

ECONOMIA COMPARTILHADA OU NOVAS RELAÇÕES DE MERCADO? UM ESTUDO SOBRE A UBERIZAÇÃO NA CIDADE DE FORTALEZA-CE¹

Maria Rafaela dos Santos Sousa²

RESUMO

Este estudo versa sobre a economia compartilhada ou novas relações de mercado no contexto da uberização. Teve como objetivo geral analisar como ocorre a implementação da uberização do trabalho no contexto do município de Fortaleza-Ce, enquanto classificada como um modelo de economia compartilhada. Teve como objetivos específicos investigar como a economia compartilhada e a economia do acesso conversam entre si; Investigar como a uberização se relaciona com esses dois conceitos (economia compartilhada e economia de acesso); analisar como essa variedade de conceitos se relacionam com as novas formas de trabalho e as representam como atividade econômica na atualidade e identificar qual a percepção dos usuários e trabalhadores quanto a prática da uberização. Trata-se de uma abordagem qualitativa, do tipo bibliográfico e exploratório, quanto aos objetivos. Optou-se pela aplicação de um roteiro de entrevista e uma pesquisa de campo. Os sujeitos alvos dessa pesquisa foram dez motoristas da Uber e dez usuários. Para a coleta de dados utilizou-se um método para cada um, a abordagem direta e a entrevista intencional, respectivamente. Do total de 20 entrevistados, 10 eram motoristas que trabalhavam como Uber na cidade de Fortaleza-Ce e os outros 10 eram usuários do serviço Uber. Verificou-se através da análise dos dados que os motoristas da Uber optam por essa opção de trabalho informal inovador, devido às novas relações de trabalho que eles oferecem. Constatou-se que as novas relações de trabalho consistem em uma renda extra, a flexibilidade de horários, que permite conciliar com mais de um emprego, autonomia e independência, mais tempo para ficar com a família, coisas que não lhes são garantidas em um trabalho formal. Além disso, foi notório que a grande maioria dos motoristas e usuários entrevistados não tinham noções básicas que faziam parte dessas transformações na economia de trabalho até serem incentivados a refletirem sobre o assunto. Conclui-se que a uberização apresenta-se como uma nova forma de trabalho, que dá enfoque a questões que fazem parte de transformações no âmbito do trabalho e economia moderna. Recomenda-se o desenvolvimento de mais pesquisas e artigos sobre a temática em questão que possam somar com esse debate para melhor entender as atualizações no mercado de trabalho e sociedade atual.

Palavras-chave: Economia compartilhada. Motoristas. Uberização. Trabalho.

¹ Trabalho de conclusão de curso, apresentado ao curso de Administração Pública, da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB), sob a orientação da Prof. Maria Vilma Coelho Moreira Faria.

² Discente do curso de Administração Pública pela UNILAB.

1. INTRODUÇÃO

Com o avanço cada dia mais notório dos meios de comunicação, virtual e digital, incluindo as redes sociais e aplicativos, uma nova cultura de pessoas conectadas a redes a todo momento vem sendo parte da formação de um novo modelo no século XXI, o digital. Com ela, percebemos as mudanças nos estilos de vida das pessoas, em como as formas de trabalho e seus hábitos de consumo (FERRER E OLIVEIRA, 2018).

Neste cenário surgem os conceitos de economia compartilhada, trazendo a ideia do ato de consumir se está associado à posse de determinado bem ou produto, por meio de serviços ofertados pelo mercado, apresentando assim também novas formas de trabalho, neste caso, especificamente trataremos da plataforma Uber. Para Miller (2015) o Uber é um fenômeno da economia compartilhada pois permite a modificação do mercado tradicional, na qual conhecemos a bastante tempo, ele consegue oferecer um serviço mais acessível que seus concorrentes, como empresas de táxi, faz parte de um aplicativo de fácil manuseio e assim proporciona ao usuário uma experiência de locomoção simples, transparente e vantajosa para seus clientes.

A economia compartilhada, também conhecida como *sharing economy*, traz como elementos essenciais em sua teoria o conceito de compartilhamento, porém não é único que deve ser levado em consideração quando tratamos desse assunto. Segundo Belk, (2010; 2014b apud Gerhard et al, 2019, p.1) assim como compartilhamento, outros constituintes agregam da mesma forma na execução dessa prática econômica em detrimento da economia tradicional, são eles “tais como a cooperação, a possibilidade de ganhos não financeiros e a alteridade, representada pelo reconhecimento e maior relevância do outro nas relações econômicas”.

Assim, o serviço via aplicativo virtual oferecido pela Uber, por sua vez, é de transporte através de veículos privados que podem ser compartilhados por mais de 3 pessoas ou usuário na mesma viagem, a fim de se deslocar a um ponto comum e ao mesmo tempo economizar nesse traslado, que seria mais caro ir sozinho. No entanto desde sua chegada no Brasil a Uber é alvo de muitos debates polêmicos, sendo considerado por muitos como uma empresa de táxi fora das normatizações necessárias, outros consideram violação de algum direito a Uber ter acesso aos dados dos clientes, bem como o propósito de usufruir de tal serviço não está relacionado a nada colaborativo ou social, mas sim o acesso generalizado e o ganho individual, o que implica em muitas discussões reflexivas sobre esses impactos nas relações de trabalho atuais.

Nesse sentido, por meio dessas discussões e novos conceitos a partir da economia do compartilhamento, surge conforme Ferrer e Oliveira (p.191, 2018), o termo "Uberização do trabalho e o verbo Uberizar", uma nova forma de organização do trabalho e do trabalhador,

seria esse o trabalhador da atualidade que exerce sua profissão através de plataformas digitais de trabalho, que abrange os entregadores de comida *fast food* em motocicletas, entre outros e temos a própria Uber, aplicativo de serviços de transporte. Ademais, a idealização de ter o acesso a um produto ou serviço sem necessariamente ter posse sobre ele cria uma ideia de ter apenas o benefício do produto em detrimento da sua posse surge para confrontar o sistema de consumo capitalista existente e implantar o que uma nova forma de economia, à compartilhada, onde prevalece um novo modelo de comércio, o colaborativo.

Entretanto, nesse contexto, surgem ideias conflitantes relacionadas ao conceito de uberização, colocando-a em evidência e questionando até onde este conceito pode ser considerado parte da economia de compartilhamento ou seria melhor classificado como economia de acesso ou uma nova relação de trabalho no mercado. Com isso, a problemática deste trabalho está voltada para o seguinte questionamento, qual a percepção que os trabalhadores e os usuários da plataforma Uber têm sobre as dinâmicas que ocorrem nas novas relações de trabalho que incorporam a economia de compartilhamento e a economia de acesso.

Destarte, esta pesquisa tem como objetivo geral analisar como ocorre a implementação da uberização do trabalho no contexto do município de Fortaleza Ceará, enquanto classificada como um modelo de economia compartilhada. Como objetivos específicos buscou se (I) investigar como a economia compartilhada e a economia do acesso conversam entre si (II) investigar como a uberização se relaciona com esses dois conceitos (economia compartilhada e economia de acesso) (III) analisar como essa variedade de conceitos se relacionam com as novas formas de trabalho e as representam como atividade econômica na atualidade; (IV) identificar qual a percepção dos usuários e trabalhadores quanto a prática da uberização.

Por fim, para uma maior elucidação sobre o tema proposto, na primeira seção do referencial teórico realiza-se uma contextualização sobre a Economia compartilhada e suas implicações. Na segunda seção desenvolve-se o conceito sobre a Economia de acesso e sua relação com a uberização. Na terceira seção, faz-se uma análise sobre a uberização e as relações de trabalho. Nas seções seguintes tem-se a metodologia utilizada no trabalho, os resultados alcançados e as considerações finais obtidas por meio da presente pesquisa.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A Economia Compartilhada

Nesse contexto de consumo exacerbado e inquietação em relação aos recursos que se tornam a cada dia mais limitados, a economia de compartilhamento surge propondo um novo

modelo de organização e trabalho na economia. A economia compartilhada surgiu na década de 1990 nos Estados Unidos, depois do grande avanço da tecnologia que como consequência proporcionou uma diminuição nos custos do comércio “online peer-to-peer”. “Esse início foi fundamental para os conceitos e características da economia compartilhada, atualmente, não figurarem dissociados do surgimento do comércio *online* e da tecnologia”. Oliveira (2008, p.16)

Entretanto, a expressão economia compartilhada, foi disseminada apenas em 2008, quando foi divulgada pelo professor Lawrence Lessing da Universidade de Harvard, ao se referir a trocas como “aluguel, empréstimo de bens, sem que houvesse a aquisição deles (FERREIRA; MÉXAS; MELLO 2016, apud OLIVEIRA,2008, p.18)”. Já na definição de acordo com Gansky (2010), a economia *Mesh*, ou economia compartilhada, é compreendida através de muitas transferências de uma mesma coisa ou bem. Sendo dessa maneira, considerado um bem inoperante para um indivíduo, é um produto que serve, tem utilidade para outra pessoa ou mais pessoas.

Para contornar essa superapreensão da economia do compartilhamento, outras definições tentam delimitar o conceito para abranger apenas práticas econômicas em grupo, evitando-se o contato direto com uma empresa formal. É o caso da definição de Botsman e Rogers (2011), que indica que a colaboração ocorre quando pessoas decidem participar de compartilhamentos, escambos, trocas, aluguéis e coletividades organizadas. Nesse caso, o problema surge em se definir o que seria uma empresa formal e qual a amplitude de ação nessas relações. Em muitos casos, é necessário a existência de uma empresa formal a priori, como indústrias de extração e produção, para a confecção dos itens utilizados no circuito de comércio da economia do compartilhamento (BOTSMAN; ROGERS,2011 apud GERHARDT et al, 2019, p.6).

Nesse sentido, existem muitas implicações nas definições da economia de compartilhamento. “Atualmente, a economia compartilhada corresponde a cerca de US\$15 bilhões por ano em movimento no mercado e as perspectivas é que irá movimentar US\$335 bilhões no mundo, até 2025, de acordo com a consultoria PwC (DUTRA, 2018)”. No que diz respeito ao cenário brasileiro, os dados são inconstantes, porém se projeta que a economia compartilhada consiga atingir até 30% do Produto Interno Bruto (PIB) da área de serviços em pouco tempo (DUTRA, 2018). “Uma pesquisa SPC e CNDL mostrou que 40% dos brasileiros já deixaram de se hospedar em hotéis para aproveitar os serviços de acomodações compartilhadas, ofertados por empresas como o Airbnb (REDAÇÃO, 2018).”

Em compensação, a economia compartilhada tem crescido no Brasil graças às oportunidades geradas pela crise econômica da qual o país ainda se recupera. Ou seja, os clientes de empresas tradicionais começaram a eleger o preço mais baixo como principal critério nas suas decisões de compra e foram deixando, gradualmente, a desconfiança dessa nova economia de lado. Do outro lado, novos ofertantes entraram no mercado com novas ideias e conceitos para suprir essa nova demanda, ou simplesmente para se aproveitar e participar dessa oportunidade (MATIAS, 2018, apud OLIVEIRA,2008, P.21).

Assim, conseguimos definir economia compartilhada como um sistema em que os indivíduos compartilham bens, serviços, espaços e dinheiro uns com os outros. Conforme afirmam Ostman e Rogers, (2011) “a economia colaborativa é uma economia baseada em redes de consumidores e comunidades conectados, distinta dos modelos tradicionais centralizados, que está transformando a forma de produção, consumo, financiamento e aprendizado” (BOSTMAN; ROGERS, 2011 apud WÜNSCHE, 2022, P.16).

Dessa forma, a economia do compartilhamento se caracteriza por ser mais versátil, adaptável e menos regulada em relação aos mercados tradicionais, levando em conta que suas ações acontecem através de relações pouco organizadas (BOSTMAN; ROGERS, 2011; BELK, 2014b; ERTZ; DURIF; ARCAND, 2017 apud GERHARDT et al, 2019, p.8). Diante desse aspecto, levando em consideração a particularidade da economia do compartilhamento, sendo o oposto aos mercados tradicionais, os cerne das práticas da economia do compartilhamento não estão voltados apenas para o âmbito financeiro, mas em “ganhos relacionais”.

Obstante a economia de compartilhamento, a economia do acesso não se fundamenta com teorias distintas dos mercados tradicionais, porém suas atividades estão voltadas a atos que se aproximam dos modelos já pré-estabelecidos, “seja por meio da oferta de novos produtos ou serviços, ou promovendo modificações nos já existentes (ECKHARDT; BARDHI, 2015, 2016 apud GERHARDT et al, 2019, p.9)”. Essas duas formas de economia têm algumas características em comum, é a intenção de ampliar o acesso para a população, ambas possuem a finalidade de proporcionar a evolução de modelos de negócio ou de relações sociais que possibilitem o maior acesso dos agentes de mercado, contribuindo com seus relacionamentos, comunicação e compartilhamentos. “O acesso, portanto, é o elemento central que une as duas economias”. (idem)

2.2 Economia de acesso e a uberização

Nos dias atuais, segundo Nascimento; Teodósio; Pinto (2021, p.2) no Brasil, cresce bastante os grupos de ativistas, a fim de promover mudanças na sociedade. De acordo com os autores, eles defendem que suas intenções são generosas, buscando romper o sistema tradicional do nosso sistema capitalista de compra para se voltar à economia de compartilhamento, como a economia de acesso, onde todos teriam acesso aos bens e serviços. No entanto, os autores chamam a atenção para a maneira que é muitas vezes questionável de se implantar as práticas de compartilhamento em realidades distintas, pois para eles “embora na maioria das culturas seja possível observar situações que envolvem compartilhamento, essas práticas se manifestam de formas desiguais e carregam diferentes significados (NASCIMENTO D; TEODÓSIO A;

PINTO M,2021, P.9)”.

Nesse sentido muitas questões surgem em volta do conceito de economia compartilhada, economia de acesso, e como isso se aplica na sociedade. Para Bardhi e Eckhardt (2015) várias indagações podem ser feitas em relação a esses conceitos, como por exemplo:” essa economia é realmente “compartilhada” em todos os seus sentidos? Ao envolver o mercado, não deveria ser chamado de economia de acesso? Um caminho para soluções financeiras, viável dentro do sistema capitalista de acumulação?” Esses questionamentos trazem a reflexão se o conceito de compartilhamento é de fato o que propõe ser, ou se não é somente uma nova forma de reafirmar e apoiar o capitalismo com um discurso favorável e aceitável para a sociedade, o de dividir, partilhar.

Bardhi e Eckhardt (2015) argumentam que a economia do compartilhamento não é realmente um compartilhamento econômico em todo o seu espectro. Seria uma economia de acesso, uma forma de troca social que ocorreria entre conhecidos, sem lucro. Compartilhar é uma prática comum e cultural, que está presente em diversos aspectos da vida em sociedade, como ocorre no seio da família. A partir do momento em que o compartilhamento é mediado pelo mercado, com uma empresa atuando como intermediária, o conceito de partilha se desintegra. “Em vez disso, os consumidores estão pagando para acessar os bens ou serviços de outra pessoa por um determinado período de tempo. É uma troca econômica, e os consumidores buscam utilidade, não valor social” (BARDHI E ECKHARDT, 2015, p. 2 apud NASCIMENTO D; TEODÓSIO A; PINTO M,2021, P.9).

Nessa perspectiva, na economia de acesso os indivíduos escolhem o acesso compartilhado com outros indivíduos em detrimento de possuir uma propriedade ou fazer trocas. Sendo assim, os usuários desse tipo de economia têm o acesso aos bens ou serviços, não possuindo nenhum vínculo sentimental pela propriedade ou serviço que estão utilizando, como no caso do serviço da Uber. Nesse sentido, isso colocaria em evidência que não existe essa ideia de altruísmo na economia de acesso, uma vez que cada pessoa escolhe o serviço a ser utilizado de forma compartilhada não por um benefício coletivo, mas o principal benefício seria individual, no caso da Uber, um preço mais acessível ao compartilhar uma viagem com outras pessoas. “Quando todos estão buscando seus próprios interesses, eles não se conectaram efetivamente aos bens, pessoas ou empresas, de acordo com (Bardhi e Eckhardt 2012b apud NASCIMENTO D; TEODÓSIO A; PINTO M, 2021, P.9)”.

No que concerne à economia de acesso, dois modelos de mercado são levados em consideração, são eles Modelos baseados em aplicação e Modelos disruptivos, esses modelos são distintos dos modelos tradicionais, onde aqui o foco é o que os autores vão chamar de fundamentação utilitária, o que é útil para o indivíduo. “Apesar do utilitarismo não ser sobrepujado na economia do acesso (cf. BARDHI; ECKHARDT, 2012; ECKHARDT; BARDHI, 2016), o indivíduo passa a dividir momentaneamente um bem ou serviço, ainda que

de forma involuntária, cuja posse poderia jamais ser partilhada (BOTSMAN; ROGERS, 2011 apud GERHARDT et al, 2019, p.9)”.

Dessa maneira, sobre os modelos de Appficação Gerhardt; Junior; Câmara, P.9 que afirmam

Caracterizam-se pela insubstituível presença do componente tecnológico. Antigas formas de relacionamento entre agentes de mercado são remodeladas e, de certa maneira, potencializadas por meio dos atuais avanços tecnológicos. Dentre eles, destacam-se o desenvolvimento de aplicativos para tablets e smartphones, que permitiram interações mais dinâmicas e em tempo real. A Web 2.0 foi um marco na promoção desses modelos, pois permitiu a ampliação das relações sociais, possibilitando a criação de redes econômicas com amplitude global (GERHARDT F; JUNIOR J; CÂMARA S, 2019, p.9).

Nesse sentido, tem se como exemplos de plataformas e aplicativos que se encaixam nesse modelo, são eles o Uber, o ZipCar e a Estante Virtual. Essas plataformas são semelhantes com serviços e produtos que já existem disponíveis no mercado, porém o diferencial delas é que o seu alcance é bem maior, tendo uma abrangência global significativa dentro do mercado, é o remodelamento do mercado atual, a modernização e integração de novos agentes de mercado e do trabalho.

Assim, percebe se que novas relações de trabalho vão surgindo com o compartilhamento, esse novo modelo de contrato de trabalho tira as responsabilidades de uma empresa específica ligada ao trabalhador, ou de um patrão e passa esses riscos para os próprios trabalhadores, onde poucos ou quase nenhum direito trabalhista é garantido para esses trabalhadores.

Dessa maneira, os autores levantam alguns questionamentos diante dessa nova relação e sistema de trabalho, como por exemplo: “Compartilhar seria uma forma de equidade ou uma maneira de exploração do trabalho? É uma prática que pode precarizar as leis trabalhistas e gerar concorrência desleal? Essa flexibilidade leva a excesso de trabalho, a qualquer momento, em troca de um pagamento mínimo? (NASCIMENTO D; TEODÓSIO A; PINTO M, 2021, P.11)” Para eles, muitas questões valem a pena ser levadas em consideração, como veremos no subtópico a seguir.

2.3 A uberização e as relações de trabalho

Segundo Miller (2015) o Uber pode ser considerado um tipo de economia de compartilhamento, uma vez que provoca mudanças nos mercados que já existem há muito tempo, entretanto outros autores a definiram como economia de acesso, porém ambas têm por base o compartilhar. Esse tipo de economia desajusta o sistema existente quando oferece um serviço mais acessível a seu público em comparação a outros serviços semelhantes que já estão

no mercado há mais tempo, além disso, propõe um serviço aliado a modernas tecnologias de fácil acesso e seguro para os usuários. “Por outro lado, o serviço modifica o setor em que atua ao inovar em produtos e processos já consolidados no mercado e aproveitar a capacidade ociosa dos ativos (MILLER, 2015)”.

Nesse sentido, se faz necessário uma reflexão de como a economia de compartilhamento afeta as relações de trabalho na atualidade. A uberização surge como uma nova forma de trabalho nos dias atuais, rompendo as tradições formais do emprego, impactando diretamente na vida dos indivíduos que vivem do trabalho. Para Nascimento Teodósio A; Pinto M, (2021, P.11) “o maior desafio seria a busca por uma distribuição de renda mais justa... a economia da partilha poderia representar um retrocesso, pois favorece aqueles que a utilizam para concentrar lucros, acelerar o consumo (mesmo sem propriedade) [...]”.

Entretanto, outro ponto relevante a ser mencionado é que com essa nova forma de trabalho os direitos trabalhistas conquistados através de muita luta e reformas trabalhistas seriam deixados de lado ou até perdidos, uma vez que esse sistema não se firma na relação de trabalho mais rígida (empregado-empregador) do sistema capitalista, mas na uberização, um trabalhador autônomo e informal.

Ou seja, o trabalhador nos dias atuais pode trabalhar com horários flexíveis, não mais o padrão de uma empresa, ele trabalha nos dias que se adequar a sua rotina, não mais dias predeterminados ou semana na inteira. Para (Schor, 2014 apud Nascimento Teodósio A; Pinto M, (2021, P.11) isso representa “a erosão dos direitos trabalhistas, a supressão de benefícios e a transformação de indivíduos em empreendedores independentes que têm que criar marcas fortes, mesmo que o tenham base para apoiá-las”.

Erving (2014), também lista consequências danosas que seriam fruto do trabalho informal: perda de direitos e benefícios trabalhistas e previdenciários; impossibilidade de crescimento vertical na empresa; relação distante com a empresa; trabalhos temporários subordinados a empresas de tecnologia; exploração do trabalho. Todos os malefícios listados não seriam latentes, entre os fornecedores, pois os problemas seriam mascarados pela sensação dos mesmos estarem se tornando microempreendedores, no curto prazo (ERVING,2014). Para Sundararajan (2016), no entanto, esses problemas evidenciam a fase de transição para um novo paradigma de padrões econômicos e de trabalho.
(ERVING,2014 apud OLIVEIRA ,2018, p. 23).

Dessa maneira, é importante ressaltar que é possível perceber grandes mudanças na economia e nas formas de trabalho no mundo contemporâneo que muitas delas se intensificaram principalmente na pandemia do Covid 19, visto que com o isolamento social, o capitalismo teve que se ajustar e criar novas formas de trabalho, como a uberização principalmente de aplicativos de entregas de comida.

Mas por outro lado, grande parte dos trabalhadores foram atingidos negativamente pois “como ficaram em isolamento os/as trabalhadores/as informais, os/as trabalhadores/as intermitentes, os/as subterizados/as, os/as terceirizados/as e os/as desempregados/as? pois estes só recebem dinheiro quando trabalham... constata-se que o contexto pandêmico elucidou ainda mais a precarização no mundo do trabalho.” (ARNAUD, 2021, P.9)

Diante desse cenário, os trabalhadores foram obrigados a se adequar a novas formas de trabalho, nas cidades grandes muitos deles adotaram o home office enquanto se protegiam do vírus, porém para outros essa não era uma opção, assim outros tiveram que inovar e mudar sua maneira de trabalhar se utilizando de medidas protetivas de segurança.

Com isso, serviços de uberização que não eram tão comuns se intensificaram como os pedidos de comida em casa, como os *deliveries*, com os entregadores por aplicativos e outros surgiram, porém todos entravam em um novo sistema de trabalho durante e após a pandemia, “inseridos no novo proletariado da era de serviços digitais e na uberização do trabalho, do mesmo modo que atuam como um dos trabalhadores em linha de frente no período da pandemia.” (ARNAUD, 2021, P.10).

Outro fator que impulsionou a forma de interação e busca pelos serviços de plataformas digitais como a Uber foi a Revolução digital, disseminando e criando modelos modernos de economia, como por exemplo a economia compartilhada e de nova forma de trabalho, a economia de acesso. De acordo com Fogg (2002, p. 3), "a tecnologia digital não apenas muda o que fazemos, mas também como pensamos e nos relacionamos". Nesse sentido, a plataforma da Uber não só proporciona o acesso facilitado ao transporte, como também transforma relações econômicas e sociais na sociedade atual, impulsionando novas formas de consumo, trabalho e interações entre os indivíduos.

A uberização apresenta desafios relevantes para as políticas públicas, exigindo a ação de administradores públicos para equilibrar avanço tecnológico e proteção dos trabalhadores. Nesse cenário, uma prioridade é o desenvolvimento de marcos regulatórios específicos para plataformas digitais. Esses regulamentos devem assegurar direitos trabalhistas mínimos, mesmo em modelos flexíveis. Esse esforço requer diálogos contínuos entre plataformas, trabalhadores e governos, promovendo justiça social enquanto se atende às necessidades de todos os envolvidos.

Outro aspecto fundamental é a ampliação das políticas de proteção social para incluir trabalhadores de plataformas. A criação de programas de benefícios, como aposentadoria, seguro-desemprego, é essencial para garantir segurança social, mesmo sem vínculos formais de trabalho. Uma solução viável seria um fundo de proteção social financiado por plataformas e

trabalhadores, com contribuições proporcionais à atividade exercida. Além disso, políticas voltadas para educação e capacitação podem expandir as oportunidades desses profissionais, fortalecendo sua autonomia e capacidade de negociação no mercado.

3. METODOLOGIA

O trabalho se deu por meio de uma análise preliminar sobre assunto e por meio de uma pesquisa bibliográfica, com o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre o tema estudado. A pesquisa apresenta uma abordagem qualitativa, do tipo bibliográfico e exploratório, quanto aos objetivos. A pesquisa bibliográfica, segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 183), se refere a toda bibliografia que já foi publicada em relação ao tema de estudo, “desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico etc., até meios de comunicação orais: rádio, gravações em fita magnética e audiovisuais: filmes e televisão”.

É considerada de cunho qualitativo, visto que foi considerado dados que não podem ser somente quantificados, se relacionando a questões muito específicas e subjetivas. De acordo com Minayo (2009, p.21) a pesquisa qualitativa se refere a um meio social e suas vivências a partir dele, onde é importante analisar muitos fenômenos como culturas, crenças, doutrinas e etc. Ela afirma que “esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte de realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes”.

Trata-se de uma pesquisa de campo, quanto aos procedimentos técnicos investigativos utilizados, porque houve a necessidade de se deslocar para o local onde será feita a coleta de dados referentes ao estudo. Para Gonsalves (2001, p.67), “a pesquisa de campo é o tipo de pesquisa que pretende buscar a informação diretamente com a população pesquisada. Ela exige do pesquisador um encontro mais direto”. Assim, o pesquisador precisará ir ao espaço onde colherá os dados, nesse caso Fortaleza, entrar em contato com os motoristas da Uber e usuários. Os dados serão obtidos por meio da aplicação de entrevistas através de um roteiro de entrevista de forma oral.

As entrevistas, por sua vez, são técnicas de coleta de dados que segundo (MARCONI; LAKATOS, 2010, p.178) possibilita a “investigação social, para a coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social”. Sendo assim as entrevistas, são uma ferramenta que permite elucidar diversas indagações e questionamentos, da mesma forma que viabiliza a percepção de muitas opiniões conforme as diferentes respostas apresentadas

através do questionário aplicado nas entrevistas, o que colabora satisfatoriamente para a eficiência no desenvolvimento do estudo.

Os sujeitos alvos dessa pesquisa foram dez motoristas da Uber e dez usuários do serviço, com isso foi empregado um método para a coleta dos dados ser feita, com os motoristas a abordagem adotada pela investigadora foi por meio de abordagem direta durante as corridas que eles estavam realizando, sendo eles os que consentiram responder as perguntas das entrevistas deste trabalho. Os motoristas foram escolhidos de maneira aleatória, ou seja, uma amostragem aleatória simples, onde qualquer motorista poderia ter sido participante dessa pesquisa por conveniência. “A amostragem por conveniência consiste na seleção de participantes pela facilidade de acesso, tempo e custo, embora possa apresentar limitações em termos de representatividade” (GIL, 2008, p. 50)”.

Para Minayo (2001, p.120) "A entrevista intencional é uma das técnicas mais utilizadas na pesquisa qualitativa, pois permite que o pesquisador compreenda o fenômeno a partir da perspectiva dos sujeitos." O método de entrevista intencional foi o escolhido para os usuários, visto que ele possibilita que os participantes entrevistados compartilhem suas experiências de maneira mais detalhada sobre o assunto estudado. Portanto, esse tipo de entrevista proporciona uma comunicação mais flexível e profunda entre o investigador e os entrevistados.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Do total de 20 entrevistados que participaram das entrevistas pertencentes a este estudo, 10 eram motoristas de carros que trabalhavam como Uber na cidade de Fortaleza-Ce e os outros 10 eram usuários do serviço Uber. Sendo 9 dos motoristas do sexo masculino e apenas 1 do sexo feminino, já no que se refere aos usuários do serviço eletrônico na área de transporte tinham tanto 5 entrevistados do sexo masculino como também 5 do sexo feminino (Quadro 1). Foi aplicado duas entrevistas diferentes para cada classe, motoristas e usuários desta pesquisa.

Os entrevistados foram abordados enquanto o investigador participava de uma corrida de Uber, ao fim delas foi perguntado aos motoristas se tinham interesse de responder as perguntas da entrevista desta pesquisa. Já os usuários foram abordados no shopping e no terminal rodoviário enquanto estavam à espera de um Uber.

Quadro 1: Sexo dos entrevistados

ENTREVISTADOS	SEXO
1 (motoristas)	FEMININO
9 (motoristas)	MASCULINO

5 (usuários)	FEMININO
5 (usuários)	MASCULINO

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

É possível perceber que a quantidade de entrevistados varia em relação a motoristas e usuários da Uber de acordo com os sexos, sendo uma predominância do sexo masculino nos entrevistados motoristas que foram entrevistados, sendo apenas um indivíduo do sexo feminino. Então¹, apesar de ser notório o crescimento da participação e inclusão das mulheres que também trabalham nessa profissão de motorista, a quantidade de homens ainda é bem superior. Porém em relação aos usuários temos um equilíbrio entre os entrevistados que foram entrevistados, sendo metade deles do sexo feminino e a outra do masculino. (Quadro 1).

O Quadro 2 demonstra os resultados obtidos a partir da coleta de dados com os motoristas entrevistados. A pergunta 01 do questionário referente “Por que está trabalhando nesse setor?” As respostas foram recebidas de forma aberta e os entrevistados responderam a cada item de acordo com o questionário. A resposta mais presente foi “Renda extra” conforme

explicitado pelo Quadro 2, respondido por sete dos dez motoristas entrevistados, sendo algo novo oferecido pelo mercado de trabalho moderno, uma nova relação de trabalho que possibilita ao indivíduo adquirir uma renda além daquela que ele já possui em seu emprego padrão, um trabalho flexível.

Concordando assim, com que diz para (Schor, 2014 apud Nascimento Teodósio A; Pinto M, (2021, P.11, sobre os benefícios do trabalho informal, porém alerta sobre seus frutos e um deles seriam a perda dos direitos trabalhistas, resguardado pelo sistema trabalhista. Entretanto, esse resultado dialoga com o que é evidenciado pela consultoria PwC (DUTRA, 2018) que fala a respeito das expectativas de geração de renda, que a uberização mostra muito potencial para movimentar bilhões até 2025 em todo o mundo.

Quadro 2: Motivo pelo qual os motoristas trabalham como Uber.

NÚMEROS DE ENTREVISTADOS	RESPOSTA NA PESQUISA
1	RECEBER MANUALMENTE

¹ REVISTA MOBILIDADE ESTADÃO, 2024. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidadeparaque/cresce-participacao-de-mulheres-motoristas-em-apps-de-transporte-no-brasil/>, Acesso em 10 de junho de 2024.

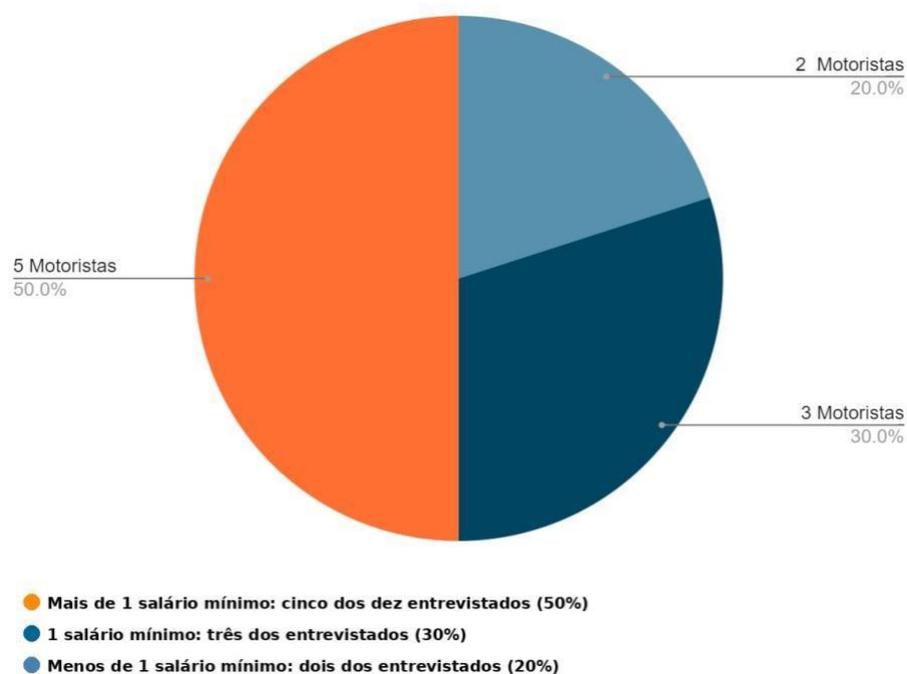
2	CONCILIAR HORÁRIO DE TRABALHO E ESTAR COM OS FILHOS
7	RENDA EXTRA

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Indagados sobre “Você entende qual o conceito de economia de acesso ou economia compartilhada em que você está inserido?”, na pergunta dois, todos os entrevistados motoristas responderam que não conhecem os conceitos de economia compartilhada e economia de acesso, correspondendo a 100% dos entrevistados, mesmo estando inseridos diretamente em suas formas de relação de trabalho. Esse resultado demonstra que os motoristas da Uber entrevistados desta pesquisa não entendem em que tipo de relação de trabalho estão inseridos, mesmo se moldando a esse tipo de economia, contrária à tradicional, ao capitalismo, sua base está no compartilhamento e o maior acesso aos clientes.

Porém, mesmo aderindo a essa nova forma de trabalho, a uberização, sendo autônoma e informal, como se baseia a economia de acesso e economia compartilhada, os trabalhadores da Uber, não conseguem distinguir o modelo de trabalho na qual estão trabalhando. Isso representa exatamente o conflito existente entre os conceitos de economia de compartilhamento e de acesso, os próprios autores reafirmam tal conflito e isso reflete a disseminação dele por meio dos motoristas, que não conseguem distingui-las. Para os autores as duas formas de economia têm algumas características comuns que dificultam suas distinções, e a maior delas seria o “acesso” (ECKHARDT; BARDHI, 2015, 2016 apud GERHARDT et al, 2019).

Gráfico 1: O salário mensal dos motoristas da Uber



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Com base exposto no Gráfico 1, onde foi questionado aos motoristas sobre qual o salário mensal eles conseguem adquirir por meio do trabalho de Uber, se seria maior que 1 salário mínimo, menor que um salário ou um salário mínimo apenas, na pergunta três. Através dos resultados demonstrados no gráfico temos que a maioria dos motoristas que foram entrevistados que trabalham na Uber em Fortaleza ganham mais de um salário mínimo, sendo cinco dos dez entrevistados, representado por 50% dos entrevistados.

Três deles por sua vez, responderam que ganham apenas um salário mínimo, o que corresponde a 30% e os outros dois, a minoria ganha menos que um salário por mês, os 20%. Com isso, podemos perceber o quanto isso se difere das características do trabalho padrão, associado a uma carteira de trabalho, sindicato e a garantia de apenas um salário mínimo, a renda flexível depende muito do motorista e isso é uma característica dessa nova forma de relação no mercado, segundo inclusive um dos fatores que mais motivam os trabalhadores da Uber.

Quadro 3: Quando os motoristas começaram a trabalhar com o segmento da Uber

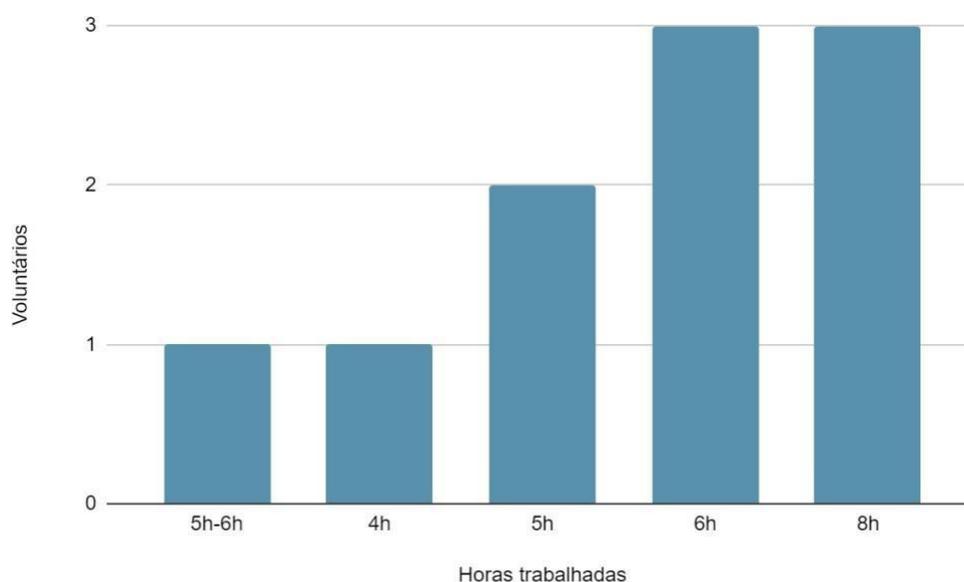
NÚMEROS DE ENTREVISTADOS	RESPOSTA NA PESQUISA
1	2018
3	2019
4	2020
2	2022

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

De acordo com o Quadro 3 quando perguntado aos motoristas na pergunta quatro sobre em qual período começaram atuar como Uber e se a pandemia influenciou ou alavancou o trabalho deles obteve se os seguintes resultados. A maioria deles, sendo 4, começaram a trabalhar no ano em que foi decretado a pandemia no Brasil pela Organização Mundial de Saúde- OMS. O segundo maior quantitativo foi em 2019, respondido por 3 dos entrevistados, antes do decreto de pandemia no Brasil, porém o país já vivia um momento delicado quanto à empregabilidade.

As respostas se concentraram entre 2018-2022, anos próximos à pandemia. Quando indagados sobre a ter alguma influência sobre o seu trabalho, a grande maioria dos entrevistados, 9 deles, responderam que sim, após a pandemia foi perceptível um número maior de pessoas trabalhando como Uber e tendo oportunidade para esse novo modelo de trabalho online e informal. De acordo com Arnaud (2021), durante e após a pandemia aumentou gradativamente a uberização do trabalho, em como os serviços digitais. Apenas uma pessoa disse que não notou tanta influência da pandemia em seu trabalho.

Gráfico 2: Horas de trabalho por dia



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Com base no Gráfico 2, tem-se que a maioria dos motoristas entrevistados responderam que trabalhavam ou 6 ou 8h, sendo equivalente a seis dos dois entrevistados desta pesquisa. Dois motoristas responderam que trabalham cerca de 5h por dia com Uber, seguido de 5h-6h e por fim 4h diária. Com esse resultado, podemos compreender como mudou o horário de trabalho diário do trabalhador com a uberização do mesmo, nesse caso aplicando ao motorista do Uber.

Desse modo, o motorista é livre para fazer sua carga horária diária e semanal de acordo com suas necessidades e horários disponíveis, coisa que não existe em um trabalho tradicional.

Onde o indivíduo trabalha frequentemente 40h por semana, sendo obrigatórias e com horários definidos de entrar e sair da empresa ou organização a que está vinculado, ou seja, uma carga horária flexível se configura em uma nova relação de trabalho na atualidade. Conforme Miller (2015), nessa nova economia de trabalho, os serviços e produtos se renovam e se atualizam de acordo com a necessidade atual, e com os trabalhadores não é diferente, eles escolhem quantas horas vão trabalhar de acordo com suas horas livres e com quanto querem ganhar. **Quadro 4: Pontos negativos e positivos de se trabalhar na Uber**

NÚMEROS DE ENTREVISTADOS	RESPOSTA NA PESQUISA PONTOS NEGATIVOS	RESPOSTAS NA PESQUISA PONTOS POSITIVO
1	Regulamentações e legislações locais que afetam a operação dos motoristas, como licenciamento, seguros e tarifas	Renda extra; c Menos burocracia; Flexibilidade de local para trabalhar;
		Facilidade na entrada do mercado de trabalho.
2	Desgaste do veículo/Precarização	
3	Ausência de benefícios tradicionais; Sem aposentadoria; Sem salário fixo	
4	Instabilidade de renda	Liberdade de horários

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Conforme exposto na Tabela 4, na última pergunta feita aos motoristas entrevistados a respeito de quais seriam os pontos negativos e positivos de se trabalhar na Uber obteve-se os resultados, conforme mostra o Quadro 4 acima. “Liberdade de horário” é a resposta que prevalece entre os entrevistados, como principal ponto positivo. Já a resposta que mais aparece como ponto negativo é “instabilidade de renda”, isso reflete que mesmo com toda a independência que as novas relações de trabalho oferecem, têm direitos que alguns dos trabalhadores sentem falta, como a segurança de um salário fixo. Essa falta ou perda é o que o autor Erving (2014) chama de fruto do trabalho informal.

Os seguintes resultados foram obtidos a partir do roteiro de entrevista aplicado às entrevistas com os usuários da Uber. A primeira pergunta foi “Você entende o conceito de economia de acesso ou economia compartilhada? A grande maioria dos usuários responderam

que não, sendo apenas uma resposta sim, um entrevistado que confirmou saber que ambas se tratam de modelos economias do mercado. Uma resposta negativa para a pesquisa em questão, pois demonstra o quanto esse assunto é pouco conhecido, tanto para os motoristas como para os usuários da Uber, que usam tal serviço.

Foram indagados sobre “Quais benefícios específicos você encontra sendo usuário da Uber?”, na pergunta dois. E obtivemos os seguintes resultados, conforme mostra o Quadro 5, logo abaixo.

Quadro 5: Quais benefícios específicos você encontra sendo usuário da Uber

NÚMEROS DE ENTREVISTADOS	RESPOSTA NA PESQUISA
7	Praticidade em conseguir um transporte em poucos minutos online
2	Localização pode ser rastreada, mais segurança na viagem
1	Transparência de preços;
	Contato direto com o motorista

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

De acordo com o Quadro 5, a resposta que mais se evidencia como principal benefício de ser um usuário da Uber, apontado por eles foi a facilidade em conseguir um transporte, pois há muitos disponíveis, sem falar que é muito prático pedir esse transporte online pelo aplicativo em um celular. Essa facilidade também é uma característica dessa nova forma de economia do acesso, onde o objetivo é exatamente proporcionar ao cliente ou usuário, um serviço de fácil acesso e que lhe permita ficar o mais confortável possível com isso. Isso corrobora com as ideias de que os agentes tecnológicos são essenciais para as novas relações de trabalho e economia, pois possibilita “a criação de redes econômicas com amplitude global”, como é o caso da Uber (GERHARDT F; JUNIOR J; CÂMARA S, 2019).

Quando perguntados a respeito de “Na sua opinião, que medidas a Uber poderia tomar para esclarecer melhor os conceitos de relações de mercado e economia compartilhada/Acesso para os usuários?” A resposta que mais se destacou foi a ideia de criar uma seção de recursos educativos dentro do próprio aplicativo da Uber, onde os usuários possam acessar informações detalhadas sobre como funciona o tipo de economia em que a Uber está incluída, em como as relações de mercado na plataforma. Esse resultado fortalece as ideias de que o conflito existente entre os conceitos dos dois tipos de economia prejudica a compreensão do mesmo a respeito do aplicativo.

O último questionamento feito aos usuários foi “Você acredita que a Uber e serviços semelhantes estão transformando as relações de mercado, trabalho, economia de maneira significativa? Por quê? Obtivemos as seguintes respostas, expostas no quadro 6:

Quadro 6: A Uber está transformando as relações de mercado de maneira significativa?

RESPOSTA DOS USUÁRIOS NA PESQUISA
<p>Sim, a Uber permite que indivíduos se tornem prestadores de serviços (motoristas) de forma descentralizada, expandindo a oferta de transporte além das empresas tradicionais de táxi. Sim, acabam facilitando a vida de quem necessita utilizar o transporte; Sim, sendo um desafio aos modelos tradicionais. Cria uma concorrência mais ampla e diversificada no mercado de transporte; Sim, sendo um modelo de trabalho e negócio inovador; Sim, além dos serviços dos carros particulares, a Uber ainda tem serviços de entrega que impactam mais no mercado com a</p>
<p>diversificação</p>

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Com base no Quadro 6, todos os entrevistados responderam que sim, acreditam que a Uber está mudando as relações de mercado atuais, considerando a economia inovadora, que reconfigura o mercado tradicional, as novas relações de trabalho, de serviços diversos, ofertando mais empregabilidade a quem desejar entrar nesse ramo da Uber, como motorista. Sendo as respostas muito semelhantes e outras iguais, repetidas entre eles.

Além disso, sete deles consideram a Uber um modelo de economia que estabelece relações de trabalho que impactam e transformam expressivamente o mercado atual. A economia de acesso, no qual a Uber está inserida, possibilita a evolução dos modelos de negócio atuais, refletindo em novas relações sociais que proporcionam o maior acesso para os agentes de mercado. (ECKHARDT; BARDHI, 2015, 2016 apud GERHARDT et al, 2019).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante o exposto no trabalho a presente pesquisa teve como objetivo geral analisar e discutir como acontece a implementação da uberização do trabalho no contexto da do município de Fortaleza, enquanto classificada como um modelo de economia compartilhada, bem como averiguar a sua implementação no mundo do trabalho. O estudo permitiu analisar as concepções do contexto da uberização a partir de entrevistas realizadas a motoristas e usuários da Uber

inseridos e associados às práticas de economia compartilhada e a de acesso e sua relação com as formas de trabalho atuais.

Assim, verificou-se que os motoristas da Uber optam por essa opção de trabalho informal inovador, devido às novas relações de trabalho que ele lhe oferece, perpassando os modelos existentes, a precarização dos modelos de trabalho e indo de encontro a ressignificação em termos da revolução digital, que trouxe à tona plataformas como a Uber e a própria uberização dos serviços no mercado de trabalho. As novas relações de trabalho consistem em uma renda extra, a flexibilidade de horários, que permite conciliar com mais de um emprego, autonomia e independência, mais tempo para ficar com a família, coisas que não lhes são garantidas em um trabalho formal.

Assim, de acordo com a percepção dos motoristas, apontado em suas falas, mesmo que tenha uma instabilidade de renda e não tenham direitos trabalhistas assegurados, como teriam pela CLT, ainda encontram muitas vantagens trabalhando na Uber uma vez que essa variabilidade de renda pode levar a rendas bem maiores que um salário fixo oferece, assim, a uberização apresenta-se como uma nova forma de trabalho, que dá enfoque a questões que fazem parte de transformações no âmbito do trabalho e economia moderna.

Vale ressaltar que os objetivos pretendidos no trabalho foram alcançados e foi possível identificar resultados satisfatórios com a pesquisa, visto que permitiu gerar uma discussão sobre a temática da uberização. Levar os motoristas e usuários a refletirem sobre a economia compartilhada, de acesso e essas novas relações econômicas de trabalho, no qual eles estão incluídos, dando a eles maior clareza sobre o assunto, em como trazer o entendimento sobre a desmistificação da Uberização como economia de compartilhamento, sendo ela considerada uma nova forma de mercado.

Além disso, foi notório que a grande maioria dos motoristas entrevistados não tinham noções básicas que faziam parte dessas transformações na economia de trabalho, não conseguindo antes de serem incentivados a pensarem sobre o assunto, o quanto são participantes dessa realidade.

Por fim, dada a importância do tema, considerando as muitas consequências ocorridas na vida dos usuários e beneficiários desse novo processo econômico que envolve o trabalhador, assim, esse estudo contribui para fomentar as discussões e aprofundar esse debate a respeito dos desafios e regulamentação dessas novas organizações de trabalho, sob o enfoque da uberização. Espera-se e recomenda-se o desenvolvimento de mais pesquisas e artigos sobre a temática em questão que possam somar com esse debate para melhor entender as atualizações no mercado de trabalho e sociedade.

REFERÊNCIAS

- ARNAUD, Bianca. **Uberização do trabalho em tempos de pandemia da covid 19: reflexões bibliográficas acerca do trabalho dos entregadores por aplicativos**. X Jornada Internacional de Políticas Públicas. Pará, 2021.
- BARDHI, F., & ECKHARDT, G. (2015, 28 January). The Sharing Economy Isn't about Sharing at All. Harvard Business Review. Disponível em: <https://bit.ly/3fCSI39>. Acesso em: 28 fev. 2024.
- DUTRA, B. Cresce o uso de aplicativos de economia compartilhada, com empresas que alugam até turbina de avião. O Globo. 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/cresce-uso-de-aplicativos-de-economia-compartilhada-com-empresas-que-alugam-ate-turbina-de-aviao-23249645>. Acesso em: 10 dez. 2023.
- FERRER, Walkiria Martinez Heinrich Ferrer; OLIVEIRA, Lourival José de **Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural**. Revista DIREITO UFMS, Campo Grande, 2018.
- FERREIRA, K. M.; MÉXAS, M. P.; ABREU, W.; MELLO, P. L. Economia compartilhada consumo colaborativo: uma revisão da literatura. In: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO, 12., 2016, Rio de Janeiro. Inovação e Propriedade intelectual. Rio de Janeiro: INOVARSE, 2016. Disponível em: <http://www.inovarse.org/node/4361>. Acesso em: 11 dez. 2023.
- FOGG, B. J. *Persuasive Technology: Using Computers to Change What We Think and Do*. San Francisco: Morgan Kaufmann, 2002.
- GANSKY, L. *The mesh: Why the future of business is sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010.
- GERHARD, Felipe; JÚNIOR, Jeová; CÂMARA, Samuel. **Tipificando a Economia de compartilhamento e a Economia de acesso**. Revista Organizações & Sociedade. Bahia, 2019.
- GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GONSALVES, E. P. *Iniciação à pesquisa científica*. Campinas, SP> Alínea, 2001.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, p. 183, 2003.
- MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Editora Atlas, 2010.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- MINAYO, Maria de Filomena Ribeiro. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 25. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.
- MILLER, S. R. **First Principles for Regulating the Sharing Economy**. Harvard Journal 56 on Legislation., v. 53, p. 147-202, 2015. Disponível em:

<<http://papers.ssrn.com/abstract=2568016>>. Acesso em: 28 fev. 2024.

NASCIMENTO, D.V; TEODÓSIO, A, D, S; PINTO, M, R; **Dilemas da Economia da Partilha na Era do Acesso**. Revista Organizações & Sociedade. Belo Horizonte,2021.

OLIVEIRA, Kelson. Características de negócios de economia compartilhada: uma análise nas avaliações dos usuários da Uber. **Monografia apresentada ao Curso de Administração, da Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, da Universidade Federal do Ceará**. Fortaleza,2018.

REDAÇÃO, A. Economia colaborativa deve movimentar US\$ 335 bilhões por ano até 2025. ABCDOABC. 2018. Disponível em: <<http://www.abcdabc.com.br/sao-bernardo/noticia/economia-colaborativa-deve-movimentar-us-335-bilhoes-por-ano-ate-2025-74532>>. Acesso em: 10 dez. 2023.

REVISTA MOBILIDADE ESTADÃO,2024. Disponível em:<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/cresce-participacao-demulheresmotoristas-em-apps-de-transporte-no-brasil/>, Acesso em 10 de junho de 2024.

WÜNSCHE, Melissa. Mudanças de hábitos de consumo dos usuários de aplicativos de economia compartilhada em decorrência da pandemia do Covid-19. **Trabalho de Conclusão de Graduação do Curso em Ciências Econômicas do Centro Socioeconômico da Universidade Federal de Santa Catarina**. Florianópolis,2022.

APÊNDICE A**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS MOTORISTAS DA UBER**

1. Por que está trabalhando nesse setor?
2. Você entende qual o conceito de economia de acesso ou economia compartilhada?
3. Qual o seu salário mensal na Uber? > 1 salário ou < 1 salário?
4. Quando você começou a trabalhar com o segmento da Uber? A pandemia alavancou seu trabalho?
5. Quantas horas por dia você trabalha?
6. Quais os pontos negativos e positivos de se trabalhar na Uber?

APÊNDICE B

ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS USUARIOS DA UBER

1. Você entende o conceito de economia de acesso ou economia compartilhada?
2. Quais benefícios específicos você encontra sendo usuário da Uber?
3. Na sua opinião, que medidas a Uber poderia tomar para esclarecer melhor os conceitos de relações de mercado e economia compartilhada para os usuários?
4. você acredita que a Uber e serviços semelhantes estão transformando as relações de mercado, trabalho e economia de maneira significativa? Por quê?