

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

**Trajetórias em transformação: compreensões de taxistas sobre sua atividade
laboral em meio à plataformização do trabalho**

Antonio da Silva Vasco

Uberlândia, MG

Agosto/2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

Antonio da Silva Vasco

**Trajetórias em transformação: compreensões de taxistas sobre sua atividade
laboral em meio à plataformização do trabalho**

Relatório de dissertação apresentado ao Programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em psicologia. Linha de pesquisa: processos psicossociais em saúde e educação.

Orientação: Prof^a. Dr^a. Maristela de Souza Pereira

Banca Examinadora

Prof^a. Dr^a. Maristela de Souza Pereira

Universidade Federal de Uberlândia

Prof^a. Dr^a. Flávia Manuella Uchôa-de-Oliveira

Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dr^a. Eliane Regina Pereira

Universidade Federal de Uberlândia

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

V331 2023	Vasco, Antonio da Silva, 1996- Trajetórias em transformação: compreensões de taxistas sobre sua atividade laboral em meio à plataformização do trabalho [recurso eletrônico] / Antonio da Silva Vasco. - 2023. Orientador: Maristela de Souza Pereira. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Psicologia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: http://doi.org/10.14393/ufu.di.2023.365 Inclui bibliografia. 1. Psicologia. I. Pereira, Maristela de Souza, 1973-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Psicologia. III. Título. CDU: 159.9
--------------	--

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:
Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
 Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia
 Av. Pará, 1720, Bloco 2C, Sala 54 - Bairro Umuarama, Uberlândia-MG, CEP 38400-902
 Telefone: +55 (34) 3225 8512 - www.pgpsi.jp.ufu.br - pgpsi@ipsi.ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Psicologia				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico/ número 365, PPGPSI				
Data:	Três de agosto de dois mil e vinte e três	Hora de Início:	14:06	Hora de encerramento:	15:30
Matrícula do Discente:	12122PSI004				
Nome do Discente:	Antonio da Silva Vasco				
Título do Trabalho:	Trajetórias em transformação: compreensões de taxistas sobre seu trabalho em meio a plataformização				
Área de concentração:	Psicologia				
Linha de pesquisa:	Processos Psicossociais em Saúde e Educação				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	Capitalismo, trabalho e processos de saúde: Intersecções a partir da Psicologia Social				

Reuniu-se de forma remota, via web conferência, junto a Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Psicologia, assim composta: Professores Doutores: Flávia Manuella Uchôa de Oliveira - UFF; Eliane Regina Pereira - PPGPSI/UFU; Maristela de Souza Pereira, orientadora do candidato. Ressalta-se que todos membros da banca participaram por web conferência, sendo que a Prof.ª Dr.ª Flávia Manuella Uchôa de Oliveira participou da cidade de São Paulo - SP, a Prof.ª Dr.ª Eliane Regina Pereira, a Prof.ª Dr.ª Maristela de Souza Pereira e o discente Antonio da Silva Vasco participaram desde a cidade de Uberlândia - MG, em conformidade com a Portaria nº 36, de 19 de março de 2020.

Iniciando os trabalhos a presidente da mesa, Dr.ª Maristela de Souza Pereira apresentou a comissão examinadora e o candidato, agradeceu a presença do público, e concedeu ao discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado.

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Maristela de Souza Pereira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 03/08/2023, às 15:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eliane Regina Pereira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 03/08/2023, às 16:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Flávia Manuella Uchôa de Oliveira, Usuário Externo**, em 03/08/2023, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4590118** e o código CRC **1176FEC3**.

Resumo

Esta dissertação procura, a partir da exposição de dois artigos complementares, se aprofundar nas transformações recentes no processo de trabalho de taxistas, especificamente buscando refletir sobre as relações entre tais mudanças e o surgimento das empresas-aplicativo. A perspectiva que guia as análises deste estudo é o campo da Psicologia Social do Trabalho. O primeiro artigo, que consiste em uma metassíntese, analisa as transformações no trabalho de motoristas de táxi, suas implicações e a necessidade de estudos no campo da Psicologia Social do Trabalho, a partir das produções acadêmicas encontradas na literatura científica. Nessa metassíntese, quatro fases foram desenvolvidas: exploração, refinamento, descrição e análise. A etapa de análise proporcionou a construção de novas compreensões sobre o fenômeno, considerando as mudanças engendradas pelas novas tecnologias e seu impacto na precarização laboral dos motoristas de táxi. Já o segundo artigo traz resultados de uma pesquisa empírica e apresenta elementos do cotidiano de taxistas de Uberlândia, bem como suas compreensões sobre o trabalho após o surgimento das empresas-aplicativo de transporte de pessoas. Essa pesquisa foi realizada por meio de entrevistas semidirigidas, cuja análise de conteúdo temática revelou sete categorias principais relacionadas ao trabalho dos taxistas participantes, abordando desde o processo de se tornar taxista até as percepções sobre a influência das empresas-aplicativo, as disparidades regulatórias, as semelhanças e diferenças entre o trabalho dessas duas categorias profissionais e as formas de enfrentamento utilizadas pelos taxistas para lidar com as mudanças verificadas em seu processo de trabalho a partir da entrada das empresas-aplicativo no mercado.

Palavras-chave: taxistas; plataformização; empresas-aplicativo; Psicologia Social do Trabalho

Abstract

This dissertation seeks, through the exposition of two complementary articles, to delve into the recent transformations in the work process of taxi drivers, specifically aiming to reflect on the relationships between such changes and the emergence of ride-hailing companies. The theoretical perspective that guides the analyses in this study is Social Psychology of Work. The first article, which consists of a metasynthesis, analyzes the transformations in the work of taxi drivers, their implications, and the need for studies in the field of Social Psychology of Work, based on the academic productions found in the scientific literature. In this metasynthesis, four phases were developed: exploration, refinement, description, and analysis. The analysis stage provided the construction of new understandings about the phenomenon, considering the changes brought about by new technologies and their impact on the labor precarization of taxi drivers. The second article presents the results of an empirical research and presents elements of the daily lives of Uberlândia taxi drivers, as well as their understandings about work after the emergence of ride-hailing companies. This research was carried out through semi-directed interviews, whose thematic content analysis revealed seven main categories related to the work of the participating taxi drivers, addressing everything from the process of becoming a taxi driver to perceptions about the influence of ride-hailing companies, regulatory disparities, similarities and differences between the work of these two professional categories, and the coping strategies used by taxi drivers to deal with the changes observed in their work process following the entry of ride-hailing companies into the market.

Keywords: taxi drivers; plataformization; ride-hailing companies; Social Psychology of Work

Sumário

1. No porta-malas, memórias guardadas.....	7
1.1 Outras notas sobre o campo	10
1.2 Delineando uma produção	12
2. Primeiro Artigo: O trabalho de taxistas na produção científica latino-americana: uma metassíntese	15
3. Segundo artigo: Entre ruas e algoritmos: compreensões de taxistas de Uberlândia sobre o trabalho com a concorrência das empresas-aplicativo.....	38
4. Considerações finais.....	75
5. Referências.....	76

1. No porta-malas, memórias guardadas

Desde criança, estive bem perto da praça ¹. Sendo filho de taxista, lembro, fortemente, de sentir o frio do Aeroporto de Brasília, estando junto de meu pai, na pedra². Quantas vezes, passei noites dormindo no porta-malas de um táxi? Quantas vezes, desci para a vala³, na espera de que o passageiro que ingressasse no táxi de meu pai, não se importasse com a minha presença durante a corrida (e eles nunca se importavam?).

Certa vez, meu pai não avisou a passageira que eu estava ali dentro do táxi - era nosso combinado: passaria a corrida escondido no porta-malas; acontece que uma criança com cinco anos de idade não tem muito juízo e, sendo o táxi, um Chevrolet Ômega que possuía um compartimento, uma abertura entre o porta-malas e o banco traseiro, onde coloquei meu braço, abrindo-o com muito cuidado para não fazer barulho. O resultado não poderia ser outro: a passageira se assustou com o inesperado, incrédula de ver um braço saltar de um lugar, aparentemente, impossível.

Começo falando dessas memórias, rodeadas de carros, corridas, oficinas mecânicas e taxistas. Eram meados dos anos 2000, um tempo marcado pelo trabalho duro na vida de meu pai, uma vida vivida na praça; no ponto de apoio dos taxistas, ele morava durante a semana, voltava para casa apenas nas quartas-feiras à noite e no domingo. Pela minha percepção, era muito trabalho para um homem só. Não compreendia, por exemplo, porque ele não podia deixar de fazer uma corrida para ir em uma reunião de pais no meu

¹ No vocabulário dos taxistas, termo que se confunde com a natureza da profissão; remonta um grupo de trabalhadores, que antecederam os taxistas, entre os anos de 1910-50, conhecidos por “choferes de praça”.

² Termo que se refere a passar a madrugada acordado na vala (ver rodapé nº3).

³ Termo que se refere ao local onde se encontra a fila de espera dos táxis, no Aeroporto de Brasília.

colégio. Não fazia sentido, para mim, ele ter um trabalho autônomo, sem chefe, e ser inflexível⁴, a ponto de não abrir uma exceção na sua rotina.

Conforme fui me desenvolvendo, fui constatando que a praça era o refúgio de sua subjetividade, seu trabalho era o motor de sua vida. Contudo, também percebia que o exercício dessa profissão, algumas vezes, poderia ser transitório, assim como, de maneira geral, ela não era muito bem quista socialmente e até mesmo pelos próprios taxistas. Vez ou outra, era advertido pelos colegas de trabalho de meu pai de que aquele ambiente não era pra mim, não deveria me aplicar na profissão, seguindo os passos dele. Havia uma depreciação expressa pela categoria a respeito de seu labor.

Apesar disso, minha proximidade inevitável com a praça, tendo meu pai como facilitador da minha inserção nesta profissão, aliado a meu desejo de experimentar essa atividade, tendo completado meus dezoito anos e, após dois meses dedicados à obtenção da carteira de habilitação, já guiava um táxi pelas ruas de Brasília. Isto foi nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro de 2014 e 2015, durante o recesso de uma graduação em Geofísica na Universidade de Brasília (UnB), a qual não cheguei a concluir.

Em vez disso, ingressei na graduação presencial e integral em Psicologia da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), em 2016, em Uberlândia, tendo-a concluído em meados de 2021, durante a pandemia. Neste período, trabalhei como taxista durante os recessos do calendário letivo, quando voltava à Brasília. A partir dessas experiências fui entendendo a complexidade do ofício de *ser taxista*.⁵

⁴ Felizmente, não seria inflexibilidade dele, e sim de fato uma cultura do próprio trabalho. Pensar que ele era inflexível seria uma leitura de reprodução do viés individualizante, presente não somente dentro de algumas abordagens da psicologia, mas que se constitui como uma distorção característica de diversas leituras sobre fenômenos sociais da atualidade (Reis, Pereira & Barros, 2017).

⁵ Reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista foi regulamentada pela Lei federal nº 12.468/2011. O serviço de táxi exige o cumprimento da legislação que, a depender dos anseios de cada governo e de cada legislatura, impõe requisitos para obtenção e manutenção da autorização para prestação do serviço de táxi.

Durante o mestrado, encontrei-me vinculado como celetista na Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (EBSERH), no cargo de assistente administrativo, cumprindo jornada de trabalho de quarenta horas semanais, tentando (e falhando fulcralmente) conciliar, não só as demandas acadêmicas, mas também os fluxos da minha existência que me atravessam, de tal maneira, esgotando o ânimo que me restava à beira de um corpo colapsado. Felizmente, essa fase findou e eu sobrevivi à EBSERH. Fui convocado a ocupar o cargo de psicólogo na Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF) lotado na 5ª Superintendência Regional em Penedo/Alagoas. Esse corpo exausto segue existindo, sendo apenas mais um trabalhador com mestrado na classe que depende e se constitui da labuta.

Assim, venho em retrospectiva trilhando esse percurso e percebo como a combinação da minha experiência como taxista e a minha formação acadêmica me proporcionou uma perspectiva única para analisar e contribuir para a compreensão das transformações laborais dos taxistas. Atualmente, estou em um momento de aplicar esse conhecimento adquirido, compartilhando os apontamentos de minha pesquisa com outras pessoas interessadas em conhecer pesquisas sobre o fenômeno e os problemas do trabalho em diversos contextos.

Nas próximas seções a/o leitora/leitor encontrará o desenvolvimento da investigação de mestrado que culminou na produção de dois artigos, um teórico e outro empírico. Por meio desses dois artigos, buscamos contribuir tanto para o campo da Psicologia Social do Trabalho, tanto para o campo do trabalho de taxistas, em contato com o conhecimento contido na literatura e em contato com as compreensões dos taxistas no contexto laboral.

1.1 Outras notas sobre os campos...

Nesta dissertação, desenvolvemos um olhar para os taxistas. Com o advento das empresas-aplicativo no Brasil, esses profissionais vêm sofrendo diversos impactos em suas vidas. Quando a Uber surgiu, oferecendo serviços de caronas compartilhadas, houve uma discussão sobre a natureza dessas empresas, se realmente funcionariam a partir de corrida compartilhada, caronas pagas ou se o serviço seria idêntico ao oferecido pelos táxis convencionais (Rodrigues, 2017).

Nessa época, o aplicativo em si e os próprios motoristas da Uber sofreram forte rejeição por parte dos taxistas, já que havia a preocupação da perda dos rendimentos da profissão e com o aumento da quantidade de horas trabalhadas pelos taxistas. Em pouco tempo, ser taxista exigia uma reconfiguração dos modos de existir e sobreviver. Como eles/as se (re)inventam diante da atual configuração do mercado de trabalho? Que estratégias utilizam para enfrentar a acentuada diminuição na oferta de clientes e demais mudanças experienciadas no campo laboral? Essas questões norteiam nosso problema de pesquisa.

Nosso campo, como nos fala Spink (2003), é o argumento no qual estamos inseridos; argumento este que têm múltiplas faces e materialidades, que acontecem em muitos lugares diferentes. Usamos a noção de campo-tema a partir desse autor, como complexo de redes de sentidos que se interconectam, que estamos incorporando e negociando na medida em que agimos.

Assim, ressaltamos que o conceito de campo

para a Psicologia Social começa quando nós nos vinculamos à temática...o resto é a trajetória que segue esta opção inicial; os argumentos que a tornam disciplinarmente válida e os acontecimentos que podem alterar a trajetória e re-posicionar o campo-tema (Spink, 2003, s/p).

Como bem nos alerta Spink (2003), mesmo quando herdamos um campo-tema ou usamos termos que presumimos como legítimos, isto não quer dizer que é um espaço criado voluntariamente. Ao contrário, ele é debatido e negociado, ou melhor, é arguido dentro de um processo que também tem lugar e tempo.

No meu caso, a aproximação com o campo foi desde sempre colocada, visto que nasci filho de um taxista, e posteriormente atuei na ocupação. Essa realidade que me é familiar acena a cuidados para não impor minhas visões sobre as informações produzidas no trabalho empírico da pesquisa, dentre os quais cito, principalmente, a consciência e reflexividade, evitando assumir pressuposições e suposições baseadas apenas em minhas experiências.

Há ainda o campo da Psicologia Social do Trabalho (PST), que está em construção e se utiliza de teorias e abordagens críticas diversas, as quais congregam afinidades, como assumir a centralidade do trabalho na vida dos sujeitos. Essa diversidade teórica e metodológica da PST permite que o(a) pesquisador(a) dê sentido ao campo fazendo uso de ferramentas únicas para abordar questões laborais complexas.

1.2 Delineando uma produção

O objetivo da proposta de investigação do mestrado foi compreender as transformações existentes no trabalho de motoristas de táxi com a entrada das empresas-aplicativos, o qual se desdobrou em duas formas de atingimento, uma que foi a pesquisa teórica através do artigo de metassíntese para entender esse processo na literatura e outra que foi buscar entender as compreensões dos próprios taxistas sobre esse processo, as quais culminaram nos dois artigos que são apresentados. Inclusive, houve uma discussão sobre esse objetivo macro durante a banca de qualificação que trouxe a ideia de fazer uma genealogia da transformação histórica do trabalho a partir da polimorfia do trabalho, porém entendemos que no fundo isso seria muito mais amplo do que comportaria uma pesquisa de mestrado.

A relevância científica desta pesquisa se encontra no avanço em uma perspectiva ainda pouco explorada na literatura, a da experiência dos taxistas no contexto da entrada das empresas-aplicativo no mercado de transporte individual, direcionando investigações futuras. Possui também relevância prática e social na medida em que constrói uma memória social do trabalho e busca melhorar o entendimento sobre uma categoria profissional, trazendo luz à realidade concreta desses profissionais. E, ainda, possui relevância pessoal, já que se relaciona com minha inserção num campo muito familiar, proporcionando viabilidade de execução.

Os dois capítulos que se seguem e que consistem no corpo central da dissertação – junto desta seção introdutória e das considerações finais que compõe a última seção – foram escritos no formato de artigos. O primeiro é um artigo de metassíntese que buscou

identificar como são referidas nas pesquisas acadêmicas as transformações recentes no mercado de trabalho do táxi, em função do surgimento do transporte de passageiros por motoristas de aplicativo. Este artigo encontra-se submetido aos Cadernos de Psicologia Social e do Trabalho, ainda sem previsão de análise dos editores. Todavia, a versão ora apresentada, passou por um incremento em sua análise, por sugestão da banca de qualificação.

O segundo artigo apresenta elementos do cotidiano de taxistas de Uberlândia e como eles compreendem as transformações na sua realidade de trabalho após o surgimento das empresas-aplicativo de transporte de pessoas. Ainda não foi submetido a nenhuma revista, aguardando as considerações da banca para tal. Em decorrência da dissertação se formatar com essa estrutura, percebo ser importante ressaltar que algumas reflexões e apontamentos se sobrepõem em alguma medida, de forma breve, ao longo do texto aqui apresentado. Isto ocorre em decorrência de sua questão formal/estrutural *multipaper*⁶. Ao final, o texto se encerra com considerações finais que apresentam os principais resultados compartilhados entre os dois trabalhos, além de apontar indicações para futuros estudos na área.

Aproveito este espaço para agradecer a todes que estiveram presentes e, direta ou indiretamente, me auxiliaram durante o mestrado. Em primeiro lugar, aos participantes da pesquisa, por aceitarem conversar e partilhar suas opiniões comigo. À minha orientadora que, além de todo o auxílio prático e teórico, sempre se mostrou sensível e compreensiva. Pela dedicação incansável e pelo apoio constante pelo acompanhamento entusiasmado de cada passo da construção dessa dissertação e pela imensa contribuição

⁶ Formato em que se estrutura a partir de diferentes textos anteriormente escritos, geralmente ao modo de artigo/paper.

em minha formação como pesquisador. Por me apresentar, com muita generosidade, as grandes pesquisadoras Arakcy Rodrigues (*in memorian*), Leny Sato, e tantas outras que nos antecederam produzindo conhecimento do qual me embebi nos últimos tempos. Agradeço também às colegas de grupo de orientação que muitas vezes compartilharam angústias ao longo das nossas reuniões. Por fim, agradeço as professoras Flávia Uchôa-de-Oliveira e Eliane Pereira pela disponibilidade em fazer parte das bancas de qualificação e defesa e contribuírem para o aprimoramento da pesquisa.

2. Primeiro Artigo: O trabalho de taxistas na produção científica latino-americana: uma metassíntese

Resumo

Este estudo propõe-se a analisar como são referidas as transformações recentes nos processos e mercado de trabalho do táxi, buscando refletir, de forma mais específica, sobre como o surgimento do transporte de passageiros por motoristas de aplicativos poder ter contribuído para tais transformações, bem como sobre os elementos laborais comuns entre essas categorias profissionais. Trata-se de uma metassíntese, para a qual quatro fases foram desenvolvidas: exploração, refinamento, descrição e análise. Inicialmente, as informações encontradas foram organizadas em três categorias descritivas principais: informações metodológicas, perspectiva teórica adotada e principais temas abordados. Este mapeamento auxiliou a compreender melhor como se configuram as produções bibliográficas consideradas. Já a etapa de análise, proporcionou a construção de novas compreensões sobre o fenômeno, construídas a partir das articulações possíveis entre os resultados encontrados e a literatura pertinente. As autoras constataram que o material analisado não abordou efetivamente as transformações no trabalho de motoristas de táxi, aspecto que deve ser objeto de estudos no campo da Psicologia Social do Trabalho, dado que as mudanças engendradas pelas novas tecnologias e seu uso em prol da criação de novas formas de precarização laboral incidem também sobre essa categoria profissional, produzem efeitos sobre seu cotidiano de trabalho e sobre sua subjetividade.

Palavras chave: taxistas; motoristas de aplicativo; precarização do trabalho; metassíntese.

Abstract

This study aims to analyze how the scientific literature refers the recent transformations in the taxi work process and, more specifically, on how the emergence of passenger transport by app drivers may have contributed to such transformations. As well, intends to understand the common features of the work among these labor categories. It is a metasynthesis, for which four phases were developed: exploration, refinement, description and analysis. Firstly, the information was organized in three main descriptive categories: methodological information, theoretical perspective and main topics found. This general description helped to better understand the state of the art about this topic in the field. The analysis stage provided the construction of new comprehensions about the phenomenon, built from the possible articulations between the results found and the scientific literature. The authors noted that the material analyzed did not effectively consider the changes in the work of taxi drivers, an aspect that should be the object of studies in the field of Social Psychology of Work, in way to consider the changes promoted by new technologies and their use in favor of creating new forms of precarious works and also about the effects on daily work and subjectivity on this professional category.

Key words: taxi drivers; app drives; precarious work; metasynthesis.

Temos presenciado a intensificação de formas de desregulamentação e precarização do trabalho. Historicamente, a atividade de trabalho de transporte individual se constituiu no compasso do processo de urbanização e de crescimento das cidades. Em princípio, este serviço foi prestado por indivíduos que, em seus veículos e de acordo com suas próprias normas, o forneciam de forma independente.

Abílio (2019) considera que é preciso produzir dados sobre trabalhadores da América Latina, território de existências e modos de vida associados ao desenvolvimento periférico. A autora argumenta que é preciso compreender, em uma perspectiva global, elementos que são insistentemente invisibilizados e diretamente associados à constituição da periferia em sua especificidade no desenvolvimento capitalista, sendo que a realidade dos países da América Latina não é idêntica aos países do hemisfério norte no que tange às modalidades de configuração das relações de trabalho e também dos circuitos econômicos ativados na relação com a tecnologia.

Diante desses aspectos, este artigo apresenta uma metassíntese da produção científica latino-americana sobre o cotidiano de taxistas, com o objetivo de analisar como são referidas as transformações recentes nos processos e mercado de trabalho do táxi, buscando refletir, de forma mais específica, sobre como o surgimento do transporte de passageiros por motoristas de aplicativos poder ter contribuído para tais transformações e sobre os elementos laborais comuns a essas duas categorias profissionais.

2.1 Método

A metassíntese é um procedimento metodológico que realiza análise interpretativa dos resultados de estudos realizados, numa área determinada do

conhecimento, ou em diferentes áreas que mantenham um objeto de interesse comum (Oliveira et al., 2017).

Tal procedimento proporciona novas compreensões, construídas a partir das articulações possíveis entre os resultados já encontrados e a literatura científica no campo. Pretende-se, portanto, transpor a síntese, ir além da condensação dos dados e buscar um conhecimento que se apresente no cruzamento, no confronto e nas relações estabelecidas entre as informações (Bastos, 2014).

Quatro fases foram desenvolvidas no presente estudo: exploração, refinamento, descrição e análise. Na exploração, as bases de dados consultadas foram Lilacs, Scielo, Pepsic, Capes periódicos e Redalyc, através dos descritores *táxi, vida e trabalho*, em uma pesquisa cruzada com o operador “and” articulando os três termos. O campo de busca utilizado, em todas as bases, cada qual com a sua denominação, foi aquele que conferia mais abrangência aos resultados. Nesse sentido, não foram estabelecidos filtros, inclusive quanto ao ano de publicação.

Os resultados alcançados nesta fase de exploração estão expressos na Tabela I, que apresenta a quantidade de documentos localizados nas bases de dados.

Tabela I – Localização das referências

	Base de dados					Total
	Lilacs	Scielo	Pepsic	Capes periódicos	Redalyc	
Quantidade	48	4	0	99	57	208

Conforme indicado na Tabela I, foram localizadas 208 referências. Pode-se observar, nesses primeiros resultados, que a CAPES periódicos apresenta o maior volume de dados da busca (99), enquanto que a Pepsic não possui pesquisas em suas bases relacionadas ao objeto de estudo. A esse respeito, leva-se em conta que a CAPES

congrega documentos de várias áreas do conhecimento, enquanto a Pepsic apenas os da área de Psicologia.

Na fase de refinamento foram analisados todos os documentos coletados na fase de exploração, com o objetivo de verificar a correspondência destes com o objeto da pesquisa.

Inicialmente, critérios de inclusão foram definidos: artigos publicados em idioma português, inglês e/ou espanhol e artigos revisados por pares. Após o descarte das duplicidades e da aplicação dos critérios de inclusão, foram pré-selecionadas 55 referências. Dessas, 33 foram excluídas em função de focalizarem trabalhadores de outras categorias de transporte (como mototaxistas e motoristas de ônibus), portarem relatos de taxistas apenas como pano de fundo para outras discussões (como pesquisas sobre o meio urbano e a cidade), apresentarem dados de países não pertencentes à América Latina, ou por se tratarem de pesquisas exclusivamente sobre trânsito, conforme indicado na Tabela II.

Tabela II – Seleção das referências

Tema	Duplicidades/Critérios de inclusão	153
	Trabalhadores de outras categorias	8
	Urbano e cidade	5
	Países não pertencentes à América Latina	4
	Trânsito	3
	Outros	13
	Seleção final	22

Com o refinamento, foi obtido um avanço no processo da seleção gradual do *corpus* de análise, composto por 22 referências, o que corresponde a 10,57% do material encontrado na exploração, detalhado na Tabela III.

Tabela III – *Corpus* de análise

Título	Ano	Autores	Periódico
--------	-----	---------	-----------

Incidência de lombalgia em taxistas do Aeroporto Internacional André Franco Montoro (Cumbica) em Guarulhos, São Paulo, Brasil	2009	Costa, Colucci, Sampaio e Oliveira	Terapia Manual
Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas	2009	De Oliveira, do Nascimento, Teixeira, Nery e Casotti	Revista Baiana de Enfermagem
A identidade em discursos de taxistas	2009	Grisi Velloso, Oliveira Filho, Medeiros e Araújo	Psicologia & Sociedade
<i>“Nivel de satisfacción y calidad de vida en el trabajo de los choferes de taxi y microbús de la Ciudad de México”</i>	2011	Berrones e Roselia	<i>Revista Mexicana de Salud en el Trabajo</i>
<i>Estrés cotidiano en trabajadores del volante</i>	2013	Gonzalez et al	<i>Summa Psicológica UST</i>
<i>El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de México</i>	2013	Hernandez e Galindo	<i>Quivera</i>
Sintomas osteomusculares em taxistas de Rio Branco, Acre: prevalência e fatores associados	2014	Luna e Souza	Cadernos de Saúde Coletiva
Estresse no trabalho: estudo com taxistas na cidade de Belo Horizonte.	2015	Braga e Zille	CONTEXTUS Revista contemporânea de economia e gestão
<i>Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México</i>	2015	Hernandez e Galindo	<i>Espacios Públicos</i>
<i>Trabajo y Salud en Conductores de Taxis</i>	2017	Martín et al.	<i>Ciencia & trabajo</i>
Fatores associados à autopercepção de saúde em taxistas	2018	Matos et al.	Fisioterapia e Pesquisa [online]
<i>Condiciones de vida, salud y trabajo en conductores de taxi en la Ciudad de México</i>	2018	Rosales-Flores, Mendoza-Rodríguez e Granados-Cosme	<i>Rev Med Inst Mex Seguro Soc.</i>
Tendência empresarial geral nos taxistas brasileiros: Alternativa para o desemprego ou forma de ação?	2019	Da Silva, Rubio-Rodriguez e Ruberovic	<i>Innovar</i>
Qualidade e hábitos de sono de taxistas	2020	Junior et al.	<i>Research, Society and Development</i>
<i>Asociación entre condiciones de trabajo, estilos de vida y Síndrome Metabólico en conductores de taxi de la Ciudad de México</i>	2020	Rodrigues, Rosales-Flores e Cosme	<i>Salud Problema</i>
<i>La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19</i>	2020	Hernandez e Galindo	<i>Espacio Abierto</i>

<i>Detección de factores de riesgo cardiovascular en conductores de sitio de taxis</i>	2020	Sanchez et al.	<i>Rev de Investigación en Salud en el Trabajo</i>
<i>Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo. Perú, 2019</i>	2020	Trigozo et al.	<i>Revista Médica Vallejana</i>
<i>Educación para la salud y prevención de la accidentabilidad de los conductores de taxis de la cooperativa San Francisco de Milagro</i>	2021	Vargas	<i>Revista Publicando</i>
<i>Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 en el cantón Echeandía</i>	2021	Hernandez, Bombon e Arellano	<i>Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores</i>
<i>Female taxi drivers in Mexico City: Facing patriarchal structures as a force of oppression</i>	2021	Hiramatsu	<i>Gender, Work & Organization.</i>
<i>Fatiga laboral y desempeño atencional en choferes de taxi y remise</i>	2021	Soledad et al.	<i>Revista Interamericana de Psicología</i>

As publicações mais antigas encontradas sobre a temática são de 2009 e as mais recentes de 2021, sendo que quinze delas se concentraram nos períodos entre 2017 e 2021, o que indica um interesse crescente sobre esse tema. Dos vinte e dois artigos analisados, nove foram produzidos por pesquisadoras brasileiras, seis por mexicanas, três por equatorianas, dois por argentinas, um por colombianas e um por peruanas, focalizando seus respectivos países.

Na fase de descrição, o material foi examinado e seus dados gerais organizados em categorias descritivas, em um processo semelhante ao utilizado em revisões sistemáticas de literatura. A seguir, passou-se para a análise, onde buscou-se relacionar as informações encontradas com o objetivo do estudo e adensar as discussões através de análises que abarcaram o contexto produtivo atual, especialmente no que tange ao fenômeno da uberização. Esses aspectos serão apresentados nas seções que se seguem.

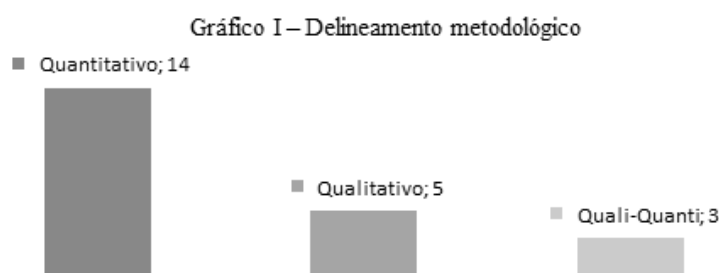
2.2 Descrição das categorias encontradas

As informações encontradas foram organizadas em três categorias descritivas principais: informações metodológicas, perspectiva teórica adotada e principais temas abordados. Este mapeamento auxilia a compreender melhor como se configuram as produções bibliográficas analisadas e fornece subsídios para a etapa analítica.

2.2.1 Informações metodológicas

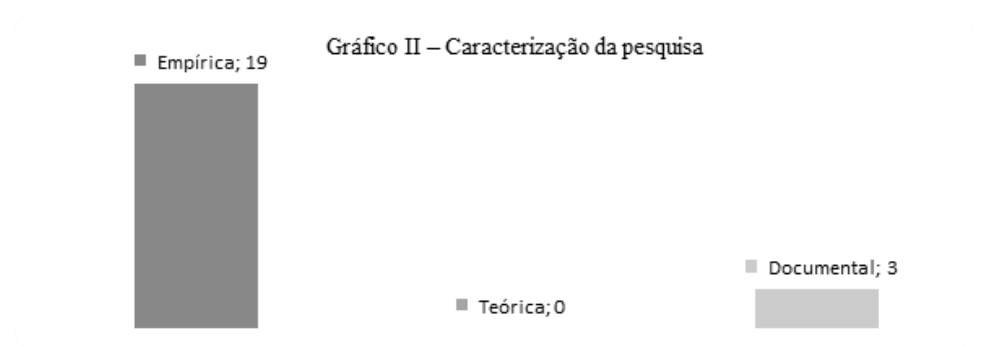
Nesta categoria foram contabilizadas as ocorrências para cada tipo de informação metodológica. Ressalta-se que nem todas as pesquisas informam-nas explicitamente. Por exemplo, Gonzalez et al. (2013) não indicam se estudo é descritivo, exploratório ou explicativo. Também foram encontrados estudos híbridos, como Braga e Zille (2015), que afirmam produzir um estudo descritivo explicativo de cunho qualitativo-quantitativo.

Como se observa, no Gráfico I, há o predomínio da abordagem quantitativa. Ressalta-se o uso de questionários e escalas psicométricas na avaliação de quadros físicos e psicológicos em taxistas (Berrones e Rosales Flores, 2011; Braga e Zille, 2015; Costa et al, 2009; Oliveira et al, 2016).

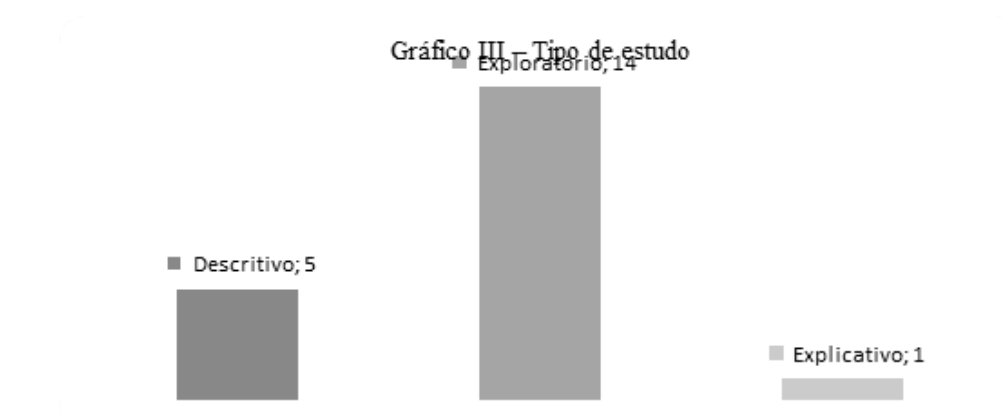


No estudo de Hernandez e Galindo (2020), realizado já na pandemia, devido às limitações impostas ao contato presencial, as investigações se concentraram na produção de dados por via documental e jornalística. Outro exemplo de mudança metodológica

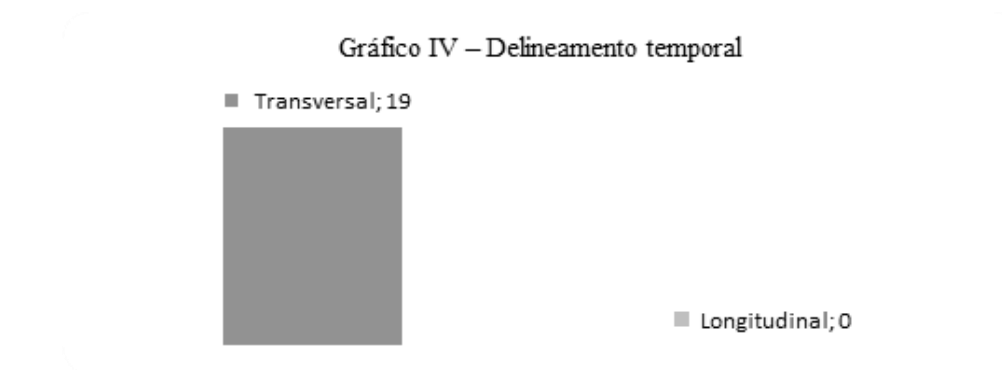
provocada pela pandemia foi encontrado no estudo de Hernandez, Bombon e Arellano(2021), em que se aplicou um questionário de perguntas fechadas de maneira *online*.



A escolha por determinados procedimentos em detrimento de outros, está diretamente relacionada à proposta do estudo e ao fenômeno que esse se propunha a compreender. Os delineamentos metodológicos que pareceram mais efetivos para os estudos no contexto do cotidiano de taxistas foram aquelas exploratórias, conforme se verifica no Gráfico III.



Pode-se observar uma estratégia semelhante quanto ao delineamento temporal: o uso da técnica transversal, ao mesmo tempo em que se revela uma lacuna na escolha de desenhos de pesquisa longitudinais, como ilustrado no Gráfico IV.



2.2.2 Perspectiva teórica adotada

Os marcos teóricos adotados podem ser consultados na Tabela IV. Verificou-se o quão difícil é a identificação de um referencial teórico específico nos textos analisados, ao mesmo tempo, em que se destaca a multidisciplinaridade de teorias e uma diversidade de campos de estudo. Tal aspecto pode ser considerado positivo, visto que uma abordagem que consiga ler o trabalho a partir de várias dimensões pode alcançar resultados que traduzem uma implicação ético-política, sem perder o rigor que a produção científica exige (Bastos, 2014).

Tabela IV – Referenciais teóricos

Saúde do Trabalhador	3
Autopercepção de Saúde	2
Modelo de qualidade de vida desenvolvido pela Organização Mundial de Saúde (OMS)	2
Modelo da Tendência Empresarial Geral (<i>Caird, S., 1991, The enterprising tendency of occupational groups</i>)	1
Teoria da Produção da Função Social	1
Teoria do Patriarcado de Walby	1
Modelo Teórico de Explicação do Estresse Ocupacional em Gerentes – MTEG	1
Não especificado	10

Um aspecto relevante refere-se à diferença de abordagem entre os estudos que focalizaram a Saúde do Trabalhador, em comparação com aqueles que discutem a qualidade de vida e o estresse ocupacional. A Saúde do Trabalhador, ao invés de responsabilizar o trabalhador por seu adoecimento, quer se aprofundar na complexa dinâmica do processo de trabalho, que vai colocando cargas e sobrecargas sobre os

trabalhadores. Trata-se de um campo contra-hegemônico nos estudos da relação trabalho e saúde. Diz-se contra, porque ao exercer a crítica, avança sobre os limites epistemológicos e, nesse movimento, expõe o comprometimento político-ideológico presente nos diversos referenciais teóricos (Bastos, 2014).

Ao abordar o estresse no trabalho as pesquisas apontam que os principais fatores associados a esse fenômeno são as condições físicas e psicológicas dos próprios indivíduos. As discussões sobre qualidade de vida dos taxistas tenderam a considerar aspectos como lazer e saúde, além de aspectos focados na remuneração. Esse tipo de enquadre mostra-se mais alinhado à perspectiva da Saúde Ocupacional, que representa o discurso hegemônico e comprometido com os interesses do capital, o qual produz e reproduz conhecimentos ancorados numa lógica de adaptação do trabalhador ao ambiente e às condições de trabalho, sem que o trabalho em si seja tomado como dimensão principal de análise.

Ressalta-se ainda a predominância de referenciais teóricos provenientes da área organizacional, os quais apresentam um foco funcional dos processos de trabalho. O modelo Teórico de Explicação do Estresse Ocupacional em Gerentes, citado por Braga e Zille (2015), endossa a sugestão da necessidade da realização de atividade física regular, por parte dos taxistas, além do descanso regular (férias) anual, como formas de combater o estresse no trabalho.

Evidencia-se, nessa interface organizacional, discussões interessadas no resultado do trabalho e nas adaptações e mudanças cognitivas que podem impactar positivamente os trabalhadores. O modelo da Tendência Empresarial Geral faz menção ao empreendedorismo, embasando o estudo Da Silva, Rubio-Rodriguez e Ruberovic (2019), que objetivou apresentar uma tendência de empreendedorismo dos taxistas como resposta às mudanças que estão ocorrendo na sociedade.

Já a teoria do Patriarcado de Walby sugere que as estruturas patriarcais nas famílias e no emprego oprimem sistematicamente a vida privada e profissional das taxistas mulheres. Especificadamente, esta teoria serviu para Hiramatsu (2021) como uma estrutura analítica relevante para examinar as condições de trabalho das motoristas de táxi mexicanas.

2.2.3 Principais temas

A última categoria descritiva busca fornecer um panorama dos principais temas focalizados nas produções analisadas. A Tabela V retrata a diversidade de assuntos abordados.

Tabela V – Principais temas

Riscos e doenças ocupacionais	7	Segurança viária e comportamentos de condução de risco	1
Condições de trabalho	5	Estratégias de enfrentamento ao sofrimento no trabalho	1
Tensão e estresse no trabalho	3	Qualidade de vida	1
Impactos da pandemia COVID-19	2	Empreendedorismo	1
Organização de trabalho	1	Identidade laboral	1
Satisfação no trabalho	1	Desafios da mulher taxista	1
Educação em saúde e trabalho	1	Autopercepção da saúde	1

Observa-se que foram predominantes temas relacionados à saúde e segurança, os quais foram frequentemente associados às condições de trabalho.

Dentre os principais aspectos relacionados às condições de trabalho de taxistas, destacam-se as intempéries climáticas, os ruídos, a vibração e os aspectos relacionados à segurança ambiental, como a falta de sinalização adequada das vias públicas; consideradas fontes importantes de tensão no trabalho desses profissionais (Da Silva, Rubio-Rodriguez & Ruberovic, 2019).

Em relação às doenças físicas advindas destas condições, cita-se as dores crônicas de coluna, a ocorrência de sintomas osteomusculares e cardiovasculares e as síndromes metabólicas, os problemas de sono e a obesidade, assim como os riscos psicossociais causados pelo consumo de álcool e os hábitos de tabagismo prevalentes em taxistas (Luna e Souza, 2014).

Percebe-se que apenas Martín et al. (2017) abordam a organização de trabalho⁷, a qual é marcada pela ausência de relação formal de trabalho e pela relação competitiva e sem cooperação entre os taxistas.

Observa-se ainda associação entre a presença de local para descanso dos taxistas e a vitalidade da qualidade de vida⁸. Neste sentido, os taxistas que não possuem um local de descanso apropriado, e os que não conseguem conciliar os intervalos de descanso com o trabalho, podem colocar em risco a própria saúde e diminuir sua vitalidade (Junior et al., 2020), sendo essa questão abordada exclusivamente por um viés individual.

Por fim, a temática da educação em saúde e trabalho aparece como meio de intervenção a fim de promover práticas saudáveis junto aos condutores de táxi. Geralmente, esses assuntos vêm acompanhados de subseções sobre estratégias de enfrentamento ao sofrimento no trabalho e comportamentos protetivos (Rodriguez, Rosales Flores e Cosme, 2020).

2.3 Análise

⁷ O termo organização do trabalho refere-se à forma como o trabalho é dividido em tarefas e às cadeias hierárquicas associadas a essas. Esse conceito complementa o de condições de trabalho, referente aos meios físicos e técnicos para a realização do trabalho. Enquanto as condições do trabalho incidem sobre o adoecimento físico dos trabalhadores, a organização do trabalho afeta principalmente o funcionamento mental destes (Pereira, 2017).

⁸ Em Junior et al. (2020) a qualidade de vida foi avaliada por meio do instrumento Medical Outcomes Study 36 – Item Short-Form Health Survey (SF-36), composto por 36 itens. A vitalidade da qualidade de vida foi um domínio avaliado por 4 itens, que consideram tanto o nível de energia, como o de fadiga da qualidade de vida.

Nesta seção, o tratamento dado às informações levantadas nas fases anteriores possibilita aprofundar o conhecimento e ampliar a compreensão acerca do objeto de estudo. É esse o objetivo dessa análise interpretativa dos dados, que pretende alcançar um entendimento a partir do que pode ser apreendido na relação entre as informações descritas.

Como informado anteriormente, o objetivo deste artigo é analisar como são referidas nas publicações científicas latino-americanas as modificações no trabalho de motoristas de táxi em função da entrada no mercado do serviço de transporte de passageiros por motoristas de aplicativos. No entanto, a produção científica analisada não trouxe sequer indícios do que seriam essas transformações.

Fundada em 2010, a Uber iniciou suas operações no Brasil em 2014. Não só no setor de transportes, essa plataforma trouxe impactos significativos para a sociedade como um todo, que foi apresentada ao trabalho mediado por plataforma gerencial de algorítmicos, um novo sistema de trabalho que ficou conhecido como uberização.

Abílio, Amorin e Grohmann (2021) discutem que a uberização, embora seja reconhecida como um fenômeno recente, está inserida dentro de um processo mais amplo, relacionado à precarização estrutural do trabalho, característica do capitalismo. O que seria específico dessa modalidade é a introdução de um novo tipo de controle da força de trabalho a partir da consolidação do trabalho sobre demanda, que passa a ser gerido por plataformas digitais. Para os autores, o elemento central da uberização não estaria propriamente na plataformização, mas no uso dessa para o gerenciamento de um grande contingente de trabalhadores *just-in-time* e com remuneração por peça.

A consolidação do trabalhador *just-in-time* está atrelada às formas contemporâneas de gestão do trabalho que o ameaçam permanentemente de exclusão e

seleção⁹, que hoje vai permeando o mundo do trabalho em dimensões globais, e que envolve redefinições sobre a categoria emprego, informalização dos meios de controle e gerenciamento, transferência de riscos e custos, assim como o desmanche de garantias e direitos do trabalho. Uchôa-de-Oliveira (2020) avalia que o trabalho sob plataforma é uma novidade tecnológica que aprofunda a precarização do trabalho, tão característica do mercado de trabalho brasileiro e latino-americano, pois

organiza a massa de trabalhadores que não encontram emprego e tem de se inserir no mercado informal; aprofunda a precarização do trabalho no repasse de todo e qualquer custo do trabalho para o trabalhador, sem que ele possa negociar suas condições de trabalho e o valor de seu serviço ou produto (Uchôa-de-Oliveira, 2020, p.6).

Como endossa Abílio (2019), a uberização do trabalho se apoiaria em dois pilares fundamentais: os aplicativos (assentados sobre as novas Tecnologias de Informação e a Inteligência Artificial) e os princípios neoliberais que norteiam a economia e as relações de trabalho. Tais fatores representam a materialização de décadas de transformações políticas que atravessam, de forma geral, o mundo do trabalho. Filgueiras e Antunes (2020) afirmam que as relações de trabalho são cada vez mais invisibilizadas, de modo a assumir a aparência de prestação de serviços. Mas, os traços constitutivos de sua concretude são expressão de formas diferenciadas de assalariamento, comportando tanto obtenção de lucro, exploração do mais valor e também espoliação do trabalho, ao transferir os custos para seus/suas trabalhadores/as que passam a depender diretamente do financiamento de suas despesas, que são imprescindíveis para a realização de seu labor.

Abílio (2022) evidenciou que trabalhadores de diferentes perfis socioeconômicos empreendem uma busca pela condição de autônomos e estabelecem sua própria carteira

⁹O modelo *just-in-time* está intrinsecamente ligado à minimização de estoques, o que significa que a produção é ajustada de acordo com a demanda atual. Isso pode levar a flutuações na demanda e na produção, resultando em incerteza e insegurança no emprego para os trabalhadores. Eles podem enfrentar contratos temporários, contratações sazonais ou até mesmo demissões quando a demanda diminui (Abílio, 2020).

de clientes, buscando eliminar a mediação que os subordina – seja de empresas que os empregam, seja das próprias plataformas. Em certo sentido, as plataformas se apropriam da busca pela autonomia. Entretanto, perversamente, conforme as empresas conquistam seus setores de atuação, vão minando a possibilidade de condições dignas de trabalho e remuneração de trabalhadores por conta própria.

Machado e Zanoni (2022, p. 25), ao abordarem as estratégias do trabalho operado sob plataforma, destacam aspectos importantes como a

mobilização do trabalho autônomo, ou seja, criação de obstáculos para a atuação das normas protetivas de trabalho. Para isso, reforça-se a mensagem dos princípios da parceria para fomentar uma ideia de liberdade e autonomia que é aparente e relativa. Há um conjunto de problemas associados a esse trabalho autônomo, que passam baixa remuneração e elevada jornada, e que escassamente encontram proteção social, exercício de liberdade sindical e direito à negociação coletiva.

Assim, pode-se questionar se os taxistas já vivenciavam elementos desse modelo, uma vez que seu trabalho sempre dependeu da demanda de passageiros por transporte e sua remuneração sempre foi obtida a partir da quantidade e tipo das corridas realizadas. O que poderia ser um diferenciador nesse sentido seria o fato do taxista trabalhar por uma contratação direta com os clientes. No entanto, outras similaridades podem ser encontradas. Alguns dos aspectos significativos do trabalhador uberizado apontados por Uchôa-de-Oliveira (2020) seriam a falta de controle sobre a remuneração, que é decorrente das tarifas determinadas pela plataforma, e o repasse para esses dos custos operacionais do trabalho. Uchôa-de-Oliveira (2020) ressalta que avaliação dos consumidores também é fonte de dados para o controle do tempo e do movimento para certificar a qualidade do serviço realizado. Podemos pensar que tais elementos estariam presentes no modelo de trabalho dos taxistas. Mas, há diferenças significativas. Enquanto os motoristas uberizados não possuem acesso às regras para definição do preço das corridas e das oscilações que esse apresenta ao longo da jornada de trabalho, os motoristas

de taxi (e seus clientes) conhecem bem a determinação do valor por bandeira e por km rodado.

Outras diferenças importantes estariam relacionadas a elementos característicos dos motoristas uberizados: não participam da definição (ou sequer conhecem) as regras de distribuição das demandas de trabalho, não sabem como são feitas as médias de suas avaliações e estão sujeitos a serem bloqueados ou desligados do aplicativo a qualquer momento e sem justificativa (Uchôa-de-Oliveira, 2020; Abílio, Amorin e Grohmann, 2021).

Há que se destacar o fato de que os motoristas de taxi também passaram a utilizar aplicativos para obtenção de corridas e, nesse sentido, também vivenciam aspectos semelhantes aos indicados acima. Destaca-se também a chegada da categoria Uber Táxi no Brasil, em que taxistas puderam se cadastrar no aplicativo. Há ainda outros elementos relevantes. Abílio, Amorin e Grohmann (2021) e Uchôa-de-Oliveira (2020) analisam que a informalização e a precarização são aspectos típicos da uberização e são aprofundados por esse fenômeno, que objetiva, em última análise, a eliminação dos direitos, garantias e segurança, que historicamente eram associados ao trabalho formal e à sua forma emprego. Tal processo de informalização e precarização, embora em curso há décadas e atrelado à terceirização (Pereira, 2018), se intensifica em um ritmo acelerado no cenário da uberização e reorganiza todo o contingente de trabalhadores, inclusive aqueles que não estão necessariamente vinculados a essa forma de trabalho, posto que há uma construção subjetiva que se opera nesse processo.

Dardot e Laval (2016) argumentam que o Neoliberalismo não se trata apenas de um modelo econômico, mas fundamentalmente de um modo de produção de subjetividades, e Safatle (2020) analisa como o Neoliberalismo se configura como um tipo de psicologia moral, produzindo

um profundo trabalho de design psicológico, ou seja, de internalização de predisposições psicológicas visando à produção de um tipo de relação a si, aos outros e ao mundo guiada através da generalização de princípios empresariais de performance, de investimento, de rentabilidade, de posicionamento, para todos os meandros da vida (s/p).

Assim, as pessoas são incentivadas a se perceberem como empreendedoras de si mesmas, buscando constantemente otimizar seu desempenho, maximizar seus investimentos pessoais e alcançar o maior rendimento possível em todas as áreas de suas vidas. Esse tipo de subjetividade neoliberal, de acordo com a análise de Safatle (2020), implica uma lógica em que as pessoas se veem como empreendedores de si mesmas, constantemente buscando aumentar seu capital humano, sua empregabilidade e seu valor no mercado de trabalho. Essa forma de relação consigo mesmo e com os outros é guiada pelos princípios empresariais de eficiência, competitividade e adaptabilidade, que são propagados pela lógica neoliberal.

Os discursos ideológicos centrados na noção de empreendedorismo são um bom exemplo disso, como verificado no estudo de Da Silva, Rubio-Rodriguez e Ruberovic (2019), que consideram a postura empreendedora um tipo de resposta dos taxistas às transformações em curso no mercado de trabalho. Franco et al. (2020) analisam que a incorporação do discurso empreendedor deriva da situação de indeterminação e impotência em que esses sujeitos são colocados pela ordem capitalista, levando-os a aderirem “de modo irrefletido a ideias que exaltam seu poder de ação, sua capacidade de empreender e ser bem-sucedido” (s/p), isto é, sugere que o neoliberalismo não se limita a moldar as estruturas econômicas e políticas, mas também tem um impacto profundo no nível subjetivo, na forma como os indivíduos se percebem e se relacionam consigo mesmos e com o mundo.

Um aspecto que chamou a atenção, dentro do material analisado, foi a pesquisa de Hiramatsu (2021), que partiu de análises feministas para pensar como a estrutura

patriarcal incide no trabalho de taxistas mulheres. Nota-se assim um olhar original sobre esse campo de trabalho, que historicamente é ocupado por homens, sendo interessante aprofundar reflexões interseccionais que considerem o gênero e também a raça e que possam tecer laços com o fenômeno do trabalho por aplicativo, essencialmente racializado e masculinizado, tal qual discute Fernandes (2022).

Por fim, se considerarmos que a profissão de taxista pode ser caracterizada pela extensa jornada de trabalho (igual ou superior a 11 horas); ausência de local apropriado de descanso, dado que esse se dá dentro do próprio veículo; baixa adesão sindical, sendo essa mais comum apenas nos grandes centros urbanos; remuneração variável; modalidades de serviço variáveis, por exemplo, cooperativas, motoristas com carros próprios ou alugados; problemas de saúde decorrentes das condições e formas de organização do trabalho, encontramos uma dinâmica laboral que por si só já se mostrava problemática. Todavia, com o advento dos fenômenos da uberização e plataformação do trabalho, esses aspectos tendem a se intensificar e aproximar essa categoria profissional daquela dos chamados trabalhadores uberizados.

2.4. Conclusões

As pesquisas encontradas não discutirem especificamente a questão das mudanças no trabalho dos taxistas a partir do surgimento das empresas aplicativo, o que é indicativo da necessidade de se realizar estudos empíricos junto a esses trabalhadores, que tomem em consideração as transformações operadas no mundo do trabalho em função da difusão de novas tecnologias e sua utilização para a criação e novas formas de exploração pelo trabalho, como no caso do gerenciamento subordinado. Vale ressaltar que essa discussão

foi encontrada em outros materiais, tais como o relatório de trabalho do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)¹⁰.

Outro aspecto que deve ser aprofundado refere-se aos efeitos produzidos pelos discursos neoliberais sobre esses trabalhadores, sendo fundamental a construção de análises que busquem conjugar as mutações objetivas no cenário laboral com as consequências subjetivas que vão se produzindo nessa relação. Seria interessante também focalizar os usuários desses serviços, dado que a uberização afeta não só os taxistas e trabalhadores que estão diretamente vinculados a essa modalidade de trabalho por demanda, mas a todas nós que utilizamos essa modalidade de transporte e, em nossa interação nas plataformas, avaliamos motoristas e alimentamos esse circuito. Este modelo que, num primeiro momento, pareceu beneficiar uma parcela da sociedade que não dispunha de meios para utilizar transporte privado, após alguns anos, é reconhecidamente marcado pelas perdas significativas nos direitos trabalhistas, o que joga um papel decisivo no comportamento dos usuários no aprofundamento desse modelo predatório.

Referências

Abílio, L. C. (2019). Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas*; v. 18, n. 3, p. 1-11.

Abílio, L. C., Amorim, H. & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias* [online], v. 23, n. 57 [Acessado 7 Novembro 2022], pp. 26-56.

Abílio, L. C. (2022). Perfis e trajetórias ocupacionais. In: Machado, Sidnei; Zanoni, Alexandre Pilan (org.). *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR-Clínica Direito do Trabalho.

¹⁰ *Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?*

Antunes, R. (2018). O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviço na era digital. Boitempo editorial.

Bastos, Juliano Almeida. (2014). Saúde mental e trabalho: metafísica da produção acadêmica no contexto da pós-graduação brasileira. 2014. 112 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Alagoas, Maceió.

Berrones S. L. D. & Roselia, A. R. F. (2011). Nivel de satisfacción y calidad de vida en el trabajo de los choferes de taxi y microbús de la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Salud en el Trabajo*, 1, 7; 5-7.

Braga J.C.M. & Zille L.P. (2015). Estresse no trabalho: estudo com taxistas na cidade de Belo Horizonte. *CONTEXTUS Rev contemp economia e gestão*, 13(1),1-26.

Carvalho, M. L. H., & Sales, M. M. (2018). Ser taxista em tempos de uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. *Pretextos-Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas*, 3(5), 579-596.

Castro, M. F.; Casulo, A. C. (2020) Pandemia do novo coronavírus e trabalho informal: breves elementos conceituais sobre precariado e subjetividade. *Revista da RET – Rede de Estudos do Trabalho*, Marília, Ano XIV, v. 25.

Casagrande, L. Z., Martín. A. & Oviedo, C. F. (2021). Motorista de Uber não é empreendedor. *RAM. Revista de Administração Mackenzie*, 22.

Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop). (2018). Referências técnicas para atuação de psicólogos(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito. Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas; Brasília, DF: Conselho Federal de Psicologia.

Dardot, P., Laval, C. (2016). A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo.

Fernandes, L. V. S. (2022). Ganhadores do Século XXI: motoristas de aplicativos, informalidade e relações raciais. *Laborare*, 5(8), 199-218.

Filho, S. A. S. (2018). A distinção entre uber e táxi: uma análise sob a perspectiva do macromarketing. Dissertação. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Faculdade de Administração.

Fontanella, B. J. B., Ricas, J. & Turato, E. R. (2008). Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública* [online], v. 24, n. 1 [Acessado 10 Novembro 2022], pp. 17-27.

Grisi Veloso, T., de Oliveira Filho, P., Medeiros, S. C., & Araujo, A. S. (2009). A identidade em discursos de taxistas. *Psicologia & Sociedade*, 21, 118–127.

González, M. T. R.; Landero, René; Maruris R.; Mireya et al. (2013) Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa Psicológica UST*, 10, 1, 85-90.

Hernández, F. M. P.; Bombon, O. R. A.; Arellano, M. J. C. (2021). Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 en el cantón Echeandía. *Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores*, 9(1), 00112.

Hernández R. Y. & Galindo S. R. (2020). La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19. *Espacio Abierto*, 29(4),12-30.

Hernández R. Y. & Galindo S. R. (2015). Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México. *Espacios Publicos*, 18(42), 135-156.

Hernández R., Y. & Galindo S. R. (2013). El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de México. *Quivera*, 15(2), 43-61.

Hiramatsu, A. (2021). Female taxi drivers in Mexico City: Facing patriarchal structures as a force of oppression. *Gender, Work & Organization*. <https://doi.org/10.1111/gwao.12633>.

Kerber, G. B., & Rissi, V. (2022). Riscos psicossociais e a legitimação da precarização do trabalho intermitente Psychosocial risks and the legitimation of the precariousness of intermittent work. *Brazilian Journal of Development*, 8(1), 5412-5431.

Lima, M. S. D. (2022). Tecnologia e precarização da saúde do trabalhador: uma coexistência na era digital. *Serviço Social & Sociedade*, 153-172.

Machado Junior, E. F.. (2016). *Bandeira livre: uma etnografia sobre os motoristas de táxi da cidade de São Salvador da Bahia*. Tese (doutorado) Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador.

Machado, S.; Zanoni, A. P. (org.). (2022) *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR-Clínica Direito do Trabalho.

Martín, U.; Jorge, L.; Soledad S.; Cirese, A. P.; Enev, A.; Nucciarone, M. I. & Tosi, J. D. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Ciencia & trabajo*, 19(59), 113119.

Rodrigues, A. M. (2005). O trabalho autônomo e semi-autônomo. In: Rodrigues, A. M.; Sato, L. (Org.). *Indivíduo, grupo e sociedade: estudos de psicologia social*. (pp. 57103). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Safatle, V. (2020). A economia é a continuação da psicologia por outros meios: sofrimento psíquico e o neoliberalismo como economia moral. In V. Safatle, Silva Junior, N., Dunker, C. (Orgs). *Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico*. Belo Horizonte: Autêntica.

Samuel, P. A. C. (2021). *Do táxi convencional ao serviço de transporte por aplicativo: recrudescimento ou nova precarização do trabalho?* Dissertação (Mestrado em Serviço Social). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Escola de Humanidades.

Sanson, C. (2021). O trabalho em tempos de crise: breve revisão teórica do debate entre os contemporâneos. *MovimentAção*, 8(14), 142-156.

Uchôa-de-Oliveira, F. M. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 45.

3. Segundo artigo: Entre ruas e algoritmos: compreensões de taxistas de Uberlândia sobre o trabalho com a concorrência das empresas-aplicativo

Resumo

Este artigo apresenta elementos do cotidiano de taxistas de Uberlândia e como eles compreendem as transformações na sua realidade de trabalho após o surgimento das empresas-aplicativo de transporte de pessoas. A perspectiva que guia as análises deste estudo é o campo da Psicologia Social do Trabalho. A pesquisa foi realizada por meio de um estudo exploratório e empírico, com abordagem qualitativa, utilizando entrevistas semidirigidas com motoristas de taxi. A análise de conteúdo temática foi utilizada para a organização do material construído nas entrevistas, tendo sido verificadas sete categorias principais relacionadas ao trabalho dos taxistas participantes do estudo: o processo de se tornar taxista, o cotidiano de trabalho, os efeitos da pandemia sobre a atividade laboral, suas compreensões sobre a influência das empresas-aplicativo, as disparidades regulatórias, as semelhanças e diferenças entre o trabalho dos motoristas de táxi e de aplicativo e as formas de enfrentamento utilizadas pelos taxistas para lidar com as mudanças verificadas em seu processo de trabalho a partir da entrada das empresas-aplicativo no mercado.

Palavras-chave: taxistas; uberização; plataformização; trabalho

Abstract

This article presents elements of the daily lives of Uberlândia taxi drivers and how they understand the transformations in their work reality after the emergence of ride-hailing app companies. The theoretical perspective guiding the analysis in this study is Social Psychology of Work. The research was conducted through an exploratory and empirical study, with a qualitative approach, using semi-structured interviews with taxi drivers. Thematic content analysis was used to organize the material constructed in the interviews, and seven main categories related to the work of the participating taxi drivers were identified: the process of becoming a taxi driver, the daily work routine, the effects of the pandemic on work activity, their understanding of the influence of ride-hailing companies, regulatory disparities, similarities and differences between taxi and ride-hailing work, and the coping strategies used by taxi drivers to deal with the changes observed in their work process since the entry of ride-hailing companies into the market.

Keywords: taxi drivers, uberization, plataformization, work

O veículo táxi tem como principal característica o taxímetro – instrumento que afere o tempo e a distância percorrida por um veículo, determinando uma tarifa relacionada, inventado em 1891, pelo alemão Friedrich Wilhelm Gustav Bruhn. Em 1897, na cidade de Stuttgart, Gottlieb Daimler construiu o primeiro veículo de táxi movido à gasolina do mundo (Vrick, 2017). No início do século XX, o serviço de táxi já estava difundido ao redor do mundo e, nos anos 1920, começava a sua institucionalização nos países em desenvolvimento. No Brasil, os primeiros automóveis começaram a transitar nas cidades no início do século passado, esboçando um novo modelo de deslocamento que se tornaria hegemônico, baseado no transporte rodoviário. Em 1925, foi criada a primeira montadora de veículos automotores do Brasil. No entanto, somente 31 anos depois¹¹, houve grandes saltos na produção automobilística do país (CREPOP, 2018).

Com isso, as cidades se expandiram e foram sendo “moldadas” por vias calçadas ou asfaltadas; as pessoas foram morar cada vez mais longe do trabalho, ao passo que a evolução do trânsito e dos transportes impulsionou o surgimento de demandas de mobilidade urbana, incluindo o serviço de táxi (CREPOP, 2018). Com a produção nacional de automóveis (fuscas/Volkswagen, sobretudo), nos anos de 1980 e de 1990, ocorreu a padronização dos carros táxis no Brasil. Em cidades como Rio de Janeiro e Salvador, esse processo se associou a uma política de cidade turística, que tornou os táxis e os taxistas dessas cidades indissociáveis de sua paisagem urbana e do hábito de seu uso pelos cidadãos (Machado Junior, 2016).

As contribuições de Rodrigues (2005) são importantes para caracterizar a atividade do motorista de táxi, uma vez que a autora estudou as práticas desenvolvidas por esses trabalhadores e se debruçou sobre as visões de mundo deles. Identificou que, dentro

¹¹ Devido ao Decreto-Lei nº 39.412/1956, estabelecendo normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira

dessa categoria profissional, uma questão importante é o tempo de atuação profissional. Através da experiência adquirida ao longo dos anos, eles desenvolvem uma série de estratégias para otimizar seus deslocamentos, encontrar rotas mais eficientes, antecipar demandas e lidar com situações imprevistas.

No tocante às características da ocupação em si, Rodrigues (2005) evidencia que não há exigência de qualificação se comparada com outras ocupações semelhantes em termos de renda. Contudo, uma série de condições são necessárias para que um indivíduo possa permanecer nessa ocupação, como o pagamento dos impostos e multas, a manutenção do veículo, sua substituição de tempos em tempos, a possibilidade de fazer frente a despesas inesperadas como em caso de acidentes etc.

Rodrigues (2005) nos mostrou como a atividade de taxista estava caracterizada há algumas décadas, quando a pesquisa foi feita. A autora trouxe contribuições que demarcavam uma fragmentação dentro da categoria, que não era homogênea. Fez referência aos taxistas de longa data, que haviam estabelecido um patrimônio e uma posição mais confortáveis na estratificação de classe social em detrimento dos taxistas mais novos (frotistas), que enfrentavam uma instabilidade na atividade, não possuíam carro próprio e não se identificavam com o serviço, tomando-o como passageiro.

Pensando sobre as representações de ser taxista, Rodrigues (2005) inferiu que a imagem do taxista é daquele que estipula para si mesmo horários que cumpre ritualmente e transforma seu automóvel (muito limpo) em pequena unidade doméstica ambulante. O seu cotidiano parece se constituir de pequenos aborrecimentos, solidão no trabalho e uma total falta de lógica da tarefa. Os motoristas de táxi enfrentam pequenos aborrecimentos

cotidianos, desde lidar com o trânsito congestionado até encontrar dificuldades para estacionar. A solidão também é uma realidade presente no trabalho dos motoristas de táxi. Eles passam longas horas sozinhos dentro do veículo, sem companhia ou interação social. A falta de lógica na tarefa dos motoristas de táxi se refere à imprevisibilidade e à falta de controle sobre os eventos que ocorrem durante o trabalho. Diferente de muitas profissões que seguem rotinas estruturadas ou protocolos definidos, os taxistas estão constantemente lidando com situações variadas e imprevisíveis.

O taxista, como profissional do transporte urbano, possui um papel singular na dinâmica da cidade pois sua interação com as pessoas e o conhecimento adquirido por meio do trabalho permitem uma perspectiva única sobre o ambiente urbano (Souza, 2022). Diante desse cenário, é importante entender como funciona o processo de trabalho dos taxistas, o qual abrange diversos aspectos além dos serviços de táxi comum, incluindo os serviços de rádio táxi e os serviços de transporte alternativo, entre outras possibilidades.

Nos serviços de táxi comum, calcula-se a tarifa por meio de um taxímetro, o qual é previamente aferido, sendo a tarifa indicada a partir do somatório do parâmetro inicial, também conhecido como bandeirada, com a métrica produzida pelo deslocamento e sua relação com o tempo. A tarifa mais comumente utilizada é a bandeira 1; a bandeira 2 costuma ser acionada quando há fatores que justifiquem um acréscimo no valor da corrida (horário noturno, domingos e feriados, estrada de terra etc.) O taxímetro comuta o sistema de medição para tarifa horária, quando o veículo está em baixa velocidade ou parado (Hino et. al., 2018).

Nos serviços de rádio táxi, as atividades administrativas estão concentradas nas cooperativas. Os taxistas associam-se a uma cooperativa ou mais. Para os clientes, o serviço é um só, sem diferenciação entre as cooperativas (Hino et. al., 2018).

Os passageiros solicitam o serviço por telefone à cooperativa e um grupo de atendentes dialoga com eles. Então, os taxistas são alocados para o atendimento. O custo integral da cooperativa é rateado mensalmente entre os taxistas associados, independentemente da quantidade de corridas realizadas por cada um. Neste serviço, a cooperativa se preocupa com a rastreabilidade e segurança das corridas, e valoriza aspectos como confiança, segurança, fidelidade e atendimento pessoal para satisfazer os clientes (Hino et. al., 2018). Para Gonçalves (2016), as cooperativas de radiotáxi passaram a atender melhor a demanda por corridas, uma vez que dentre as queixas mais frequentes dos passageiros estavam a dificuldade de chamar um táxi em horário de pico e a imprecisão do tempo estimado para chegada do carro.

Alguns taxistas prestam serviço de transporte alternativo, tal qual o descrito por Velôso et al. (2009), como uma forma de organização das viagens a partir da lotação do carro (quatro passageiros). Com esse objetivo, os taxistas geralmente ficam nos arredores de uma rodoviária, próximos à praça de táxi, abordando as pessoas que passam e/ou anunciando, em voz alta, o serviço. O preço da passagem é variável, podendo ser semelhante ao ônibus que faz o mesmo o percurso intermunicipal. Uma diferença dos serviços de transporte público legalizados encontra-se no fato de que os horários das viagens não são pré-determinados.

Os serviços de táxi e as características do trabalho desses motoristas operaram por muitos anos sem mudanças significativas. Todavia, durante a década de 2010, a profissão sofreu mudanças profundas devido ao surgimento e posterior proliferação das empresas-aplicativo. Segundo Abílio (2022), o trabalho sob controle de plataformas¹² trata-se de

¹² Existem duas categorias, a *on-line web-based* e a *location-based*. A primeira refere-se aos trabalhos que são obtidos ou entregues por meio de uma plataforma digital e que não precisam de uma localidade específica para sua realização, sendo executados no ambiente digital. Ao contrário da segunda que não se restringe ao ambiente digital: o trabalho obtido via plataforma é realizado e entregue necessariamente em um território específico.

uma rede de serviços prestados pelas plataformas digitais, especificamente pelos aplicativos de compra e venda de bens e serviços nos mais diversos setores, através da contratação temporária de trabalhadores. Um grupamento de destaque da categoria *location-based* é o de transporte de passageiros, que se caracteriza por trabalhos realizados em uma mesma cidade ou região e pelo carro ser o veículo principal utilizado. Nessas plataformas (Uber e Maxim, por exemplo), o cliente indica onde deseja ir e, a partir de sua localização, um motorista o leva até o destino escolhido.

As empresas-aplicativo abrangem ainda o serviço de solicitação de táxis pelos dispositivos móveis, como o oferecido pela Easy Táxi e pela 99 Táxi. Os motoristas de táxi tomaram conhecimento dos aplicativos principalmente pela mídia e por informações de colegas taxistas. Além disso, representantes de aplicativos conversavam com os motoristas nos pontos de táxi para fazê-los conhecer o serviço, havendo distribuição de informativos (Hino et. al., 2018).

No serviço das empresas-aplicativos de táxi, as atividades administrativas são compartilhadas entre taxistas e um sistema automatizado. Os taxistas podem se associar a diversas empresas e fazer uso de mais de um aplicativo. Os clientes solicitam o serviço por meio de App no celular e interagem com um sistema que repassa a corrida para taxistas próximos do ponto de partida. Cabe ao taxista aceitar a corrida e, o primeiro que o fizer, será designado para atendimento ao cliente (Hino et. al., 2018).

Entre outras possibilidades, esses aplicativos auxiliam os usuários a se deslocar nas cidades, permitem a localização mais precisa de um endereço, identificam rotas de congestionamento e agilizam a obtenção do serviço, ao apontarem um táxi disponível próximo ao usuário. As empresas-aplicativo estão agindo sobre modelos de negócio temporalmente bem estabelecidos, como o das cooperativas de táxis com centrais de

rádio, que veem sua forma de atuar se transformar e assistem à migração de seus taxistas e clientes para empresas-aplicativo de táxi (Hino et al., 2018).

A concorrência das empresas-aplicativo, como a Uber, tem produzido significativas mudanças no cotidiano dos motoristas de táxi. Muitos taxistas adotaram sistemas de despacho de corridas por aplicativo ou desenvolveram parcerias com plataformas de tecnologia para melhorar a eficiência e a conveniência do serviço prestado. Essa concorrência tem impactado não apenas a quantidade de corridas e a remuneração dos taxistas, mas também a sua rotina de trabalho e a própria dinâmica do setor de transporte de pessoas (Rezende, 2020).

Diante das transformações ocorridas no setor de transporte urbano com o surgimento das empresas-aplicativo, torna-se relevante compreender a perspectiva dos taxistas sobre esse fenômeno e como eles vivenciam essas mudanças em seu cotidiano de trabalho. Nesse contexto, este artigo tem como objetivo apresentar elementos do cotidiano de taxistas de Uberlândia/Minas Gerais, focando em como eles compreendem as transformações no processo de trabalho com a concorrência das empresas-aplicativo.

Especificamente, explorar como os taxistas compreendem o processo e as razões para se tornar taxista, como eles compreendem os efeitos da pandemia sobre seu trabalho, como eles compreendem a influência das empresas-aplicativo sobre seu trabalho, as disparidades regulatórias entre o táxi e as empresas-aplicativo, as semelhanças e as diferenças entre seu trabalho e o de motorista de aplicativo e as formas de enfrentamento para lidar com as mudanças ocorridas em seu processo de trabalho.

3.1. Método

Orientado pelo que defende o campo da Psicologia Social do Trabalho, este estudo pautou-se pela

leitura crítica da realidade, interdisciplinaridade, ênfase no conhecimento e experiência dos trabalhadores, em uma perspectiva contra hegemônica, na assunção da dimensão política como inseparável da dimensão científica, na constatação da relação fulcral entre a subjetividade e os aspectos objetivos e materiais de existência, na indissociabilidade entre pesquisa, prática e intervenção, na horizontalidade das relações entre sujeitos pesquisadores e sujeitos trabalhadores, e na busca pela transformação social e das condições de trabalho (Pereira, 2020, s/p).

3.1.1. Cuidados éticos

O projeto de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), obtendo parecer favorável (CAAE nº 52257221.2.0000.5152). Os participantes tiveram acesso ao termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE), para informá-los sobre o propósito do estudo, utilização das informações e cuidados éticos envolvidos. As entrevistas foram realizadas com profissionais que já trabalhassem no táxi antes do surgimento das empresas-aplicativo, para que estes pudessem avaliar as mudanças no seu processo de trabalho. Os benefícios envolvem uma aproximação científica com a produção do conhecimento sobre o atual cenário trabalhista. E ainda um momento para se expressar sobre as experiências ligadas à sua atividade como taxista e formular compreensões sobre as mudanças ocorridas em seu trabalho.

3.1.2 Participantes

O contato com os participantes, que eram desconhecidos, foi feito pessoalmente, em seus locais de trabalho. Os taxistas foram abordados, aleatoriamente, preferencialmente, indo até o final da fila, de modo a permitir uma interação mais

prolongada e sem interrupções devido à chegada de passageiros. O critério de amostragem utilizado foi adequado para atingir os objetivos da pesquisa e obter material empírico significativo sobre as percepções e experiências dos taxistas em relação às mudanças no trabalho provocadas pela concorrência das empresas-aplicativo, uma vez que, na pesquisa qualitativa exploratória, busca-se atingir a saturação de dados, ou seja, o ponto em que novas informações deixam de surgir.

Tabela I – Participantes

Nome ^{2 13}	Sexo	Idade	Anos de atuação	Escolaridade	Raça
Wando	M	46	20	Ensino Fundamental	Preto
Max	M	53	16	Ensino Médio	Branco
José	M	56	13	Ensino Fundamental	Branco
Carlos	M	58	29	Ensino Fundamental	Branco
Reinaldo	M	67	12	Ensino Médio	Branco
Augusto	M	67	28	Ensino Médio	Pardo
Joaquim	M	69	26	Ensino Médio	Pardo
Marcos	M	70	28	Ensino Fundamental	Branco
Oswaldo	M	70	25	Ensino Fundamental	Branco

Os pontos de táxi visitados estavam localizados em regiões centrais da cidade, supermercados e em áreas de grande movimentação de pessoas todos em Uberlândia. Buscou-se obter uma amostra diversificada de pontos de táxi que refletisse diferentes contextos e demandas.

De acordo com informações obtidas em entrevista com um informante-chave, estima-se que o número de taxistas na região seja de quatrocentos e trinta táxis cadastrados. Dentro deste número, aproximadamente, entre cento e cinquenta e duzentos táxis foram retirados de circulação devido a devoluções ou inatividade por motivos diversos. Portanto, estima-se que, em média, Uberlândia atualmente conte com a circulação de cento e cinquenta a duzentos veículos de táxi em suas ruas. Vale ressaltar

^{2 13} Nomes fictícios.

que, devido à falta de uma base de dados oficial ou informações publicamente disponíveis sobre o número exato de taxistas na cidade, essa estimativa é baseada em dados fornecidos pelo informante, que possui experiência e conhecimento direto do setor

3.1.3 Instrumentos

O instrumento foi a entrevista semi-dirigida, a qual combina características da entrevista formal (por exemplo, limite de tempo fixo, papéis fixos de 'entrevistador' e 'entrevistado' e a existência de um roteiro de entrevista) com características de uma conversa informal, como a abertura das perguntas e a ênfase na narrativa e na experiência (Willig, 2013). A proposta foi de uma entrevista mais focalizada, no sentido de abordar mais especificamente o tema de interesse, as quais tiveram duração de vinte a quarenta minutos.

3.1.4 Procedimentos

As entrevistas aconteceram no local de trabalho dos taxistas e foram conduzidas com o objetivo de explorar a trajetória desses profissionais e investigar os efeitos sobre seu trabalho a partir da entrada das empresas-aplicativo no mercado de transporte de pessoas, bem como a relação dos taxistas com essas empresas. Além disso, foram abordadas as semelhanças e diferenças entre o trabalho de taxistas e motoristas de aplicativo e as possíveis mudanças no trabalho após a pandemia.

O exame do material empírico se deu a partir da Análise de Conteúdo temática, que considera a pertinência e recorrência dos assuntos que emergem nas interações entre o pesquisador e os participantes. Uma análise de conteúdo temática faz mais do que resumir e classificar o que os participantes da pesquisa disseram, deve também tentar dar sentido ao que eles disseram e por que eles poderiam ter dito isso (Willig, 2013). As análises temáticas podem iluminar as possíveis razões por trás das crenças e atitudes declaradas das pessoas porque podem auxiliar a identificar e tematizar os significados que as pessoas atribuem aos fenômenos sociais (Willig, 2013).

O processo de análise se iniciou com uma leitura exaustiva e minuciosa das transcrições das entrevistas para uma familiarização com os dados, momento em que foram identificados temas, destacando trechos ou frases que se referiam aos principais assuntos da pesquisa. Com base nos temas identificados, foram estabelecidas categorias temáticas relevantes para a análise, as quais incluíram padrões, tendências e relações entre os diferentes temas abordados. Isso envolveu a comparação das respostas dos taxistas, a busca por similaridades e discrepâncias, bem como a sinalização das nuances e diferentes perspectivas apresentadas. Os achados foram discutidos em relação às principais publicações relacionadas à temática, encontradas na literatura científica.

3.2 Taxistas de Uberlândia, processo de trabalho e transformações laborais

3.2.1 O percurso para se tornar taxista: descobrindo as trajetórias da profissão

Como podemos observar nas histórias compartilhadas pelos taxistas, é comum que muitos deles tenham trabalhado em outras áreas relacionadas ao transporte antes de se tornarem taxistas (Junior, 2014).

Eu comecei como taxista tem uns 7 prá 8 anos, eu era caminhoneiro, mexia com fazenda, depois vendi a fazenda, vendi o caminhão, vim parar no táxi. Ser caminhoneiro é um serviço muito bom, mas muito cansativo, então, chega uma certa idade em que a gente acaba tentando fazer alguma coisa prá nossa velhice. Eu achei o táxi um serviço mais maneiro, um serviço que gosto de fazer, estar mexendo com gente, com o povo, não uma coisa parada dentro de um escritório (José).

Uma realidade bastante comum entre os motoristas de táxi é que muitos deles tiveram outras ocupações antes de se dedicarem a essa atividade. A falta de trabalho, o envelhecimento e a falência em pequenas ou médias empresas são fatores decisivos para uma trajetória como taxista (Junior e Vellame, 2022). Portanto, as razões para exercer a profissão de taxista podem representar intersecções entre os elementos pessoais e situações vivenciadas na realidade laboral que acabam criando as condições para o ingresso na atividade. A falta de oportunidades de emprego, pressões econômicas e instabilidade financeira, a ausência de qualificações específicas e as mudanças no mercado de trabalho são alguns dos fatores que podem levar indivíduos a considerarem o trabalho como taxista.

Eu trabalhava com processamento de dados. Em noventa e cinco, eu vim para o táxi e estou até hoje, vinte e sete anos, vai fazer vinte e oito agora. Eu tive que sair de lá, com acerto de lá, eu comprei um açougue e não deu certo e eu fiquei sem nada, tive que vir pro táxi. Eu vim trabalhar no táxi como auxiliar, em carro que não era meu. Depois Deus preparou o carro para mim de forma interessante (Joaquim).

Com relação às razões para ser taxista, estas podem ser diversas e variam de acordo com o indivíduo. Alguns motoristas gostam de dirigir e explorar novos lugares. Para esses sujeitos, a possibilidade de estar na estrada e conhecer novos clientes e lugares é uma grande vantagem da profissão. Esse comportamento desbravador é totalmente atravessado pela construção social da rua como lugar masculino e pelo acesso ao carro, como um bem econômico, do homem:

Foi exatamente porque eu não dou conta de ficar parado, então, o táxi é um serviço maneiro, eu trabalho para mim, não sou empregado, não tem que picar cartão, não tem que dar satisfação pra ninguém e eu ando pra lá, ando pra cá, eu viajo, então é por isso que eu escolhi ficar no táxi (José).

Embora ser um motorista de táxi possa parecer uma alternativa atraente para quem deseja ser seu próprio chefe, é importante considerar os desafios que acompanham essa escolha, determinada pela materialidade das coisas, uma vez que é necessário gerenciar suas finanças e controlar seus custos operacionais, como manutenção e combustível (Fallavena, 2017). Além disso, a falta de estabilidade financeira ainda é um desafio significativo para o motorista de táxi, uma vez que a renda é diretamente influenciada pelo número de passageiros que atende. Em tempos de baixa demanda, pode ser difícil manter a renda estável e garantir uma receita consistente (Fallavena, 2017).

Para muitos sujeitos, ser taxista lhes permitem controlar seus horários de trabalho e ter mais flexibilidade em suas rotinas diárias. Alguns motoristas são aposentados, porém, a aposentadoria não é suficiente para suprir suas necessidades básicas, o que os coloca trabalhando como taxista para complementar a renda e "defender o pão de cada dia". Ser aposentado e continuar trabalhando é uma evidência palpável da precariedade da nossa seguridade social; do tripé que deveria sustentar nossa cidadania e garantir que os trabalhadores estejam protegidos na velhice.

Gosto porque é o meu dinheirinho prá eu defender o pão, o pão de cada dia que eu tiro o meu sustento, tô aposentado, mas a aposentadoria é uma mixaria, não dá pra nada, então, tem que trabalhar pra inteirar (Marcos).

O local de trabalho também se apresenta como um fator interessante para aqueles que desejam exercer a atividade de forma mais segura e tranquila. A escolha pelo aeroporto como ponto de trabalho, por exemplo, é justificada pela tranquilidade do ambiente, pela segurança oferecida aos taxistas e pelo perfil dos clientes que utilizam o serviço, o que contribui para diminuir os riscos de assaltos e violência.

Eu escolhi o táxi primeiro porque é aqui no aeroporto, aqui é um serviço mais tranquilo, a gente mexe com pessoas mais instruídas, nunca aconteceu roubo aqui no aeroporto, já é um ponto que me agradou muito. Por exemplo, se for prá eu vender esse táxi aqui e pegar um táxi em qualquer outro lugar, eu não quero, se não for no aeroporto, porque eu não trabalho na noite (Joaquim).

Para ampliar a análise sobre as razões apontadas pelos participantes para se tornar taxista, é necessário considerar fatores como a necessidade de renda rápida e a flexibilidade de horários. Além disso, muitos indivíduos podem escolher essa profissão por se sentirem confortáveis em um ambiente de trabalho solitário, no qual possuem maior autonomia e liberdade em relação a outras ocupações (Rodrigues, Moreira e Lucca, 2021). Outros podem ser atraídos pela possibilidade de conhecer pessoas e lugares diferentes, enquanto alguns optam pela profissão como uma fonte de renda temporária enquanto buscam outras oportunidades de emprego. Por fim, a escolha de se tornar taxista pode estar relacionada a fatores culturais e familiares, já que muitas vezes a profissão é passada de geração em geração (Rodrigues, Moreira e Lucca, 2021).

3.2.2 A vida nas ruas: analisando o cotidiano de trabalho de taxistas

O cotidiano de trabalho dos entrevistados apresenta uma variedade de situações e condições em que a atividade laboral se desenvolve. A rotina de um taxista não é fácil, pois é preciso atender bem o cliente, ter pontos específicos para poder pegá-los e lidar com o trânsito e as dificuldades do dia a dia da cidade. Segundo um participante, o trabalho de taxista exige que se “vista a camisa” da profissão e “foco nos clientes”, para que eles fiquem satisfeitos e voltem a utilizar os seus serviços, uma vez que um bom atendimento é fundamental para fidelizar clientes e conseguir indicações.

Você tem que vestir a camisa, atender bem, se você não atender bem o cliente, ele não volta pro céu (sic), você tem que dar a cara e o coração pro cliente ficar satisfeito com você porque o que você planta, você colhe. Eu tenho cliente fidelizado, eu tenho uma pasta boa, trabalho na rádio táxi em que a gente paga mensal pra ela despachar as corridas pra os taxistas, então, quando os meus clientes não estão suprindo as minhas necessidades, então, eu corro atrás da rádio táxi, mas tudo é um processo, é quando você começa a divulgação do seu telefone, é cartãozinho, que entrega, taxista tem que ser taxista, senão vira as costas não é taxista, é só despacho de corrida (Wando).

No contexto específico do trabalho como taxista, a ideia de "vestir a camisa" pode ser problemática, pois sugere que este deve se identificar completamente com a profissão e colocar as necessidades dos clientes acima de seus próprios interesses e necessidades. Embora seja importante que ele preste um serviço de qualidade e se esforce para satisfazer as demandas dos clientes, essa pressão constante pode levar a uma sobrecarga emocional e psicológica (Casulo, 2022). Por outro lado, pode-se argumentar que a fala do participante mencionada acima pode estar associada a um compromisso moral que envolve o respeito às normas de trânsito, a conduta profissional e o cuidado com a integridade e o bem-estar dos passageiros. Essa responsabilidade moral impulsiona os taxistas a se esforçarem para oferecer um serviço de qualidade e a se manterem atualizados sobre as melhores práticas no setor (Casulo, 2022).

Com relação à forma como os taxistas organizam sua jornada de trabalho, alguns dos entrevistados optam por trabalhar apenas à noite. A carga horária é um aspecto fundamental a ser considerado nessa discussão, uma vez que a jornada de trabalho pode influenciar a saúde física e mental dos trabalhadores, bem como sua produtividade e qualidade de serviço prestado. No caso dos entrevistados, é possível observar que a carga horária diária e o turno de trabalho variam. Um dos participantes, que puxa fila¹⁵ no aeroporto, trabalha até o último avião chegar, que pode ser tarde da noite, mas há intervalos grandes entre os voos. Já outro taxista, que trabalha se deslocando pela cidade, diz não ter um horário fixo e trabalha durante todo o dia, buscando e levando pessoas para diversas localidades.

Aqui nós não temos uma rotina fixa, nós começamos a marcar fila nove e meia e trabalhamos até uma hora quando chega o último avião, mas tem um intervalo, por exemplo, chegou o último avião onze horas, das onze vai chegar outro avião só catorze horas, os intervalos são muito grandes (Joaquim).

Eu não tenho horário, o meu ponto de táxi está lá, tem o telefone, minha casa fica dois quarteirões do meu ponto, a pessoame ligou, eu desço e pego o cliente, se eu não tiver nada, eu fico lá no ponto, na parte da manhã. Tem hora que você deixa uma corrida do cliente aqui, chega na esquina, dali você pega outro, isso aí vai do dia a dia, mas, assim, taxista não tem horário nem de almoçar, nem de tomar banho (Wando).

Para discutir a carga horária de um taxista, é relevante considerar as referências dos estudos sobre a polimorfia do trabalho¹⁶ e sociologia do trabalho. Segundo Abilio (2019), é possível analisar as implicações da carga horária de trabalho dos trabalhadores

¹⁵ A expressão “puxar fila” se refere à prática dos taxistas de se organizarem em uma fila para aguardar a chegada dos passageiros, e aquele que está no início da fila é considerado o primeiro a ser chamado.

¹⁶ A polimorfia do trabalho se refere à diversidade de formas de trabalho existentes na sociedade contemporânea, que vão além do emprego formal tradicional, e que demandam uma atenção especial no que diz respeito à regulação da jornada de trabalho (Sato, Bernardo e Coutinho, 2018).

em geral não apenas em termos individuais, mas também em termos coletivos e estruturais, considerando fatores como a regulação do mercado de transporte, a precarização do trabalho e a proteção social dos trabalhadores.

De acordo com Antunes (2011), uma característica do capitalismo contemporâneo é que os trabalhadores são submetidos a múltiplas tarefas e exigências, o que pode levar à intensificação do trabalho e aumento da carga horária. No caso do taxista, é comum que ele trabalhe longas jornadas para garantir a própria subsistência e atingir as metas de faturamento. Outro aspecto importante que os estudos sobre polimorfia do trabalho destacam são a relação entre o trabalho e as condições sociais, culturais e políticas. Uchôa-de-Oliveira (2020) ressalta que, além da precarização do trabalho e das condições de realização desse, a carga horária excessiva é outro fator que pode afetar significativamente a saúde do trabalhador.

Com relação à segurança dos taxistas, a violência urbana configura-se como uma das principais ameaças enfrentadas por esses profissionais, que muitas vezes são vítimas de assaltos, roubos e agressões. A violência urbana enfrentada pelos taxistas não se restringe apenas aos atos de violência direta. A sensação constante de insegurança e o medo de se tornarem vítimas afetam a qualidade de vida desses trabalhadores. A incerteza em relação à própria segurança pode gerar estresse, ansiedade e impactar negativamente a saúde mental dos taxistas (Casulo, 2022).

[Em] Toda profissão a pessoa vai passar maus momentos, a não ser que ele nasça em berço de ouro. Do contrário, ele tem que trabalhar. Eu já fui caminhoneiro, já mexi com ônibus, e agora eu tô no táxi. No táxi, eu tenho vinte e cinco anos. Vou te falar, já passei maus momentos, fui assaltado seis vezes, mas ainda agradeço a Deus, porque pelo tanto de tempo, até que não foi muito assalto, mas a gente passa uma situação crítica. Graças a Deus, ele me deixou vivo e trabalhando e vou batalhar até a hora que Deus falar assim: agora você não pode trabalhar mais. Ai sim, eu tenho que parar (Oswaldo).

Quem assalta taxistas é nóia, um bandido não vai assaltar taxista, pois sabe o que

o taxista tem no bolso, tem cem, duzentos reais. Então, a gente trabalha com pessoas mais instruídas, então, você não corre tanto risco, tanto que tem 7 anos que eu tô aqui e nunca aconteceu um assalto, nunca ninguém botou a arma na cabeça de ninguém, então, foi uma das coisas que me levou a escolher, mas tinha que ser no aeroporto, outro lugar não servia pra mim (Joaquim).

3.2.3 As marcas de uma pandemia

A crise sanitária da pandemia de COVID-19 trouxe consequências globais em todas as áreas, incluindo a economia e o mercado de trabalho. Rocha (2021) externou diversas dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores em geral, que vão desde a queda abrupta na demanda de serviços até a exposição ao risco de contágio pelo vírus, principalmente para trabalhadores que não têm acesso a direitos trabalhistas básicos, como férias remuneradas, licença médica e seguro de saúde. Segundo relatos de nossos entrevistados, pudemos observar que a pandemia também afetou diretamente suas atividades e rendimentos, trazendo incerteza e medo em relação à saúde e à segurança no trabalho:

Lógico, abalou tudo. Não foi só nosso trabalho, abalou o mundo, não foi nem só a nossa nação. Agora vem a recuperação, a economia ficou lá pra baixo, a gente teve que recuperar. Eu acho que ninguém se recuperou dessa pandemia ainda. Isso vai levar muitos anos pra recuperar, pra voltar ao normal, não é verdade? Por todos os lados, pela saúde, pela economia, do ânimo da pessoa, do psicológico, isso abalou tudo (Max).

A pandemia foi um sacrilégio, um sacrifício. O país já tá quase voltando ao normal. Depois da pandemia, uns tantos dias pra nós, foi um tanto ruim, porque aquela máscara lá é um trem esquisito (Oswaldo).

De acordo com Gerbaudo (2023), a pandemia expôs as fragilidades das estruturas sociais e econômicas existentes, especialmente para os trabalhadores precarizados, que foram forçados a trabalhar em condições arriscadas e a enfrentar altos níveis de insegurança financeira. Das falas dos taxistas depreendemos que possivelmente as medidas de prevenção contra a COVID-19, como o uso de máscaras também foram

essenciais para garantir a segurança de si próprios e dos passageiros que se arriscaram durante a pandemia.

Quando perguntados sobre os impactos da pandemia na profissão, embora a categoria dos taxistas tenha sido contemplada com um auxílio emergencial, nem todos os trabalhadores tiveram acesso a esse auxílio governamental, o que agravou ainda mais sua situação financeira, visto que o número de viagens caiu, gerando problemas na manutenção do sustento pessoal e familiar.

Eu não peguei o auxílio, na pandemia, tinha dia que não tinha dinheiro, só que não foi bicho de sete cabeças, não, a gente tem fé em Deus, essa pandemia foi pouco do que já se passou por nós. Na pandemia nós não trabalhamos, nós ficamos dentro de casa, não tinha cliente, ninguém saía na rua, você saía, ficava o dia inteirinho lá, e ninguém saía na rua, então, foi difícil pra nós (Wando).

Aqui no aeroporto tinha uma média de vinte e seis voos por dia e agora caiu para treze, catorze voos, então diminuíram muito os voos. (José).

O taxista do aeroporto expressa uma certa insatisfação com a nova dinâmica de trabalho, que implica trabalhar todos os dias, ao contrário do que ocorria antes da pandemia, quando a equipe era dividida em turnos. Com a volta de todes, há muitas pessoas no trabalho e isso diminuiu a quantidade de corridas que cada um faz por dia, levando a uma redução significativa na renda diária.

Depois da covid nós ficamos aqui uns dois anos trabalhando, dividiu a turma, somos trinta e sete, uma turma trabalhava num dia e folgava no outro, agora juntou todo mundo novamente, tá ruim, estava melhor do outro jeito, do meu ponto de vista, mas tem uns aqui que preferem assim. Então, hoje, por exemplo, você fica o dia inteiro trabalhando todo dia para fazer quase o mesmo tanto que você fazia trabalhando num dia só. Agora como é muita gente você faz ametade do que fazia (Joaquim).

A partir da percepção de nossos entrevistados, compreendemos que a pandemia trouxe mudanças significativas e desafios para os taxistas, que precisaram se adaptar e buscar soluções criativas para superar esses obstáculos. Paiva (2023) sinaliza que a

pandemia pode ter acelerado o processo de uberização em algumas áreas, como o transporte de passageiros³¹⁹, no sentido de este atualizar com tecnologias informacionais modernas o padrão de relações de trabalho historicamente precário e flexível existente no Brasil.

Todavia, Paiva (2023) também defende que é possível conciliar o desenvolvimento tecnológico com o valor social do trabalho. O excerto a seguir indica que uma das medidas tomadas por alguns profissionais da área foi alugar seu ponto para outras pessoas, como forma de sobreviver à queda de demanda devido à pandemia:

Na época eu tinha alugado meu ponto aqui pra uma pessoa, ainda era viável o táxi, então eu aluguei bem alugado, ia ficar uns três anos sem vir aqui, aí pra mim foi bom, sobrevivia assim (Joaquim).

Essa é uma estratégia que pode ter ajudado alguns taxistas a enfrentarem a crise, mas lembramos que nem todos tiveram essa opção disponível. Outra medida adotada pelos taxistas foi a adaptação a novas formas de atendimento, como o uso de aplicativos próprios para solicitação de corridas e o pagamento eletrônico, visando minimizar o contato físico com os passageiros e reduzir o risco de contágio. Essas estratégias foram significativas para manter a segurança tanto dos taxistas quanto dos passageiros durante a pandemia.

Para Salles (2023), no caso dos taxistas, a pandemia pode ter sido um fator de aceleração da transição para modelos de negócios mais baseados em tecnologia, como a utilização de aplicativos para transporte de passageiros. Nesse sentido, a lógica da plataformação foi ainda mais difundida durante o período da pandemia, que de certo modo criou as características ideais para tanto.

^{3 19} Com o crescimento do maquinário informacional-digital, nessa nova fase digital, algorítmica e financeira que pauta o mundo corporativo de nosso tempo (Antunes, 2020).

3.2.4 *Compreensões dos taxistas sobre como as empresas-aplicativo têm afetado seu trabalho*

Nesta categoria, verificamos se o fenômeno da entrada das empresas-aplicativo no ramo do transporte de pessoas trouxe mudanças significativas para os taxistas. Assim, a partir das compreensões destes, exploramos os impactos gerados pela concorrência dessas empresas, a fim de compreender melhor as transformações em curso. Um de nossos entrevistados, quando perguntado se a entrada das empresas-aplicativo afetou seu trabalho, nos respondeu com sua visão:

Atrapalhar? Atrapalha, mas eu não tenho nada contra Uber não, cada um tem o seu direito de trabalhar, eles têm a linha deles, nós temos a nossa, não sou contra não. Antigamente, era só táxi, o único serviço que tinha era táxi, nem carro de Localiza tinha, era só mesmo os ônibus e os táxis, há muitos anos atrás, mas depois veio entrando moto táxi, veio entrando Uber, então foi tirando um pouco de circulação os passageiros, diminuindo, mas quanto a isso, não tenho nada contra não (Carlos).

É interessante observar que, embora afirme não ter nada contra a Uber, o taxista deixa evidente que a entrada de novos serviços de transporte acabou reduzindo a circulação de passageiros e afetando o seu trabalho. Ultimamente, com a entrada das empresas-aplicativo no mercado de transporte, muitos taxistas têm relatado uma queda no número de corridas e uma redução significativa nos ganhos. Essa é uma questão importante que tem gerado preocupação entre os profissionais do setor e precisa ser discutida de forma mais aprofundada.

No começo, eu trabalhava vinte e quatro por vinte e quatro. Trabalhava todo dia. Hoje com a entrada da Uber, eu tô fazendo só noite, tem vários colegas aqui que fazem isso, pode ver que tá defasado o ponto, são quarenta e três carros, olha o tanto de carro que tem aqui. Se tiver muito são dez (Reinaldo).

Minha história como taxista é história de sofrimento. Eu tenho vinte e cinco anos nessa profissão. Infelizmente, agora nosso serviço acabou. A maioria das corridas custa dez reais, quinze reais. Porque as corridas grandes, o táxi não faz mais, porque o Uber tá aí pra carregar o povo de graça. Então, corrida grande pra nós aqui não existe (Oswaldo).

Mudou, mas agora tá estabilizando. Nós fazíamos vinte e quatro corridas, vinte e cinco, dependendo do dia, um pelo outro, eu fechava meu mês, que a gente sempre marcava, hoje não, a gente nem tá preocupado com isso, mas a gente marcava quantas corridas fazia, e uma pela outra dava em torno de, não me recordo, de quinze a dezesseis. Hoje tá em torno de nove corridas. Eu comecei às sete horas da manhã (Reinaldo).

Diminuiu o serviço nosso, diminuiu nossa remuneração porque somos autônomos, o tanto mais que trabalhamos, mais corremos pra pagar as contas, então, a gente tem que administrar muita coisa, eu sei de muito taxista que entregou o ponto (Wando).

Estes trechos mostram que a entrada das empresas-aplicativo no mercado de transporte gerou uma redução no número de corridas e, conseqüentemente, na remuneração dos taxistas. Diante o exposto, é inegável que a entrada de novos serviços de transporte mudou a dinâmica do mercado e acabou reduzindo a demanda pelos serviços dos taxistas. Essa situação ilustra o que Antunes (2020) aborda sobre as transformações no mundo do trabalho e na economia decorrentes da entrada das chamadas empresas-aplicativo, como Uber, Cabify e Rappi, ao discutir como a chamada quarta revolução industrial, caracterizada pelo avanço da tecnologia e automação, tem afetado o mundo do trabalho. A crescente precarização e flexibilização do trabalho, com a proliferação de contratos temporários, terceirizações e formas de trabalho autônomo, que têm sido intensificadas nesse processo, atingem especialmente os trabalhadores plataformizados, mas também atingem os demais, como fica evidente em nosso estudo.

Outro aspecto que pode ser destacado sobre as mudanças no trabalho dos motoristas em função do desenvolvimento tecnológico refere-se ao uso constante do GPS pelos motoristas de aplicativo, sendo notável que a figura do motorista como detentor de uma grande memória de ruas e bairros da cidade está sendo gradualmente descartada. Antigamente, o motorista precisava conhecer muito bem a cidade e as suas vias, de forma a escolher o melhor caminho para chegar ao destino do passageiro. Esse conhecimento

era fruto de anos de trabalho na profissão, o que conferia um caráter muito particular ao trabalho do taxista, que era visto como um verdadeiro guia da cidade (Samuel, 2021).

Com a popularização dos aplicativos de transporte, observa-se uma mudança significativa na dinâmica da relação entre motorista e passageiro. O distanciamento imposto pelas empresas-aplicativo, que não estimula a troca de contatos entre ambos, tem prejudicado a qualidade dessa relação. Antes, quando o passageiro solicitava o serviço diretamente com o taxista, era comum haver um contato prévio, seja por meio de ligação ou ao encontrar o táxi em um ponto específico. No entanto, com a fragmentação causada pelos aplicativos, essa relação se tornou mais impessoal e mecânica, gerando uma perda da humanização e da personalização da experiência (Samuel, 2021). Isso é especialmente evidente na compreensão dos participantes ao ressaltarem ter uma maior interação com os passageiros.

3.2.5 A balança da (des)regulação: disparidades entre o táxi e a empresa-aplicativo segundo a compreensão de taxistas

A discussão em torno da regulamentação de táxis e empresas-aplicativo é um dos aspectos que mais sobressaiu nas entrevistas realizadas. Para os participantes da pesquisa, essa competição se torna injusta porque os motoristas de aplicativo não estão sujeitos às mesmas regulações e obrigações que eles. Um de nossos entrevistados enfatiza a questão econômica relacionada ao funcionamento das empresas-aplicativos:

Tenho que falar que precisa regulamentar ou acabar com isso, só. Ou um ou outro. Mas uma hora alguém vai ter que bater esse martelo. Porque essa sangria ninguém comenta sobre isso, você já fez um cálculo do dinheiro que esse pessoal arrecada e sai do país? Ninguém parou prá pensar por aí, porque o

dia que um político parar prá pensar, vai ter políticos que vão querer barrar isso aí [...]. Então, a economia fica abalada porque é uma sangria que não tem retorno, é um dinheiro que não tem retorno, o volume de dinheiro que esse povo movimenta não são milhões, são bilhões. E esse dinheiro tá indo embora sem fazer uma creche, sem fazer um nada, tá indo embora pro bolso do pessoal da Uber. Infelizmente, não tem um político que enxergou isso até hoje. (Max).

Podemos observar uma denúncia nesta fala, o que traduz uma visão que não se restringe apenas aos efeitos sobre si próprio. Nessa mesma linha, Bietti (2021) pontua diversas abordagens regulatórias que têm sido propostas para enfrentar os desafios apresentados pelas plataformas digitais, como a autorregulação e a regulação governamental. A autorregulação ocorre quando as plataformas digitais estabelecem suas próprias regras e políticas para governar o comportamento de seus usuários e a operação da plataforma. Isso pode incluir diretrizes para conteúdo, privacidade, segurança, práticas comerciais, entre outros aspectos. As plataformas geralmente têm termos de serviço e políticas de uso que os usuários devem concordar para poder utilizar a plataforma. Elas também podem implementar mecanismos de denúncia e moderação de conteúdo para promover um ambiente seguro e confiável (Bietti, 2021).

A regulação governamental ocorre quando entidades governamentais estabelecem leis, regulamentos e diretrizes para governar as atividades das plataformas digitais. Essa regulação pode ser realizada em diferentes níveis, como nacional, regional ou global, dependendo da jurisdição e dos interesses envolvidos (Bietti, 2021). De maneira geral, o participante percebe que falta engajamento políticos na questão, a fim de buscarem regulamentações que possam garantir uma maior justiça social.

Gonçalves (2016) apresenta uma análise da regulamentação do mercado de táxis. A intervenção regulatória neste serviço é realizada normalmente em nível municipal, dependendo da localidade em que operam. A aplicação de regulamentos varia de acordo com a área ou país e envolve três principais categorias de regulamentação: quantidade

(limite no número de veículos licenciados); qualidade ou segurança (requisitos técnicos mínimos de eficiência); tarifas cujo cálculo é controlado pelo taxímetro, com o objetivo de proporcionar uma compensação justa para os operadores e preços estáveis para os passageiros através de subvenções de tarifas.

As regras que se aplicam para regulamentação de táxis mudam conforme a jurisdição de cada país, sendo que alguns caminham para a desregulamentação. No Brasil, o serviço de táxis é classificado como impróprio do Estado, ou seja, trata-se de um serviço destinado a satisfazer as necessidades coletivas, porém não são assumidos ou prestados pelo governo, o qual apenas autoriza, regulamenta e fiscaliza. Os serviços impróprios correspondem a atividades exercidas por particulares, mas, por atenderem a necessidades coletivas, dependem de autorização do Poder Público, estando sujeitas a maior ingerência do poder de polícia do Estado (Gonçalves, 2016). Todavia, há um conjunto de medidas regulatórias impostas à categoria dos taxistas, o que não ocorre, na visão desses, com os motoristas de aplicativo.

Em nosso material empírico, também encontramos relatos de profissionais que apontam questões como a falta de igualdade na contribuição de impostos e a falta de respeito por parte dos motoristas uberizados. Os argumentos dos entrevistados em favor da regulamentação de táxis são geralmente baseados na proteção ao consumidor e na garantia de um serviço de transporte de qualidade, visto que são obrigados a cumprir uma série de regulamentações, tais como possuir licenças específicas, atender a requisitos de segurança e manutenção de veículos, e seguir regras de tarifas, aspectos que oferecem garantias de que os passageiros terão um serviço confiável e seguro (Casulo, 2022).

Afetou porque eles trabalham livre e a gente ficou naquela dependência de pagar imposto e eles não. E, além de tudo, eles não são respeitosos com o taxista. Eles gostam de fazer graça, ludibriar, porque eles vem oferecer corrida no seu ponto e não contribui o mesmo que você contribui na prefeitura.

A prefeitura te cobra prá valer, é muito imposto e, se eles pegam você com alguma deficiência no carro, na sua documentação, vistoria, eles te ferram. Eles dão uma suspensão em você, eles podem até cassar sua placa. Então, eu acho que nesse ponto atrapalhou porque se os direitos fossem iguais e a prefeitura tomasse uma providência e regularizasse, ou então, uma coisa parecida. E eles também tem que contribuir prá sentir o peso que o taxista sente quando tá trabalhando, e o cara fazendo farra do seu lado. É mais ou menos assim (Augusto).

A regulamentação de táxis também é vista como uma forma de garantir que os taxistas tenham condições de trabalho justas e um meio de subsistência adequado, com a proteção de direitos trabalhistas e previdenciários (Greggo et al., 2022). Neste sentido, taxistas relataram suas impressões de como o fenômeno da entrada das empresas-aplicativo vem acompanhado de uma desregulamentação proeminente:

Uma coisa que era tão organizada, de repente se tornou essa bagunça que virou. Muita desorganização. O Uber tá aí trabalhando irregular porque a prefeitura tem autonomia de regulamentar e não fizeram nada até hoje, quer dizer, corre dinheiro por fora, ninguém tem interesse em organizar, aonde tem corrupção, aonde tem dinheiro, ninguém tem interesse. Só os que tem interesse é que batem o martelo e lá eles batem o martelo e ninguém é ouvido, então, não adianta. Foi pro Congresso, foi pro Senado, voltou pro Congresso, foi aprovado, ficou de dar autonomia pras prefeituras regulamentarem, por que que até hoje não regulamentou? Porque eles não interesse, dinheiro o táxi não dá prá eles, quem dá é a Uber (Max).

O transporte de passageiros talvez seja o agrupamento de atividades controladas por plataformas digitais mais proeminente no imaginário coletivo, devido ao fenômeno da empresa Uber, resultando até mesmo no termo "uberização", utilizado por diversos estudiosos para aludir a um fenômeno mais abrangente do que meramente relacionado ao transporte (Abilio, 2022). Apesar de referir-se à Uber pela força que esta empresa ganhou na economia, a uberização diz respeito a um novo tipo de gestão e controle da força de trabalho com a consolidação do trabalho sob demanda, e a plataformização como dependência de plataformas digitais para executar atividades de trabalho (Abílio, Amorim e Grohmann, 2021).

A consolidação do trabalhador just-in-time está atrelada às formas contemporâneas de gestão do trabalho que o ameaçam permanentemente de exclusão e seleção. Abílio, Amorim e Grohmann (2021) apontam que se trata de um processo em curso há décadas e que se mostra como tendência para o futuro, que hoje vai permeando o mundo do trabalho em dimensões globais, e que envolve redefinições sobre a categoria emprego, ampliação e reconfiguração da informalidade, informalização dos meios de controle e gerenciamento, transferência de riscos e custos, assim como o desmanche de garantias e direitos do trabalho.

Como endossa Abílio (2019), a uberização do trabalho se apoiaria em dois pilares fundamentais: os aplicativos (assentados sobre as novas Tecnologias de Informação e a Inteligência Artificial) e os princípios neoliberais que norteiam a economia e as relações de trabalho. Eles permitiriam que grandes empresas que operam por plataformas explorem os trabalhadores no mundo todo, sem nenhuma, ou quase nenhuma proteção trabalhista. Tais fatos representam a materialização de décadas de transformações políticas que atravessam, de forma geral, o mundo do trabalho.

Essa percepção é abordada por Antunes (2020) ao afirmar que a uberização do trabalho está ligada à falta de regulação e fiscalização efetivas, o que leva à precarização do trabalho e à exploração dos trabalhadores. Antunes (2020) destaca que a lógica da economia digital permite que empresas como a Uber se aproveitem da falta de regulamentação e fiscalização para explorar os trabalhadores e obter lucros cada vez maiores, uma vez que a falta de regulação também permite que essas empresas operem em um ambiente de concorrência desleal.

3.2.6 Explorando as visões dos participantes sobre semelhanças e diferenças entre motoristas de táxi e de aplicativo

Nesta categoria, vamos analisar as compreensões dos taxistas sobre as semelhanças e diferenças entre essas duas categorias de trabalhadores, considerando suas formas de trabalho, remuneração e condições de trabalho. Com isso, espera-se entender melhor as transformações no mercado de transporte urbano e suas implicações para esses trabalhadores. A seguir apresentamos um excerto que ilustra a percepção de um taxista sobre essa questão:

O atendimento é diferente. Eles trabalham muito também, eles ficam dia e noite. Lá eles trabalham muito prá ganhar pouco. Aqui se tivesse o preço normal, nós trabalhávamos pouco e ganhávamos bem. A gente se dedica, faz tudo, tem uma preparação antes de pegar a permissão do trabalho. Todo ano a gente tem que pagar a taxa, o INSS, pagamos as taxas da prefeitura, do seguro. Aqui a gente paga a parte de aferição de veículo, a vistoria e mais outras taxas que tem e a parte profissional que a gente sempre tá preparado. Tem também a questão do seguro pessoal, a prefeitura obriga até que a gente tenha para os nossos passageiros e o nosso. Ai a gente tem que fazer o seguro diferenciado (Carlos).

O relato destaca algumas diferenças entre os taxistas e motoristas de aplicativo, incluindo o tempo de trabalho e o pagamento. Alguns taxistas precisam seguir uma série de regras e pagar várias taxas, incluindo a taxa da prefeitura, como discutido na categoria anterior. Isso mostra que, apesar de ambas as categorias estarem no mesmo setor de transporte, existem diferenças significativas em relação ao trabalho e à remuneração.

Pudemos constatar que os taxistas se consideram mais preparados e oferecem um serviço de maior qualidade em comparação ao motorista de aplicativo. Isso pode ser apontado em detalhes por eles mesmos como o atendimento ao cliente, a abertura da porta, o cuidado com o veículo e a disposição para ajudar com as bagagens.

O táxi é igual coca-cola, tem nome e tem qualidade. O uber, infelizmente, não tô generalizando, a respeito de trabalhar com gente, eles não estão preparados. Eu acho que o uber tinha que trabalhar com outra coisa porque o que eles fazem com os clientes é uma coisa terrível. Eles não pegam uma caixinha pra uma senhora. Eles chegamaqui encosta, eles não abrem a porta pra um cliente, ele não desce do carro, e bota lá no papel, “não bata a porta”, “não bata o porta-malas”. Isso aí é qualidade? Isso aí não existe (Augusto).

Muitas diferenças, taxista é um profissional, esses uber aí não conhecem nem a cidade, não atendem direito os passageiros, trabalham de qualquer jeito, sandália, camisa cavada. Não vou dizer que não tem gente boa trabalhando nos aplicativos, tem muita gente boa trabalhando em aplicativo, mas uns trinta por cento desse povo aí é bandido, é bandido mesmo, ponto final. São os presidiários, os albergados, esse pessoal tá tudo trabalhando na Uber, tem de tudo, pedófilo, tarado, assedia as mulheres, bagunça tudo. Eles conseguem abafar a mídia, porque acontece muitos casos de assédio, e não é noticiado, e quando é noticiado eles abafam também (Max).

Segundo Antunes (2020), essa diferença é promovida pela falta de investimento das próprias empresas-aplicativo, as quais não fornecem a mesma orientação e treinamento para seus motoristas em comparação aos motoristas de táxi. Estas argumentam que a flexibilidade no trabalho oferecida a seus motoristas é justamente um dos atrativos da plataforma, e que exigências adicionais podem comprometer essa característica. Apesar disso, essa suposta autonomia dos motoristas de aplicativo pode ser uma ilusão, já que os algoritmos das plataformas controlam todos os aspectos do trabalho dos motoristas, desde a seleção das corridas até a definição do valor a ser pago.

Uai, a diferença é muito grande, principalmente, prá os passageiros. Eu, por exemplo, se eu pegar um passageiro aqui, se eu falar prá você um “a”, você rastreia lá, pega uma permissão, a placa, você tem onde reclamar. E a Uber? A Uber, o que acontece, vai reclamar, “não, vou tirar ele da plataforma”, tirar, quer dizer, vai me tirar da plataforma, quer dizer, o que eu fiz com você, ninguém vai responder por aquilo, se eu maltratei você, ninguém vai responder por aquilo não? Se me tirar da plataforma, acabou. Se você esquecer um trem dentro do carro, noventa por cento, você não vê aquele objeto mais, você tem que dar muita sorte, você dando sorte, você vê, liga lá, você pejeja. Eu penso que é assim, porque eu também não posso falar prá você com certeza. O táxi não, o táxi, “a placa assim, assim, eu peguei um táxi”, não precisa nem saber meu nome, lá eles falam meu nome pra você, esse carro é [...], minha pasta tá lá. Esse mês, eu já dei

vistoria no meu carro e nós pagamos por isso aí, nós pagamos imposto de solo. Dia vinte e quatro agora começam a aferir taxímetro, nós vamos gastar de duzentos a trezentos contos. E por que que a Uber não tem que fazer nada? Eu trabalho, tô com roupa beleza, não tô? A Uber é chinelo de dedo, camisa cavada e de bermuda. Por que que nós temos que ser arrumadinho, bem vestido, vestido como cidadão e eles pode trabalhar de bermuda e camisa cavada e chinelo havaiana? Essa explicação o povo me deve. São todos motoristas, porque no código de trânsito, você não pode dirigir com chinelo de dedo (Oswaldo).

Observamos uma patente dificuldade dos taxistas em identificarem semelhanças com o trabalho dos motoristas de aplicativo. É possível que essa dificuldade se dê pelo fato de que, para os taxistas, o trabalho com táxi é uma profissão consolidada, regulamentada e com uma série de obrigações e responsabilidades, enquanto o trabalho com aplicativos é visto como uma opção sem muita exigência de preparação e comprometimento profissional (Paiva, 2020).

Não, cara, não enxergo nenhum, porque a gente trabalha como taxista como profissão, eles não trabalham como profissão, trabalha como opção, entendeu, eu não tenho outra coisa pra fazer, comparação, o que você quer, capinar quintal ou trabalhar na Uber? Por que você não quer capinar quintal? Quintal você ganha mais, então, todo mundo faz desse tipo. Nós, do táxi, somos profissionais, você pode pegar minha carteirinha, e o Uber não (José).

Apesar da percepção dos nossos entrevistados, destacamos que tanto taxistas quanto motoristas de aplicativo exercem atividades remuneradas na área de transporte de passageiros, utilizando veículos próprios ou alugados para prestar serviços a terceiros. Ambos enfrentam desafios como a concorrência, a busca por clientes, o desgaste físico e a necessidade de manter um bom desempenho para garantir a renda mensal (Paiva, 2020).

Assim, reconhecer as questões compartilhadas, como a exploração e a busca por melhores condições de vida e trabalho, que podem unir os trabalhadores na luta contra as desigualdades e a exploração ainda é uma dificuldade imposta a todos nós, considerando a característica multifacetada da classe que vive do trabalho (Antunes, 2011).

3.2.7 *Que formas de enfrentar os efeitos da plataformação do trabalho?*

Adiante em nossa análise, surge a indagação acerca do porvir dos taxistas, que estão enfrentando um grande impacto em suas condições de trabalho em decorrência da concorrência com as empresas de transporte por aplicativo. Muitos taxistas têm tido dificuldades em manter suas atividades e garantir sua subsistência, o que gera incertezas e preocupações sobre o futuro da profissão. O relato a seguir menciona, dentre outros pontos, a mudança na estrutura da indústria de táxis, com o quase fim da figura do auxiliar de motorista²⁰. Isso pode ser entendido como uma consequência direta da queda na demanda por táxis, que fez com que muitos taxistas precisassem reduzir custos e operar sem a ajuda de um auxiliar.

Pra você ter uma noção esse preço nosso tá desde dois mil e dezesseis, o álcool era um e noventa e seis, hoje o álcool tá três e quarenta, então, diminuiu, nós na classe taxista nesse quesito sofremos um baque muito grande, tanto que você pode ver que esses pontinhos de táxis da cidade nas pracinhas, você pode ver que não tem mais, acabou. Outra coisa hoje só quem dirige táxi é o dono do carro, você não vê mais auxiliar dirigindo, acabou (José).

Outra medida adotada pelos taxistas é fazer o preço praticado pelas empresas-aplicativo. Essa estratégia pode se mostrar insustentável a longo prazo, pois as empresas de aplicativo possuem grande poder de negociação com seus motoristas, podendo reduzir ainda mais os preços praticados. Pires (2019) explica que o preço praticado pelos aplicativos é determinado por meio de algoritmos, levando em consideração uma série de fatores como demanda, oferta, tempo de espera, distância percorrida, entre outros. Assim, os preços são dinâmicos e podem variar em diferentes momentos do dia e em diferentes regiões da cidade.

²⁰ A figura do auxiliar de motorista é formada por aqueles motoristas que não podem ou não querem adquirir uma licença e optam por alugar o carro de outro taxista pagando um valor diário, semanal ou mensal.

Por fim, outra medida seria contar com o cancelamento das corridas das empresas-aplicativo, uma vez que, em alguns casos, os clientes podem não encontrar motoristas disponíveis, o que pode fazer com que recorram aos serviços de táxi. Dessa forma, ao se depararem com a falta de disponibilidade de motoristas nas plataformas de aplicativo, os clientes podem ser levados a recorrer ao serviço de táxi, que embora possa ter um preço um pouco mais elevado, pode oferecer maior segurança e confiabilidade para o usuário.

4. Conclusões

Neste artigo abordamos, ainda que tangencialmente, as novas formas de organização do trabalho, as tendências do trabalho digital e os efeitos da pandemia sobre os trabalhadores. Fenômenos como os abordados nesta análise evidenciam, em maior ou menor grau, a existência de inúmeros desafios (Rocha, 2021) na atividade dos taxistas, a qual possui extrema importância para o desenvolvimento do transporte urbano e para a manutenção dos direitos e garantias desses profissionais.

Nesse sentido, a necessidade de promover condições dignas e seguras para os taxistas ganha relevância. Isso envolve garantir seus direitos trabalhistas, como jornada adequada e proteção social. A valorização da relação de confiança e proximidade estabelecida pelos taxistas com os passageiros também é um aspecto relevante. Essa relação vai além da simples prestação de serviço de transporte, envolvendo a criação de laços sociais e a construção de uma experiência positiva para os passageiros, promovendo um ambiente seguro e confortável para os deslocamentos da população. É importante abordar dois movimentos relacionados à entrada das empresas-aplicativo no mercado, que promoveram mudanças significativas no trabalho de taxistas. Um movimento interno que se refere à adesão de muitos taxistas às plataformas de aplicativos como uma nova forma de organização do trabalho. E um movimento externo que diz respeito à concorrência trazida pelas empresas-aplicativo para os taxistas, a qual

gerou mudanças significativas no setor de transporte, afetando a forma como os profissionais estabelecidos realizam seu trabalho.

Referências

Abílio L.C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Rev. Psicoperspectivas*. 18(3):1-11.

Antunes, R. (2011). *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez.

Antunes, R. (2020). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. Boitempo Editorial.

Bietti, E. (2021). A Genealogy of Digital Platform Regulation. *Geo. L. Tech. Rev.* (1). Available at SSRN.

Casulo, A. C. (2022). *O mal-estar na era da barbárie social: A subjetividade do motorista de aplicativos*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Universidade Estadual Paulista.

Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop). (2018). Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito. Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas; Brasília, DF: Conselho Federal de Psicologia.

Fallavena, L. H. A. (2017). *Agora é que são elas: trajetórias de carreiras de mulheres motoristas de aplicativos de transportes*. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Administração. Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Gerbaudo, P. (2023). O grande recuo: A política pós-populismo e pós-pandemia. *Todavia*.

Greggo, J. P., Lucca, S. R. D., Azevedo, V., & Bandini, M. (2022). Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde em Debate*, 46, 93-106.

Gonçalves, C. R. L. (2016). *As Plataformas de e-hailing presentes no ecossistema de mobilidade urbana no Brasil: um estudo de múltiplos casos*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto COPPEAD de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, Rio de Janeiro.

Hino, M. C., Milan, L. F. B., Cunha, M. A. V. C. da ., & Meirelles, F. (2018). Mudança em modelos de negócios consolidados: o estudo das cooperativas de rádiotáxi no Brasil após a inclusão dos aplicativos no mercado. *JISTEM - Journal of Information Systems and Technology Management*, 15.

Junior, E. F. M. (2014). *Ó o paraguaí aí! Como se tornar um taxista na cidade de Salvador/BA*. 29ª Reunião Brasileira de Antropologia.

Júnior, E. F. M., & Vellame, R. M. (2022). Uber's e taxistas: semelhanças e diferenças na produção do espaço urbano na cidade de Salvador/BA. *Ponto Urbe*. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP, (30 v. 2).

Machado Junior, E. F.. (2016). *Bandeira livre: uma etnografia sobre os motoristas de táxi da cidade de São Salvador da Bahia*. Tese (doutorado) Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador.

Paiva, A. M. D. (2020). *O caso Uber: um estudo acerca do fenômeno da informalidade global na economia compartilhada*. Monografia (Graduação) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Programa de Graduação em Relações Internacionais, Goiânia.

Paiva, L. N. (2023). *Uberização e a nova morfologia do trabalho: o caminho para um desenvolvimento tecnológico aliado ao valor social do trabalho*. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

Pereira, M. S. (2020). A psicologia social do trabalho como campo de práticas, saberes e resistências. *Psicologia & Sociedade*, 32, 1-5.

Pires, E. G. B. (2019). *Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Minas Gerais.

Resende, G. M. (2020). A concorrência na era da economia do compartilhamento: evidências empíricas. *Boletim Economia Empírica*, 1(2).

Rodrigues, N. L. P. R., Moreira, A. S., & Lucca, S. R. D. (2021). O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. *Cadernos de Saúde Pública*, 37.

Sales, R. H. D. (2023). *A quarta revolução industrial e os impactos nos contratos de emprego*. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza

Sato, L., Coutinho, M. C., & Bernardo, M. H. (2018). *Psicologia social do trabalho*. Editora Vozes Limitada.

Souza F. S., & Alvarez, D. (2013). Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. *Sistemas & Gestão*, 8(1), 58-66.

Souza, M. (2022). Como nasce um ponto de táxi. *Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 15(2), 597-616.

Rocha, J. M. (2021). Trabalhadores on demand e pandemia: uma etnografia com motoristas e entregadores de aplicativo na região metropolitana de Porto Alegre. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social.

Rodrigues, A. M. (2005). O trabalho autônomo e semi-autônomo. In: Rodrigues, A. M.; Sato, L. (Org.). *Indivíduo, grupo e sociedade: estudos de psicologia social*. (pp. 57-103). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Samuel, P. A. C. (2021). *Do táxi convencional ao serviço de transporte por aplicativo: recrudescimento ou nova precarização do trabalho?* Dissertação (Mestrado em Serviço Social. Pontifícia Universidade do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

Uchôa-de-Oliveira, F. M. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 45.

Vrick, L. A very short history of the taxi cab. Ingogo, 7 mar. 2017. Disponível em: <https://www.ingogo.com.au/blog/a-very-short-history-of-the-taxi-cab>. Acesso em: 15 de janeiro de 2022.

Willig, C. (2013). *Introducing qualitative research in psychology*. McGraw-hill education (UK).

4. Considerações finais

Retomando a proposta geral da pesquisa do mestrado, isto é, compreender as transformações existentes no trabalho de motoristas de táxi com a entrada das empresas-aplicativos, essa investigação também avança com contribuições para o campo da Psicologia Social do Trabalho e para o campo do trabalho dos taxistas.

O conjunto dos dois artigos procurou, de forma complementar, investigar como a literatura tem referido o trabalho de taxista e compreender as visões trazidas por esses trabalhadores acerca das transformações em seu trabalho. À luz da Psicologia Social do Trabalho, esta dissertação cumpre a função de ter desenvolvido uma pesquisa sistemática sobre uma categoria de trabalhadores e ainda poder disseminar conhecimentos sobre tal categoria e sobre as transformações na atividade laboral que acometem seus membros (Pereira, 2020).

Os efeitos da concorrência das empresas-aplicativo sobre os taxistas também aludem às formas precárias de trabalho ofertadas na sociedade e vivenciada na realidade cotidiana dos trabalhadores em geral (Pereira, 2020), a qual reflete a falta de estabilidade, a ausência de proteção social e a exaustão. Compreender esses efeitos e buscar soluções para melhorar as condições de trabalho dos taxistas não apenas beneficia essa categoria profissional, mas também contribui para a discussão e a busca por melhores condições para todos os trabalhadores em situações similares. É necessário um esforço conjunto da sociedade, dos governos em propor políticas públicas para enfrentar os desafios da precarização do trabalho e buscar formas menos exploratórias de organização laboral.

5. Referências

Abílio, L. C. (2019). Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas*; v. 18, n. 3, p. 1-11.

Abílio, L. C. (2020). Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. *Estudos avançados*, 34, 111-126.

_____ (2022). Perfis e trajetórias ocupacionais. In: Machado, Sidnei; Zandoni, Alexandre Pihan (org.). *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR-Clínica Direito do Trabalho.

Abílio, L. C., Amorim, H. & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias [online]*, v. 23, n. 57.

Antunes, R. (2011). *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez.

_____ (2018). *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviço na era digital*. Boitempo editorial.

_____ (2020). Qual é o futuro do trabalho na Era Digital? *Laborare*, 3(4), 6-14.

Bietti, E. (2021). A Genealogy of Digital Platform Regulation. *Geo. L. Tech. Rev.* (1). Available at SSRN.

Bastos, Juliano Almeida. (2014). *Saúde mental e trabalho: metafísica da produção acadêmica no contexto da pós-graduação brasileira*. 2014. 112 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Alagoas, Maceió.

Berrones S. L. D. & Roselia, A. R. F. (2011). Nivel de satisfacción y calidad de vida en el trabajo de los choferes de taxi y microbús de la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Salud en el Trabajo*, 1, 7; 5-7.

Braga J.C.M. & Zille L.P. (2015). Estresse no trabalho: estudo com taxistas na cidade de Belo Horizonte. *CONTEXTUS Rev contemp economia e gestão*, 13(1),1-26.

- Casulo, A. C. (2022). *O mal-estar na era da barbárie social: A subjetividade do motorista de aplicativos*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Universidade Estadual Paulista.
- Cardoso, A. M. (2019). A construção da sociedade do trabalho no Brasil: uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades. Rio de Janeiro: Amazon.
- Carvalho, M. L. H., & Sales, M. M. (2018). Ser taxista em tempos de uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. *Pretextos-Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas*, 3(5), 579-596.
- Castro, M. F.; Casulo, A. C. (2020) Pandemia do novo coronavírus e trabalho informal: breves elementos conceituais sobre precariado e subjetividade. *Revista da RET – Rede de Estudos do Trabalho*, Marília, Ano XIV, v. 25.
- Casagrande, L. Z., Martín. A. & Oviedo, C. F. (2021). Motorista de Uber não é empreendedor. *RAM. Revista de Administração Mackenzie*, 22
- Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas (Crepop). (2018). *Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito*. Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas; Brasília, DF: Conselho Federal de Psicologia.
- Dardot, P., Laval, C. (2016). *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo.
- Fallavena, L. H. A. (2017). *Agora é que são elas: trajetórias de carreiras de mulheres motoristas de aplicativos de transportes*. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Administração. Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Fernandes, L. V. S. (2022). Ganhadores do Século XXI: motoristas de aplicativos, informalidade e relações raciais. *Laborare*, 5(8), 199-218.
- Filho, S. A. S. (2018). *A distinção entre uber e táxi: uma análise sob a perspectiva do macromarketing*. Dissertação. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Faculdade de Administração.
- Filgueiras, V., & Antunes, R. (2020). Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Revista Contracampo*, 39(1).

Fontanella, B. J. B., Ricas, J. & Turato, E. R. (2008). Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública [online]*, v. 24, n. 1 [Acessado 10 Novembro 2022] , pp. 17-27. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-311X2008000100003>>.

Gerbaudo, P. (2023). O grande recuo: A política pós-populismo e pós-pandemia. *Todavía*.

Greggo, J. P., Lucca, S. R. D., Azevedo, V., & Bandini, M. (2022). Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde em Debate*, 46, 93-106. <https://doi.org/10.1590/0103-1104202213206>

Grisi Velôso, T., de Oliveira Filho, P., Medeiros, S. C., & Araujo, A. S. (2009). A identidade em discursos de taxistas. *Psicologia & Sociedade*, 21, 118–127. <https://doi.org/10.1590/S0102-71822009000100014>

Gonçalves, C. R. L. (2016). *As Plataformas de e-hailing presentes no ecossistema de mobilidade urbana no Brasil: um estudo de múltiplos casos*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto COPPEAD de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, Rio de Janeiro

González, M. T. R.; Landero, René; Maruris R.; Mireya et al. (2013) Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa Psicológica UST*, 10, 1, 85-90. <https://doi.org/10.18774/448x.2013.10.39>

Hernández, F. M. P.; Bombon, O. R. A.; Arellano, M. J. C. (2021). Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 en el cantón Echeandía. *Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores*, 9(1), 00112.

Hernández R. Y. & Galindo S. R. (2020). La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19. *Espacio Abierto*, 29(4),12-30.

Hernández R. Y. & Galindo S. R. (2015). Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México. *Espacios Publicos*, 18(42), 135-156.

Hernández R., Y. & Galindo S. R. (2013). El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de México. *Quivera*, 15(2), 43-61.

- Hino, M. C., Milan, L. F. B., Cunha, M. A. V. C. da ., & Meirelles, F. (2018). Mudança em modelos de negócios consolidados: o estudo das cooperativas de rádiotáxi no Brasil após a inclusão dos aplicativos no mercado. *JISTEM - Journal of Information Systems and Technology Management*, 15. <https://doi.org/10.4301/S1807-17752018e2018009>
- Hiramatsu, A. (2021). Female taxi drivers in Mexico City: Facing patriarchal structures as a force of oppression. *Gender, Work & Organization*. <https://doi.org/10.1111/gwao.12633>.
- Júnior, E. F. M. (2014). *Ó o paraguai aí! Como se tornar um taxista na cidade de Salvador/BA*. 29ª Reunião Brasileira de Antropologia.
- Júnior, E. F. M., & Vellame, R. M. (2022). Uber's e taxistas: semelhanças e diferenças na produção do espaço urbano na cidade de Salvador/BA. *Ponto Urbe*. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP, (30 v. 2).
- Kerber, G. B., & Rissi, V. (2022). Riscos psicossociais e a legitimação da precarização do trabalho intermitente Psychosocial risks and the legitimation of the precariousness of intermittent work. *Brazilian Journal of Development*, 8(1), 5412-5431. <https://doi.org/10.34117/bjdv8n1-365>
- Lima, M. S. D. (2022). Tecnologia e precarização da saúde do trabalhador: uma coexistência na era digital. *Serviço Social & Sociedade*, 153-172. <https://doi.org/10.1590/0101-6628.285>
- Machado Junior, E. F.. (2016). *Bandeira livre: uma etnografia sobre os motoristas de táxi da cidade de São Salvador da Bahia*. Tese (doutorado) Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador.
- Machado, S.; Zandoni, A. P. (org.). (2022) *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos*. Curitiba: UFPR-Clinica Direito do Trabalho.
- Magnani, José G. C. (1997). O velho e bom caderno de campo. *Revista SextaFeira*, 1(1), 8-12.
- Martín, U.; Jorge, L.; Soledad S.; Cirese, A. P.; Enev, A.; Nucciarone, M. I. & Tosi, J. D. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Ciencia & trabajo*, 19(59), 113-119. <https://doi.org/10.4067/S0718-24492017000200113>
- Marx, K. (2013). O processo de trabalho. In: *O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital*. (pp. 255-263). São Paulo: Boitempo

Navarro, V. (1982). O Processo de Trabalho e a Saúde: Uma Interpretação Materialista Histórica. *International Journal of Health Services*, 12 (1), 5-29. <https://doi.org/10.2190/MVRB-XD8G-RTM6-05KP>

Paiva, A. M. D. (2020). O caso Uber: um estudo acerca do fenômeno da informalidade global na economia compartilhada. Monografia (Graduação) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Programa de Graduação em Relações Internacionais, Goiânia.

Paiva, L. N. (2023). Uberização e a nova morfologia do trabalho: o caminho para um desenvolvimento tecnológico aliado ao valor social do trabalho. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

Pereira, M. S. (2017). Trabalho, vida e adoecimento: as múltiplas faces da violência contra trabalhadores. In: *A violência na contemporaneidade: do simbólico ao letal*. Organização de Claudemar Alves Fernandes – São Paulo: Intermeios (Coleção: Entrediscursos).

Pereira, M. S. (2020). A psicologia social do trabalho como campo de práticas, saberes e resistências. *Psicologia & Sociedade*, 32, 1-5. <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2020v32i192604>

Pires, E. G. B. (2019). Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Minas Gerais.

Reis, C., Pereira, M. S. & Barros, V. A. . (2017). Intervenção psicossociológica no campo do trabalho: pesquisar e intervir. In: Marcos Vieira-Silva; Marcelo Dalla Vecchia; Fernando Santana de Paiva; Luiz Felipe Viana Cardoso; Júlia Cabral Mazini; Marília Novais da Mata Machado. (Org.). *Democracia, política e psicologia social: rupturas e consolidações*. 1ed. Florianópolis: ABRAPSO Editora, v. II, p. 139-153.

Rodrigues, A. M. (2005). O trabalho autônomo e semi-autônomo. In: Rodrigues, A. M.; Sato, L. (Org.). *Indivíduo, grupo e sociedade: estudos de psicologia social*. (pp. 57-103). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Rodrigues, N. L. P. R., Moreira, A. S., & Lucca, S. R. D. (2021). O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. *Cadernos de Saúde Pública*, 37. <https://doi.org/10.1590/0102-311x00246620>

Safatle, V. (2020). A economia é a continuação da psicologia por outros meios: sofrimento psíquico e o neoliberalismo como economia moral. In V. Safatle, Silva Junior, N., Dunker, C. (Orgs). *Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico*. Belo Horizonte: Autêntica.

Sales, R. H. D. (2023). A quarta revolução industrial e os impactos nos contratos de emprego. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza

Samuel, P. A. C. (2021). *Do táxi convencional ao serviço de transporte por aplicativo: recrudescimento ou nova precarização do trabalho?* Dissertação (Mestrado em Serviço Social). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Escola de Humanidades.

Sanson, C. (2021). O trabalho em tempos de crise: breve revisão teórica do debate entre os contemporâneos. *MovimentAção*, 8(14), 142-156. <https://doi.org/10.30612/mvt.v8i14.15022>

Santos, M. (2009). O circuito inferior, chamado "setor informal". Por quê? In *Pobreza Urbana* (pp. 57-76). São Paulo: EDUSP.

Santos, W. G. (1985). Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus.

Sato, L., Coutinho, M. C., & Bernardo, M. H. (2018). *Psicologia social do trabalho*. Editora Vozes Limitada.

Souza F. S., & Alvarez, D. (2013). Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. *Sistemas & Gestão*, 8(1), 58-66. <https://doi.org/10.7177/sq.2013.v8.n1.a5>

Souza, M. (2022). Como nasce um ponto de táxi. *Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 15(2), 597-616. <https://doi.org/10.4322/dilemas.v15n2.41979>

Spink, P. K. (2003). Pesquisa de campo em psicologia social: uma perspectiva pós-construcionista. *Psicologia & Sociedade*, 15, 18-42. <https://doi.org/10.1590/S0102-71822003000200003>

Rocha, J. M. (2021). Trabalhadores on demand e pandemia: uma etnografia com motoristas e entregadores de aplicativo na região metropolitana de Porto Alegre. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social.

Uchôa-de-Oliveira, F. M. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 45. <https://doi.org/10.1590/2317-6369000012520>

Vrick, L. A very short history of the taxi cab. *Ingogo*, 7 mar. 2017. Disponível em: <https://www.ingogo.com.au/blog/a-very-short-history-of-the-taxi-cab>. Acesso em: 15 de janeiro de 2022.

Willig, C. (2013). *Introducing qualitative research in psychology*. McGraw-hill education (UK).

Yamin, E., Guedes, J. C., & Cordeiro, L. F. (2021). Reflexos da informalidade na (des)proteção social dos trabalhadores. *Revista Direitos, Trabalho e Política Social*, 7(13), 222-240.