



II CONPESQ Congresso de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação

Os novos rumos da ciência pós-pandemia

12 a 16 de abril de 2021 Universidade Federal do Cariri - UFCA

RELAÇÕES DE TRABALHO NA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO: A PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO DE JUAZEIRO DO NORTE

Fernando Siqueira de Castro

Graduado em Administração
Universidade Federal do Cariri (UFCA)
fernando.castro@aluno.ufca.edu.br

Patrick Wendell Barbosa Lessa

Estudante do Curso Administração
Universidade Federal do Cariri (UFCA)
patrick.lessa@aluno.ufca.edu.br

Jeová Torres Silva Junior

Professor do Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Universidade Federal do Cariri (UFCA)
jeova.torres@ufca.edu.br

1 INTRODUÇÃO

Economia do Compartilhamento é um fenômeno econômico orgânico envolvendo as transações de bens ou serviços de forma compartilhada através de redes físicas ou digitais. Dela emerge também uma "nova" massa de trabalhadores influenciada por um ideário de flexibilidade nas relações de trabalho e oportunidade de acréscimo nas fontes de renda (RIFKIN, 2015). O setor de transportes privados compartilhados lidera entre aqueles que possuem a maior quantidade de iniciativas da Economia do Compartilhamento, com 24% do total de negócios (PRICEWATERHOUSECOOPERS, 2015). A Uber, em 2016, uma das corporações mundiais desse setor, já possuía valor de mercado de 62 bilhões de dólares (MELO, 2016). JPMorgan Chase Institute (2016) mostra que entre 2012 e 2015, cerca de 10,3 milhões de pessoas tenham aderido como mão de obra nessas plataformas só nos Estados Unidos. De acordo com Banco Interamericano de Desenvolvimento (2016), o Brasil lidera a região com 32% de todas as iniciativas da Economia do Compartilhamento. Tais dados demonstram uma importante migração global dos trabalhadores de empregos ditos tradicionais e formais para oportunidades de trabalho mais flexíveis e informais, ou ainda

precárias. Seja por satisfação ou por necessidade, estes movimentos de migração têm transformado as relações trabalhistas e merecem investigações para melhor compreendê-las.

Apesar desse modelo de negócios e relações de trabalho representados pela Economia do Compartilhamento contarem com crescente adesão de trabalhadores e usuários, em várias partes do mundo, tais fenômenos enfrentam desafios e começam a ter que responder a críticas que já se apresentam. Alguns dos maiores desafios estão relacionados à forma como o trabalho é exercido por aqueles que participam desta nova economia, dando origem a um novo termo: Uberização. O termo guarda relação com a empresa de *ride-hailing* Uber pela forma como associa os motoristas prestadores de serviços e a relação de trabalho que mantém com eles. Contudo, o termo tem significado mais amplo. A Uberização do trabalho se define como uma transformação da nova forma de exercer uma atividade remunerada, remodelando as relações de trabalho (ABÍLIO, 2020), os custos de transações (NURVALA, 2015), as prestações de serviços (CORONA-TREVINO, 2017) e as responsabilidades econômicas (FLEMING, 2017).

E aqui está exatamente um ponto que nos levou a constituir a pesquisa que tem este resumo expandido com um dos seus resultados. Já está bem evidente que alguns estudiosos defendem que estes trabalhos estão promovendo uma precarização dos empregos e fragilizando ganhos históricos do movimento trabalhista. Porém, não está evidente o que pensam e o que percebem diretamente os trabalhadores da Economia do Compartilhamento em relação a estas questões trabalhistas. Diante deste cenário, apresentamos como problema da pesquisa, e procuramos responder neste artigo, como se configuram as relações da força de trabalho resultantes das novas práticas e atividades no modelo de negócios da Economia do Compartilhamento a partir da fala dos trabalhadores? Para chegarmos a uma resposta para esta questão de pesquisa, buscamos ouvir os trabalhadores do principal setor de negócios da Economia do Compartilhamento, o transporte privado compartilhado por aplicativos. Nosso objetivo foi, portanto, compreender o que pensam os motoristas por aplicativos no tocantes às condições de trabalho e às relações trabalhistas. Quanto aos procedimentos adotados na coleta de dados, usamos uma etapa de levantamento bibliográfico e documental e uma etapa empírica da pesquisa com os motoristas por aplicativo em cidades da Região Nordeste do Brasil: Fortaleza e Juazeiro do Norte, no Ceará; Natal, no Rio Grande do Norte; Recife, em Pernambuco; e Salvador, na Bahia. Para esse resumo expandido usaremos apenas os dados de Juazeiro do Norte, a única cidade onde a pesquisa já estava concluída antes da pandemia do COVID-19, que dificultou a continuidade da pesquisa de campo nas demais cidades.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Dentro deste contexto geral de transformação no capitalismo chega-se às alterações recentes e, na verdade, em curso. Owyang *et al.* (2013) apontam que desde o princípio dos anos 2000, um outro modo de regulação da economia está surgindo centrada em transações de compartilhamento de bens e serviços, sobretudo de pessoas para pessoas e não somente de empresas para clientes. Por seu turno, isso está redefinindo as relações entre vendedores e compradores, consumidores e produtores, expandindo modelos de transação e impactando nas relações, negócios e organizações. Essas práticas de regulação econômica estão sendo nomeadas como Economia do Compartilhamento. Nas experiências das economias do compartilhamento, as formas de trabalho dominantes são aquelas que, por um lado, dão maior liberdade ao trabalhador e, por outro, menos ou nenhuma garantia trabalhista (considerando o

paradigma e marco legal vigente). Portanto, podem ser caracterizadas como informais, sendo exemplos disto o trabalho independente e o *freelance*.

Esta realidade na qual os trabalhadores buscam a informalidade porque são forçados tem mudado. Sasaki (2009) destaca que o trabalho informal tem sido também uma escolha por grande parte dos trabalhadores, não uma situação ocasionada pelo desemprego ou necessidade. Todo esse cenário de adesão dos trabalhadores flexíveis, freelancers e/ou informais, ajustado ao contexto atual das plataformas digitais de serviços, moldaram um novo termo que singulariza a todos, a Uberização. A partir da revisão de literatura sobre a Uberização podemos afirmar de modo sumarizado que este termo significa um novo sistema de organização das relações de trabalho que as plataformas digitais, contando com um forte auxílio de algoritmos sofisticados, usam tecnologia para cadastrarem e agruparem trabalhadores/prestadores de serviços, sem precisar arcar com inúmeras responsabilidades exigidas nos direitos trabalhistas. Isso vem acontecendo globalmente com indivíduos aceitando se associarem às plataformas, sem subordinação direta, simultaneamente, beneficiando-se da flexibilização de poderem trabalhar quando e onde quisessem (SILVA; CECATO, 2017; LIMA; BRIDI, 2019). Assim, para além da flexibilização e precarização, cabe constatar que a Uberização na Economia do Compartilhamento acabou se tornando uma oportunidade para a falta de empregos formais e a necessidade de obter uma renda que levam os trabalhadores a prestarem seus serviços através das plataformas digitais (LIMA; BRIDI, 2019; ABÍLIO, 2020). Desta forma, conforme alerta Alves (2011), o modo de trabalho no século XXI vai se moldando cada vez mais aos trabalhos flexíveis e informais, às novas condições salariais e à mudanças radicais entre a relação do tempo de vida e do tempo de trabalho, assim como, ao pouco interesse em ter um único emprego na vida acabam transformando o modo de exercer a atividade laboral e a relação de trabalho.

3 METODOLOGIA

A parte da pesquisa que apresentamos neste resumo expandido buscou compreender e descrever a percepção das condições e relações de trabalho dos motoristas de transporte privado por aplicativo em Juazeiro do Norte, Ceará. Acerca da metodologia, inicialmente se procedeu uma pesquisa bibliográfica delimitada por palavras/termos chaves da pesquisa (economia do compartilhamento, uberização, condições de trabalho, relações de trabalho, flexibilização do trabalho) na base de dados *Scielo, Scopus e Web of Science* nas áreas de Administração, Economia, Sociologia e Psicologia. Dois dos trabalhos identificados (BORGES *et al.*, 2013; BORGES *et al.*, 2015) contribuíram na delimitação das dimensões usadas para construção do questionário a ser aplicado com os motoristas. Posteriormente, foram realizados pré-testes com dois motoristas com aplicações do questionário de maneira presencial. Após novos ajustes deu-se a finalização e estruturação do instrumento na plataforma *Survey Monkey* para proceder à coleta de dados, ocorrida entre os meses de agosto de 2019 a março de 2020.

Inicialmente, optou-se pela tática de usar o serviço como cliente e assim aplicar o questionário. Devido ao baixo número de respondentes, buscou-se novos direcionamentos para acesso à amostra da pesquisa. Identificou-se contatos, dentro do círculo de amizades dos pesquisadores, de pessoas que trabalhassem na atividade para responder ao questionário online e repassá-lo aos colegas de trabalho, usando a técnica bola de neve. Foram obtidas 85 respostas. Excluiu-se 31 questionários em função de não estarem preenchidos completamente.

Restaram, portanto, 54 entradas de dados válidas. A partir disso e considerando que o problema de pesquisa a ser investigado com a presente pesquisa é complexo e envolve um número elevado de variáveis, seguiu-se com uma abordagem abdução (HAIG, 2005) de análise de dados, a qual consiste em explorar o conjunto de dados de maneira a extrair informações e confrontar com a teoria quantas vezes forem necessárias. Dessa forma, para alcançar a lógica aqui proposta, os dados foram estruturados no *Microsoft Power BI*, um software de *Business Intelligence (BI)* que permite análises dinâmicas de dados. Por meio desse *software*, foram extraídas as médias para as variáveis quantitativas e as frequências para as variáveis sociais e demográficas, além da realização de cruzamento entre elas, que apresentaremos na próxima seção.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Nesta seção apresentaremos os resultados e discussões da pesquisa. Ressaltamos que a abordagem abdução produziu resultados que extrapolam o que foi possível analisar aqui, em razão da limitação de páginas, de modo que serão apresentados os resultados mais relevantes ao objetivo proposto no resumo expandido. Para a amostra estudada, com 54 respondentes, a média de idade dos motoristas por aplicativo de Juazeiro do Norte é 31 anos (DP=7,95), em sua maioria homens (92,60%). Esses resultados, quando usada a classificação por geração confirmando a tendência dos trabalhadores mais aderentes à economia do compartilhamento, a maioria absoluta dos motoristas por aplicativo de Juazeiro do Norte (64,81%) são *Millennials*, seguidos pelo motoristas da geração Z (22,22%). Quanto à escolaridade, percebe-se um equilíbrio entre graduação em andamento ou concluída (22 respondentes) e ensino médio (21 pessoas). Na **Tabela 1**, a seguir são apresentados dados mais direcionados à atividade como motorista por aplicativo.

Tabela 1. Variáveis para caracterização da atividade como motorista por aplicativo

Variável	Frequência	%
Horas trabalhadas por semana		
Até 40 horas	22	40,74%
Acima de 40 horas	32	59,26%
Tempo de atividade		
Menos de 1 mês	1	1,85%
De 1 a 6 meses	16	29,63%
De 7 a 12 meses	12	22,22%
De 13 a 18 meses	12	22,22%
De 19 a 24 meses	7	12,96%
Acima de 24 meses	6	11,11%
Desempenho da atividade nos feriados e finais de semana ^a		
Sábados	48	88,88%
Domingos	45	83,33%
Feriados	44	81,48%
Não trabalha nesses dias	4	7,40%
Motivações ^a		
Flexibilidade de horário	36	66,66%
Falta de oportunidade de emprego	24	44,44%
Renda extra	31	57,41%
Facilidade para usar o aplicativo	18	33,33%

^a As porcentagens ultrapassam os 100%, pois os motoristas poderiam marcar mais de uma opção.

Fonte: Dados da pesquisa (2020).

Considerando os resultados da **Tabela 1**, percebe-se que 32 respondentes trabalham mais de 40 horas por semana como motoristas por aplicativo em Juazeiro do Norte, sendo que

desse, 14 trabalham mais de 61 horas por semana. De acordo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) em um levantamento de 2018, a jornada média de trabalho semanal no Brasil era de 39,5 horas, o menor patamar da série histórica, que em 2001 chegou a 42,7 horas por semana. Dessa forma, percebe-se que o trabalho como motorista por aplicativo em média, é superior à média de trabalho formal, o que também foi identificado em estudo com motoristas por aplicativo na cidade de São Paulo (Moraes et al., 2019). No tocante ao tempo de serviço, nota-se que 53,7% dos motoristas estão trabalhando a até 12 meses e apenas 11,11% estão a mais de 25 meses na atividade. Em relação ao desempenho da atividade em finais de semana e feriados, percebe-se que 70,30% (38 respondentes) nos três dias mencionados. Não estabelecendo, portanto, para si um dia de descanso. Ainda sobre os dados da **Tabela 1**, ao analisar as motivações para trabalhar como motorista por aplicativo, percebe-se que a flexibilidade de horário (66,66%) e a oportunidade de fazer renda extra (57,41%) são as principais. A falta de oportunidade, apesar de ser apontada por quase 45% dos motoristas, ficou em terceiro lugar e por último, a facilidade de uso do aplicativo.

Tabela 2. Análise para a variável renda

Variável	Frequência	%
Atividade como principal fonte de renda		
Sim	39	72,22%
Não	15	27,78%
Renda Bruta (como motorista por aplicativo)		
Até R\$1.000,00	7	12,96%
Entre R\$1.000,01 e R\$1.500,00	5	9,26%
Entre R\$1.500,01 e R\$2.000,00	8	14,81%
Entre R\$2.000,01 e R\$2.500,00	5	9,26%
Acima de R\$2.500,00	29	53,71%
Renda Líquida (como motorista por aplicativo descontados os gastos com a atividade)		
Até R\$1.000,00	16	29,62%
Entre R\$1.000,01 e R\$1.500,00	14	25,93%
Entre R\$1.500,01 e R\$2.000,00	14	25,93%
Entre R\$2.000,01 e R\$2.500,00	5	9,26%
Acima de R\$2.500,00	5	9,26%

Fonte: Dados da pesquisa (2020).

Uma análise mais precisa para a variável renda foi capturada na **Tabela 2**. Essa tabela mostra que 72,22% afirmaram que o trabalho como motorista por aplicativo e a principal fonte de renda. Um resultado superior ao estudo de Moraes et al. (2019), em São Paulo, cujo percentual foi de 57%. No tocante à renda bruta dessa atividade, 53,71% dos respondentes se concentram na faixa acima de R\$2.500,00. Por sua vez, quando indagados sobre a renda líquida (descontados custos de manutenção do veículo, seguro, combustível, etc.) obtida na atividade, ocorre uma diluição para faixas de renda mais baixas, com 29,62% dos motoristas por aplicativos obtendo até R\$1.000,00. Reforçando essa análise dos 29 respondentes com renda bruta acima de R\$ 2.500,00, apenas cinco permanecem na mesma faixa na renda líquida. Aqui fica claro o peso dos gastos efetuados para a permanência na atividade comprometem boa parte da renda auferida. Essa característica de redução da remuneração em decorrência dos custos e de outras despesas já foi observada em estudos com motoristas por aplicativo nos Estados Unidos (ZOEPEF *et al.*, 2018), na Austrália (STANFORD, 2018) e na França (CLAIROUIN *et al.*, 2017).

Nas próximas análises, que são oriundas dos dados expostos na **Tabela 3**, são apresentadas duas das setes dimensões do questionário cruzadas com a variável “geração”.

Esse recorte ocorrerá por dois motivos: primeiro porque os cruzamentos com esta variável apresentaram os resultados de maior destaque quando comparados com os demais por meio do método abduativo e, em segundo lugar, devido à limitação de páginas que não permite a exposição de resultados em sua totalidade, conforme já exposto. Quanto à variável “geração” é importante destacar que apenas um respondente pertencia à geração “*baby boomers*”, de modo que, por questões de representação e comparação, essa faixa não será considerada.

Tabela 3. Cruzamento da dimensão regime jurídico e geração

Itens	Geração X	Millennials	Geração Z	Média Geral
Item 1. Tenho consciência que não possuo direitos trabalhistas ao trabalhar como motorista por aplicativo.	3,33	4,14	4,42	4,11
Item 2. Acredito que sou como um empregado da empresa proprietária do aplicativo no momento que eu me submeto às regras dela.	3,33	3,14	3,58	3,26
Item 3. Me sentiria melhor se eu fosse funcionário com carteira de trabalho assinada pela empresa proprietária do aplicativo.	3,00	3,09	3,00	3,06
Item 4. Prefiro o trabalho flexível desta atividade motorista por aplicativo do que ter a carteira assinada por uma empresa.	3,00	3,14	3,83	3,28
Item 5. Sei que não ter carteira de trabalho assinada nesta atividade me impede de obter alguns benefícios como abono salarial, 13º salário e férias remuneradas.	4,67	4,66	4,58	4,64
Item 6. Não ter direitos trabalhistas e previdenciários assegurados me faz pensar em largar esta atividade.	4,00	2,97	2,75	3,04
Item 7. Trabalhar nesta atividade é decisivo para eu pagar minhas despesas mensais.	3,50	4,29	4,17	4,17

Fonte: dados da pesquisa (2020).

As dimensões analisadas serão o Regime Jurídico (Itens 1 a 4) e o Sistema de Incentivos (Itens 5 a 7). Para cada item, destacou-se a maior e a menor média para fins de comparação, conforme a tabela acima. Nota-se que para o Item 1 a média apresenta um crescimento no nível de concordância dos respondentes mais velhos para os mais jovens, isso sinaliza que os *Millennials* e a Geração Z, apresentam maior consciência sobre o fato de não possuir direitos trabalhistas nesta atividade. Os Itens 2 e 3 se relacionam ao pertencimento do indivíduo à empresa como um colaborador/parceiro. Especialmente em relação ao item 2, percebe-se que os *Millennials* apresentaram média moderada mais baixa em comparação com as demais faixas geracionais. No tocante ao Item 4, a preferência pelo trabalho flexível da atividade teve uma média moderada (3,24), esse nível permaneceu para a Geração X (3,00) e *Millennials* (3,14), porém alto para a geração Z (3,83). Esse valor moderado para o item 4, é corroborado pela alta representatividade da motivação de flexibilidade de horários, conforme apresentado na **Tabela 1**.

Para as próximas análises serão consideradas as gerações dos respondentes e sua relação com os itens da dimensão Sistema de Incentivos. Verifica-se que as médias foram muito altas para o Item 5, além de se manterem relativamente próximas entre as gerações. Todavia, para o Item 6, a média da Geração X ficou em nível elevado (4,00). Os *Millennials* (2,97) e a Geração Y (2,75) apresentaram níveis moderados. Ademais, também se percebe uma diminuição da média ao longo das gerações. Isso sinaliza que as gerações mais novas pensam menos em deixar a atividade como motorista por aplicativo. O item 7, por seu turno, expõe uma média alta (4,17) e remete ao fato do trabalho na atividade ser decisivo para o

pagamento das despesas mensais. Esse resultado é reforçado pelo alto percentual de respondentes que têm na atividade a sua principal fonte de renda, de acordo com o que observado na **Tabela 2**.

Face o apresentado nessa seção, identificamos que as motivações e as condições de trabalho, na visão dos motoristas por aplicativos investigados, se aproxima - quando olhamos de maneira agregada - ao contexto posto na literatura sobre flexibilização e precarização das relações de trabalho, como a jornadas excessivas, ausência de garantias trabalhistas. Ademais, ao verificarmos as motivações principais dos motoristas e o recorte por geração - sobretudo os *Millennials* e Geração Z - encontramos elementos para ascender à uma discussão sobre como estes profissionais encaram a atividade e como as plataformas digitais e o Estado podem agir para mitigar eventuais efeitos deletérios da Uberização.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises dos resultados permitiram confirmar a relevância de verificar o quão importante é o lugar de fala dos motoristas por aplicativos quando se busca compreender suas condições e relações de trabalho. Confirmou-se o quão exaustiva é sua rotina de trabalho ao notarmos que os motoristas trabalham mais que as horas convencionais daqueles cujo trabalho é considerado formal. Eles são motivados, principalmente, por conta da renda extra e da flexibilidade que estas plataformas digitais podem oferecer, apesar dos gastos desta atividade, muitas vezes, impactarem na sua renda de forma significativa. Além disso, com a divisão dos respondentes entre Geração X, *Millennials* e Geração Z e por meio da análise cruzada, nota-se as diferenças e semelhanças existentes entre cada geração e como cada uma lida com as condições de trabalho proporcionadas pelas empresas. De certa maneira, essa distribuição geracional confirma a adesão dos *Millennials* como trabalhador da Economia do Compartilhamento,

No que tange o direito trabalhista desses motoristas, verifica-se que há uma insuficiência nesta esfera para contemplar esse tipo de trabalhador. As plataformas “contratam” o relacionamento com os motoristas por meio de um termo de contrato comercial cujas condições são concordadas por eles. Algumas decisões podem ser tomadas de modo unilateral e sem esclarecimento pela plataforma, como os casos de desligamento do motorista na prestação de serviço pelo aplicativo da empresa. Diante dessa fragilidade nas condições e relações de trabalho existentes entre plataformas e trabalhadores percebe-se a necessidade, por parte das empresas, de reavaliarem as condições de trabalho, haja vista que as motivações dos trabalhadores influenciam diretamente na qualidade do serviço prestado como um todo.

Desse modo, nossa pesquisa e esse resumo expandido contribuem com a discussão sobre as novas relações de trabalho a partir da visão dos motoristas sobre suas condições, relações, motivações e (in)satisfações com a atividade. Os achados do contexto analisado sinalizam para uma discussão mais direcionada para a compreensão das particularidades dessas relações de trabalho na qual a regularização perante as plataformas digitais da Economia do Compartilhamento se confronta com a possibilidade de um trabalho mais flexível, especialmente do ponto de vista de direitos trabalhistas. Por fim, ainda faremos ampliação em pesquisas qualitativas por meio de aplicações de entrevistas ou a realização de grupos focais com os motoristas podem ampliar o conhecimento científico sobre o emergente tema da Uberização e da flexibilização das relações de trabalho na Economia do Compartilhamento.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Universidade Federal do Cariri (UFCA), a Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP) pelo apoio com bolsas de Iniciação Científica (IC) para a pesquisa e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio financiamento da pesquisa através da Chamada Universal MCTIC/CNPq nº 28/2018.

REFERÊNCIAS

- ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v.34, n.98, p. 111-126, jan./abr. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>. Acesso em: 15 mai. 2020.
- ALVES, Giovanni. Trabalho flexível, vida reduzida e precarização do homem-que-trabalha: perspectivas do capitalismo global no século XXI. In: VIZZACCARO-AMARAL, André Luís; MOTA, Daniel Pestana; ALVES, Giovanni. (Orgs.). **Trabalho e saúde: a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no Século XXI**. São Paulo: LTr, 2011. p. 39-55.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Economía colaborativa em América Latina**. Madrid: IE Business School, 2016. 40p. Disponível em: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Econom%C3%ADa-colaborativa-en-América-Latina.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.
- BORGES, Livia de Oliveira *et al.* Questionário de condições de trabalho: reelaboração e estruturas fatoriais em dois grupos ocupacionais. **Avaliação Psicológica**, Itatiba, v.12, n.2, p. 213-225, mai./ago. 2013. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/avp/v12n2/v12n2a12.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2020.
- BORGES, Livia de Oliveira *et al.* Condições de trabalho. In: BENDASSOLLI, Pedro; BORGES-ANDRADE, Jairo (Orgs.). **Dicionário brasileiro de psicologia do trabalho e das organizações**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2015. p. 227-236.
- CLAIROUIN, Olivier *et al.* Peut-on vraiment gagner sa vie en étant chauffeur Uber? **Le Monde**. 23 fev. 2017. Disponível em: https://www.lemonde.fr/videos/video/2017/02/23/peut-on-vraiment-gagner-sa-vie-en-etant-chauffeur-uber_5084277_1669088.html. Acesso em: 17 abr. 2020.
- CORONA-TREVINO, Leonel. Technology management of capital assets and risks in the service sharing economy: cases of uberization of crowdfunding and transportation in Mexico. In: PORTLAND INTERNACIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT OF ENGINEERING AND TECNOLOGY - PICMET, 2017, Portland, OR, 2017. **Anais** [...] pp. 1-7, Disponível em: <https://doi.org/10.23919/PICMET.2017.8125266>. Acesso em: 15 mai. 2020.
- FLEMING, Peter. The human capital hoax: work, debt and insecurity in the era of Uberization. **Organization Studies**, v.38, n.5, p. 691-709. jan./2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0170840616686129>. Acesso em: 17 abr. 2020.
- HAIG, Brian Douglas. An abductive theory of scientific method. **Psychological Methods**, Washington, v.10, n.4, p. 371-388. out./dez. 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1037/1082-989X.10.4.371>. Acesso em: 7 mar. 2020.

JPMORGAN CHASE INSTITUTE. **Paychecks, paydays, and the online platform economy**. Nova York: JPMorgan Chase Institute, 2016. 40p. Disponível em: <https://www.jpmorganchase.com/content/dam/jpmc/jpmorgan-chase-and-co/institute/pdf/jpmc-institute-volatility-2-report.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2020.

LIMA, Jacob Carlos; BRIDI, Maria Aparecida. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, Salvador, v.32, n.86, p. 325-342, mai./ago. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30561>. Acesso em: 10 mar. 2020.

MELO, Luísa. Após aporte de US\$ 2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM. **Exame**. 16 jun. 2016. Disponível em: <https://exame.com/negocios/com-aporte-de-us-2-1-bi-uber-ja-vale-mais-que-ford-ou-gm/>. Acesso em: 17 abr. 2020.

NURVALA, Juha-Pekka. 'Uberisation' is the future of the digitalised labour market. *European View*, v.14, n.2, p. 231-239. jul./dez. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s12290-015-0378-y>. Acesso em: 15 mai. 2020.

OWYANG, Jeremiah; TRAN, Christine; SILVA, Chris. **The collaborative economy**: products, services, and market relationships have changed as sharing startups impact business models. San Mateo: Altimeter, 2013. 27p. Disponível em: <http://www.collaboriamo.org/media/2014/04/collabecon-draft16-130531132802-phpapp02-2.pdf>. Acesso em: 05 mai. 2020.

PRICEWATERHOUSECOOPERS. **Sharing or paring?** - growth of the sharing economy. Budapest: PricewaterhouseCoopers, 2015. 32 p Disponível em: <https://www.pwc.com/hu/en/kiadvanyok/assets/pdf/sharing-economy-en.pdf> Acesso em: 18 nov. 2019.

RIFKIN, Jeremy. **A Sociedade do custo marginal zero**: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo. 1 ed. São Paulo: M.Books Editora, 2015.

SASAKI, Maria Amélia. **Trabalho informal**: escolha ou escassez de empregos? - Estudo sobre o perfil dos trabalhadores por conta própria. 2009. 144f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações, Universidade de Brasília (UnB), Brasília, 2009. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/4822/1/2009_MariaAmeliaSasaki.pdf. Acesso em: 10 mar. 2020.

SILVA, Juliana Coelho Tavares; CECATO, Maria Aurea. A uberização da relação individual de trabalho na era digital e o direito do trabalho brasileiro. **Cadernos de Direito Actual**, Santiago de Compostela. n.7, p. 257-271. 2017. Disponível em: <http://www.cadernosdedereitoactual.es/ojs/index.php/cadernos/article/view/227>. Acesso em: 15 mai. 2020.

STANFORD, Jim. **Subsidising billionaires** - simulating the net incomes of UberX drivers in Australia. Canberra: Centre for Future Work at the Australia Institute, 2018. 32p. Disponível em: https://australiainstitute.org.au/wp-content/uploads/2020/12/Subsidizing_Billionaires_Final.pdf. Acesso em: 17 abr. 2020.

ZOEPEF, Stephen *et al.* **The economics of ride-hailing**: driver revenue, expenses, and taxes. Boston: Center for Energy and Environmental Policy Research, 2018. 35p. Working Paper 5. Disponível em: https://fuelandtiresaver.com/wp-content/uploads/2020/03/Zoepf_The-Economics-of-RideHialing_OriginalPdfFeb2018.pdf. Acesso em: 17 abr. 2020.