expansão:

O sentido da proliferação das relações informais nos mercados de trabalho desregulamentados está na formação de uma imensa rede de produtores de mais- -valia absoluta: indivíduos submetidos a longas jornadas de trabalho, à insegurança e ao retorno de formas arcaicas de remuneração, como o salário por peça. Dessa forma, o capital segue sua lógica de intensificação da exploração da força de trabalho e de precarização do estatuto reprodutivo do trabalho, que é possível graças à expansão do exército industrial de reserva, com as características de longa duração que a crise contemporânea do capitalismo vem produzindo. Essa massa de desempregados, além de colocar à disposição do capital sua força de trabalho, funciona como fator depreciador dos salários (SANTANA, 2013, p. 122).

Os relatos a seguir apresentam as falas dos entrevistados sobre a assunção dos riscos da atividade: “você tem o desgaste do carro. A Uber tem a maior frota do mundo sem gastar um centavo com manutenção e combustível, fica tudo por conta do motorista” (E14). “É tudo por nossa conta e risco. A gente é que paga o INSS e, para aposentar, é tudo por nossa conta” (E14). “Ocorre a transferência do risco financeiro da empresa para o motorista” (E13).

A galera acha que é muito dinheiro que se ganha, mas se juntar as contas certinho dá mal para ter o que comer. Por exemplo, eu só consigo me manter porque a minha mãe está me ajudando muito na manutenção do carro. Se eu morasse sozinho, e dependesse só do dinheiro da Uber, eu não conseguiria, entendeu? Por exemplo, na chuva, entrou água da enchente dentro do carro e a placa soltou. Tive todo o prejuízo do dia. Agora mesmo estou no Detran pra comprar outra placa e não tenho nenhum auxílio da Uber (E10) Não tem férias, 13º, não tem FGTS, você não tem ajuda de custo nenhuma e vantagem você é que coloca sua meta. É você que cumpre para você ter um resultado. Você poupa ali como se fosse um acerto seu depois. Os valores são muito baixos que a gente recebe (E6).

E2 confirma a transferência do risco do negócio para os motoristas, revelando que fica sem remuneração durante o tempo de manutenção do veículo, além de arcar com as despesas do reparo. E7 também sente o impacto de arcar sozinha com os custos da atividade, inclusive em momentos em que foi obrigada a ficar afastada:

Eu parei quando eu fui assaltada e ficaram com o meu carro durante seis dias. Eu parei para fazer manutenção no meu carro várias vezes. E parei por causa de doença, já tive Pneumonia. Uma vez foi decorrente de ar condicionado ligado por exigência de passageiro. E agora, infelizmente, esse problema renal que eu tive. Desestabilizou tudo. Minhas contas venceram, não paguei. Depois tive que pagar juros e que eles (Uber) são fechados. Não existe um canal de comunicação. Não é uma empresa humanista. É um sistema. Aí eu tive que me virar. Muitas vezes o aplicativo liga e desliga durante uma corrida, a gente fica no prejuízo por não ter como cobrar do passageiro. Então não consegue cobrar da Uber.

E E11 revela as próprias constatações:

O dinheiro que gente faz te traz uma sensação de lucratividade, mas na verdade não é lucro real, porque você vai desgastar a ferramenta que você tem e vai chegar num ponto que vou ter que substituir o carro e nesse momento não vou ter feito reserva financeira nenhuma para fazer a substituição do veículo. Aí que cai a ficha que o negócio não dá dinheiro. Eu fiz cirurgia nos dois olhos. Estou até hoje sem trabalhar, sem ter renda nenhuma, sem ter ajuda de lugar nenhum. Não recolho INSS (E11).

Os relatos confirmam a observação de André, Silva e Nascimento (2019), que qualificam o trabalho com relações precárias como aquele em que se verifica um processo permeado por elementos de desvalorização da mão de obra, sujeição do indivíduo e alienação total do tempo, insegurança (física e da renda) etc.

Outro elemento que resulta no rebaixamento da renda é a falta de transparência por parte da Uber em relação aos motoristas: “muitos motoristas foram excluídos da plataforma da Uber sem ser informado o motivo” (E11). “Uai, a Uber não tem sistema claro. A gente fala que que têm algumas pegadinhas. Como faço em uma situação de roubo? Como recorrer? Entendeu? A gente vai sanando as dúvidas no grupo” (E7)

Insegurança física – alvo de criminosos

A insegurança do trabalhador é apontada por Franco e Druck (2009 *apud* DRUCK, 2011) como elemento precarizador da relação de trabalho. A falta de proteção sujeita o indivíduo à riscos como violência física e acidentes durante a jornada ou percurso. Leite (2008, p. 9) afirma que a “deterioração das condições de trabalho” é um dos indícios da precarização. A exposição aos riscos é a materialização dessa degradação.

Nesse sentido, destaca-se os resultados das entrevistas dos motoristas da Uber que evidenciam a vulnerabilidade física a que são expostos. Quando perguntados sobre quais eram as desvantagens do trabalho no aplicativo, o medo da exposição e a própria experiência com a violência física foram apontados por alguns motoristas:

Como lado negativo é a falta de segurança que a gente tem. Infelizmente a gente não tem segurança nenhuma. A gente fica à mercê de criminosos, de vândalos o tempo todo e infelizmente a gente acaba não tendo muito apoio da polícia (E12).

Outros entrevistados responderam na mesma linha: “A desvantagem (do trabalho) realmente é a violência” (E4). E7, do sexo feminino, experimentou o alto grau dessa violência, decorrente da falta de segurança dos motoristas, e relatou que é vítima de outras formas de violência diariamente:

Infelizmente é muito perigoso. Eu já passei por assalto. Já ficaram seis dias com meu carro. Eu passo alguma situação de assédio diariamente. Essa questão do machismo, ela é muito classificada porque às vezes eles não veem a mulher como competente no volante (E7). Pontos negativos têm vários: você desgasta seu carro, a pessoa entra no seu carro, acha que o carro é dele, **você não sabe quem você vai carregar no seu carro. Então, isso tudo é**

desvantagem. Você não sabe se vai voltar pra casa. Então isso tudo eu acho que é desvantagem. Isso tudo eu acho que é ponto negativo (E3, grifo nosso).

Em razão das lacunas da atuação da segurança pública, os motoristas realizam o monitoramento colaborativo com o objetivo de minimizar os efeitos da exposição inerente à atividade. Instalam programas no celular que possibilitam monitorar, em tempo real, a localização dos colegas e a emissão de alerta, sinalizando atuação sob perigo ou deslocamento para áreas que eles consideram de risco: “Esse grupo resolveu se unir para enfrentar essas questões de violência, e também um acompanha o outro em tempo real” (E14). “A gente coloca a localização para ver se um parceiro vê onde que o outra tá. E vai ajudando, vai acompanhando a viagem, coloca ícone de alerta” (E7).

O desamparo relativo à segurança é destacado por E13 no relato que demonstra que o perigo pode ser decorrente de alguém que está nas ruas, mas também dos próprios passageiros:

É muito mais comum a insegurança dos motoristas no atendimento do passageiro em área de risco. Tem o aplicativo (Zenly), a localização 24 horas e a gente sempre pede alguém para acompanhar, quando alguém não conhece a área. Compartilhamos experiências e informações aos colegas nossos que estiverem em área de risco ou precisarem de alguma coisa importante na plataforma. No trabalho de Uber o único companheiro que nós temos é o motorista que está próximo. Temos uma boa convivência. Se depender da plataforma, ela não te dá um respaldo e uma resposta satisfatória ou que vá lhe suprir pela situação de risco causada pelo passageiro.

Considerações Finais

O estudo em tela abordou a presença de elementos considerados por estudiosos (COSTA, 2003); (OITAVEN, CARELLI E CASAGRANDE, 2018); (ANTUNES, 2015); (SLEE 2017); (PADILHA (2009); (STANDING, 2013); (DRUCK; 1999); (EÇA; SOARES; SOARES, 2018) como denunciantes de uma relação precária de trabalho, além das circunstâncias e dos modos em que essas relações são mais constantemente verificadas.

Foi evidenciado pelos relatos que a atividade no aplicativo decorre da falta de opção de outras formas de trabalho, conjugada com a necessidade de obtenção imediata de renda para sobrevivência.

A ideia de empreendedorismo, recorrente entre os motoristas entrevistados, tem o objetivo de justificar a ausência de vinculação trabalhista desses sujeitos com a Uber. Há por parte da empresa, segundo relatos, incentivo para que o motorista realize a inscrição como microempreendedor. Essa atitude esconde a intenção de, a todo custo, dificultar ao trabalhador uma possível reivindicação de relação de emprego.

Apesar das condições de trabalho e do elevado número de motoristas que hoje já estão cadastrados nessa plataforma, como visto, não existe movimento reivindicativo de melhorias efetivas da relação de trabalho, referente aos valores auferidos, à transparência das regras, à transferência das despesas do negócio, à exclusão dos direitos trabalhistas, à insegurança latente e tantas outras.

Outra questão que também pode explicar essa conduta de desinteresse dos motoristas é o caráter, em princípio transitório, do exercício da atividade. Em razão disso, o trabalhador não estabelece laços com seus colegas, não se identifica com o trabalho, encarando-o como ‘bico’. E nisso está contido o com-

portamento individualista, como se o desejo de deixar de ser motorista de aplicativo, o que nem sempre se concretiza no tempo esperado, fosse a solução do problema, ignorando os outros milhares de trabalhadores que possuem nesse trabalho sua única fonte de renda.

Referências Bibliográficas

- AZEVEDO, Vanessa *et. al.* Transcrever entrevistas: questões conceituais, orientações práticas e desafios. *Rev. Enf. Ref.*, Coimbra (PT), v. serIV, n.14, set. 2017. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0874-02832017000300016. Acesso em: 28 jan. 2021
- AEROPORTO Internacional de Belo Horizonte-Confins. *Wikipedia* 2017. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Belo_Horizonte-Confins. Acesso em: 28 jan. 2021
- AGANETTE, Elisângela; ALVARENGA, Lídia; SOUZA, Renato Rocha. Elementos Constitutivos do Conceito de Taxonomia. *Inf. & Soc.:Est.*, João Pessoa, v.20, n.3, p. 77-93, set./dez. 2010. Disponível em: <https://brapci.inf.br/index.php/article/download/14352>. Acesso em: 29 jan. 2021.
- ANCHOR. Seu app para criar *podcast*. Disponível em: https://play.google.com/store/apps/details?id=fm.anchor.android&hl=pt_BR&gl=US. Acesso em: 05 jan. 2021.
- BRASIL. CONSTITUIÇÃO DE 1988. Disponível em: Constituição (planalto.gov.br). Acesso em: 13 fev. 2021.
- BRASIL. LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011. Regulamenta a profissão de taxista. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm. Acesso em: 11 fev. 2021.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. LEI Nº 11.185, DE 13 DE AGOSTO DE 2019. Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1215794#:-:text=LEI%20N%C2%BA%2011.185,%20DE%2013%20DE%20AGOSTO%20DE,representantes,%20decreta%20e%20eu%20sanciono%20a%20seguinte%20Lei.> Acesso em: 11 fev. 2021.
- BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011, 229 p.
- BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *EM TESE*, Florianópolis, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan.-jul./2005. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/18027/16976>. Acesso em 15 dez. 2020.
- CARMO, Roberto Coelho do. A instabilidade social reposta pela flexibilidade do trabalho. *Revista Ciências do Trabalho*. São Paulo, n. 6, jun., p. 85-103, 2016. Disponível em: <http://www.dntemdebate.com.br/a-instabilidade-social-reposta-pela-flexibilidade-do-trabalho/>. Acesso em: 16 fev. 2020.
- COSTA, Márcia da Silva. Reestruturação produtiva, sindicatos e a flexibilização das relações de trabalho no Brasil. *RAE-eletrônica*, São Paulo, v. 2, n. 2, jul-dez/2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rael/v2n2/v2n2a10.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2020.
- DRUCK, Graça. Terceirização: (des)fordizando a fábrica. São Paulo: Boitempo, 1999.
- EÇA, Vitor Salino de Moura; SOARES, Saulo Cerqueira de Aguiar; SOARES, Ivna Maria Mello. Ciência trabalhista em transformação. Curitiba: CRV, 2018.
- FARIA, José Henrique de. A REALIDADE E SEU CONCEITO: COMENTÁRIOS SOBRE A CRÍTICA AO “SEQUESTRO DA SUBJETIVIDADE”. *REAd*, Porto Alegre, v. 25, n. 1, p. 269-282, jan./abr., 2019. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-23112019000100269. Acesso em: 20 fev. 2021.
- FERNANDES, Alice. Munz.; BRUCHÊZ, Adriane.; D’ÁVILA, Alfonso Augusto Fróes; CASTILHOS, Nádia Cristina; OLEA, Pelayo Munhos. Metodologia de Pesquisa de Dissertações sobre Inovação: Análise Bibliométrica. *Desafio Online*, Campo Grande, v. 6, n. 1, p. 141-159, jan./abr. 2018 Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/deson/article/view/3539/4259>. Acesso em: 31 jul. 2020.
- FONSECA, Lincoln Saldanha Fernandez da. Fronteiras da precarização do trabalho: uberização e o trabalho on-demand. In: Congresso ALAS, XXXI, 2017, Uruguai. *Anais [...]* p. 1-22. Disponível em: https://www.easyplanners.net/alas2017/opc/tl/4083_lincoln_fernandez.pdf. Acesso em 17 maio 2020

- FONTANELLA, Bruno José Barcellos; RICAS, Janete; TURATO, Egberto Ribeiro. Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 17-27, jan. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/csp/v24n1/02.pdf>. Acesso em: 07 jan. 2021.
- FRANCO, Tânia., DRUCK, Graça, SELIGMANN-SILVA, Edith. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *Rev Bras Saúde Ocup*, v. 35, n. 122, p. 229-248, 2010. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0303-76572010000200006%20&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 14 fev. 2021.
- GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo, v.35, n.2, p. 57-63, mar./abr. 1995. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rae/v35n2/a08v35n2.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2020.
- KURZ, R. Descartável e degradado. *Folha de São Paulo*, Caderno MAIS! p. 7-11, São Paulo, 1999. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs11079905.htm>. Acesso em: 15 fev. 2020.
- LEITE, Marcia de Paula. O trabalho e suas reconfigurações: Conceitos e realidades. 32º. *Encontro Anual da ANPOCS*. GT: Trabalho e Sindicato na Sociedade Contemporânea. Caxambu, 2008. Disponível em: <https://anpocs.com/index.php/papers-32-encontro/gt-27/gt40-2/2713-marcialeite-o-trabalho/file>. Acesso em: 14 fev. 2021.
- LEOCÁDIO, Thaís. Belo Horizonte tem pelo menos três vezes mais motoristas de aplicativo do que taxistas. *G1*, Minas Gerais, online, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2019/11/06/belo-horizonte-tem-pelo-menos-tres-vezes-mais-motoristas-de-aplicativo-do-que-taxistas.ghtml>. Acesso em: 20 fev. 2021.
- LUNA, Sérgio Vasconcelos de. *Planejamento de pesquisa: uma introdução*. São Paulo: Educ, 1º Reimp, p. 1-26, 1997. Disponível em <http://www.franciscoqueiroz.com.br/portal/phocadownload/MetodologiadPesquisa/luna%20sv%20planejamento%20de%20pesquisa.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2021.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. *Revista Pesquisa Qualitativa*. São Paulo, v. 5, n. 7, p. 01-12, abril., 2017.
- RAISSA, Tamiris. Princípio da Primazia da Realidade: a prevalência dos fatos sobre as formas. Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <https://tamirisraissa.jusbrasil.com.br/artigos/406283049/principio-da-primazia-da-realidade-a-prevalencia-dos-fatos-sobre-as-formas>. Acesso em: 12 fev. 2021.
- ROCHA, Renata. “Nada sobre nós sem nós”: o lema das pessoas com deficiência. *SignumWeb*. Disponível em: <https://blog.signumweb.com.br/curiosidades/nada-sobre-nos-sem-nos/>. Acesso em 15 dez. 2020.
- SANTANA, Pedro Marques de. *Dependência e superexploração do trabalho no capitalismo contemporâneo*. Brasília: Ipea, p. 130, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5499/1/Depend%C3%Aancia%20e%20superexplora%C3%A7%C3%A3o%20do%20trabalho%20no%20capitalismo%20contempor%C3%A2neo.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2021.
- SANTOS, Fernanda Marsaro dos. Análise de conteúdo: a visão de Laurence Bardin. Resenha de: [BARDIN, L. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2011, 229p.] *Revista Eletrônica de Educação*. São Carlos, SP: UFSCar, v.6, n. 1, p.383-387, maio 2012. Disponível em <http://www.reveduc.ufscar.br/index.php/reveduc/article/view/291/156>. Acesso em: 31 jul. 2020.
- SLEE, T. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- SOUZA, COSTA, & MOREIRA. Questionamento no Processo de Análise de Dados Qualitativos com apoio do software webQDA. *EDUSER: revista de educação*. Bragança (PT), vol. 3, n.1, p. 19-30. 2011. Disponível em <https://www.eduser.ipb.pt/index.php/eduser/article/view/28/31>. Acesso em: 29 jan. 2021.
- WEBQDA – Software de Análise Qualitativa de Dados. Disponível em: <https://www.webqda.net/>. Acesso em: 31 jan. 2021.