



SER TAXISTA EM TEMPOS DE UBER: UMA ANÁLISE SOBRE OS SENTIDOS E SIGNIFICADOS ATRIBUÍDOS AO TRABALHO

Mauro Lúcio Henrique de Carvalho¹
Mara Marçal Sales²

RESUMO: O presente artigo apresenta os resultados de uma pesquisa qualitativa que buscou investigar, sob o ponto de vista de taxistas, os sentidos e significados atribuídos à sua atividade a partir da concorrência com a UBER. Os motoristas de táxis constituem uma relevante categoria profissional, cujo cotidiano sempre foi marcado por tensões relacionadas ao trânsito e à violência. A acirrada disputa com o transporte realizado através do aplicativo, contudo, tem gerado disputas jurídicas, legislativas e, também, confrontos violentos. Os taxistas deparam-se com a possibilidade de uma transição forçada em sua atividade, o que se revela como um tema contemporâneo e significativo para a Psicologia do Trabalho. A pesquisa envolveu a realização de oito entrevistas semiestruturadas com taxistas. Os resultados mostram reverberações expressivas para os trabalhadores: queda nos rendimentos, insegurança quanto ao futuro e impactos na saúde. Por outro lado, a concorrência tem incentivado o aprimoramento da qualidade dos serviços.

PALAVRAS-CHAVE: Taxistas; Uber; Sentidos e Significados do trabalho.

1 INTRODUÇÃO

O atual mundo do trabalho vem sendo marcado, já há algum tempo, por significativas transformações, sobretudo em virtude do acirramento da competitividade, pela adoção de novos modelos de gestão e pelo incremento dos avanços tecnológicos.

Deve-se notar, outrossim, que de um modo complexo e dinâmico, a evolução tecnológica e a globalização proporcionaram um amplo acesso à informação, diminuindo as distâncias e favorecendo trocas culturais e econômicas. Tais mudanças repercutiram nos trabalhadores e nas formas de se organizar o trabalho. No final do século passado, estudiosos já sinalizavam estes efeitos da globalização no contexto laboral. Na obra “A desordem do trabalho”, Mattoso (1995) apontava que os avanços da microeletrônica, como também, da química fina e da biotecnologia, somados à incorporação da informática, garantiriam produtos mais competitivos e de melhor qualidade. Este novo paradigma produtivo caracterizava-se pela crescente substituição da eletromecânica pela eletrônica e pela emergência de sistemas integrados de automação.

Nos últimos anos, houve um recrudescimento desses efeitos. Com a popularização do acesso à *internet* e a decorrente convergência de mídias, diversos novos produtos e serviços passaram a ser ofertados. A guisa de exemplo, vale citar a quase extinção das locadoras de vídeos. Com a introdução de novas tecnologias, o usuário conectado à internet é capaz de escolher à distância o que quer assistir.

¹ Graduando em Psicologia pela PUC Minas. mauroluciohenrique@gmail.com

² Professora da Faculdade de Psicologia da PUC Minas. Mestre em Psicologia Social pela Universidade Federal de Minas Gerais; Doutora em Educação pela Universidade Federal de Minas Gerais. milmaravilhas2002@yahoo.com.br

Os empreendimentos e trabalhadores do ramo tiveram que se adaptar ou sucumbir às demandas do mercado.

Decerto, a tecnologia tem se integrado cada vez mais ao nosso cotidiano. Em vista disso, cunhou-se a expressão Internet das Coisas para nomear esse movimento:

A Internet das Coisas é o movimento onde objetos do cotidiano passam a se conectar e trocar informações através da internet. São objetos físicos, "coisas", que passam a alojar sistemas eletrônicos embarcadas com componentes de software, sensores e, principalmente, conectividade, que permite esses objetos trocarem informações através da rede. (BARBOZA, 2015, p. 23).

A cada momento surgem novos bens de consumo que apresentam conforto e soluções para questões que antes não angariavam tamanha relevância. Até pouco tempo atrás, por exemplo, celulares serviam basicamente para realizar ligações. Todavia, os aparelhos foram adquirindo novas funções e os fabricantes lançando mão de sua obsolescência programada para instigar o consumo de novas gerações de produtos. Atualmente, os *smartphones* dispõem de acesso à internet e diversos aplicativos que têm sido acionados para solucionar demandas do dia a dia.

No âmbito do trânsito, em especial, a internet também trouxe soluções. Já existem aplicativos, tais como o *Waze*, que possibilitam aos usuários acesso às melhores rotas, através do compartilhamento, em tempo real, de informações sobre o trânsito. Há também aplicativos de carona compartilhada, tais como o *BlaBlaCar* que conecta pessoas que precisam viajar a condutores que possuem lugares disponíveis em seus carros, trazendo economia, contribuindo para eficiência nas estradas e, por conseguinte, reduzindo impactos ambientais. O aplicativo Uber – tema precípua desta pesquisa - também é fruto desse movimento tecnológico. Por meio dele é possível chamar um motorista para se locomover pela cidade com apenas um toque.

Com sua rápida expansão e com uma adesão cada vez maior no Brasil, a Uber acabou desencadeando reações negativas em taxistas de diversas cidades, inclusive, com vários casos de violência. Os taxistas alegam que o serviço prestado pelo aplicativo é ilegal, visto que não há regulamentação e nem cobrança de tributos por parte do governo, o que implicaria numa concorrência desleal. A empresa, por sua vez, afirma que se trata de um serviço de transporte particular que contribui para diminuir o trânsito, além de gerar renda para as pessoas. Diante desse impasse, o presente estudo teve por objetivo geral: investigar, sob o ponto de vista de taxistas de Belo Horizonte, os sentidos e significados atribuídos à sua atividade profissional a partir da concorrência com a Uber. Três objetivos específicos nortearam esta pesquisa: a) caracterizar a atividade dos taxistas na atualidade; b) analisar os significados e sentidos que os taxistas atribuem ao seu trabalho e c) identificar os sentimentos e expectativas dos taxistas em relação ao impasse com a Uber.

Considerando o número expressivo de taxistas e a relevância social de seu trabalho, esta pesquisa visou contribuir para a compreensão das mudanças que vêm ocorrendo no mundo do trabalho e suas reverberações para os trabalhadores.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Com o crescimento desordenado das cidades, transporte público deficitário e concentração socioeconômica nos grandes centros comerciais, o tráfego de veículos tem chegando a níveis críticos no Brasil. Como agravante, os incentivos fiscais e a expansão do crédito para compra de veículo próprio contribuíram significativamente para o aumento da frota de veículos em circulação. Além disso, devido à pouca atratividade do transporte coletivo frente ao transporte individual, a utilização dos modos coletivos de viagens motorizadas vem caindo drasticamente. Segundo dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - SisMob-BH, em 1995, do total de viagens motorizadas, 68,4% abrangiam viagens em modos coletivos. Este panorama, contudo, está em transformação: em 2002, os deslocamentos em modos coletivos decresceram para 62,9% e, em 2012, eles chegaram a apenas 43,3%. Em âmbito nacional, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA): “Nos últimos quinze anos, a frota de automóveis quase triplicou, e a de motocicletas cresceu cinco vezes, sem que o sistema viário urbano aumentasse significativamente” (LIMA NETO; CARVALHO; BALBIM, 2015, p. 8).

Todos esses fatores têm suscitado diversas reflexões acerca das condições de trabalho daqueles que enfrentam o trânsito diariamente, tais como: motoristas de ônibus, motofretistas, caminhoneiros, taxistas, entre outros. Vários estudos realizados no Brasil contemplam os desafios e dificuldades desses trabalhadores, visto que além do esforço físico (ergonômico), há impactos para a saúde mental na realização das atividades, sobretudo devido às condições de mobilidade urbana. Nesse contexto, se apresentam os taxistas, categoria que foi enfocada no presente estudo. Tais profissionais exercem suas atividades em um ambiente público, sujeito a toda espécie de condições climáticas. Eles enfrentam a má qualidade das vias, a criminalidade, o risco de acidentes, congestionamentos e a possibilidade de atrito com usuários, entre outros fatores que podem concorrer para o estresse ocupacional, conforme apontado por Braga (2013). A estes se soma agora a concorrência com a Uber.

No Brasil, para o exercício da profissão de taxista, é necessário que os condutores possuam credencial emitida pelos órgãos municipais de trânsito e que os carros estejam autorizados a trabalhar através de licenças emitidas pelas Prefeituras. O transporte remunerado de passageiros por táxi no município de Belo Horizonte constitui um serviço público realizado através de permissão delegada pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS, que também é a responsável pela fiscalização e regulamentação de tais serviços. Atualmente, a cidade de possui uma frota de 6.992 táxis que, entre permissionários e auxiliares³, correspondem a mais de 12.000 trabalhadores. (EMPRESA ..., 2016a).

³ Há duas possibilidades de inserção na profissão de taxista. Uma delas é submeter-se ao processo licitatório no intuito de se tornar um permissionário, titular de placa de táxi. E a outra, é ser contratado por um permissionário, como motorista auxiliar, para rodar em horários alternativos. Vale ressaltar que são duas condições muito diferentes, em especial financeiramente. O motorista auxiliar tem que pagar uma taxa diária para poder utilizar o veículo de um permissionário.

Considerando a legislação vigente, qualquer outra prática de transporte público que não se enquadre nos critérios pré-estabelecidos é classificada como clandestina e deve ser coibida pelas autoridades responsáveis. Em face disto, inclusive, Belo Horizonte, há alguns anos, protagonizou grave conflito entre as empresas de ônibus e motoristas clandestinos, então chamados “perueiros”. Diferentemente destes, de um modo organizado e seguindo tendências da Internet das Coisas, recentemente, a Uber iniciou suas atividades no Brasil, conquistando um número cada vez maior de usuários, mas também gerando conflitos e divergências de opinião.

A Uber Technologies Inc. é uma *startup* americana fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco. Apoiando-se em uma demanda de mercado, seus idealizadores construíram um aplicativo capaz de conectar motoristas parceiros e usuários. Vale ressaltar que, segundo a Uber, suas atividades não a caracterizam como uma empresa de transporte, tampouco se trata de um aplicativo de táxi, mas sim uma empresa de tecnologia. Atualmente, a Uber está presente em 562 cidades no mundo. (UBER..., 2017) e descreve ter como objetivo "aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades." (UBER..., 2015). A empresa se apresenta como solução para problemas de mobilidade urbana, de forma confortável, arguta e com melhor custo benefício. A escolha do nome, inclusive, parece sugerir isso. Segundo Lima (2015), a palavra Uber tem origem alemã (über), que equivale a “above” em inglês (acima, sobre). No inglês americano, é utilizado como gíria para se referir a algo que está acima de qualquer coisa. Seu significado pode ser concebido como: “o melhor”, “o *top*”, “o máximo”, etc. Este serviço já opera em âmbito mundial e desde sua criação vem confrontando regulações trabalhistas de diferentes sociedades.

O novo modelo adotado pela Uber tem se apresentado como tendência em nosso país e, segundo alguns autores, trata-se de uma tecnologia disruptora que tem impulsionado a chamada “economia compartilhada”, na qual:

O consumidor não adquire a posse dos bens, mas o seu acesso. Isso porque a ideia é dividir, alugar ou partilhar o uso de produtos e serviços com os outros. A partir desse modelo, pessoas físicas podem ter relações diretas de compra e venda de qualquer tipo de demanda. Uma das consequências é a descentralização do fluxo entre clientes e empresas, evitando o papel de intermediários e aproximando consumidores e fornecedores. (CUNHA, 2015)

Assim como os motoristas parceiros da Uber compartilham serviço de transporte, através de seus próprios carros, tendo acesso direto aos clientes, novos aplicativos também têm utilizado essa estratégia. Conforme divulgado pela Folha de São Paulo, esse movimento já engloba diversos setores:

A medicina é só mais uma entre as muitas áreas em que conectar clientes com profissionais está gerando lucros. O movimento de "uberização" engloba setores como estética (Singu), manutenção automotiva (Easy Carros), entregas (Shippify, Loggi, VaiMoto), limpeza doméstica (Parafuzo e EasyQasa), advocacia (Jurídico Corresponsáveis e Justiça Seja Feita), reformas (Iguanafix) e chefs de cozinha (ChefEx). (OLIVEIRA, 2016)

Em contrapartida, tais mudanças têm repercutido no mundo do trabalho. Com efeito, ao longo da história da humanidade, constantes transformações acontecem no que diz respeito ao trabalho. Profissões são criadas e desaparecem, até porque elas "não têm existência em si mesmas, expressam uma totalidade, o que significa dizer que não são apenas as profissões que estão em turbulência." (AUED apud NOSELLA; TRINDADE, 2010, p. 89). Em outras palavras:

As profissões e trabalhadores de ofício existem ou existiram; tiveram ou têm alguma utilidade; são ou foram partícipes da sociedade; reproduzem ou reproduziram, por meio do trabalho vivo, necessidades demandadas pelo capital e pela própria classe trabalhadora. A ofensiva do capital válida ou invalida o trabalho, as profissões e os trabalhadores de ofício, ou seja, os reconhecem ou os anulam socialmente seguindo os interesses do mercado. O novo e o velho, o moderno e o arcaico se fazem presentes em todas as dimensões da sociabilidade porque, de alguma maneira, servem à ordem do capital. (NOSELLA; TRINDADE, 2010, p. 97)

Inegavelmente, diante do atual cenário de incerteza e instabilidade, a atividade dos taxistas agora está em xeque. Em vista disso, torna-se relevante investigar os sentidos e significados que tais profissionais atribuem ao seu trabalho.

Embora sejam conceitos interdependentes, para fins de esclarecimento, Bendassolli e Gondim (2014) defendem que significado é uma objetivação de uma interpretação sobre um dado objeto, enquanto que sentido, é um processo de construção subjetiva singular dentro do universo compartilhado (significados):

Assim, as relações entre sentido e significado do trabalho permitem apreender o universo simbólico que marca as relações do homem com esse fazer ou atividade. A palavra trabalho (significante) se articula a um significado (imagem ou conceito compartilhado socialmente), envolto a uma simbologia (que une significados, significantes e sentidos) em níveis mais abstratos e ambíguos de interpretação (BENDASSOLLI; GONDIM, 2014, p. 141).

Os autores argumentam que os estudos que focalizam os temas dos sentidos e significados, sobretudo no subdomínio da psicologia organizacional e do trabalho, ora se detêm na questão do significado como produção coletiva, ora no sentido como produção individual, o que em alguns casos implica na sobrevalorização de determinado conceito em detrimento do outro.

Num esforço de rediscussão dos referidos conceitos, Bendassolli e Gondim (2014) propõem uma inter-relação entre significado, sentido e função psicológica do trabalho, sendo este último herdado das teorias da atividade que concebem o sentido como:

[...] construído nos processos de mediação semiótica entre homem e natureza (atividade), dentro de um contexto sócio-cultural particular. Assim, o trabalho é entendido como uma atividade orientada, ao mesmo tempo para o sujeito, para os outros e para o objeto da atividade, resultando em uma transformação de si, dos outros e do mundo. (BENDASSOLLI; GONDIM, 2014. p. 137).

Nessa perspectiva, o trabalho deixa de ser tratado como uma atividade marginal e exterior, tornando-se central na constituição da pessoa e assumindo uma função psicológica de mediação entre significado e sentido. Pautados nas premissas da Clínica da Atividade, uma das mais destacadas vertentes atuais de estudo no âmbito da Psicologia do Trabalho, os autores asseveram que:

A função psicológica do trabalho está associada a um processo de personalização que tem lugar, de modo paradoxal, à medida que a vida social se adensa e oferece ao sujeito esferas diferenciadas de existência, tais como a família, o lazer, a religião, a comunidade e o trabalho. Segundo Clot, nas sociedades modernas, cabe a este último fazer a articulação de todas as esferas do espaço de vida pessoal. Sua função psicológica, neste caso, é a de integrar as ações da pessoa. Assim, o trabalho possui uma centralidade ao mediar investimentos e relacionamentos mantidos com si mesmo e com o mundo. (BENDASSOLLI; GONDIM, 2014, p. 140).

Para fins deste artigo, compartilharemos desta tríade conceitual numa tentativa de analisar o impasse táxi x Uber. É de se registrar a importância de a psicologia se atentar para o processo em curso, não se restringindo – como historicamente o fez – aos processos já estabelecidos nas rotinas organizacionais. Apesar de ser um tema ainda novo, é preciso demarcar os impactos psicossociais associados às mudanças que ora ocorrem.

3 METODOLOGIA

Utilizou-se, no presente estudo, o método qualitativo de pesquisa, que pode ser concebido como aquele que "se aplica ao estudo da história, das relações, das representações, das crenças, das percepções e das opiniões, produtos das interpretações que os humanos fazem a respeito de como vivem, constroem seus artefatos e a si mesmo, sentem e pensam." (MINAYO, 2014, p.57).

Para coleta de dados, foram realizadas oito entrevistas semiestruturadas, a partir de roteiro previamente formulado. Boni e Quaresma (2005) esclarecem que as entrevistas semiestruturadas combinam perguntas abertas e fechadas, permitindo ao informante discorrer sobre o tema proposto.

As entrevistas foram realizadas no ambiente de trabalho dos participantes. Elas ocorreram em momentos de ociosidade, nos pontos de táxis, entre uma corrida e outra. Chegou-se aos entrevistados a partir do contato direto em pontos de táxis, assim como, através de indicações. Além disso, buscou-se apoio no Sindicato Intermunicipal dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, Taxistas e Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Minas Gerais - SINCAVIR-MG, onde se entrevistou um de seus representantes e obtiveram-se diversas informações complementares.

De modo a atender a resolução nº196/96, do Ministério da Saúde, que versa sobre os cuidados éticos em pesquisas, os sujeitos que aceitaram participar tiveram acesso ao Termo de Consentimento e Livre Aceite, de modo a garantir sua privacidade e evidenciar o consentimento de sua participação. Na ocasião, solicitou-se permissão para gravação de áudio. Posteriormente, as entrevistas foram transcritas, de modo que fosse possível realizar a análise dos dados.

Para a análise das entrevistas foi utilizada a técnica de análise de conteúdo, com base em Laurence Bardin (2011). A referida técnica é composta por diversos procedimentos sistemáticos que possibilitam a interpretação do conteúdo engendrado no processo de comunicação, permitindo a realização de inferências, a partir de indicadores (qualitativos ou não).

A análise de conteúdo é marcada “por uma grande disparidade de formas e adaptável a um campo de aplicação muito vasto: as comunicações” (BARDIN, 2011, p 37.). A presente pesquisa optou por realizar uma análise temática dos dados. Acerca disso, a autora afirma que “fazer uma análise temática consiste em descobrir os núcleos de sentido que compõem a comunicação e cuja presença, ou frequência de aparição, podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido” (BARDIN, 2011, p 135).

De um modo geral, segundo Bardin (2011), as diferentes fases da análise de conteúdo, organizam-se em torno de três polos cronológicos, que não obrigatoriamente se sucedem, mas se encontram estreitamente ligados um ao outro. São eles: a pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados (o qual envolve a inferência e a interpretação). A partir deles, a seguir, serão apresentados e discutidos os resultados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para realização da análise, foram estabelecidas três categorias temáticas: a) ser taxista em tempos de Uber; b) sentidos, significados e função psicológica do trabalho e c) sentimen-

tos e expectativas em relação às mudanças no contexto do trabalho. Estas categorias serão apresentadas a seguir.

4.1 Ser taxista em tempos de Uber

Como já indicado, foram entrevistados oito taxistas. Abaixo, eles são caracterizados:

Quadro 1 – Caracterização dos entrevistados

Nome ⁴	Idade	Tempo na Profissão	Licença
Cristiano	42 anos	02 anos	Auxiliar
Gilberto	72 anos	25 anos	Permissionário
Bruno	49 anos	22 anos	Permissionário
Paulo	54 anos	06 anos	Permissionário
Marcelo	51 anos	33 anos	Permissionário
José	73 anos	33 anos	Permissionário
André	57 anos	27 anos	Permissionário
Alexandre	27 anos	04 anos	Auxiliar

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados extraídos das entrevistas.

Vale destacar que a amostra estudada é composta majoritariamente por profissionais experientes na atividade e já mais velhos. Predominam, também, os permissionários.

Atualmente, em Belo Horizonte, a outorga de permissão de táxi está condicionada à realização de processo licitatório, que se dá após estudos de viabilidade técnica e econômica, elaborados pela BHTrans. Tais estudos identificam a quantidade necessária de novos táxis frente à demanda de usuários.

O exercício da atividade sempre atraiu um público mais vulnerável socialmente, que despendia um enorme esforço em prol da entrada na praça. Quando ainda não havia restrições às transferências era possível comprar⁵ uma placa de táxi, que era muito valorizada e inacessível financeiramente para boa parte da população. O entrevistado André relata um pouco da sua experiência:

Oh, quando eu adquiri esse carro aqui, foi com muita dificuldade, na época foi quatrocentos e cinquenta milhões, em noventa e um. Eu falei: “Pô, eu era rico e não sabia”. Quatrocentos e cinquenta milhões, entendeu? Hoje, mais ou menos, vamos supor, você tá trabalhando aqui, como é que você consegue juntar duzentos e cinquenta mil hoje? Foi mais ou menos isso, duzentos, duzentos e cinquenta mil. É muito

⁴ Para preservar a identidade dos entrevistados, os nomes são fictícios.

⁵ “A BHTrans foi pioneira no Brasil ao promover a licitação de permissões para prestação desse serviço [táxi] em 1995.” (EMPRESA ..., 2015b). Atualmente, em Belo Horizonte, a venda de alvarás de táxi é proibida.

sacrifício, sô. [...] Foi muito difícil. Eu e minha esposa, nós trabalhamos no intuito de conseguir o táxi. Tanto é que eu saí da empresa e depois que eu consegui o táxi. Nós fomos batalhando, eu juntei meu fundo de garantia, meu acerto, aliás, o acerto não é... uma poupança que nós fizemos, vendemos lote, entendeu? E Juntamos os dois. E no final nós contamos com a ajuda de um tio dela que era um atacadista grande do Rio que conseguiu inteirar o dinheiro pra gente, porque cada vez que a gente ia comprar, o táxi aumentava de preço. [...] A gente comprava, geralmente, a licença junto com o carro. E o carro não era dos melhores não, era um dos piores que existia na época, era geralmente carro velho. (André).

A despeito de toda a dificuldade para inserção na praça, a profissão sempre foi atrativa para muitos, visto que era possível uma remuneração satisfatória e com possibilidade de se manter certa qualidade de vida. Alguns entrevistados afirmam, inclusive, que entraram na profissão para fugir das tensões, atraídos pela ideia de que seria algo prazeroso e relaxante se comparado a experiências laborais anteriores:

Quando eu fui bancário, eu saí do banco mais por cansaço. Eu estava entrando num estágio de... de... quase perder até a noção de tão cansado que é a rotina bancária. Atualmente eu não sei como está, mas naquela época era muito pesado. [...] minha formação é contabilidade... daí eu falei: 'quero saber de nada disso, quero um emprego pra mim relaxar', Daí eu entrei no táxi que, na época, como eu trabalhava pouco, eu descarregava as tensões e continuei (Gilberto).

Deve-se notar, contudo, que há fontes de tensão muito presentes na atividade dos taxistas, tais como a violência e o estresse no trânsito. Todavia, atualmente, o principal motivo de insatisfação relatado pelos entrevistados é o cenário de concorrência:

Olha, atualmente eu tô cansado. Realmente eu tô ficando cansado. Já foi uma profissão muito boa. Atualmente não está boa. Um dos motivos é o Uber. (Gilberto).

O impasse com a Uber é o fio condutor da narrativa de todos os entrevistados. A maioria deles afirma que chegada do aplicativo implicou numa expressiva queda nos rendimentos:

Teve sim uma queda muito grande. Eu tava tirando em média três, quatro mil por mês. Agora eu tiro dois e quinhentos. Alterou muito. Praticamente caiu pra cinquenta por cento. (Gilberto).

Deu queda. De um ano pra cá só vem caindo. O Uber afetou todo mundo. Porque hoje a pessoa fica desempregada, ela pega um carro da Uber e sai pra trabalhar. Só que ela não tem a consciência que ela tá entrando e atrás dela tá entrando mais gente e não tem limite. [...] se quiser entrar mil pessoas na Uber, entra. Então, eles prejudicam eles mesmos e a gente também. (Bruno).

Conforme pontuado por Bruno, a Uber não restringe a adesão de novos motoristas, desde que cumpram os requisitos por ela estipulados. De outra feita, a ampliação da frota de

táxi é limitada pela BHTrans de modo a manter um equilíbrio entre a quantidade de usuários e veículos disponíveis.

Decerto, o preço é um grande atrativo da Uber para angariar novos clientes. A empresa adota um sistema de preço que pode variar conforme o número de quilômetros rodados e a demanda apresentada. Mas, inegavelmente, em média, os valores ficam abaixo dos adotados pelos taxis. No caso do táxi, o valor é calculado pela BHTrans que estabelece a tabela dos preços a serem seguidos. Em relação a isso, o entrevistado Cristiano afirma que:

Passageiro hoje, é... escolhe o Uber, não por questão de segurança, por conforto, nada. Escolhe por causa de preço mesmo. O preço deles é mais em conta. Visando que eles não têm imposto nenhum pra pagar, né? Eles não têm conta nenhuma a pagar com os órgãos competentes, então eles podem fazer um preço melhor. (Cristiano).

Apesar de a diferença nas tarifas ter contribuído para percepção de injustiça por parte dos entrevistados, deve-se sublinhar o contexto econômico em que tal fenômeno ocorre. Alguns entrevistados afirmam que a queda no rendimento não se deu exclusivamente em função da concorrência com o Uber, mas, também, devido à desaceleração da economia como um todo:

[...] É porque, eu acho que... a maioria das pessoas, os colegas aí acha que é a Uber que tá tomando nossos passageiros. Não é a Uber. Eles também tomam passageiros, mas nosso maior problema é a economia. Se a economia tivesse bem, a gente nem notava que eles existem. (José).

A sensação de injustiça propugnada pelos entrevistados, também é sustentada pelo fato de que, segundo eles, a Uber não paga impostos e não é fiscalizada. Apesar disso, os taxistas possuem várias isenções – como, dentre outros, do Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS) e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Além destes, na ocasião de compra de um novo veículo, o taxista dispõe de isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o que corresponde a uma redução de aproximadamente 28% no preço de tabela de um novo veículo. A Uber, por sua vez, não se beneficia com a isenção de impostos.

O entrevistado Marcelo esclarece que as isenções são imprescindíveis para sustentar o atual sistema de táxi, visto que a composição da planilha de custos, elaborada pela BHTrans, abrange a depreciação dos veículos e a remuneração dos taxistas. Marcelo enfatiza que:

A gente é minimizado em relação a isso, porque qualquer custo vai impactar na tabela de preços elaborada pela BHTrans. [...] Justamente porque o táxi é muito depreciado na revenda. Uma vez que o carro roda muito, ele é mal visto em termos de

aquisição por terceiros, né? Então essas isenções que a gente acaba ganhando, se perdem na revenda do veículo. E é isso que impacta para ajudar o sistema a ter uma vida média de três anos. Os carros hoje, em Belo Horizonte, têm uma vida média de três anos de utilidade. (Marcelo).

Infere-se com isso que a sustentabilidade do sistema de táxi está atrelada aos mecanismos de controle de seu órgão regulador que, por sua vez, utiliza-se de estratégias para manter a qualidade e renovação da frota, impedindo que a mesma seja deteriorada a médio e longo prazo.

A regulação do trabalho é um tema que está presente na fala de todos os entrevistados e é uma das principais objeções dos taxistas em relação à atuação da Uber. Segundo eles, se continuar como está, haverá um desmantelamento de todo o sistema de táxi, com a consequente precarização do trabalho de todos, inclusive, dos motoristas parceiros da Uber.

4.2 Sentidos, significados e função psicológica do trabalho

A atividade do taxista traz consigo diversas nuances que a tornam única. Os trabalhadores não estão confinados num escritório, deslocam-se a diversos locais e se relacionam com várias pessoas diariamente. Os entrevistados apresentam a profissão como uma possibilidade de realização de trocas e realçam os laços de confiabilidade que supostamente transmitiriam:

O relacionamento com as pessoas é uma coisa que conta muito. Na realidade, o táxi é um divã. Tem dia que ele serve como divã para o passageiro. O passageiro chega e conta pra gente sobre os problemas e espera até que a gente fale alguma coisa confortando, um conselho, alguma coisa... E às vezes, tem dia também que o passageiro serve de divã pra gente, entendeu? É uma coisa bacana. (André).

Oh, cara, já ouviu falar que o taxista é psicanalista urbano? É literalmente isso *brother*. Tem pessoas que entram aqui, querendo se suicidar, velho. Tem pessoas que entra aqui: "saí pra uma balada aí, aí meu namorado me traiu lá dentro eu quero acabar com minha vida." Pô e aí, como é que você fica? Seu raciocínio tem que tá muito bom. Seu psicológico tem que tá muito bom pra você conversar com uma pessoa dessa. (Alexandre).

Embora passível de controvérsias⁶, a analogia a um divã, no sentido em que é empregada pelos entrevistados, expressa a atribuição, por estes profissionais, de um caráter de confiança que pode ser imputado à atividade do taxista.

⁶ Em 2015, a empresa "99Taxis" divulgou o seguinte anúncio: "O psicólogo está caro? Converse com o taxista!". O fato gerou uma repercussão negativa entre os profissionais da Psicologia. Na ocasião, o Conselho Regional de Psicologia de São Paulo publicou uma nota de repúdio com o seguinte conteúdo: "A publicidade em questão faz chacota, centrando no custo, que existe em qualquer ação profissional, inclusive na de taxista, uma das ferramentas mais relevantes da Psicologia - a Escuta Qualificada - colocando-a no mesmo nível de uma conversa de botequim." (CONSELHO ..., 2015).

Para além das conversas casuais inerentes ao trabalho, em alguns casos, o taxista se aprofunda na troca de experiências, beneficiando-se pessoalmente e atribuindo novos sentidos à atividade:

Você convive com gente de tudo quanto é tipo. Tudo quanto é espécie. Isso ajuda até resolver os problemas de dentro da casa da gente, porque a gente vê tanto problema. Às vezes, a pessoa pega o táxi naquela tensão de resolver alguma coisa, que tem que ter uma solução. Às vezes você tira proveito disso pra dentro da sua própria casa. Isso é muito bom. Acaba que a pessoa vai desabafando com você. É edificante. (Bruno).

Tomando por base o construto teórico deste estudo, a partir do relato de Bruno, compreende-se que o trabalho possui uma função psicológica específica "que consiste em desprender o sujeito de suas 'pré-ocupações' pessoais, levando-o a se implicar com encargos, tarefas e responsabilidades sociais, sempre relacionando-se com o outro. (CLOT apud VIEIRA, 2014, p. 245). Ha que se considerar, pois, que tal função:

[...] opera na interface com os significados socialmente compartilhados e provisoriamente estabilizados. De outro, opera na interface da pessoa e seus processos de apropriação e reconstrução desses mesmos significados pela via do sentido. (BENDASSOLLI; GONDIM, 2014 p. 142-143).

A atribuição de significados sociais também pode ser observada em outros aspectos da profissão. Há algum tempo, quando a utilização dos sistemas e aplicativos de localização via satélite ainda não era uma realidade para todos, os taxistas já se deslocavam pela cidade com êxito. Em sua dissertação Rech (2015) identifica que “é comum, em uma roda de amigos ou familiares, as pessoas pedirem sua opinião [dos taxistas] sobre como ir a determinado lugar ou sobre horários de maior movimento” (RECH, 2015, p.95). Para um dos entrevistados:

O pessoal [da Uber] não sabe o percurso de nada. Até pra ir, por exemplo, sair aqui da [Avenida] Brasil, se o cara vai ali na [Rua] Matogrosso, ele tem que usar aplicativo, tem que botar no *Easy* pra poder levar o passageiro, porque o cara não sabe. (André).

Além disso, para os entrevistados, a regulamentação do trabalho confere aos taxistas um status de legalidade, diferentemente da Uber. Isto, inclusive, é motivo para que muitos taxistas se refiram aos motoristas parceiros da Uber com termos do tipo: “clandestinos”, “perueiros de luxo”, “mafiosos”, “camelôs” etc. O entrevistado José, por exemplo, endossa a ideia de injustiça em decorrência da desregulamentação do trabalho da Uber:

O serviço clandestino do Uber, né? A única coisa que eu acho... a concorrência, ela é liberada. Só que tem que ser legalizada. Como nós somos. Não pode ser do jeito que

tá aí, qualquer pessoa que adquire um carro, se inscreve lá e sai pegando passageiro por aí. Isso não é legal. Na realidade isso é a mesma coisa do camelô. Eu vou lá no mercado, compro uma caixa de laranja e paro na porta de um sacolão pra vender laranja. Ele paga imposto, ele tem fiscalização, vigilância sanitária, fiscalização econômica e tudo mais. E o outro, parado lá, eu vendo a laranja a cinquenta centavos e ele chega lá e começa a vender a dez centavos. Ele não tem despesa, assim é a Uber. É clandestino. (José).

Sem a pretensão de aprofundar na profícua discussão acerca de sua legalidade⁷, cabe-nos observar que a irrupção da Uber e conseqüente instauração de um cenário de concorrência refletiu na dinâmica dos significados/sentidos relacionados à profissão em epígrafe e encetou um movimento de transformações. Diante das inúmeras críticas por parte de usuários, muitos taxistas utilizaram-se de estratégias para melhorar o atendimento. Isso pode ser observado na fala de alguns entrevistados:

Então, hoje, com esse negócio do Uber, o que que tá acontecendo, eu observo o seguinte, a gente também tá mudando nosso comportamento. [...] Afetou muito a gente. [...] tem muita gente que hoje usa camisa social assim, por causa disso. [...] Hoje a pessoa [taxista], ela é mais educada. (Paulo).

É, eu mudei. Hoje eu trabalho com a máquina de cartão, trabalho com cartão tanto débito como crédito, atendo com todos os aplicativos, né? Tanto na forma de pagamento deles no cartão ou no *voucher*, né? Então, assim, tudo o que tem hoje pra mim não perder uma corrida eu vou atrás, eu tô preparado pra não perder a corrida. (Cristiano).

Para além disso, percebeu-se, também, a atribuição de novos sentidos (independência) à profissão numa tentativa de reconstrução de significados generalizados e provisoriamente estabilizados (homogeneidade), ou seja, alguns entrevistados relataram que têm buscado mudar a forma com que o taxista (significante) se vê e é visto (significado) por seus pares e pela sociedade em geral. André e Paulo, por exemplo, afirmam que:

Eu gostaria que a cabeça dos taxistas, o procedimento, o tratamento ao nosso ovo de ouro que é o passageiro, mudasse, entendeu? Eu fico vendo aí, por exemplo, a gente usa uniforme, né? *Tem dia que a gente usa uma camisa branquinha que fica até mais bonitinho, ao invés do pessoal elogiar, o pessoal fica com gozação pra cima da gente, sabe?* Então eu gostaria que o procedimento, o tratamento do passageiro, com o passageiro, fosse diferente. Que o motorista valorizasse mais o passageiro independente se a corrida fosse grande ou pequena, sabe? É aquela coisa, o que importa é você fazer uma corrida... não importa o tamanho, o negócio é não ficar parado. (André). (Grifos nossos).

⁷ A este respeito, ver a discussão apresentada pelo livro “Táxi x Uber: o conflito visto sob a perspectiva do binômio: trânsito/transporte”. Além retomarem toda discussão afeta à hermenêutica jurídica do conflito, os autores contestam o discurso de marketing da Uber e analisam o risco imputado à Matriz de Transporte da cidade ante ao novo cenário de concorrência. Costa, Prata e Simões (2016), enfatizam que o aplicativo Uber não protagoniza nenhuma inovação e que existem aplicativos que dispõem da mesma tecnologia, mas atuam de maneira correta, a exemplo do 99Táxis, Easy e Way Táxi etc. Desta feita, para os autores, o aplicativo simplesmente utiliza-se de uma tecnologia trivial para subverter regulações do sistema de transporte.

Tem taxista que não devia ser taxista. Tem gente que é esculachado mesmo [...] a BHTrans como gestora do sistema, *ela teria que ter um mecanismo para chegar pra esses e falar: “óh você não vai usar bonezinho, você não vai trabalhar de bermuda.”* [...] Tinha que padronizar. Vamo ter um uniforme todo mundo? Os carros não são brancos? Então, vamo ter um uniforme. (Paulo). (Grifos nossos).

Fato é que a mudança na "cabeça dos taxistas" pressupõe mudanças no significado compartilhado que é atribuído à atividade. Em relação a isso, pode-se afirmar que “para construir o sentido pessoal, é necessário se apropriar do significado generalizado e, posteriormente, fazê-lo comunicar, sob a forma de palavras e sinais compartilhados (como imagens), os novos arranjos significativos” (BENDASSOLLI; GONDIM, 2014 p. 141).

4.3 Sentimentos e expectativas em relação às mudanças no contexto de trabalho

Os taxistas entrevistados sentem-se prejudicados e temem pelo prognóstico da situação. Relatam, inclusive, impactos na saúde em decorrência do contexto em que se encontram. Sintomas e quadros como estresse, angústia, ansiedade, depressão, entre outros, estão presentes na fala deles:

Eu gostaria de estar mais feliz hoje. Como sempre tive feliz, mas *hoje eu trabalho muito angustiado, eu trabalho muito chateado*, entendeu? Infelizmente, *sou diabético, a glicose não cai, tá sempre muito alta*. Então, a gente... eu gostaria de estar mais feliz hoje cara, hoje eu não tô me sentindo feliz. [...] E a gente vê o trabalho da gente, o sonho da gente... Almejei chegar nessa idade de sessenta anos, eu tô com cinquenta e sete, não trabalhar sábado e domingo, entendeu? Mas a coisa não tem fluído. Então é muito complicado, você vê... vai tudo desmoronando e ninguém faz nada. (André). (Grifos nossos).

Vejo tantos senhores [taxistas] aqui que mostram uma percepção de uma personalidade forte, num dado momento chegar aqui [no sindicato], simplesmente, desabafando início, meio e fim, quando chega no fim, ele às vezes está em *prantos, chorando* [...]. Isso pegou toda uma categoria de surpresa. [...] Porque a maioria da categoria tá vivenciando assim. Isso é a realidade que o Poder Público tá se minimizando e deixando ocorrer. [...] Porque esse problema do *Uber, cara, já teve dois suicídios*. (Marcelo). (Grifos nossos).

Compreende-se que atual situação de trabalho dos taxistas é potencialmente adoecedora, haja vista a sensação de impotência, relatada por eles, diante do atual cenário. Adicionalmente a isso, a maioria dos entrevistados afirma que as expectativas não são as melhores:

Se a Uber continuar, os taxistas vão passar fome. Daqui a pouco não vai existir eu, chamado “barra dois”, o auxiliar não vai existir. Vai ser só pra... só dono do carro que vai prestar o serviço de táxi. [...] (Alexandre).

A categoria pode acabar. É, a tendência, do jeito que está indo. [...] isso aqui já teve épocas ruins, melhorou, você entendeu? Então o negócio é assim. Mas, do jeito que está indo, vai sucatear muito os carros, começar o cara não ter condições de trocar, de dar uma manutenção melhor, porque, sei lá, tá difícil. Eu gostaria que a Uber fosse embora daqui, sabe? Porque, realmente, eu não sei o que fazer... eu não sei pra onde eu vou, o que vou fazer, numa idade dessa, que tipo de serviço eu vou prestar daqui pra frente? Que a tendência, se continuar assim, é da gente acabar. [...] Se a lei não for cumprida, infelizmente, nós vamos morrer de fome, vai bater um desespero muito grande, viu? Que já tá batendo. Você não sabe pra onde que vai, nem o quê que faz. (André).

Conforme indicam Nosella e Trindade, este processo:

[...] aponta para as contradições da dinâmica da sociedade capitalista, que ora cria e ora extingue profissões, atividades produtivas e frações da classe trabalhadora, em razão dos interesses econômicos e políticos do processo civilizatório da modernidade e do capitalismo industrial e globalizado. (NOSELLA; TRINDADE, 2010, p. 91)

De outra feita, embora minoritárias, há também expectativas positivas em relação às mudanças que vêm ocorrendo. Apesar dos atuais problemas, alguns entrevistados veem oportunidades de melhoria:

Hoje tá um caos, mas isso vai gerar algo positivo. Porque se for considerar... vai melhorar o nível, dos táxis, entendeu? [...] vai tirar esses caras [taxistas] ruins também. (Paulo)

Deve-se notar que, além das estratégias adotadas nas operações cotidianas, tais como melhoria no atendimento, descontos e novas formas de pagamento, a categoria dos taxistas em si também tem sido cada vez mais implicada e convocada a se unir. As diversas faces desse conflito consubstanciaram, de alguma forma, na mobilização coletiva, especialmente através da realização de manifestações públicas. Tais ações representam um contraste com o histórico desta profissão, sempre associado à dispersão.

Finalizando, pode-se afirmar que o processo em curso já está afetando amplamente o exercício da atividade dos taxistas. Sob a influência de recursos tecnológicos cada vez mais eficientes, vida e trabalho alteram-se em tempo real e velozmente.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade de táxi sempre foi atrativa para muitos, haja vista a possibilidade de conquistar uma remuneração satisfatória, sem grandes investimentos em qualificação e com certa qualidade de vida. No entanto, com a emergência da Uber, o atual cenário não está favorável. O impasse, que parece não estar próximo ao fim, tem se tornado cada dia mais relevante.

Dentre os principais resultados observados no presente estudo, destaca-se o sentimento de impotência e insegurança dos taxistas em relação ao futuro da profissão. A ameaça de desemprego e conseqüente receio de não dar conta do sustento familiar, somaram-se à percepção de injustiça, tornando-se uma significativa fonte de angústia e tensão. Com efeito, o conflito passou a fazer parte da rotina dos mesmos. Em decorrência dessa realidade, identificamos, ainda, impactos na saúde dos trabalhadores que relatam sintomas como estresse, depressão, ansiedade e, também, dores osteomusculares.

A presente investigação sinaliza a necessidade de um maior aprofundamento em diferentes aspectos. É necessário analisar se a Uber de fato é fruto de um desenvolvimento tecnológico ou se simplesmente utiliza-se de uma tecnologia trivial para subverter regulações e relegar direitos trabalhistas. Outro aspecto que precisa de aprofundamento relaciona-se aos possíveis impactos do fenômeno, já conhecido como “Uberização”, sobre a atividade dos trabalhadores de outros ramos, tais como a hotelaria, a medicina, a alimentação e a estética. Por fim, faz-se necessário também se analisar o ponto de vista dos motoristas da Uber sobre as mudanças em curso.

Deve-se salientar, entretanto, que os resultados da amostra investigada não esgotam todas as dimensões do fenômeno, tampouco podem representar efetivamente toda a categoria dos taxistas.

Fato é que, a exemplo dos taxistas, as condições materiais de existência exercem significativa influência na subjetividade dos trabalhadores. Isto, por sua vez, estreita os laços e reforça a importância da Psicologia no âmbito do trabalho.

REFERÊNCIAS

BARBOZA, Lucas Carlos. **Modelo de arquitetura baseado em um sistema de Internet das Coisas aplicada a automação residencial**. 2015. 83f. Monografia (Conclusão do Curso). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos - SP.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.

BENDASSOLLI, Pedro F.; GUEDES GONDIM, Sonia Maria. Significados, sentidos e função psicológica do trabalho: Discutindo essa tríade conceitual e seus desafios metodológicos. **Av. Psicol. Latinoam.**, Bogotá, v. 32, n. 1, p. 131-147, Apr. 2014. Available from <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-47242014000100010&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 06 Mar. 2017.

BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. **Aprendendo a entrevistar**: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da*

UFSC. Vol. 2 n° 1 (3), janeiro-julho/2005, p. 68-80. Disponível em: <http://www.sepq.org.br/IIisipeq/anais/pdf/gt3/04.pdf>. Acesso em: 12 abril 2016.

BRAGA, Juliana Celeste de Matos. **Estresse ocupacional:** estudo com taxistas na cidade de Belo Horizonte. 06/05/2013. Dissertação (Mestrado). Faculdade Novos Horizontes. Disponível em: <http://unihorizontes.br/novosite/banco_dissertacoes/190820131946543254.pdf>. Acesso em: 28 mar 2016.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. (2012). **Resolução n° 196, de 10 de outubro de 1996.** Dispõe sobre diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos [online]. Disponível em <http://conselho.saude.gov.br/web_comissoes/conep/aquivos/resolucoes/23_out-versao_final_196_ENCEP2012.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2016.

CONSELHO REGIONAL DE PSICOLOGIA SÃO PAULO. **Nota de repúdio à propaganda da 99 Taxis.** (03/07/2015). Disponível em: <<http://www.crpssp.org/site/fique-de-olho-inter-na.php?noticia=982&titulo=Nota%20de%20rep%20FAdio%20E0%20propaganda%20da%2099%20Taxis>>. Acesso em: 07 set. 2016

COSTA, João Francisco Baêta; PRATA, Nelson Antônio; SIMÕES, Bruno. **Táxi x Uber:** o conflito visto sob a perspectiva do binômio trânsito/transporte. Belo Horizonte: 3i editora, 2016.

CUNHA, Carolina. **Economia compartilhada:** modalidade gera novas oportunidades e muitas polêmicas, como o Uber. (2015). Disponível em: <<http://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/economia-compartilhada-modalidade-como-o-uber-gera-novas-oportunidades-e-muitas-polemicas.htm>>. Acesso em 08 abr. 2016.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE – BHTRANS. (2015b). **Nova lei municipal garante transferência de permissão de táxi para sucessor legítimo.** Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Noticias/Nova%20lei%20municipal%20garante%20transfer%C3%Aancia%20de%20permiss%C3%A3o%20de%20t>. Acesso em 07 set 2016.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS. (2009). **Mudanças no caminho do suplementar.** Disponível em: <http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Noticias/mudan%C3%A7as%20caminho%20suplementar>. Acesso em: 28 mar. 2016

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS. (2014). **Percentual de viagens em modos coletivos em relação ao total de viagens motorizadas.** Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Divis%C3%A3o%20Modal%20e%20Frota/%C3%8Dndice%20de%20participa%C3%A7%C3%A3o%20dos%20modos%20coletivos%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a>. Acesso em: 15 mar. 2016

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS. (2016a). **Reajuste das tarifas de Táxi de Belo Horizonte entra em vigor a partir deste domingo, 28/2**. Disponível em:

<http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Noticias/Reajuste%20das%20tarifas%20de%20T%C3%A1xi%20de%20Belo%20Horizonte%20entra%20em%20vig>. Acesso em: 13 set. 2016

LIMA NETO, Vicente Correia; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; BALBIM, Renato Nunes. **Mobilidade Urbana: O Brasil em transformação. O papel do IPEA na construção do pacto da mobilidade.** Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 2015. ISSN 1415-4765. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2148.pdf. Acesso em 06 abr. 2016.

LIMA, Denilso de. **O que é uber? O que significa uber?** Disponível em: <http://www.inglesnapontadalingua.com.br/2015/07/o-que-e-uber-o-que-significa-uber.html>. Acesso em: 30 mar. 2016

MATTOSO, Jorge Eduardo Levi. **A desordem do trabalho**. São Paulo: Scritta, 1995.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: Pesquisa qualitativa em saúde**. 14ª Ed. São Paulo: Hucitec, 2014.

NOSELLA, Paolo; TRINDADE, Gestine Cássia. Profissões em vias de desaparecimento: a identidade dos trabalhadores de ofício frente à ofensiva do capital. **Revista Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, v.19, n.1, p.87-98, jan./abr.2010. Disponível em: <http://www.portal.fae.ufmg.br/revistas/index.php/trabedu/article/view/439/638>. Acesso em 06 mar. 2017.

OLIVEIRA, Filipe. De médico a maquiadora, 'uberização' avança no país. Folha de São Paulo. 27/03/2016. Mercado. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/03/1754407-de-medico-a-maquiadora-uberizacao-avanca-no-pais.shtml>. Acesso em 26 abr. 2016.

RECK, Sabrina. **Trabalho imaterial e medo na sociedade Líquido-Moderna: estratégia de inventar a vida de taxista**. 2015. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em Administração. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/127248>. Acesso em 30 out. 2016.

UBER TECHNOLOGIES INC. **A história da Uber**. (2017). Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>. Acesso em: 17 mar. 2017

UBER TECHNOLOGIES INC. **Fatos e dados sobre a Uber**. (2015). Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>. Acesso em 10 mar. 2016.

VIEIRA, Carlos Eduardo Carrusca. **Traumáticas no Trabalho: uma nova leitura do transtorno de estresse pós-traumático**. Curitiba: Juruá, 2014. 296p.