

TAXISTAS DO MUNICÍPIO DE TAQUARA/RS, COMO O TRANSPORTE POR APLICATIVO UBER IMPACTOU NA SUA ATIVIDADE PROFISSIONAL?

Rodrigo Reis Santos¹
Jacques André Grings²
21 de junho de 2022

Resumo

O artigo dedica-se a apresentar os resultados de uma pesquisa que teve como objetivo investigar e analisar os impactos causados aos motoristas de táxi a partir da implementação do transporte por aplicativos Uber no município de Taquara/RS. A precarização das relações e condições de trabalho a partir da consolidação do transporte por aplicativo é matéria de destaque, também de debate em nossa sociedade, porém ampliar os olhares para o entendimento dos taxistas pode ser tão importante quanto. Foi elaborado e aplicado um questionário estruturado, contendo 11 questões abertas e fechadas junto a 29 de 48 taxistas que exercem a atividade profissional na zona urbana do município. Para analisar os dados coletados foi utilizada a metodologia de análise de conteúdo proposto por Bardin (2001). Os resultados encontrados evidenciam que a consolidação do transporte por aplicativo Uber impactou negativamente no número de corridas e no faturamento dos motoristas de táxi do município de Taquara/RS, como esperado. O estudo, ademais, demonstrou que os proprietários de licença de táxi do município diminuíram o efetivo de motoristas e a carga horária de trabalho, também que grande parte dos entrevistados já cogitou abandonar a profissão.

Palavras-Chave: Transporte por aplicativo. Taxistas. Uber. Taxi.

TAXIS IN THE MUNICIPALITY OF TAQUARA/RS, HOW HAS TRANSPORT BY UBER APP IMPACTED ON YOUR PROFESSIONAL ACTIVITY?

Abstract

The article is dedicated to presenting the results of a research that aimed to investigate and analyze the impacts caused to taxi drivers from the implementation of transport by Uber apps in the city of Taquara/RS. The precariousness of working relationships and conditions from the consolidation of transport by application is a matter of prominence, also of debate in our society, but broadening the perspectives for the understanding of taxi drivers can be just as important. A structured questionnaire was prepared and applied, containing 11 open and closed questions with 29 taxi drivers who work in the city. To analyze the collected data, the content analysis methodology proposed by

¹ Acadêmico do curso de Tecnologia em Processos Gerenciais do Instituto Federal do Rio Grande do Sul - *Câmpus* Rolante. E-mail: rodrigo.reissantos@gmail.com

² Orientador, professor do curso de Tecnologia em Processos Gerenciais do Instituto Federal do Rio Grande do Sul - *Câmpus* Rolante. E-mail: jacques.grings@rolante.ifrs.edu.br

Bardin (2001) was used. The results found show that the consolidation of transport by Uber app had a negative impact on the number of rides and on the revenue of taxi drivers in the city of Taquara/RS, as expected. The study, moreover, showed that taxi license holders in the municipality have reduced the number of drivers and working hours, and a large part of the interviewees have already considered leaving the profession.

Keywords: Transport by app. Taxi drivers. Uber. Taxi.

1 INTRODUÇÃO

Iniciamos nosso texto buscando apresentar uma definição sobre “trabalho” e encontramos em Karl Marx (quem melhor que ele?), no Livro 1 de O Capital (2017, p.255) que melhor sintetiza as relações de trabalho na contemporaneidade:

O trabalho é, antes de tudo, um processo entre o homem e a natureza, processo este em que o homem, por sua própria ação, medeia, regula e controla seu metabolismo com a natureza. Ele se confronta com a matéria natural como uma potência natural [*Naturmacht*]. A fim de se apropriar da matéria natural de uma forma útil para sua própria vida, ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporeidade: seus braços e pernas, cabeças e mãos. Agindo sobre a natureza externa e modificando-a por meio desse movimento, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências que nela jazem latentes e submete o jogo de suas forças a seu próprio domínio. Não se trata, aqui, das primeiras formas instintivas, animais, [*tierartig*], do trabalho. Um incomensurável intervalo de tempo separa o estágio em que o trabalhador se apresenta no mercado como vendedor de sua própria força de trabalho daquele em que o trabalho humano ainda não se desvinculou de sua forma instintiva.

A rápida expansão das plataformas privadas de transporte por aplicativos (embora recentes) têm promovido mudanças na regulação e no uso dos territórios (TOZI, 2020). Uma das mais populares, a Uber Technologies Inc. (Uber), merece destaque, pois, além de estar presente em praticamente todos os grandes municípios brasileiros, ainda chama a atenção pela evolução do faturamento. Somente no Brasil, no ano de 2018, a empresa reportou ao mercado uma receita de US\$ 959 milhões (aumento de 15% comparando com o ano anterior).

Nessa esteira, um mercado em concorrência perfeita é benéfico aos consumidores em geral, pois permite que se escolha entre as empresas prestadoras de serviço aquela que oferece o melhor custo benefício. Conforme indica Vasconcellos (2018) a concorrência perfeita pode ser entendida como um tipo de mercado em que atuam diversas empresas, de forma que uma empresa, sozinha, não

consegue afetar a oferta do mercado, nem o preço de equilíbrio. O fato de existir várias empresas nesse mercado as torna apenas tomadoras de preços ou "*price-takers*". Por outro aspecto, estruturas monopolistas (como era o mercado de táxi) podem sofrer as consequências de novos entrantes no mercado (Uber) desestabilizando estruturas construídas com o passar dos anos, também pode contribuir com a informalidade e o desemprego de profissionais do setor.

A precarização das relações e condições de trabalho a partir da consolidação do transporte por aplicativos (economia do compartilhamento) é motivo de preocupação, também de debate em nossa sociedade. Estudo realizado e divulgado recentemente (2018) pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) analisou os impactos concorrenciais da entrada da Uber no mercado, utilizando uma base de 590 municípios brasileiros, entre os anos de 2014 e 2016. O referido estudo indicou uma redução de 56,8% no número de corridas realizadas através de táxi, considerando todos os municípios analisados.

A partir desta perspectiva, o artigo teve como objetivo investigar e analisar os impactos causados aos motoristas de táxi a partir da implementação do transporte por aplicativo Uber no município de Taquara/RS. O texto está estruturado, além desta introdução, com o referencial teórico na seção 2, os procedimentos metodológicos na seção 3, a análise dos dados na seção 4 e, por fim, as considerações finais na seção 5.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Essa seção destina-se a demonstrar um melhor entendimento a respeito da modalidade tradicional de transporte de passageiros (chamaremos assim o serviço de táxi), busca iluminar o tema central do texto, modalidade de transporte de passageiros por aplicativo (Uber), também apresenta a expansão territorial da Uber no Brasil, permitindo, dessa forma, proceder com a análise e discussão dos resultados.

2.1 MODALIDADE TRADICIONAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Desde que foi elevado à categoria de vila com a denominação de Taquara do Mundo Novo através da Lei Provincial n.º 1.568, de 17/04/1886, o município de Taquara/RS vem apresentando crescimento populacional e se destaca como pólo

regional. Nesses 136 anos transcorridos houve também crescimento nos tipos de transportes, incluindo o transporte de passageiros. A modalidade tradicional de transporte de passageiros (táxis) são veículos comuns e requerem maior funcionalidade e acessibilidade, especialmente no contexto dos grandes centros urbanos. Portanto, é imperativo discutir, planejar e melhorar a situação dos transportes e do trânsito nas grandes cidades.

O táxi é um meio de transporte público, visto que é o Estado brasileiro quem regulamenta e controla seu funcionamento, em caráter de transporte público remunerado individual de passageiros, através da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 (BRASIL, 2011). O gerenciamento desta categoria fica a cargo de cada município, através da emissão de licenças. De acordo com as suas particularidades e por meio de estudos que analisam as questões de mobilidade urbana, são estipulados os números exatos de licenças.

Ballou (2009, p.25) observa que "nas épocas mais antigas da história humana as mercadorias não eram fabricadas perto de onde eram mais consumidas, nem eram disponíveis na alta temporada." Notando que os alimentos e outros bens estavam mais espalhados, distantes, abundantes e disponíveis apenas em determinadas épocas do ano, os povos idos consumiram os produtos em seu local de origem ou os levaram para o local profundo, armazenando-os para uso posterior. Por falta de sistemas de transporte e armazenamento desenvolvidos, a movimentação de mercadorias era limitada ao que as pessoas poderiam fazer por conta própria, mas apenas bens perecíveis podem ser armazenados por um curto período de tempo.

Todo esse sistema de transporte limitado obrigava a população a morar perto das fontes de produção e limitava o consumo de uma gama de bens. Ainda hoje, a situação se repete em diferentes partes do mundo e, para facilitar a troca de mercadorias, o sistema logístico se faz necessário. A logística é muitas vezes confundida com o mero transporte de produtos de um ponto a ponto, no entanto, há também o transporte público urbano de passageiros que são serviços importantes para os cidadãos, pois oferece enormes benefícios para os municípios. Magagnin e Silva (2008, p.4) discorrem que, "historicamente, questões de planejamento urbano se encontram associadas de forma intrínseca a aspectos de transportes, isto é, o crescimento das cidades influencia e é influenciado pelos meios de transportes disponíveis a sua população".

No Brasil ocorreu também uma evolução no sistema de transportes tradicionais. Dias (2010), considera que a atividade de transporte começou a ser compreendida por diferentes vertentes, e várias maneiras de se operacionalizar. Assim, é possível observar os principais meios de locomoção: transporte aquaviário, dutoviário, aéreo e terrestre. Este último, muito utilizado no nosso país para transporte de bens, materiais e pessoas.

O transporte individual de passageiros que ainda é muito utilizado no Brasil são os táxis. Segundo entendimento de Dusi, Taco e Neto (2016, p.9) “a indústria taxista é antiga, remonta ao século XVII. Desde então o serviço de táxi é regulamentado de certa forma, sofrendo algumas mudanças drásticas pontuais de acordo com o período e o país”.

O táxi, como transporte individual, tinha no mercado estabilidade (sem ocorrência de disputas e conflitos de interesses), constituindo um modo de transporte de grande relevância para a sociedade. Como exemplo podemos citar o serviço “porta a porta” (coleta e entrega o usuário na sua residência), disponibilidade de horários e rotas diferenciadas suprimindo as necessidades da população, porém, a partir da oferta e consolidação dos transportes por aplicativo esse processo foi se modificando (FARIAS, 2016).

Já Harvey (2005, p. 50), entende que “no contexto da acumulação em geral, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário”. Quando um determinado tipo de transporte é ultrapassado pelo custo/benefício, este perde sua razão de existir, se tornando obsoleto ante as novidades, uma vez que a racionalização geográfica de pessoas e produtos depende intrinsecamente da estrutura mutável dos meios de transporte. Por consequência, o transporte tradicional vem mudando seus processos e avançando na tecnologia aplicada para manter sua inserção no mercado, buscando interação e diversificação com seus clientes, de modo a não perder sua fatia de mercado e se manter competitivo.

A tecnologia facilitou a migração de parte considerável de usuários que utilizavam o transporte tradicional para o transporte por aplicativo (TOZI, 2020). Com mais recursos disponíveis, conectados através de smartphones, a sociedade busca serviços que melhor atendam suas demandas, facilitando suas atividades diárias (FARIAS, 2016). Existem exemplos de empresas entrando no mercado brasileiro e se

estabelecendo como grandes startups, modificando o formato cliente/prestador de serviço. Segundo Nunes, Santos e Vieira (2019, p. 02):

Na primeira metade da década o conceito de transporte particular de passageiros começou a ser questionado no Brasil, inicialmente com a entrada da Uber, o consumidor pôs em questão o serviço tradicional fornecido pelos taxistas. Com uma maior sofisticação e trabalho realizado por motoristas que em um passado consumiam o serviço tradicional, por terem sido a única opção deste tipo de serviço durante anos, a start-up ganhou a confiança do mercado, trazendo consigo novas start-ups do gênero e parceiros (motoristas), que, por sua maioria, buscavam apenas complementar suas rendas.

A tecnologia sempre permeou o mercado dos táxis, seja através do uso de GPS, próprio taxímetro, sendo que com a chegada dos smartphones as atividades ficaram mais dinâmicas e o transporte de passageiros ficou mais ágil pela forma de se conectar e interagir sendo que diversos aplicativos tanto de táxi como de carona foram lançados (DUSI, TACO e NETO, 2016).

Também é importante ressaltar que tem ocorrido uma grande disseminação neste tipo de plataforma digital para atividades relacionadas ao transporte público e privado. Segundo Coraggio (2000, p.91), “uma das transformações ocorridas na estrutura do mercado de trabalho refere-se ao aumento do desemprego, à diminuição do número de trabalhadores assalariados e ao crescimento do número de trabalhadores por conta própria”. Diante destes fatos muitas pessoas começam a trabalhar como motoristas parceiros em transporte por aplicativos.

Ainda é importante que se promovam discussões sobre o tipo de serviço que cada um presta, sendo que emergiram novas categorias de transporte individual privado. A partir desse novo cenário, estabeleceu-se uma polêmica entre esses novos aplicativos e taxistas, já que a classe de taxistas se sente prejudicada. Estes profissionais sofrem com regulamentações e custos a serem pagos, enquanto os aplicativos ainda não são regulamentados (DUSI, TACO e NETO, 2016). Por outra aba, quem ganha são os usuários, já que não ficam reféns de um único meio de transporte de passageiros.

2.2 MODALIDADE DE TRANSPORTE POR APLICATIVO

O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, no Brasil, é regulamentado pela Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018. O

constituente foi cauteloso ao incluir normas de segurança, porém sem impor muitas barreiras regulatórias à entrada nem restrições aos preços praticados. Cabe ressaltar, conforme indicação da referida Lei, que os municípios devem evitar medidas que dificultem as operações desses serviços quando regulamentarem o uso destes aplicativos em seu território.

Torna-se importante ressaltar que avanços significativos ocorreram relacionados à tecnologia no mundo, principalmente no uso de smartphones o que proporcionou a ascensão das empresas de tecnologia, assim, muitas delas começaram a ofertar serviços de transporte via suas plataformas de compartilhamento. Conforme entendimento de Neto e Santos (2021, p.8) “o processo da globalização de novas formas de intercâmbio entre as diferentes frações territoriais com novos fluxos e a nova atuação empresarial nos transportes para ampliar a capilaridade e reduzir o tempo de deslocamento gerou um primeiro conjunto de transformações”.

No Brasil existem diversas empresas que oferecem o serviço de transporte por aplicativo. Podemos citar o BlaBlaCar, (este aplicativo oferece um serviço de transporte semelhante ao de táxi), onde motoristas cadastrados na plataforma realizam a atividade e ao final da viagem parte do valor recebido vai para a plataforma e o restante fica para o próprio motorista. Também existe o aplicativo “carona solidária”, sendo que os usuários que precisam se deslocar para algum ponto, oferecem carona para o outro usuário, apenas para dividir o custo, não havendo remuneração ao motorista (MORAIS, 2019).

Podemos citar mais algumas empresas que prestam serviço em plataforma digital, como a 99TAXI, Cabify, Lyft e Uber. Outra empresa a nível mundial gigante no setor é a chinesa Didi Chuxing. Esta empresa é responsável por marcas como a Ola, (Índia), a Uber (China), a Lyft (EUA) e em 2018 investiu na compra da empresa brasileira “99”. A empresa chinesa é responsável, em média, por 30 milhões de corridas por dia. No Brasil a primeira empresa a oferecer esta modalidade de transporte por aplicativo foi a Uber (MODA e GONSALES, 2020).

A Uber, empresa com sede em São Francisco, Califórnia, nos Estados Unidos da América (EUA), e fundada oficialmente em junho de 2010, conta com 20 mil funcionários no mundo, tem presença em 71 países e conta com 4,4 milhões de motoristas parceiros (EQUIPE UBER, 2020).

Conforme indicação de Santos e Vasconcelos (2016, p. 14) “a ideia inicial era fornecer um aplicativo que conecta motoristas particulares aos passageiros que buscavam este tipo de serviço, oferecendo carros executivos como Mercedes-Benz S550 e Cadillac Escalade”. É possível fazer o *download* do aplicativo via smartphone, tendo disponível uma plataforma digital onde os consumidores podem contratar serviços de motoristas parceiros, sendo responsabilidade da Uber a intermediação da atividade, já que não existe qualquer vínculo empregatício (FERRER e MOLLICA, 2017).

No Brasil a empresa começou a operar no município do Rio de Janeiro em maio de 2014. Em seguida ingressou no mercado de São Paulo no final de junho do mesmo ano. Buscando expandir seu negócio a empresa investiu em parceiros (motoristas), também ofereceu incentivos aos passageiros dando desconto nas viagens (BALASSIANO e SILVA, 2018).

A gestão de trabalho da Uber é descrita por Franco e Ferraz (2018, p. 10 e 11):

No modo de gestão da Uber, percebemos, portanto, que o controle é habilmente praticado pela empresa. Se o motorista detém a maior parte dos meios de produção para executar sua atividade, fica claro que, no trabalho uberizado, a plataforma virtual é o meio de produção suficiente para garantir a subsunção do trabalhador nesse tipo de atividade. Os motoristas precisam manter um padrão de desempenho definido unilateralmente pela empresa e são estimulados a produzir e criar tanto valor quanto possível (o trabalhador produz valor ao produzir o equivalente ao valor de sua força de trabalho e cria valor ao produzir mais-valor). Em um ambiente de relações de trabalho flexíveis, esse cenário demonstra que, pela correlação de forças assimétricas, a flexibilidade e o risco são dos trabalhadores. Já a empresa surge blindada de responsabilidades trabalhistas e de riscos com a maior parte do que seria capital constante, mesmo que possa ganhar até 25% dos rendimentos do trabalhador que lhe presta serviços.

A Uber está entre as empresas digitais mais inovadoras e com crescimento mais rápido da história sendo que seu valor de mercado soma 69 bilhões de dólares, mais do que qualquer outra startup privada de tecnologia do mundo. No que se refere ao serviço de carro e transporte também está entre as maiores companhias, sendo que não emprega nenhum motorista profissional e não possui carro algum (CARVALHO, FOLGUEIRA e SILVA, 2019).

O aplicativo Uber apresenta algumas etapas principais a serem observadas pelo usuário: a) o usuário através de seu dispositivo móvel com acesso a internet faz download do aplicativo Uber; b) em seguida efetua um cadastro com alguns dados

peçoais e informações para cobrança diretamente no aplicativo; c) quando necessitar usar o aplicativo através do seu dispositivo móvel, o usuário é geolocalizado e seu endereço atual é apresentado no mapa (o passageiro também deverá colocar seu destino, ativando motoristas parceiros cadastrados). Em seguida, quando um motorista (o usuário saberá seu nome) aceitar sua chamada, o aplicativo mostrará ao usuário o tempo estimado para que o profissional chegue ao seu endereço, tipo do veículo e placa. O usuário também saberá o valor da tarifa a ser paga até seu destino que é calculado conforme taxas vinculadas à conta da Uber, em algumas regiões as tarifas já podem ser pagas em espécie (CASTRO, 2020).

Aventa-se que as constantes evoluções tecnológicas são responsáveis diretas pela consolidação do transporte por aplicativo no Brasil. Importante considerar que o Brasil é indicado pela Uber como um dos países que apresentam os melhores indicadores de lucratividade. Conforme Tozi (2016), o Brasil figura como o segundo país mais lucrativo para a empresa ficando atrás apenas dos EUA. O autor também indica que os municípios do Rio de Janeiro e São Paulo representam o maior número de viagens para a empresa no mundo.

2.3 A EXPANSÃO TERRITORIAL DA UBER NO BRASIL

A entrada e expansão das plataformas de transporte por aplicativo é um fenômeno crescente no Brasil (e no mundo), sendo que a principal delas é a Uber. A empresa assume um papel importante ao definir novos padrões de sistemas tecnológicos alcançando um grande número de usuários e consumidores. A figura 1 apresenta o início das atividades da empresa no Brasil.

Figura 1- Início das operações da Uber no Brasil em 2014



Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados da Uber (2022)

A partir da figura 1 é possível perceber que a Uber iniciou as suas atividades no Brasil no ano de 2014 no município do Rio de Janeiro, logo estendeu a sua atuação para o município de São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, difundindo o hábito do uso de aplicativo de transporte adotando o discurso de que a nova tecnologia é inevitável e acompanha a “evolução natural” dos meios de deslocamento (TOZI, 2020).

O aplicativo Uber é um exemplo de inovação tecnológica no que se refere à mobilidade urbana, sendo que através de um smartphone é possível contratar o serviço. A supremacia do consumidor e as relações de consumo mais personalizadas trouxeram uma espécie de “empoderamento” do consumidor. “Nesse cenário, se faz necessário ponderar os impactos sociais que as novas tecnologias trouxeram à sociedade” Junior (2020, p. 24). A figura 2 apresenta a evolução das atividades da Uber no Brasil nos períodos compreendidos entre os anos de 2015 e 2016.

Figura 2- Expansão territorial das operações em 2015 e 2016



Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados da Uber (2022)

A figura 2 evidencia a expansão das atividades da empresa Uber no Brasil entre os anos de 2015 e 2016. É possível perceber que, um ano após o início das operações, o município de Porto Alegre é escolhido pela Uber para novas operações, em seguida, no início de 2016, Campinas (SP), tendo então 6 municípios a contarem com os serviços da empresa. A figura 3 apresenta o movimento de expansão territorial da Uber no Brasil no ano de 2017.

Figura 3- Aceleração no avanço territorial das operações da Uber em 2017



Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados da Uber (2022)

Analisando a figura 3 é possível perceber o movimento de expansão territorial da Uber no Brasil no ano de 2017, agora já presente em 90 municípios brasileiros. A partir da mudança do transporte tradicional para o transporte por aplicativo, em especial a Uber, as operações no país continuam a crescer, porém a empresa muda sua estratégia, diminuindo sua expansão em áreas menos urbanizadas dando prioridade para grandes centros. Estas áreas com melhor infraestrutura, deslocamentos, população e renda, torna o Brasil como o segundo país mais rentável para a companhia (TOZI, 2018). A figura 4 apresenta o movimento de expansão territorial da Uber no Brasil no ano de 2019.

Figura 4- Avanço territorial das operações em 2019



Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados da Uber (2022)

A partir da figura 4 é possível perceber a expansão territorial da Uber no Brasil no ano de 2019, sendo que aumenta para 126 o número de municípios com cobertura da empresa. No Brasil a empresa Uber oferece diversas variedades de serviços de mobilidade (UBER, 2022), conforme descrito:

- I) UberX: carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas. Com preço competitivo, é uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.
- II) Uber Comfort: uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do UberX.
- III) Uber Black: categoria que oferece aos usuários uma experiência premium em carros sedã de grande porte, todos com bancos de couro.
- IV) Uber para empresas: plataforma exclusiva para negócios (pequenos ou grandes), gerenciarem as viagens dos funcionários, com o objetivo de reduzir burocracia e reembolsos. A figura 5 apresenta o movimento de expansão territorial da Uber no Brasil no ano de 2021.

Figura 5- A consolidação da Uber em território brasileiro em 2021



Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados da Uber (2022)

Analisando a figura 5 é possível perceber a consolidação da empresa no Brasil estando presente em mais de 500 municípios brasileiros. A empresa Uber, ao oferecer uma plataforma tecnológica de forma que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam se deslocar pelos municípios, se consolida como a maior empresa a utilizar plataforma digital na atividade de transporte por aplicativo.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O artigo buscou investigar e analisar os impactos causados ao transporte de táxi tradicional a partir da implementação do transporte por aplicativo no município de Taquara/RS. O município em questão faz parte da região do Paranhana/RS. A região, conforme estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021) possuía, no ano de 2021, 210.150 habitantes. O município de Parobé é o mais

populoso, com 59.419 habitantes, seguido por Taquara (57.740), Igrejinha (37.754), Três Coroas (28.948), Rolante (21.591) e Riozinho (4.698).

Com o objetivo de compreender as percepções dos sujeitos da pesquisa, optou-se por utilizar a pesquisa qualitativa, que é de caráter exploratório, busca compreender o comportamento do entrevistado, estudando as suas particularidades e experiências individuais, entre outros aspectos. Como instrumento para a coleta de dados, um questionário estruturado, contendo 11 questões, sendo um *mix* de perguntas fechadas e abertas. O questionário foi aplicado de forma presencial, sendo que foi entrevistado 29 de 48 taxistas que exercem atividade profissional na zona urbana do município, o perfil dos participantes da pesquisa pode ser visualizado no quadro 1.

Quadro 1 - Perfil dos participantes da pesquisa (continua)

Participante	Idade	Sexo	Tempo na profissão
T1	51 a 65	Feminino	3 a 5 anos
T2	18 a 35	Masculino	5 a 10 anos
T3	36 a 50	Masculino	3 a 5 anos
T4	51 a 65	Masculino	1 a 3 anos
T5	36 a 50	Masculino	5 a 10 anos
T6	18 a 35	Masculino	5 a 10 anos
T7	36 a 50	Masculino	10 a 15 anos
T8	36 a 50	Feminino	5 a 10 anos
T9	36 a 50	Masculino	mais de 20 anos
T10	66 a 80	Masculino	mais de 20 anos
T11	51 a 65	Masculino	mais de 20 anos
T12	51 a 65	Masculino	10 a 15 anos
T13	66 a 80	Masculino	mais de 20 anos
T14	36 a 50	Masculino	mais de 20 anos

Quadro 1 - Perfil dos participantes da pesquisa (conclusão)

T15	51 a 65	Masculino	mais de 20 anos
T16	51 a 65	Masculino	mais de 20 anos
T17	51 a 65	Masculino	1 a 3 anos
T18	66 a 80	Masculino	mais de 20 anos
T19	36 a 50	Masculino	5 a 10 anos
T20	66 a 80	Masculino	mais de 20 anos
T21	36 a 50	Masculino	5 a 10 anos
T22	51 a 65	Masculino	10 a 15 anos
T23	51 a 65	Masculino	5 a 10 anos
T24	36 a 50	Feminino	mais de 20 anos
T25	51 a 65	Masculino	3 a 5 anos
T26	36 a 50	Masculino	mais de 20 anos
T27	36 a 50	Masculino	10 a 15 anos
T28	51 a 65	Masculino	5 a 10 anos
T29	36 a 50	Masculino	10 a 15 anos

Fonte: elaborado pelo autor (2022)

Buscando analisar os impactos causados no transporte de táxi tradicional a partir da consolidação do transporte por aplicativo no município de Taquara/RS, os participantes da pesquisa foram incentivados a refletir sobre o reflexo da implementação dessa modalidade de transporte no seu cotidiano profissional. As questões apresentadas aos taxistas foram numeradas de 1 a 11 e estão evidenciadas da seguinte forma:

I) os transportes por aplicativos impactaram no número de corridas do táxi?

II) se sim a questão anterior, em média de quanto foi esse impacto no número de corridas mensal?

III) esse impacto no número de corridas diminuiu em quanto seu faturamento mensal?

IV) a pandemia destes dois últimos anos impactou no seu faturamento? Se sim, em média quanto?

V) você já pensou em desistir da profissão de taxista devido a consolidação do transporte por aplicativos Uber no município?

VI) o táxi ainda é uma profissão rentável para quem depende única e exclusivamente dela?

VII) os taxistas tiveram que modificar sua tabela de preço com a chegada dos transportes por aplicativo? Se sim em quantos por cento?

VIII) qual o principal motivo dos transportes por aplicativos ganharem uma importante fatia de mercado em relação aos taxistas?

IX) quais os desafios da profissão para se manter no mercado?

X) o impacto dos transportes de aplicativos aos taxistas trouxe algum problema a sua saúde? Se sim quais?

XI) você espera que o transporte por aplicativo se mantenha no mercado?

Após a coleta dos dados, os mesmos foram tratados conforme metodologia de análise de conteúdo de Bardin (2011), consistindo na elaboração de quadros-síntese a partir das congneridades encontradas nas respostas dos entrevistados, de forma que se tornasse possível proceder com a seção “análise dos dados”.

4 ANÁLISE DOS DADOS

Começamos essa seção caracterizando os participantes da pesquisa. No que se refere à gênero, 26 participantes eram do sexo masculino e 3 do sexo feminino. Quanto à idade, duas pessoas tinham entre 18 e 35 anos de idade, 12 participantes tinham 36 e 50 anos, 11 pessoas tinham entre 51 e 65 anos e 4 pessoas tinham entre 66 e 80 anos de idade. A respeito da experiência profissional, duas pessoas possuem entre 1 e 3 anos de experiência na profissão de taxista, 3 pessoas possuem entre 3 e 5 anos de experiência, 8 pessoas possuem entre 5 e 10 anos de experiência, 5 pessoas possuem entre 10 e 15 anos de experiência e 11 pessoas possuem mais de

20 anos de experiência.

De modo a dar continuidade com a análise dos dados da pesquisa, o quadro 2 apresenta uma síntese das respostas dos participantes da pesquisa, conforme análise de conteúdo de Bardin (2011). Foram elaborados 11 quadros síntese de forma que, a partir das congneridades encontradas nas respostas dos entrevistados, se tornasse possível gerar um quadro síntese geral.

Quadro 2 - Respostas dos participantes da pesquisa (continua)

QUESTÕES	RESPOSTAS
01	Quando perguntados se o transporte por aplicativo impactou negativamente no número de corridas de táxi, 100% dos participantes da pesquisa responderam que sim.
02	Analisando as respostas dos participantes da pesquisa (com base nos dados da pergunta 2), o impacto no número de corridas mensal foi, em média, de 40%.
03	Os entrevistados foram questionados sobre o impacto no número de corridas e quanto diminuiu o faturamento mensal, sendo que a resposta foi, em média, um impacto de 42% no faturamento mensal.
04	A questão 7 tratava sobre o impacto da pandemia no faturamento dos taxistas. Os entrevistados responderam que a pandemia impactou negativamente, em média, 40% no faturamento mensal.
05	Quando os entrevistados foram questionados se já pensaram em desistir da profissão de taxista devido a falta de perspectiva na carreira, 62% dos entrevistados responderam que sim e 38% responderam não.
06	Quando perguntados se o táxi ainda é uma profissão rentável, 72% dos participantes responderam que sim e 28% que não. Porém informaram que devido a queda no faturamento tiveram que diminuir o efetivo e a carga horária. Antes tinham motoristas que trabalhavam de forma comissionada e até mesmo alugavam seus táxis para atender em uma carga horária semanal e diária maior, com a diminuição na renda, muitos proprietários estão trabalhando sozinhos no seu táxi.
07	Foi questionado se os taxistas tiveram que mudar suas tabelas de preço a partir da chegada do transporte por aplicativos Uber e 100% dos entrevistados responderam que sim, referente a quantos por cento foi essa mudança a resposta foi de 10%.
08	Analisando o principal motivo dos transportes por aplicativo ganharem importante fatia de mercado em relação aos taxistas, os entrevistados ressaltaram os seguintes: tecnologia aplicada e valor das corridas com quase 100% de citação, e atendimento com duas citações dos entrevistados. Relacionado ao atendimento do aplicativo Uber, os taxistas relataram que em determinados horários do dia (principalmente horários de pico), a taxa do aplicativo é maior que a cobrada pelo táxi, e que os motoristas cancelam chamados em locais como no interior da cidade (estradas de chão), clientes com compras em supermercados e viagens mais tarde da noite e madrugada.

Quadro 2 - Respostas dos participantes da pesquisa (conclusão)

09	Referente aos desafios da profissão para se manter no mercado, os participantes citaram vários itens: Qualidade, paciência, atualização, bom atendimento, preço, disponibilidade, agilidade, diferenciais, trabalho honesto e aplicado, boa aparência pessoal, profissionalismo, se manter na profissão, aumentar o faturamento, acompanhar a tecnologia, não atualizar a tabela de preços, competitividade e fluxo de trânsito.
10	Quando os entrevistados foram questionados se houve algum problema de saúde com o impacto dos transportes de aplicativos ao seu faturamento, tivemos os seguintes resultados: 83% responderam que não e 17% responderam que sim, destes foram citados os seguintes problemas a saúde: estresse, fadiga, preocupação, ansiedade e nervosismo.
11	Perguntados se esperam que o transporte por aplicativo se mantenha no mercado, 72% esperam que não e 28% que sim.

Fonte: elaborado pelo autor (2022)

O advento e a popularização da internet ofereceram facilidades para toda a sociedade que tenha acesso a ela. Comprar, trabalhar, pesquisar (entre outros) se tornaram atividades corriqueiras em um mundo conectado. O conceito de economia compartilhada, arranjo econômico que vem agravando a “uberização do trabalho” (CAMILLO e MOURA, 2021), manifesta-se justamente a partir da facilidade de acesso à internet e consolida-se como forma de reestruturação dos modelos preexistentes de prestação de serviços (BIANCHI, MACEDO e PACHECO, 2020). Esse novo arranjo, por uma aba, beneficia, inicialmente, a população que passa a ter acesso a serviços com preços mais reduzidos, porém, em outra ponta, impacta negativamente as pessoas que já atuavam nesse mercado específico. Esse fato é comprovado no presente estudo já que 100% dos entrevistados alegaram que o transporte de aplicativo Uber impactou negativamente no serviço de táxi, sendo que diminuiu em 40% o número de corridas no município de Taquara/RS.

Importante questionamento foi feito aos participantes da pesquisa a respeito do impacto financeiro em sua atividade profissional a partir da consolidação do transporte por aplicativos Uber no município. É necessário ressaltar que os entrevistados responderam terem percebido uma diminuição na renda mensal na ordem de 40%. Esse fato é extremamente negativo para a economia do município, pois parte destes valores não irão circular pela economia local. Como muito bem apresentado por Tozi (2020), “as taxas cobradas pelas plataformas, entre 20% e 40% do preço de cada viagem, representam montantes que alimentariam formas de economia mais horizontais (locais e regionais)”, por isso é importante, quando se pensa em

desenvolvimento local/regional, como afirma Paiva e Rocha (2020), que se identifique por onde o dinheiro e a renda se evadem.

O surto da pandemia de Covid-19 impactou praticamente todos os setores da economia no mundo. Em função disso, somado à concorrência da Uber, os entrevistados da pesquisa reconhecem que tiveram uma perda de 42% no faturamento mensal, aumentando assim o número de profissionais que cogitaram desistir da profissão de taxista, pois dependem do fluxo de pessoas para poder exercer sua atividade e obter seus rendimentos. Como toda grande mudança que ocorre na sociedade, os taxistas tiveram que se adequar ao novo cenário. Conforme nos relata Maestri e Miranda (2021, p.31) “o ano de 2020 foi marcado por uma drástica mudança pela qual a população teve que se acostumar, ou seja, com a pandemia de Covid-19 as pessoas tiveram que adotar medidas de isolamento social, gerando uma queda na economia”.

A grande maioria dos pesquisados (72%) afirma que a profissão de taxista ainda é rentável, porém informaram que foi necessário diminuir o preço das corridas para poder competir com a Uber. O quadro 3 apresenta um comparativo entre os preços cobrados por taxistas do município de Taquara/RS e pela Uber X, considerando pontos de partida e destino comuns no mês de junho de 2022.

Quadro 3 - Taxas cobradas pela Uber X e pelos taxistas do município de Taquara/RS

PARTIDA X DESTINO	UBER X	TÁXI
Centro – Bairro Santa Rosa	R\$ 8,94	R\$ 12,00
Centro – Bairro Santa Terezinha	R\$ 8,94	R\$ 12,00
Centro – Bairro Empresa	R\$ 9,94	R\$ 14,00
Centro – Bairro Mundo Novo	R\$ 9,95	R\$ 14,00
Centro – Bairro Santa Maria	R\$ 9,97	R\$ 14,00
Centro – Loteamento Eldorado	R\$19,92	R\$ 15,00
Centro – Bairro Medianeira	R\$ 9,94	R\$ 15,00
Centro – Bairro Cruzeiro	R\$ 9,97	R\$ 14,00
Centro - Rodoviária	R\$ 7,90	R\$ 12,00
Rodoviária - Hospital	R\$ 7,95	R\$ 12,00

Fonte: elaborado pelo autor, baseado em dados do aplicativo Uber e taxistas do município (2022)

A partir do quadro 3 é possível verificar que os preços praticados pela Uber X (categoria mais popular) ainda são mais competitivos do que os preços indicados pelos taxistas. Conforme nos relata Carelli (2021, p. 30) “o fator de sucesso da Uber entre as pessoas é um só: seu preço. O imediatismo e individualismo hoje vigentes impedem que se veja que o baixo preço de hoje pode custar caro a todos em um futuro próximo, como a ameaça do monopólio”. Não podemos nos furtar a reconhecer que o monopólio é uma estrutura de mercado que não favorece o consumidor, também que, antes de existir a modalidade de transporte por aplicativo, o monopólio que existia era no ramo dos táxis.

Os desafios apresentados pela profissão de taxista são muitos, sendo que os entrevistados pontuaram mais em fatores relacionados com paciência, atualização, bom atendimento, preço, disponibilidade, agilidade, trabalho honesto e aplicado, boa aparência pessoal, profissionalismo, atualização tecnológica, competitividade e fluxo de trânsito. Conforme Pinto (2017) considerando um cenário mais imediatista, é possível que o serviço de táxi consiga dividir o mercado com os transportes por aplicativos, porém reconhece as dificuldades em um horizonte de longo prazo, considerando o crescimento exponencial do número de alternativas de base tecnológica.

Alguns entrevistados (17%) relataram problemas de saúde decorrentes da concorrência com a Uber, como estresse, fadiga, preocupação, ansiedade e nervosismo. Os taxistas entendem que o aplicativo Uber representa uma concorrência desleal e 72% deles não acredita na perenidade da Uber no município de Taquara/RS. A livre iniciativa de mercado prestigia os consumidores que são os maiores interessados (FAVERA e OLMOS, 2015), porém, é imperativo e urgente a criação de um marco regulatório adequado e justo para acolher a Uber e as demais plataformas de transportes individuais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo apresentou os resultados de uma pesquisa que teve como objetivo investigar e analisar os impactos causados ao transporte de táxi a partir da implementação (e consolidação) do transporte por aplicativo no município de Taquara/RS. A rápida expansão das plataformas privadas de transporte por

aplicativos (mesmo recentes) têm promovido mudanças na regulação, no uso dos territórios e contribuído com a precarização do trabalho.

A precarização das relações e condições de trabalho a partir da consolidação do transporte por aplicativos (conhecido como “economia do compartilhamento”) é motivo de preocupação, também de debate em nossa sociedade. Os serviços de transporte individual por aplicativo ofertado pela Uber no município de Taquara/RS contribuíram com a queda de 42% no faturamento dos motoristas de táxi e 40% no número de corridas. É importante reconhecer que a pandemia de Covid-19 pode também ter contribuído com esses números negativos.

Os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, no Brasil, é regulamentado por Lei Federal. É necessário reconhecer que o constituinte foi extremamente cauteloso ao incluir normas de segurança, porém não se importou em impor muitas barreiras regulatórias à entrada nem restrições aos preços praticados. Torna-se importante ressaltar que, conforme a referida Lei, os municípios devem evitar adotar medidas que busquem dificultar as operações desses serviços quando regulamentarem o uso desses aplicativos em seu território (ocorreu uma articulação entre os taxistas junto ao poder executivo buscando restringir o serviço da Uber do município de Taquara/RS, porém não lograram êxito devido à referida Lei Federal). Este arcabouço de normas busca incentivar a modalidade de transporte por aplicativo, porém desprestigia os profissionais que atuam como taxistas.

A partir das respostas dos entrevistados da pesquisa é factível perceber que a profissão de taxista sempre foi muito atrativa, já que é possível conseguir um salário satisfatório sem muito investimento em qualificação e com alguma qualidade de vida. Porém, com a consolidação da Uber no município de Taquara/RS, o cenário tornou-se desfavorável para os profissionais (não acreditam que a Uber vai se manter no mercado). Entre os principais resultados observados neste estudo, percebe-se a impotência e incerteza dos taxistas sobre o futuro da profissão, sendo que isso pode estar impactando de forma negativa na saúde dos entrevistados, já que alguns indicam a aparição de sintomas como estresse, fadiga, preocupação, ansiedade e nervosismo.

Relatos apresentados pelos entrevistados dão conta de que a taxa de serviços cobrados pela Uber (em determinados momentos do dia e finais de semana) é maior que o valor cobrado pelos taxistas, que mantêm seus valores, indiferente se for horário de pico ou não. Os taxistas relataram também que o motorista parceiro da Uber,

muitas vezes prefere não fazer e cancelar certas viagens, como em estradas de chão, interior da cidade, clientes com compras em supermercados, viagens mais tarde da noite ou de madrugada.

Cabe informar que em nenhum momento o artigo possuiu como objetivo apresentar verdades cabais a respeito da temática, apenas demonstrar o entendimento dos taxistas do município de Taquara/RS a respeito do impacto em sua vida profissional/pessoal causado pela concorrência do serviço de transporte por aplicativo Uber. É muito possível (e provável) que estudos similares, aplicados em outros municípios, possam apresentar resultados distintos por este apresentado.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. Logística Empresarial. 5 ed. São Paulo: Bookman Editora, 2009. 617 p.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. 7.ed. São Paulo: Edições, 2011.

BALASSIANO, Ronaldo; SILVA, Marcelo Dantas da. **UBER- Uma Análise do Serviço Oferecido ao Usuário na Cidade do Rio de Janeiro**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 40 - 2018 - 2º quadrimestre.

BIANCHI, Sabrina Ripoli; MACEDO, Daniel Almeida de; PACHECO, Alice Gomes. **A Uberização como Forma de Precarização do Trabalho e suas Consequências na Questão Social**. Revista Direitos, Trabalho e Política Social, v. 6, n. 10, p. 134-156, jan/jun. 2020.

BEHS, P. **Uber no Brasil: regulamentação e economia compartilhada**. 85 f. 2017. TCC (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

BRASIL. Lei Federal 13.640 de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

CAMILLO, Eliane Juraski; MOURA, Dante Henrique. **Trabalho, Capitalismo e Classe Trabalhadora: do taylorismo-fordismo ao toyotismo uberizado**. Revista Trabalho & Educação, v. 30, n. 1, p. 17-31, set/dez. 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O Caso Uber e o Controle por Programação: de carona para o século XIX**. 31 f. 2021. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021.

CARVALHO, Carlos Eduardo; FOLGUEIRA, Ricardo Santos; SILVA, Ana Lucia P. **Economia de Compartilhamento e Custos de Transação: os casos Uber e Airbnb.** Revista Pesquisa e Debate | v. 31, n. 1(55), (2019).

CASTRO, Viviane Vidigal de. **As Ilusões da Uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber.** 2020. 303 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.

CORAGGIO, José Luis. **Da Economia dos Setores Populares à Economia do Trabalho.** In: KRAYCHETE, Gabriel; LARA, Francisco; COSTA, Beatriz (Org.). Economia dos setores populares: entre a realidade e a utopia. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.

Departamento de Estudos Econômicos (DEE). Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativo de táxi entre 2014 e 2016?. Abr. 2018.

DUSI, Luiza de Alencar; NETO, Ingrid Luiza; TACO, Willy Gonzales. **Análise da usabilidade e do Serviço dos Aplicativos de Transporte Individual para Smartphone 99taxis e Uber.** Rio de Janeiro, p.1-11, jan. 2016.

DIAS, Marco Aurélio P. **Administração de Materiais: uma abordagem logística.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 1993.

EQUIPE UBER. **Fatos e Dados Sobre a UBER.** UBER.com. 27 de ago. 2017.

FARIAS, F. M. V. (2016) Avaliação da Percepção de Qualidade da Prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber. Dissertação de Mestrado Transportes, Publicação T.DM-014/2016, julho, 2016, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 129p.

FAVERA, Rafaela Bolson Dalla; OLMOS, Olívia Martins de Quadros. **A Polêmica em Torno do Aplicativo Uber no Brasil: Argumentos de Direito Contra e a Favor da sua Manutenção.** In: UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL. 2015, RS, 18p.

FERRER, Catharina Martinez Heinrich; MOLLICA, Rogério. **Direito de Concorrência e Uber.** Revista Argumentum – RA, eISSN 2359-6889, Marília/SP, V. 18, N. 3, pp. 779-797, set. - dez. 2017.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. **Uberização do Trabalho e Acumulação Capitalista.** Cad. EBAPE.BR, v. 17, Edição Especial, Rio de Janeiro, nov. 2019.

GUERRA, A. **Plataformização e produção biopolítica do espaço: cartografando a infiltração da Uber no Brasil.** Indisciplinar, [S. l.], v. 6, n. 1, p. 290–315, 2020. DOI: 10.35699/2525-3263.2020.26332.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 159 p.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE. População Estimada de 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 22 abr. 2022.

JUNIOR, Garcia Wagner Roberto Ramos. **Uber: (des) regulação econômica e entraves políticos**. 2021. 70 f. Dissertação (Economia e Mercados) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo. 2020.

LAZAGNA, Alexandre; VENTURA, Acácia. **Mobilidade Urbana: à disputa entre os taxistas e o uber**. 9 f. São Paulo, 2015.

MAESTRI, Leandro; MIRANDA, Joseane. **O Impacto da Pandemia no PIB e Economia Brasileira**. 2021. 49 f. TCC (Graduação Ciências Econômicas) - Repositório Universitário da Ânima (RUNA), Palhoça, 2021.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. da. **A Percepção do Especialista Sobre o Tema Mobilidade Urbana**. TRANSPORTES, [S. l.], v. 16, n. 1, 2008. DOI: 10.14295/transportes.v16i1.13.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MELO, Caroline. **Uber: a história da startup mais valiosa do mundo**. Disponível em: <http://www.administradores.com.br/artigos/empreendedorismo/uber-a-historia-da-startup-mais-valiosa-do-mundo/89284/>. Acesso em: 26 abr. 2022.

MODA, Felipe; GONSALES, Marco. **Por Dentro da Mobilização Global dos Motoristas de Transporte Particular por Aplicativo**. DOI: 10.34024/pensata.2020.v9.10516, jul. 2020.

MORAIS, C. A. M. de. **Experiências Municipais de Regulação do Transporte por Aplicativo: considerações a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Revista Digital de Direito Administrativo, [S. l.], v. 6, n. 1, p. 23-57, 2019. DOI: 10.11606/issn.2319-0558.v6i1p23-57.

NETO, Thiago Oliveira; SANTOS, Bruno Candido dos. **Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos**. Revista Transporte y Territorio, n. 24, 21 mai. 2021.

NUNES, Alessandro da Silva; SANTOS, Daiane Rodrigues dos; VIEIRA, Kathleen Mendonça. **A Ascensão das Start-Ups de Transporte Particular de Passageiros no Brasil e sua Relação com o Desemprego**. Revista Tecnológica da Fatec Americana, vol. 07, n. 02, abril/setembro de 2019.

PAIVA, Carlos Aguedo Naguel; ROCHA, Allan Lemos. **Análise e planejamento municipal aplicado: um exercício para o caso de Palmeira das Missões/RS**. Desenvolvimento Regional em Debate, v. 10, p. 562-589, 2020.

PINTO, Fernando Felipe Paiva. **O Mercado dos Transportes Privados de Passageiros: poderão táxis e plataformas tecnológicas coexistir?** Orientadores: Hélder Manuel Valente da Silva e Joana Rita Pinho Resende. 2017. 90 f. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Economia pela Faculdade de Economia do Porto - FEP Economia e Gestão, Porto, 2017.

SANTOS, Fernanda Sarmiento Guedes dos; VASCONCELOS, Nathália da Silva. **Inovação em serviços: o uso do uber no Brasil.** 2016. 40 f. TCC (Graduação em Administração) - Universidade Federal Fluminense, Escola de Ciências Humanas e Sociais de Volta Redonda, Rio de Janeiro, 2016.

TOZI, F. **Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil.** Geosp – Espaço e Tempo (On-line), v. 24, n. 3, p. 487-507, dez. 2020.

TOZI, F. **As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil.** In: ZAAR, Miriam; CAPEL, Horacio. (Org.). Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018, v. 1.

UBER. Disponível em: <https://www.uber.com/global/pt-br/cities/>. 18 de maio. 2022.

VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. **Fundamentos de economia.** 6ª ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

XV COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 5, 2018, Barcelona. Anais...Barcelona, ES: Universidade de Barcelona, 2018.