



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS**  
**Faculdade de Educação Física**

**BRUNO MODESTO SILVESTRE**

**“EU TRABALHO NO MEU TEMPO LIVRE”:**  
Lazer e cotidiano sob a uberização – quando o trabalho toma conta da vida

CAMPINAS  
2023

**BRUNO MODESTO SILVESTRE**

**“EU TRABALHO NO MEU TEMPO LIVRE”:**

Lazer e cotidiano sob a uberização – quando o trabalho toma conta da vida

*Tese apresentada à Faculdade de Educação Física da  
Universidade Estadual de Campinas como parte dos  
requisitos exigidos para a obtenção do título de Doutor em  
Educação Física na Área de Educação Física e Sociedade*

Orientadora: Silvia Cristina Franco Amaral

ESTE TRABALHO CORRESPONDE À VERSÃO FINAL  
DA TESE DEFENDIDA PELO ALUNO BRUNO MODESTO  
SILVESTRE E ORIENTADO PELA PROFA. DRA. SILVIA  
CRISTINA FRANCO AMARAL

CAMPINAS  
2023

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca da Faculdade de Educação Física  
Andréia da Silva Manzato - CRB 8/7292

Si39e Silvestre, Bruno Modesto, 1987-  
"Eu trabalho no meu tempo livre" : lazer e cotidiano sob a uberização -  
quando o trabalho toma conta da vida / Bruno Modesto Silvestre. – Campinas,  
SP : [s.n.], 2023.

Orientador: Silvia Cristina Franco Amaral.  
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de  
Educação Física.

1. Lazer. 2. Tempo Livre. 3. Tempo - Administração. 4. Trabalho. 5.  
Uberização. I. Amaral, Silvia Cristina Franco. II. Universidade Estadual de  
Campinas. Faculdade de Educação Física. III. Título.

Informações Complementares

**Título em outro idioma:** I work in my free time : leisure and daily life under uberization -  
when the work takes over life

**Palavras-chave em inglês:**

Leisure

Free Time

Use of time

Work

Uberization

**Área de concentração:** Educação Física e Sociedade

**Titulação:** Doutor em Educação Física

**Banca examinadora:**

Silvia Cristina Franco Amaral [Orientador]

Ludmila Costheck Abílio

Valquiria Padilha

Fernando Mascarenhas Alves

Simone Aparecida Rechia Ferreira

**Data de defesa:** 31-10-2023

**Programa de Pós-Graduação:** Educação Física

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0002-4147-1306>

- Currículo Lattes do autor: <https://lattes.cnpq.br/4930064350445706>

BANCA EXAMINADORA

Professora Dra. Silvia Cristina Franco Amaral (orientadora)  
Universidade Estadual de Campinas

Professora Dra. Ludmila Costhek Abílio  
Universidade Estadual de Campinas

Professora Dra. Valquiria Padilha  
Universidade de São Paulo

Professor Dr. Fernando Mascarenhas Alves  
Universidade de Brasília

Professora Dra. Simone Aparecida Rechia Ferreira  
Universidade Federal do Paraná

A Ata da defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no SIGA/Sistema de Fluxo de Dissertação/Tese e na Secretaria do Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Faculdade de Educação Física da Unicamp.

## AGRADECIMENTOS

Uma tese não é feita sozinha. Apesar do exercício da escrita se mostrar solitário em muitos momentos, este trabalho foi realizado com muito apoio. Esboço aqui meus agradecimentos às instituições que possibilitaram a execução da pesquisa e, sobretudo, às pessoas que fizeram parte da minha trajetória acadêmica e de vida.

Agradeço aos meus familiares. À minha mãe, Odete, e ao meu irmão, Carlos Eduardo, pelo apoio ao longo de toda a minha vida. Agradeço, igualmente, a meu pai, João Roberto, parte fundamental do que somos. Da mesma forma, agradeço à Carolina Souto por dividir os mesmos sonhos e projetos e também por toda ajuda, compreensão e carinho compartilhados.

Também agradeço à minha orientadora, professora Silvia Amaral, a quem muito admiro, pela paciência e respeito e por todos esses anos de orientação de formação acadêmica. Estendo os agradecimentos a todos os amigos do Grupo de Estudos e Pesquisa em Políticas Públicas e Lazer (GEP<sup>3</sup>L) e Grupo Margem-Unicamp pelas leituras, discussões e contribuições ao longo de todo o processo de investigação.

Agradeço ainda aos professores membros da banca, Ludmila Costhek Abílio, Valquíria Padilha, Fernando Mascarenhas e Simone Aparecida Rechia pelo excelente exame de qualificação que me propiciaram, bem como pela disponibilidade de estarem presentes novamente na defesa. É uma honra contar com suas leituras e suas críticas. Agradeço igualmente aos professores Billy Graeff, Dirceu Santos Silva e Olívia Ribeiro pela suplência na banca e pelas contribuições oferecidas a este texto nos diferentes momentos de sua escrita.

Faço um agradecimento especial à Rebeca Signorelli Miguel. Obrigado pela amizade e parceria de sempre, assim como pela leitura de cada um dos trechos desta tese. Parafrazeando-a, apesar de longe, estamos sempre perto. Agradeço também ao Leonardo Mattos pelas conversas iniciais que levaram ao desenvolvimento desta pesquisa. Ao Ícaro Turci por dividir a mesma casa durante o pior momento da pandemia de covid-19 e por toda a ajuda com a extração dos dados da PNAD Contínua. Ao Samuel Santos Neto e ao Igor Doi pelo cotidiano no laboratório Margem e pelos diálogos realizados em torno de nossas primeiras experiências enquanto professores. Também agradeço à Kadja Tenorio pela acolhida e por ser um importante ponto de apoio em Recife.

Não poderia deixar de agradecer às trabalhadoras e trabalhadores da Unicamp, docentes e não docentes, especialmente aos da Faculdade de Educação Física. Da mesma forma, agradeço a todos os colegas de trabalho da Escola Superior de Educação Física da Universidade

de Pernambuco (ESEF-UPE), sobretudo aos do Grupo Ethnós. Agradeço também os colegas da equipe pedagógica da ESEF, em especial à Marcela Figueiredo, à Ana Raquel e ao Fábio Teixeira pela solidariedade nos momentos finais de desenvolvimento da pesquisa.

Por último, mas não menos importante, agradeço os motoristas e entregadores entrevistados que, mesmo em uma dinâmica de vida tomada pelo trabalho, dispuseram-se a compartilhar um pouco de seu tempo e dialogar sobre o seu cotidiano. Registro também o agradecimento ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento de minha pesquisa, sob o processo de número 140454/2017-9. Meus sinceros agradecimentos a todos que, de alguma forma, contribuíram nessa jornada, sem dúvida alguma as páginas que se seguem guardam um pouco de cada um.

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa consistiu em compreender os efeitos do processo de uberização sobre as dimensões do tempo livre e do lazer de motoristas e entregadores que trabalham por meio de plataformas digitais. De maneira específica, buscou-se: (a) analisar os usos do tempo desses trabalhadores, sobretudo os tempos destinados ao trabalho, ao tempo livre e ao lazer; (b) caracterizar como se configura o tempo livre dos trabalhadores em questão; (c) identificar as práticas e vivências de lazer desenvolvidas no cotidiano desses trabalhadores. O estudo se configurou como uma pesquisa de abordagem qualitativa, que investigou os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer como parte de uma totalidade, permeada por disputas e contradições, síntese de múltiplas relações e determinações. Do ponto de vista operacional, além do processo de debate e reflexão a partir dos dados da realidade brasileira e da literatura acadêmica pertinente à temática, o estudo valeu-se da extração de microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, da aplicação de diários de uso do tempo e da realização de entrevistas semiestruturadas, seguido da análise categorial temática dos elementos apreendidos e sistematizados durante o trabalho de campo. À medida em que o processo de uberização caminha a passos largos e escancara os movimentos mais amplos do capitalismo em escala global, um recorte de pesquisa com foco no tempo livre e no lazer de trabalhadores uberizados pode contribuir para a apreensão das características da vida cotidiana, do uso do tempo e do acesso (ou sua falta) ao lazer dessa parcela cada vez mais crescente da classe trabalhadora. A partir do desenvolvimento do estudo, depreende-se que a uberização, por conta de suas características precárias e flexíveis, cria as condições para o superdimensionamento do trabalho e para a precarização das demais esferas da vida. Além das longas e extenuantes jornadas, foi identificado que os motoristas e entregadores uberizados têm pouco ou quase nada de tempo destinado aos demais tempos sociais fora da atividade laborativa, tendo, portanto, o cotidiano tomado pelo tempo de trabalho. Nesse sentido, foi constatado que os trabalhadores uberizados tendem a não conseguir planejar seu tempo livre. Quando, após exauridos pela dinâmica laboral, conseguem escapar para alguma atividade de lazer, o período de retorno é marcado por ainda mais trabalho. Ademais, vale salientar que, no diminuto tempo de lazer que lhes resta, foi notada a prevalência de vivências precárias e fragmentadas, em que se sobressai o lazer em sua forma mercadoria.

**Palavras-chave:** Lazer; Tempo Livre; Uso do Tempo; Trabalho; Uberização.

## ABSTRACT

The objective of this research was to understand the effects of the uberization process on the dimensions of free time and leisure for drivers and delivery workers who operate through digital platforms. Specifically, the study sought to: (a) analyze the time usage of these workers, especially the time allocated to work, free time, and leisure; (b) characterize how the free time of these workers is configured; (c) identify leisure practices and experiences developed in the daily lives of these workers. The study took the form of qualitative research that investigated the effects of the uberization of work on free time and leisure as part of a totality, permeated by disputes and contradictions, a synthesis of multiple relationships and determinations. Operationally, in addition to the process of debate and reflection based on data from Brazilian reality and relevant academic literature on the subject, the study utilized the extraction of microdata from the Continuous National Household Sample Survey, the application of time-use diaries, and the conduct of semi-structured interviews, followed by a thematic categorical analysis of the elements apprehended and systematized during the fieldwork. As the process of uberization advances rapidly, laying bare the broader movements of capitalism on a global scale, a research focusing on the free time and leisure of uberized workers can contribute understanding the characteristics of everyday life, time-use, and leisure access (or lack thereof) for this increasingly growing segment of the working class. From the study's development, it is evident that uberization, due to its precarious and flexible characteristics, creates conditions for the overemphasis of the work and the precarization of other spheres of life. In addition to long and exhausting work hours, it was identified that uberized drivers and delivery workers have little to no time dedicated to other social time outside of work, therefore having their daily lives taken up by work time. In this sense, uberized workers tend to struggle in planning their free time. When they manage to escape for some leisure activity after being drained by work dynamics, the return period is marked by even more work. Furthermore, it is worth noting that in the limited daily leisure time that remains, there is a prevalence of precarious and fragmented experiences, where leisure in its commodity form stands out.

**Keywords:** Leisure; Free Time; Time-use; Work; Uberization.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Gráfico 1</b> – Potencial técnico de automação.....	124
<b>Gráfico 2</b> –Tempo de não trabalho (PNAD 2001-2015) .....	168
<b>Gráfico 3</b> – Estimativa do número de trabalhadores (PNAD Contínua 2016-2022).....	172
<b>Gráfico 4</b> – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – Brasil (2016 a 2022)..	173
<b>Gráfico 5</b> – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – PE (2016 a 2022).....	175
<b>Gráfico 6</b> – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de folga (bloco de atividades): média das horas entre os trabalhadores uberizados investigados .....	189

## LISTA DE TABELAS

- Tabela 1** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – Brasil (2016 a 2022)... 173
- Tabela 2** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – PE (2016 a 2022)..... 174
- Tabela 3** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana (2016 a 2019)..... 176
- Tabela 4** – Total de horas semanais dedicadas às atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos (2016 a 2019)..... 176

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> – Categorias utilizadas na análise.....	33
<b>Quadro 2</b> – Perfil dos motoristas e entregadores – entrevistas piloto .....	55
<b>Quadro 3</b> – Perfil dos motoristas entrevistados.....	57
<b>Quadro 4</b> – Motoristas entrevistados: características da atividade .....	59
<b>Quadro 5</b> – Perfil dos motoboys entrevistados.....	61
<b>Quadro 6</b> – Motoboys entrevistados: características da atividade .....	63
<b>Quadro 7</b> – Perfil dos <i>bikeboys</i> entrevistados .....	65
<b>Quadro 8</b> – <i>Bikeboys</i> entrevistados: características da atividade .....	66
<b>Quadro 9</b> – Reforma trabalhista e a “redução do tempo social de não trabalho” .....	141
<b>Quadro 10</b> – Experiências brasileiras com pesquisas sobre os usos do tempo .....	163
<b>Quadro 11</b> – Usos do tempo em um dia típico de trabalho: média dos minutos e das horas entre os trabalhadores uberizados investigados.....	180
<b>Quadro 12</b> – Usos do tempo no dia de descanso: média dos minutos e das horas entre os trabalhadores uberizados investigados .....	184
<b>Quadro 13</b> – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de descanso: média dos minutos no agrupamento trabalho e atividades relacionadas .....	186
<b>Quadro 14</b> – Usos do tempo no dia típico de trabalho entre as mulheres e os homens investigados .....	191
<b>Quadro 15</b> – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de descanso: média dos minutos no agrupamento cultura, lazer, mídia e práticas esportivas.....	192
<b>Quadro 16</b> – Perfil das motoristas e entregadoras entrevistadas.....	255

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- Cautal – Classificação de Atividades de Uso do Tempo para a América Latina e o Caribe
- CBCE – Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte
- CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
- CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
- CNE – Conferências Nacionais do Esporte
- CNH – Carteira Nacional de Habilitação
- CEP – Comitê de Ética em Pesquisa
- CUT – Central Única dos Trabalhadores
- DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos
- DRU – Desvinculação de Receitas da União
- EC – Economia do Compartilhamento
- EMC – Emenda Constitucional
- GNV – Gás Natural Veicular
- Hetus – *Harmonised European Time Use Surveys*
- IA – Inteligência Artificial
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- Icatu – *International Classification of Activities for Time Use Statistics*
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
- MPT – Ministério Público do Trabalho
- MTUS – *Multinational time use study*
- OIT – Organização Internacional do Trabalho
- OL – Operador Logístico
- OMS – Organização Mundial da Saúde
- ONU – Organização das Nações Unidas
- PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
- PNAD Contínua – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
- POF – Pesquisa de Orçamentos Familiares
- RBCE – Revista Brasileira de Ciências do Esporte
- REMIR – Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista
- RMR – Região Metropolitana do Recife
- SIPD – Sistema Integrado de Pesquisas Domiciliares
- SIPS – Sistema de Indicadores de Percepção Social

SRO – Serviço de Recreação Operária

TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TICs – Tecnologias da Informação e Comunicação

Unicamp – Universidade Estadual de Campinas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
Percurso metodológico .....	26
<b>CAPÍTULO I - UBERIZAÇÃO E PLATAFORMAS DIGITAIS: TRABALHADORES, EMPRESAS, FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E DE EXPLORAÇÃO DO TRABALHO</b> .....	37
1.1 Uberização, plataformas digitais e a consolidação das tendências de controle, flexibilização e precarização do trabalho.....	38
1.2 Trabalhadores uberizados: diferentes perfis e caracterização da ocupação .....	52
1.3 Empresas-aplicativo: formas de ingresso, instrumentos de trabalho e processos de subordinação da atividade laboral .....	68
1.4 Dinâmica e organização do trabalho subordinado às plataformas digitais .....	93
<b>CAPÍTULO II - MUDANÇAS NO MUNDO DO TRABALHO E O CONTEXTO BRASILEIRO: CENÁRIO PROPÍCIO À UBERIZAÇÃO</b> .....	106
2.1 Crise no padrão de acumulação e as mudanças nos processos de trabalho: o caminho à uberização.....	108
2.2 Indústria 4.0, a continuidade da crise econômica e o crescimento do desemprego .....	117
2.3 Realidade do trabalho no Brasil: viração e uberização .....	128
2.4 Reforma trabalhista: retirada de direitos e a redução do tempo de não trabalho .....	136
<b>CAPÍTULO III - JORNADA DE TRABALHO E USOS DO TEMPO SOB A UBERIZAÇÃO: QUANDO TODO TEMPO É TEMPO DE TRABALHO</b> .....	147
3.1 Tempos de trabalho: novas tecnologias, os dilemas de sempre .....	151
3.2 Os estudos sobre os usos do tempo: as experiências realizadas no Brasil nas últimas décadas	161
3.3 Tendências nos usos do tempo dos motoristas e entregadores uberizados: análise de dados da PNAD contínua .....	169
3.4 Os diários de usos do tempo como instrumento de apreensão dos tempos sociais: uma perspectiva qualitativa.....	177
<b>CAPÍTULO IV - COTIDIANO, TEMPO LIVRE E LAZER NA QUADRA DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO</b> .....	196
4.1 Impactos da uberização no tempo livre o no lazer de motoristas e entregadores .....	199
4.1.1 Com a uberização há pouco espaço para o direito ao lazer.....	203
4.1.2 “Captura” da subjetividade: o trabalho em detrimento do tempo livre e do lazer.....	210
4.1.3 Gamificação do trabalho: a ludicidade apropriada pelo capital .....	217
4.1.4 “Sábados, domingos e feriados estou sempre na rua”: os finais de semana e as datas comemorativas para os trabalhadores uberizados .....	224

4.1.5	Trabalhador uberizado não tem férias .....	230
4.1.6	As “folgas” não planejadas (e não remuneradas) de trabalho .....	234
4.2	A organização e as manifestações do lazer em um cotidiano tomado pelo trabalho .....	237
4.2.1	“E acabaram com teu carnaval”: trabalhador <i>just-in-time</i> não tem hora para o lazer .....	240
4.2.2	Lazer dos uberizados: o pouco que resta é precário .....	247
4.2.3	A uberização é ainda pior para o tempo livre e o lazer das mulheres .....	254
4.2.4	Não há para onde escapar: o celular está no trabalho e no lazer da juventude periférica ..	260
4.2.5	Manifestações do lazer e a prevalência do consumo entre os uberizados .....	265
<b>CAPÍTULO SUPLEMENTAR - PANDEMIA DE COVID-19: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRABALHO UBERIZADO, O TEMPO LIVRE E O LAZER .....</b>		<b>272</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>		<b>288</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>		<b>297</b>
<b>APÊNDICES .....</b>		<b>322</b>
<b>ANEXOS .....</b>		<b>330</b>

## INTRODUÇÃO

Ao se andar pelas ruas das grandes cidades brasileiras no ano de 2019, a imagem de um homem de meia idade, sentado no banco de um carro e estampando a frase “eu dirijo no meu tempo livre”, figurava em propagandas fixadas em placas e pontos de ônibus<sup>1</sup>. Tratava-se de uma das campanhas publicitárias da Uber. A empresa começou a operar no Brasil em maio de 2014, na cidade do Rio de Janeiro. A realização da copa do mundo, que seria iniciada no mês seguinte, foi o mote ideal para que esse serviço de transporte, mediado por plataformas digitais, iniciasse as suas atividades nos grandes centros e depois se espalhasse por todas as regiões do país<sup>2</sup>. Desde então, o número de pessoas vinculadas à plataforma cresceu vertiginosamente e essa e outras empresas, que oferecem serviços via plataformas digitais, passaram a fazer parte do cenário urbano e da dinâmica de vida de milhões de pessoas.

As peças publicitárias da Uber não buscavam apenas angariar passageiros para a utilização do serviço de transporte via aplicativo. Almejavam, sobretudo, recrutar trabalhadores (e seus automóveis) dispostos, por diferentes motivos, para se cadastrarem como motoristas na plataforma digital da empresa. A amplitude dessa atividade foi tamanha que o termo “uberização”<sup>3</sup> se tornou um neologismo corrente para designar relações de trabalho que ocorrem por meio de plataformas digitais, sejam elas as de transporte de passageiros, a exemplo da própria Uber e da 99, as que oferecem serviços de entrega de produtos e alimentos, realizados por trabalhadores em suas motos ou bicicletas, como a Rappi e iFood, ou mesmo as que intermedeiam a realização de outros tipos de serviços, como limpeza, manutenção, consultas médicas, serviços jurídicos, acompanhamento de práticas corporais, entre outras formas de trabalho uberizado<sup>4</sup>.

A emergência de empresas dessa natureza ocorreu em um momento de crescimento da chamada economia do compartilhamento (EC)<sup>5</sup>. Essa terminologia, segundo Slee (2017), é

---

<sup>1</sup> A referida imagem encontra-se no anexo A.

<sup>2</sup> Na sequência, a Uber começou a operar em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília (Uber, 2020a). Em março de 2016, iniciou seus serviços na cidade do Recife (Uber, 2016).

<sup>3</sup> Como exemplo da extensão desse fenômeno, vale citar a forma como o dicionário *Cambridge* define o substantivo “uberização” (*uberization*): trata-se do ato ou o processo de mudança no oferecimento de um serviço, a partir da introdução de formas diferentes de compra ou uso, especialmente por meio de tecnologias móveis (Uberization, 2023 – Tradução própria).

<sup>4</sup> A reportagem publicada pela Folha de S. Paulo com título “De médico a maquiadora, ‘uberização’ avança no país”, por exemplo, demonstrava, já em 2016, esses e outros tipos de serviços intermediados por plataformas digitais (Oliveira, F., 2016).

<sup>5</sup> Os números da Uber, com 5,4 milhões de motoristas e entregadores e 131 milhões de usuários no mundo, contribuem para elucidar essa conjuntura de crescimento (Uber, 2020a).

uma das mais recorrentes na área. Todavia, expressões como consumo colaborativo, economia em rede, economia dos bicos (ou *gig economy*), economia da viração, economia de plataforma também fazem alusão ao mesmo fenômeno. Algo que pode ser compreendido como uma nova onda de negócios que se utiliza da internet para colocar em contato usuários e prestadores de serviços para trocas no mundo físico, como aluguéis de curta duração, trabalhos domésticos, entregas de produtos e alimentos e viagens de carro (Slee, 2017). O autor, contudo, destaca que a EC corrobora a propagação de um livre mercado inóspito e desregulado, que coloca em risco áreas da vida humana que antes eram protegidas. Da mesma forma, também argumenta que a EC teve a ordem dos pronomes possessivos, expressos em seu mito fundador, rapidamente invertida: do generoso “o que é meu é seu”<sup>6</sup> para a famigerada lógica do “o que é seu é meu” (Slee, 2017).

Trata-se de um cenário em que as corporações, em muitos casos iniciadas como *startups*<sup>7</sup>, são as maiores beneficiadas dessa relação, porém, não assumem responsabilidades ou lidam com consequências de seu *modus operandi*. Assim, as organizações empresariais embrenhadas nessa lógica, mais do que por atuarem em condição de riscos e incertezas econômicas, podem ser mais bem reconhecidas pelos riscos e incertezas repassados aos trabalhadores (Abílio, 2017; Moda, 2020). Tais organizações são caracterizadas por Abílio (2017) como empresas-aplicativo, um modelo de negócio que desenvolve mecanismos de transferência de riscos e custos não mais para outras empresas a elas subordinadas, mas sim para um enorme contingente de trabalhadores autônomos disponíveis ao trabalho. Essas empresas, ao intermediarem a relação entre os trabalhadores e os usuários, provendo a estrutura digital necessária, estabelecem e administram as regras da prestação de serviço, quem pode ou não permanecer vinculado à plataforma e mesmo a porcentagem do pagamento repassada ao trabalhador.

É justamente pela relação de trabalho existente que, apesar de emergirem na esteira da EC, as empresas de transporte de pessoas ou de entrega de produtos e alimentos como a Uber, 99, iFood e Rappi não podem ser precisamente caracterizadas por meio dessa

---

<sup>6</sup> O título original do livro de Slee (2017), que em português ganhou o nome de “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, é “*What’s yours is mine: against the sharing economy*”, justamente um jogo de palavras com a expressão cunhada no início da Economia do Compartilhamento: “*What’s mine is yours*”.

<sup>7</sup> Uma *startup*, de acordo com a definição de Yuri Gitahy, publicada pela revista Exame, diz respeito, desse modo, a “um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócio repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza.” (Moreira, 2016). Vale destacar que não há uma tradução específica da palavra *startup* para a língua portuguesa, no entanto, de acordo com a definição discutida no portal do Sebrae, o termo pode ser compreendido a partir da ideia de “empresa emergente” (SEBRAE, 2020).

nomenclatura. Para Moda (2020), as teorias da EC focalizam a análise nas relações de consumo mediadas pelas plataformas digitais e não pelos processos de trabalho escamoteados pelas empresas-aplicativo. Da mesma forma, expressões como *gig economy* ou economia dos bicos, consumo em rede ou colaborativo tampouco expressam uma novidade ou dão conta de toda a dinâmica que envolve o trabalho por meio das plataformas digitais, sobretudo no Brasil e nos demais países periféricos, pois trata-se de localidades em que a informalidade, a intermitência e as demais características históricas de um mercado de trabalho com baixa regulação e proteção social sempre estiveram presentes (Abílio, 2019).

De todo modo, o fato é que o número de pessoas cadastradas nas plataformas das empresas-aplicativo no Brasil também demonstra o franco crescimento encontrado em outros países. Na cidade de São Paulo, por exemplo, são 30 mil os entregadores apenas nas bicicletas (Aliança Bike, 2019). Já a Uber afirma ter 1 milhão de motoristas e entregadores e 30 milhões de usuários cadastrados em todo o país (Uber, 2020a). Corroborando essa amplitude, os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), no trimestre fechado até fevereiro de 2019, além de indicarem o crescimento dessa modalidade de trabalho, demonstram que dos 23,8 milhões de trabalhadores na condição de autônomos, 3,8 milhões (17%) obtinham sua principal fonte de renda por meio do trabalho em plataformas digitais (Gavras, 2019a). Vale destacar que a pandemia causada pela covid-19, que agravou a crise econômica e social no Brasil, fez a procura pelo cadastro nas plataformas digitais aumentar ainda mais. Segundo Mello (2020), o iFood recebeu, em março, primeiro mês da pandemia no Brasil, 175 mil inscrições, frente as 85 mil recebidas em fevereiro desse mesmo ano<sup>8</sup>.

A quantidade de trabalhadores vinculados às empresas-aplicativo e o alto número dos que obtém sua principal fonte de renda por meio dessa forma de trabalho são indícios de que a consigna “eu dirijo no meu tempo livre”, propagada pela Uber, não corresponde à verdadeira face dessa atividade. Pelo contrário, tendo em vista o cenário de aumento da informalidade, as altas taxas de desemprego<sup>9</sup>, somados à prevalência do discurso do empreendedorismo, as plataformas digitais apresentam-se como saída à sobrevivência imediata

---

<sup>8</sup> Os impactos da pandemia de covid-19 sobre o trabalho uberizado são discutidos com maior detalhamento no capítulo suplementar.

<sup>9</sup> No Brasil, os dados da PNAD Contínua apontavam, no ano de 2019, uma taxa média de desocupação de 11,9% da população economicamente ativa (PEA), totalizando 12,6 milhões de pessoas. Ao mesmo tempo, a população subutilizada encontrava-se em 27,6 milhões. Em relação aos trabalhadores sem contrato formal de trabalho, os dados mostraram uma informalidade de 41,1% da população ocupada, totalizando 38,4 milhões de pessoas, incluindo nesse montante os trabalhadores por conta própria (Agência IBGE, 2019). Vale destacar que, apesar da divulgação mensal, trimestral e anual de dados sobre o mercado de trabalho no Brasil pelo IBGE, optamos por manter os dados do ano de 2019 nesta introdução, pois eles indicam os altos índices de desemprego e informalidade no país mesmo antes da pandemia de covid-19.

e única forma de ocupação de milhões de trabalhadores em todo o mundo (Abílio, 2017; Antunes, 2018; Pochmann, 2016).

Ainda que corresponda à única atividade de muitos, os trabalhadores uberizados não possuem vínculo empregatício. Considerados “parceiros” pelas *startups*, são obrigados a cumprir metas, aceitar um mínimo de pedidos ou viagens e a viver sob o constante risco de desligamento da plataforma. Nesse sentido, disponibilizam sua força de trabalho sem a garantia de direitos trabalhistas, tampouco têm a dimensão do tempo, do local, da distância ou trajeto e da remuneração que irão encontrar enquanto estiverem conectados e disponíveis à atividade laborativa.

Além das produções acadêmicas e de ações civis públicas do Ministério Público do Trabalho (MPT)<sup>10</sup>, acumulam-se uma série de publicações de caráter jornalístico que denunciam as condições precárias às quais os trabalhadores uberizados estão submetidos: Gabriel Fagundes, de 23 anos, por exemplo, realizava entregas de bicicleta no centro de São Paulo todos os dias da semana. Afirmava sair de casa, entre segunda e sexta-feira, sempre próximo às 9h da manhã e retornar apenas à meia noite. Aos finais de semana, costumava trabalhar sem tempo de descanso, realizando, assim, mais de 24 horas seguidas no trabalho de entrega de alimentos<sup>11</sup>.

A longa jornada de trabalho também se mostrava presente para o casal Rafaela Machado, de 32 anos, e Elisangelo Sena, de 35 anos. Ambos estavam como motoristas cadastrados nas plataformas de empresas-aplicativo como a Uber e a 99, e recorreram a essa atividade por conta do desemprego. O casal dividia um carro alugado todos os dias, em revezamento de 12 horas de trabalho cada um. Rafaela realizava as viagens das 6h às 18h, já Elisangelo, no turno contrário. O encontro dos dois ocorria apenas na garagem de casa quando a chave do carro era transferida de um para o outro – uma rotina iniciada mais de um ano antes de quando foi realizada a reportagem<sup>12</sup>.

A intensificação da jornada, assim como a condição de instabilidade, traços marcantes do trabalho uberizado, evidenciam as condições precárias dessa atividade. A precarização do trabalho é um elemento central na dinâmica atual de funcionamento do capitalismo. Tal processo, além de estar diretamente relacionado à precarização social, diz

---

<sup>10</sup> Em relação ao MPT, vale destacar a criação de estudos de procuradores que buscaram aprofundar o entendimento sobre as novas formas de organização do trabalho por meio de aplicativos (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018).

<sup>11</sup> Relato retirado de matéria do jornal El País intitulada “Jornada maior que 24 horas e um salário menor que o mínimo, a vida de ciclistas de aplicativo em SP” (Alessi, 2019).

<sup>12</sup> Conforme publicado no *site* da BBC Brasil sob o título “‘Só nos vemos na garagem’: as famílias que dividem o carro para trabalhar 24h por dia em apps de transporte” (Machado, 2019).

respeito à generalização das formas atípicas de trabalho (Castel, 1998). Na realidade brasileira, os elementos considerados atípicos estiveram desde sempre presentes no mundo do trabalho; contudo, o conteúdo de uma (nova) precarização<sup>13</sup> é dado pela condição de instabilidade, insegurança e volatilidade, que fragiliza os vínculos e impõe perdas dos mais diferentes tipos, tanto na esfera do emprego como nas diferentes esferas da vida<sup>14</sup>. Caracteriza-se, também, como um processo de precarização e intensificação que atinge os trabalhadores indiscriminadamente, deixando de ser uma condição provisória para se tornar, cada vez mais, um traço permanente (Druck, 2013).

A tendência de precarização do trabalho, que se avoluma desde a década de 1970, ganhou novos contornos e se expandiu com a nova fase da crise estrutural do capital (Antunes, 2018). Em tal cenário, o entendimento da dinâmica do trabalho via aplicativo se tornou um elemento importante para a apreensão e leitura das recentes transformações laborais e, por consequência, das demais esferas da vida humana. Não se trata de afirmar que o fenômeno da uberização emergiu, simplesmente, do desenvolvimento tecnológico e da recente onda da economia do compartilhamento; as bases da uberização estão em formação há décadas, com características que remontam ao processo de reestruturação produtiva, à flexibilização do trabalho e à emergência do neoliberalismo<sup>15</sup>. De todo modo, a amplitude alcançada pela empresa Uber, e por diversas outras empresas-aplicativo, tornou evidente o que Abílio (2017) discute como um novo passo da subsunção real do trabalho ao capital, com potencial de disseminação em escala global e efeitos imediatos para todos os que vivem do trabalho.

Ao contrário das teses que vislumbravam a completa eliminação do trabalho pelo maquinário informacional-digital, presenciamos, segundo Antunes (2018), o exponencial crescimento do novo proletariado de serviços, dentre eles os trabalhadores uberizados. A uberização, dessa forma, está relacionada a uma nova fase de autonomização dos contratos de trabalho, um processo no qual o trabalhador é impelido a arcar individualmente com a sua seguridade e com os custos de seu trabalho, enquanto a empresa-aplicativo apropria-se do mais-

---

<sup>13</sup> Para Druck (2013), a precarização do trabalho no Brasil esteve fortemente presente desde a transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado. Não obstante, considera que há uma nova precarização social do trabalho, pois ela foi reconfigurada e ampliada, levando a uma regressão social em todas as suas dimensões.

<sup>14</sup> Além do aumento das taxas de desemprego e informalidade, anteriormente destacadas, os trabalhadores brasileiros vêm sendo impactados pela degradação dos direitos sociais e pela série de (contra) reformas, como a trabalhista e da previdência, aprovadas em 2017 e 2019, respectivamente. Processos que reforçam e ampliam a precarização do trabalho e das demais esferas da vida social.

<sup>15</sup> Venco (2019), por exemplo, traça um paralelo entre as características do trabalho uberizado e as encontradas há anos entre os trabalhadores docentes da rede pública de ensino do Estado de São Paulo. No mesmo sentido, Abílio (2014) encontra muitos dos elementos que perpassam o trabalho uberizado entre as revendedoras de cosméticos.

valor produzido sem nenhuma forma de preocupação com os direitos trabalhistas historicamente conquistados (Antunes, 2018; Fontes, 2017; Pochmann, 2016).

De acordo com Abílio (2017), o processo de uberização diz respeito a um novo estágio de exploração do trabalho que provoca alterações qualitativas no estatuto do trabalhador e na configuração das empresas, assim como nas formas de organização, gerenciamento, expropriação e controle, tornando-se uma tendência global no mundo do trabalho. Trata-se de uma indiscriminada propagação do modelo *just-in-time*, uma forma de trabalho sob demanda, em que os custos e riscos da atividade são transferidos ao trabalhador. Sob este modelo, os trabalhadores se encontram à disposição para o trabalho, mas só exercem a função quando requisitados, de forma automatizada e controlada. Assim, a uberização opera uma mudança sobre o que é ou que não é trabalho. O motorista, os entregadores em moto ou em bicicleta, entre outras formas de trabalho uberizado, podem passar doze horas ou mais conectados e disponíveis, mas são remunerados apenas na exata medida em que exercerem a atividade (Abílio, 2017, 2019).

Nesse sentido, as extensas jornadas, a parca remuneração, a disponibilidade integral ao trabalho, a necessidade de permanecer conectado ao aparelho celular e ao ritmo da programação algorítmica, como forma de garantir a sobrevivência imediata, são alguns dos traços mais marcantes da uberização do trabalho. Tal processualidade, combinada com a desenfreada expansão dos intermitentes globais, vem sendo caracterizada por Antunes (2018) como uma nova era de escravidão digital. O fato é que a expansão do trabalho informacional-digital faz desmoronar a separação entre o tempo de vida no trabalho e o fora dele, fazendo despontar uma forma de ocupação que combina o mundo digital e a sujeição aos ideários do mundo corporativo (Antunes, 2018).

Ademais, o que se observa com a uberização, segundo Abílio (2019), além de uma generalização de formas de vida tipicamente periféricas, é a consolidação do trabalhador em um autogerente subordinado, evidenciando que o que está em jogo é a terceirização de parte do gerenciamento da atividade para o próprio trabalhador, além, é claro, do seu constante engajamento para conseguir garantir a sua reprodução de vida. É também neste cenário, perpassado pelas mudanças no padrão de acumulação, que se opera um culto ao individualismo e, de acordo com Alves (2014), a “captura” da subjetividade da classe trabalhadora para a lógica do capital.

Ao considerarmos, desse modo, os efeitos da uberização do trabalho, sobretudo àqueles que sobrevivem por meio dessa atividade, assim como o vertiginoso crescimento e

generalização dessa modalidade de trabalho no Brasil e no mundo, torna-se pertinente construir pesquisas que investiguem os impactos desse processo sobre as dimensões da vida cotidiana<sup>16</sup>, como as que se expressam no tempo e espaço de não trabalho. De igual maneira, é oportuno direcionar o olhar para a esfera do lazer, visto que se trata de uma categoria que constitui – *pari passu* ao trabalho – a possibilidade de satisfação e dotação de sentido à existência humana (Melo; Alves Junior, 2003).

Investigar essas dimensões da vida cotidiana ganha importância diante das recentes transformações no mundo do trabalho capitaneadas pelo advento da indústria 4.0 e pelo avanço informacional-digital. Afinal, diferentemente das teses que previam um aumento do tempo livre, ou uma civilização do lazer, como as nuances sobre esse debate presentes nas obras de Dumazedier (2008, 2011) e as teses sobre o ócio criativo defendidas por De Masi (2000), é possível observar, dentre aqueles que logram alguma ocupação, especialmente nos países periféricos, uma realidade em que se trabalha mais e se ganha menos.

A organização contemporânea do trabalho contrasta inclusive com as projeções de teóricos que defendem o atual modelo de organização social. Keynes (1984), por exemplo, em ensaio intitulado “As possibilidades econômicas de nossos netos”, publicado em 1930, antevia em cerca de 100 anos – período que se aproxima de nosso tempo histórico – que o desenvolvimento tecnológico, alinhado ao acúmulo de capitais, viabilizaria tal grau de incremento na produtividade que os seres humanos se veriam livres do fardo da atividade laborativa para a garantia da sobrevivência imediata e das necessidades mais básicas. De acordo com essa projeção, não seriam necessárias mais do que 15 horas semanais dedicadas ao trabalho; a humanidade viveria, enfim, o tempo da liberdade e poderia dedicar-se às atividades que garantissem sentido à vida.

Todavia, conforme destaca Marx (2013), ao discutir a maquinaria e a grande indústria, apesar de o desenvolvimento das forças produtivas possibilitar jornadas de trabalho muito menores do que as exercidas pelos trabalhadores, a apropriação privada dos meios de produção gera uma vida cheia de opulências para alguns poucos indivíduos e, de forma antagônica, provoca misérias individuais e sociais para a imensa massa de trabalhadores. Trata-se de uma condição inerente ao metabolismo social do capital, no qual o incremento da

---

<sup>16</sup> Para Heller (2014), a vida cotidiana compreende um conjunto de atividades que caracteriza a reprodução dos seres particulares, os quais, por sua vez, criam a possibilidade de reprodução social. Nessa perspectiva, a apreensão da totalidade da vida em sociedade só pode ocorrer na medida em que se compreende a vida cotidiana em sua heterogeneidade universal.

produção não tem por finalidade a redução do tempo de trabalho, tampouco a melhoria das condições de vida dos seres humanos, mas sim a geração de mais-valor.

Nessa perspectiva, se o único determinante para a duração da jornada de trabalho fosse o impulso capitalista pela geração de mais-valor, é crível dizer que a existência dos que vivem do trabalho se reduziria à atividade laborativa. Entretanto, a conformação dos tempos sociais é permeada por intensos processos de disputas políticas e lutas sociais. O próprio manifesto redigido por Paul Lafargue em 1880, “O direito à preguiça”<sup>17</sup>, já evidenciava as disputas dos trabalhadores em torno do tempo de trabalho e do tempo de vida, com a histórica reivindicação da limitação em oito horas diárias de trabalho, oito horas de descanso e oito horas para as demais atividades da vida (Lafargue, 1999).

Debates dessa natureza explicitam que as dimensões do trabalho, do tempo livre e do lazer guardam estreitas relações. Partimos da ideia, conforme discutido por Mascarenhas (2005), de que o lazer é a forma predominante de apropriação do tempo livre sob a atual forma de organização societal, materializando-se como expressão das determinações econômicas, políticas, sociais e culturais. De todo modo, é importante frisar que a expressão “tempo livre” é utilizada com a compreensão de que nada é realmente livre sob a realidade imperativa do trabalho estranhado, característica central do metabolismo social do capital (Padilha, 2000).

As categorias lazer e trabalho, apesar de serem distintas, não podem ser compreendidas de forma isolada, ou interpretadas como opostas<sup>18</sup>. Ambas são atividades indissociáveis que compõem, cada qual à sua maneira, a totalidade da organização do tempo social na vida moderna<sup>19</sup>. Nessa perspectiva, é possível afirmar que lazer e trabalho são parte de um mesmo binômio, no qual o movimento de um afeta o movimento do outro (Padilha, 2003). É justamente por tais características que, ao se buscar investigar o lazer e o assim chamado tempo livre de qualquer grupo social, também se faz necessário considerar as especificidades do mundo do trabalho, sobretudo quando se considera que a dimensão laboral,

---

<sup>17</sup> Na obra, o autor salienta casos de trabalhadores com jornadas de 16 horas durante o século XIX: “E, a propósito da duração do trabalho, Vilhermé observa que os forçados das galés só trabalhavam 10 horas, os escravos na Antilhas uma média de nove horas, enquanto que existia da França que tinha feito a revolução de 1889, que tinha proclamado os pomposos direitos do homem, manufaturas onde o dia do trabalho era de dezesseis horas, nas quais davam aos operários uma hora e meia para as refeições.” (Lafargue, 1999, p. 18).

<sup>18</sup> Diferentemente da concepção de Dumazedier (1980, 2008) – autor francês, expoente e principal difusor da sociologia empírica do lazer – não compreendemos o lazer como um fenômeno oposto ao trabalho ou às obrigações cotidianas.

<sup>19</sup> A despeito dos diferentes entendimentos e do debate que ainda permeia o campo teórico do lazer, o entendemos como um fenômeno típico da modernidade (Marcassa, 2003; Mascarenhas, 2003, 2005; Melo e Alves Junior, 2003; Padilha, 2003).

tanto para os homens como para as mulheres, caracteriza-se por ser a atividade que mais ocupa o tempo na vida das pessoas<sup>20</sup>.

Todavia, vale destacar que a centralidade do trabalho para a apreensão do lazer não se limita à intrínseca relação existente entre essas duas dimensões da vida no atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas. Muito além disso, a categoria trabalho é um princípio ontológico fundamental para a compreensão de qualquer fenômeno social, sendo central, portanto, para a apreensão do lazer (Custodio, 2012; Hungaro, 2008; Marcassa, 2003; Oliveira, B., 2016; Padilha, 2000; Peixoto, 2007; Sá, 2009). Tal asserção significa dizer que o trabalho está relacionado à natureza e à própria existência dos seres humanos. Trata-se de compreender o trabalho, conforme discutido por Marx (2013), enquanto um fenômeno imanente à espécie humana<sup>21</sup>, uma ação pela qual os seres humanos se apropriam e transformam a natureza a sua volta e, de forma concomitante, modificam a si próprios.

Dessa forma, ao nos atentarmos para a centralidade da categoria trabalho para a apreensão das relações sociais, assim como para a estreita relação existente entre trabalho e lazer, esta pesquisa procura responder os seguintes questionamentos: (a) quais os impactos do processo de uberização do trabalho nas demais esferas da vida cotidiana? (b) como essa nova etapa da exploração do trabalho afeta o tempo livre daqueles que sobrevivem por meio do trabalho uberizado? (c) de que forma os motoristas e os entregadores uberizados vivenciam o lazer?

Vale destacar que o enfoque sobre os motoristas e entregadores vinculados às plataformas de transporte de passageiros e às plataformas de entrega de alimentos e produtos se justifica pelo fato de terem sido essas as primeiras experiências de generalização do trabalho por aplicativos no Brasil. Além disso, como veremos, são essas as plataformas digitais com o maior número de trabalhadores cadastrados e em atividade no país.

A busca por responder as indagações apresentadas acima, coloca a necessidade de um constante diálogo entre as categorias trabalho, tempo livre e, evidentemente, com as categorias e reflexões críticas do campo do lazer. Para Peixoto (2011), o lazer é um produto da

---

<sup>20</sup> Tal constatação é evidenciada pela pesquisa intitulada “O lazer no Brasil”, especificamente no capítulo em que se discute a relação lazer e trabalho (Silva; Moreno; Veraldo, 2017).

<sup>21</sup> Em uma das passagens mais célebres de “O Capital”, Marx expõe justamente essa concepção: “*Pressupomos o trabalho numa forma em que ele diz respeito unicamente ao homem*. Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e uma abelha envergonha muitos arquitetos com a estrutura de sua colmeia. Porém, o que desde o início distingue o pior arquiteto da melhor abelha é o fato de que o primeiro tem a colmeia em sua mente antes de construí-la com a cera. No final do processo de trabalho, chega-se a um resultado que já estava presente na representação do trabalhador no início do processo, portanto, um resultado que já existia idealmente” (Marx, 2013, p. 255-256, grifo nosso).

atividade vital do ser humano enquanto ser social e se objetiva nas mesmas condições sob as quais o trabalho é objetivado. Ademais, tal fenômeno pode ser compreendido como uma manifestação vivenciada e instituída no âmbito da vida cotidiana, permeada por contradições, por disputas de hegemonia e significados, constituída a partir da síntese de múltiplas determinações (Marcassa, 2003; Mascarenhas, 2003).

Conforme discutido por Peixoto (2011), não é possível responder o que é o lazer por meio das reduzidas e recorrentes alusões ao tempo em que ele ocorre, à atividade praticada ou à atitude dos indivíduos. A apreensão da totalidade desse fenômeno depende da investigação dos processos históricos que permitem e determinam a sua produção em uma dada formação social, no movimento complexo e contraditório que essa realidade específica estabelece com o modo em que se processa a produção universal. De forma semelhante, Padilha (2006) sugere uma sociologia do lazer que não se preocupe demasiadamente na busca de definições, mas que se debruce no desenvolvimento de novas modalidades de questionamentos e compreensões da relação entre sujeitos e coletividade a partir das diferentes possibilidades de existência do lazer. Desse modo, dado que os elementos estruturais e os sentidos atribuídos a esse fenômeno, assim como as demais manifestações da vida social, além de imersos em uma realidade contraditória, estão em constante transformação, mais do que discorrer sobre as diferentes concepções sobre o tempo em que o lazer ocorre, os esforços aqui empregados estiveram centrados na construção de análises e reflexões críticas orientadas pelos questionamentos iniciais da pesquisa, que consideraram as tessituras do tempo livre e as manifestações do lazer a partir das recentes mudanças engendradas no mundo do trabalho.

Postos esses elementos, ao considerarmos a estreita relação entre trabalho e lazer, assim como os novos contornos do trabalho capitaneados pelo processo de uberização – sem perder de vista as características perenes que o trabalho adquire sob a estrutura econômica e social capitalista –, partirmos do pressuposto de que as condições precárias de trabalho, intrínsecas aos motoristas e entregadores uberizados, reverberam em processos de precarização de outras dimensões da vida. Sob este cenário, aventamos a captura dos outros tempos sociais pelo tempo de trabalho, um processo em que a atividade laborativa passa a ser superdimensionada em detrimento das demais esferas da vida cotidiana. Trata-se de também assumirmos a ideia de que os entregadores e motoristas uberizados, diferentemente do discurso hegemônico propagado pelas empresas-aplicativo – o de liberdade de escolha do tempo de trabalho e de organização da vida –, destinam todo o tempo humanamente possível ao trabalho. Por meio da investigação e análise dessa realidade, buscaremos argumentar que, no momento

em que mais se fala em liberdade para a organização do trabalho e das demais dimensões da vida cotidiana, menos liberdade é encontrada.

Assim, na medida em que o processo de uberização caminha a passos largos e escancara os movimentos mais amplos do capitalismo em escala global, com os já destacados impactos negativos que tendem a se alastrar pelo mundo do trabalho, um recorte de pesquisa com foco no tempo livre e no lazer desses trabalhadores uberizados pode contribuir para a apreensão das características da vida cotidiana, dos usos do tempo e do acesso ao lazer (ou sua falta) dessa parcela cada vez mais crescente da classe trabalhadora. Consideramos, ainda, que reflexões dessa natureza, além do acúmulo de conhecimento científico e diálogo com o campo dos estudos do lazer, são fundamentais para a compreensão da organização da vida social.

O objetivo desta pesquisa consistiu, portanto, em compreender os efeitos do processo de uberização sobre as dimensões do tempo livre e do lazer de motoristas e entregadores que trabalham por meio de plataformas digitais. De maneira específica buscamos: (a) analisar os usos do tempo desses trabalhadores, sobretudo os tempos destinados ao trabalho, ao tempo livre e ao lazer; (b) caracterizar como se configura o tempo livre dos trabalhadores em questão; (c) identificar as práticas e vivências de lazer desenvolvidas no cotidiano desses trabalhadores.

### **Percurso metodológico**

Para alcançar esses objetivos, o presente estudo se configurou como uma pesquisa de abordagem qualitativa, que buscou investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer como parte de uma totalidade, permeada por disputas e contradições, síntese de múltiplas relações e determinações. Do ponto de vista operacional, além do processo de debate e reflexão a partir dos dados da realidade brasileira e da literatura acadêmica pertinente à temática, valemo-nos da extração de microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, da aplicação de diários sobre os usos do tempo e da realização de entrevistas semiestruturadas, seguido da análise categorial temática dos elementos apreendidos e sistematizados durante o trabalho de campo.

Ao explicitarmos as categorias de totalidade e contradição intentamos demarcar que o materialismo histórico-dialético foi a teoria do conhecimento que orientou a construção da investigação. Trata-se de uma teoria, conforme Sánchez Gamboa (1998), que concebe a ciência como uma produção social determinada pelas condições históricas do desenvolvimento da

humanidade<sup>22</sup>. Em tal perspectiva, o conhecimento teórico é o conhecimento real e concreto do objeto, sendo a teoria a reprodução ideal do movimento real por parte do pesquisador. Buscamos, por meio dessa aproximação, ir para além da aparência dos fenômenos investigados – trabalho, tempo livre e lazer –, e apreender, portanto, a essência desses objetos, sua estrutura e dinâmica, encarando-os como um processo (Netto, 2011).

No entanto, vale ressaltar, em diálogo com essa tradição de pensamento, que não existem conjuntos de regras formais que possibilitem a apreensão da relação entre trabalho, tempo livre e lazer, tampouco um conjunto de técnicas pré-fixadas de pesquisa que revelem a dinâmica do objeto de investigação. Para Netto (2011), é a própria estrutura e dinâmica do objeto que comandam os procedimentos a serem utilizados pelo pesquisador. O método, para Marx, traz a implicação de “uma determinada posição (perspectiva) do sujeito que pesquisa: aquela em que se põe o pesquisador para, na sua relação com o objeto, extrair dele as suas múltiplas determinações.” (Netto, 2011, p. 53).

As possibilidades técnicas e instrumentais, dessa forma, só fazem sentido dentro do enfoque epistemológico no qual são elaboradas e utilizadas (Sánchez Gamboa, 2013). Em vista disso, traçamos um caminho investigativo de modo a articular diferentes técnicas de pesquisa e ampliar as formas de acesso à estrutura e à dinâmica de trabalho e às vivências cotidianas de trabalhadores uberizados, uma espécie de artesanato intelectual, do modo discutido por Martins (2020), segundo o qual deve envolver o uso ou a elaboração de técnicas e de abordagens de pesquisa ajustadas à natureza do tema e do objeto de estudo. Tal delineamento se mostrou necessário frente à organização do trabalho via plataformas digitais. Como salienta Woodcock (2020), essa forma de trabalho acarreta dificuldades de aproximação e contato por parte dos pesquisadores, uma vez que as atividades são muitas vezes dispersas, com ausência de pontos fixos e do estabelecimento aparente de início ou de fim da jornada. Além disso, como em outras modalidades de trabalho precário, as próprias empresas são pouco abertas para propostas de natureza investigativa, vide a ausência da disponibilização de dados sobre o número de

---

<sup>22</sup> Isso significa dizer que são as próprias condições materiais, processo e produto desse desenvolvimento histórico da humanidade, que conformam a consciência e a produção das ideias. Nas palavras de Marx e Engels (2007, p. 94): “A produção de ideias, de representações, da consciência, está, em princípio, imediatamente entrelaçada com a atividade material e com o intercâmbio material dos homens, com a linguagem da vida real [...]. Os homens são os produtores de suas representações, de suas ideias e assim por diante, mas os homens reais, ativos, tal como são condicionados por um determinado desenvolvimento de suas forças produtivas e pelo intercâmbio que a ele corresponde, até chegar às suas formações mais desenvolvidas. A consciência não pode jamais ser outra coisa do que o ser consciente, e o ser dos homens é o seu processo de vida real.” Dessa forma, os seres humanos, “ao desenvolverem sua produção e seu intercâmbio materiais, transformam também, com esta sua realidade, seu pensar e os produtos de seu pensar. *Não é a consciência que determina a vida, mas a vida que determina a consciência*” (Marx; Engels, 2007, p. 94 - grifo nosso).

cadastrados, critérios para seleção das viagens/corridas e valor das taxas repassadas aos trabalhadores.

Ao considerarmos tal dinâmica, a investigação foi organizada em três momentos que, em um movimento contínuo de idas e vindas, entrelaçamento e justaposição, foram organizados para formar o todo da pesquisa. O primeiro, de natureza exploratória, buscou consolidar e ampliar as reflexões iniciais, assim como as categorias de análise necessárias para a construção da pesquisa. Nele, iniciamos a incursão por materiais de caráter jornalístico que tematizavam o trabalho uberizado no Brasil e no mundo<sup>23</sup>, por documentos e relatórios produzidos por diferentes organismos e institutos de pesquisa, e de materiais, notas e posicionamentos produzidos pelas próprias empresas-aplicativo, sobretudo os publicados pela Uber, iFood e Rappi<sup>24</sup>. Da mesma forma, realizamos a primeira etapa do trabalho de campo, com as experimentações relacionadas aos roteiros das entrevistas. O segundo momento, de caráter descritivo<sup>25</sup>, foi composto pelo aprofundamento na temática de estudo e pela observação e levantamento dos elementos empíricos. Nesta etapa, foram extraídos e analisados os dados da PNAD Contínua relacionados aos entregadores e motoristas uberizados. Ademais, realizamos o principal ciclo do trabalho de campo, tendo como foco a realização das entrevistas e, de forma concomitante, a aplicação dos diários de uso do tempo. O terceiro momento, por sua vez, foi dedicado à análise categorial temática das entrevistas e dos diários e para os processos de síntese que vieram compor a tessitura da tese.

Os dados sobre motoristas e entregadores extraídos da PNAD Contínua por meio do *software Rstudio* compreenderam os anos de 2016 a 2022, relativos a 5ª visita aos domicílios selecionados. Além do levantamento de dados de todo território nacional, também foi realizada extração e análise dos dados relativos ao estado de Pernambuco<sup>26</sup> – local de realização da segunda etapa do trabalho de campo. A PNAD Contínua faz parte do sistema integrado de pesquisas domiciliares (SIPD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que

---

<sup>23</sup> Por meio de alertas diários de mensagens sobre os termos uberização, aplicativos de entregas, plataformas digitais, Uber e iFood foram identificadas 220 publicações dentro do nosso recorte de interesse entre os anos de 2019 e 2022. As reportagens partiram de grandes grupos de comunicação como a Folha de S. Paulo, O Estado de São Paulo, Portal G1, El País, Reuters e BBC e em outros sítios digitais como na Agência Pública, Nexo Jornal, Rede Brasil Atual e Outras Palavras.

<sup>24</sup> Vale destacar que o levantamento desses materiais não mirou a realização de uma análise documental ou a descrição detalhada do posicionamento das empresas, de órgãos do Estado ou das diferentes mídias citadas. Buscamos, tão somente, uma aproximação inicial com objeto de estudo que nos possibilitasse delinear as etapas subsequentes da pesquisa.

<sup>25</sup> Segundo Triviños (1987), os estudos ou etapas exploratórias possibilitam que os pesquisadores ampliem suas experiências em torno de determinado problema; já os estudos descritivos buscam identificar e descrever com maior exatidão os fatos e fenômenos de determinada realidade.

<sup>26</sup> O detalhamento das funções e da forma de extração foi realizado no Capítulo 3, item 3.3. “Tendências nos usos do tempo dos motoristas e entregadores uberizados: análise de dados anuais da PNAD Contínua”.

busca produzir indicadores trimestrais e anuais sobre força de trabalho e outros temas suplementares, com abrangência nacional. Sua implementação se deu em caráter definitivo a partir de janeiro de 2012. A pesquisa acontece a partir da definição de amostragem domiciliar, em que cada domicílio é visitado cinco vezes para a realização das perguntas que compõem os resultados divulgados (IBGE, 2020a).

À medida em que a expressão do real se constitui por meio da articulação de elementos objetivos e subjetivos, particulares e universais, quantitativos e qualitativos (Prates, 2012), a extração de dados da PNAD Contínua possibilitou maior apreensão da dinâmica de trabalho e a vida cotidiana de motoristas e entregadores uberizados. Tais dados contribuíram, dessa forma, para o aprimoramento do roteiro de entrevistas, para a delimitação de algumas das categorias *a priori* que subsidiaram a análise das entrevistas e para a articulação das apreensões do trabalho de campo com os dados da realidade brasileira.

Como destacado, o trabalho de campo foi organizado em dois momentos. No primeiro, realizado no estado de São Paulo, foram feitas 12 entrevistas semiestruturadas: oito com entregadores e quatro com motoristas, abrangendo, em ambos os casos, trabalhadores vinculados a diferentes plataformas digitais. Duas das entrevistas com os motoristas foram realizadas de forma presencial, em março de 2020, logo antes do início da pandemia de covid-19 no Brasil. As demais ocorreram no formato remoto, por telefone ou videoconferência, entre os meses de maio e setembro de 2020, garantindo assim os protocolos de segurança indicados para o momento. Essa etapa, além de ter possibilitado o contato inicial com os trabalhadores investigados, foi relevante para a consolidação dos instrumentos de pesquisa. Foi a partir desse momento que adequamos o roteiro de entrevistas<sup>27</sup> e que identificamos ser viável a utilização dos diários dos usos do tempo, desde que as entrevistas ocorressem no formato presencial.

As entrevistas dessa primeira fase, apesar de seu caráter experimental, foram incorporadas ao presente texto, pois, além de explicitarem as similitudes identificadas entre os motoristas e entregadores uberizados de diferentes regiões do país, mostraram-se uma importante fonte para a discussão sobre o trabalho uberizado e as decorrências da pandemia de covid-19, já que elas, conforme indicado, ocorreram quase inteiramente nos primeiros meses da crise sanitária que assolou o Brasil e o mundo. As experimentações com os diários sobre os usos do tempo, por sua vez, não foram incorporadas. Essa escolha se justifica tanto pelas

---

<sup>27</sup> Ao considerarmos as particularidades do trabalho dos motoristas e dos entregadores, foram elaboradas questões específicas para cada grupo de trabalhadores. Apesar de similares, foram elaborados dois roteiros de entrevistas. Ambos podem ser encontrados nos apêndices A e B.

limitações encontradas na aplicação dos diários no formato remoto, como pelas modificações metodológicas relacionadas a esse instrumento na execução das entrevistas posteriores.

O segundo momento do trabalho de campo ocorreu entre os meses de junho e novembro de 2022, na cidade do Recife-PE<sup>28</sup>. Nessa fase, foram realizadas 68 entrevistas, além da aplicação dos diários sobre os usos do tempo com todos os participantes. Dentre esses, 27 foram feitas com motoristas, 21 com entregadores com motos e 20 com entregadores que se utilizam de bicicletas<sup>29</sup>. A definição do número de voluntários esteve baseada no critério de saturação das entrevistas (Minayo, 2000). Ou seja, após o estabelecimento da aproximação necessária ao campo, da constatação da reincidência de informações e da apreensão de elementos considerados suficientes para os questionamentos iniciais da pesquisa, o processo de realização das entrevistas deu-se por encerrado.

A forma encontrada para a ampliação da rede de contatos seguiu a prática de amostragem em “bola de neve”, com a colaboração dos próprios participantes. Ou seja, ao final do diálogo, solicitávamos aos participantes a indicação de colegas ou de outros locais em que pudessemos realizar novas entrevistas. Trata-se de uma técnica não probabilística, mas que se mostra pertinente para o estudo de populações de difícil acesso e/ou mensuração (Vinuto, 2014). O critério de seleção dos participantes, dessa forma, foi o de conveniência. Buscamos, tão somente, o levantamento qualitativo<sup>30</sup> que possibilitasse a ampliação das reflexões e a apreensão de elementos que permeiam a dinâmica de trabalho e de vida dos motoristas entregadores investigados.

Os participantes foram contatados<sup>31</sup> em locais de grande concentração de motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais, como praças, parques, jardins e locais

---

<sup>28</sup> Observada a importância da realização das entrevistas no formato presencial, este segundo momento do trabalho de campo sofreu alterações de calendário até que as condições sanitárias possibilitassem a sua execução. Além disso, vale destacar que, por motivos profissionais, houve a alteração do local de realização de Campinas-SP para Recife-PE, necessidade que não impactou os objetivos, tampouco o delineamento do estudo, já que é possível encontrar diferentes formas de trabalho uberizado disseminadas por todo território nacional.

<sup>29</sup> O perfil de todos os trabalhadores entrevistados é apresentado no Capítulo 1, item 1.2 “Os trabalhadores uberizados: diferentes perfis e caracterização da ocupação”.

<sup>30</sup> De acordo com Padilha (2021, p. 128-129), na pesquisa qualitativa: “[...] o pesquisador se interessa pelas diferentes formas de compreensão de mundo por parte dos sujeitos pesquisados. A observação dos comportamentos, dos gestos e a escuta atenta das falas dos pesquisados são importantes na pesquisa qualitativa. Não há uma preocupação com a amostra de pessoas que participam da pesquisa, já que não se quer buscar a representatividade quantitativa ou os dados estatísticos, mas se quer compreender e interpretar as visões de mundo das pessoas, como elas são formadas e como interferem na realidade social.”

<sup>31</sup> Todos os cuidados éticos foram seguidos e a pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual de Campinas, parecer 3.510.585. A realização das entrevistas e as aplicações dos diários dos usos do tempo ocorreram, portanto, mediante a apresentação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) – disponível no apêndice D – e do seu aceite por parte dos participantes da pesquisa. Vale destacar que os nomes dos entrevistados foram omitidos desde o processo de análise das entrevistas e substituídos por nomes fictícios escolhidos aleatoriamente, preservando apenas a marcação de gênero corrente na língua portuguesa.

próximos a lojas, restaurantes e supermercados. Esses pontos foram relacionados por meio de observações e de conversas com os próprios motoristas e entregadores. No total, foram 14 locais em que o trabalho de campo se concretizou, oito na zona norte e seis na zona sul da cidade<sup>32</sup>. Vale destacar que algumas das entrevistas com os motoristas foram feitas durante o deslocamento para o próprio trabalho de campo. Ao notarmos tempo hábil nos trajetos, o transporte via aplicativo passou a ser utilizado para se chegar até os pontos estabelecidos. Os procedimentos foram os mesmos, a saber: (1) apresentação da pesquisa e do TCLE; (2) solicitação para gravação; (3) diálogo baseado no roteiro e (4) aplicação dos diários sobre os usos do tempo.

As pesquisas de usos do tempo baseiam-se no registro das atividades desenvolvidas por uma população durante determinada parcela de tempo, geralmente as 24h de um dia. Tais registros, utilizados em pesquisas do tipo *surveys*, fornecem dados de como determinados sujeitos e grupos sociais organizam o seu tempo (Aguilar, 2010). Entretanto, o Brasil não conta com pesquisas sobre os usos de tempo realizadas com perenidade e em larga escala. De todo modo, apesar da impossibilidade de mensuração de uma amostragem probabilística, avaliamos, a partir de experiências anteriores com esse instrumento de pesquisa<sup>33</sup>, que a utilização dos diários sobre os usos do tempo possibilitaria um maior aprofundamento nas dimensões da vida cotidiana ao longo das entrevistas, além de fornecer um rico material para análise qualitativa da dinâmica de vida dos trabalhadores aqui investigados<sup>34</sup>.

Como é possível observar no roteiro das entrevistas semiestruturadas, houve dois momentos indicados para o preenchimento dos diários dos usos do tempo: assim que os participantes foram perguntados sobre a dinâmica habitual de trabalho e quando realizadas as questões sobre os usos do tempo para além da atividade laborativa. Os diários, que compreenderam um dia típico de trabalho e o último dia de descanso, foram utilizados de modo a aprofundar o diálogo realizado durante as entrevistas semiestruturadas. Neles, os participantes da pesquisa descreveram/preencheram sua rotina ao longo de 24 horas, em intervalos de 15 minutos, indicando, caso mais de uma atividade tenha sido realizada ao mesmo tempo, qual a

---

<sup>32</sup> Os mapas, com as indicações dos locais de realização das entrevistas na cidade do Recife, também estão disponibilizados nos apêndices E e F.

<sup>33</sup> Durante a pesquisa de mestrado, intitulada “Precários no trabalho e no lazer: um estudo sobre os professores da rede estadual paulista” (Silvestre, 2016), identificamos que a utilização dos diários sobre os usos do tempo possibilitou maior aprofundamento sobre a relação trabalho, tempo livre e lazer durante as entrevistas semiestruturadas.

<sup>34</sup> No capítulo 3, na seção 3.3, buscamos aprofundar a discussão sobre a possibilidade dos estudos sobre os usos do tempo na perspectiva qualitativa.

prioritária<sup>35</sup>. A quantidade de horas foi sistematizada tendo como referência os agrupamentos de atividades de uso do tempo da *International Classification of Activities for Time Use Statistics – Icatius* (United Nations, 2021) e, além de trazer elementos para apreensão das dinâmicas relacionadas ao trabalho, tempo livre e lazer, colaborou para o próprio processo de análise das entrevistas.

Para a análise das entrevistas, foi utilizada a técnica da análise de conteúdo, mais precisamente a análise categorial temática (Bardin, 1977; Minayo, 2000; Souza Júnior; Melo; Santiago, 2010). Essa forma de análise, para Souza Júnior, Melo e Santiago (2010), é realizada em etapas de desmembramento do texto em unidades e categorias seguido do reagrupamento analítico. Mais do que a busca por inferências estatísticas, a organização da análise categorial temática, proposta pelos referidos autores, considera a interpretação do material a partir dos núcleos de sentido, dos significados e das contradições relacionados à dinâmica social e ao objeto investigado.

Nessa perspectiva, as entrevistas foram analisadas<sup>36</sup> a partir do seguinte roteiro: (1) pré-análise; (2) exploração do material; (3) tratamento dos dados e interpretação. Além da transcrição das entrevistas e da realização das primeiras leituras, durante o processo de pré-análise foram esboçados os primeiros indicadores, considerando os objetivos da pesquisa. No momento de exploração do material, foram observados os possíveis diálogos com as categorias analíticas e empíricas utilizadas, indicando em cada uma das entrevistas os elementos que poderiam ser agrupados em cada unidade de análise. Por fim, na etapa de interpretação, os elementos apreendidos nas entrevistas foram articulados com as discussões teóricas e com as demais percepções e reflexões que despontaram do trabalho de campo (Souza Júnior; Melo; Santiago, 2010).

As categorias analíticas foram aquelas pensadas *a priori*, tendo sido balizadoras para a compreensão e delineamento do objeto de estudo de forma aprofundada. As categorias empíricas, por sua vez, foram as articuladas para a realização ou que emergiram a partir das reflexões e apreensões oriundas do próprio trabalho de campo (Minayo, 2000). Vale ainda destacar que as categorias empíricas que emergiram do trabalho de campo apresentam, como

---

<sup>35</sup> Conforme modelo disponibilizado no apêndice C.

<sup>36</sup> Por mais que tenha sido caracterizada por uma incursão inicial, optamos por incorporar as entrevistas da primeira etapa do trabalho de campo em nossa análise e discussão. Há dois argumentos que justificam esse movimento. O primeiro deles está relacionado à singularidade de cada entrevista, com a presença de elementos que colaboraram para o enriquecimento da análise. O segundo diz respeito às similitudes, já que mesmo em regiões distintas do país, foram observadas características que atravessam a dinâmica de trabalho e da vida cotidiana dos trabalhadores uberizados como um todo. Assim, como forma de facilitar a identificação, sempre que for feita menção a uma entrevista realizada nesse primeiro momento do trabalho de campo, ela será indicada como “entrevista piloto”.

veremos, as devidas nuances de cada uma das ocupações aqui investigadas. O quadro abaixo demonstra a sistematização dessas categorias.

**Quadro 1** – Categorias utilizadas na análise

<b>Categorias analíticas</b>	<b>Categorias empíricas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trabalho</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jornada de trabalho;</li> <li>• Remuneração;</li> <li>• Trabalho da esfera reprodutiva (trabalho doméstico, cuidados com os filhos e familiares);</li> <li>• Precarização e flexibilização do trabalho;</li> <li>• Ocupações anteriores.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uberização/ Plataformização</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cadastro e tempo de cadastro nas plataformas;</li> <li>• Instrumentos de trabalho;</li> <li>• Dinâmica de trabalho;</li> <li>• Região de trabalho;</li> <li>• Distância percorrida;</li> <li>• Tempo entre chamadas;</li> <li>• Metas, incentivos e bonificações;</li> <li>• Pandemia de covid-19.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Livre e Lazer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de tempo;</li> <li>• Lazer mercadoria/consumo;</li> <li>• Ausência de lazer;</li> <li>• Ausência de direitos;</li> <li>• Finais de semana, datas comemorativas e feriados;</li> <li>• Férias e ausência de férias.</li> </ul>

Fonte: Elaboração Própria

Cabe destacar que os diferentes momentos da pesquisa ocorreram de forma não linear, com idas e vindas que se espiralaram e conformaram novas impressões e interpretações sobre a temática de investigação. O processo de análise, em conjunto com os demais procedimentos metodológicos explicitados, mirou um percurso de aproximação com os objetivos da investigação. Partimos de apreensões sobre a atividade laborativa, do tempo livre e do lazer dos motoristas e entregadores uberizados, isto é, da realidade objetiva que envolve a dinâmica de vida desses trabalhadores, para assim, por meio do processo de abstração e da mediação da análise, mirar o concreto, a totalidade articulada, de modo a apreender os impactos dessa modalidade de trabalho nas demais esferas da vida cotidiana.

Ao seguir nesse caminho, com o intuito de apresentar as reflexões e apreensões do processo de pesquisa, desenvolvemos uma argumentação de modo a articular as categorias analíticas e empíricas salientadas acima, com as discussões sobre os elementos estruturais do

mundo do trabalho, os traços assumidos pela uberização, a dinâmica de vida, sobretudo o tempo livre e o lazer, daqueles que exercem essa atividade. Dessa forma, a tese encontra-se organizada, além desta introdução e das considerações finais, em cinco capítulos, sendo o último o que chamamos de capítulo suplementar, constituído de apenas uma seção.

O primeiro capítulo é iniciado com a discussão das noções que perpassam o processo de uberização do trabalho. A partir das definições do trabalho em plataformas digitais, são aprofundadas as características centrais da uberização. Do mesmo modo, trazemos à discussão, logo de início, os elementos apreendidos no trabalho de campo e o diálogo com os referenciais teóricos que discutem o trabalho uberizado no Brasil e no mundo. Na sequência, apresentamos o perfil geral dos motoristas e entregadores investigados em todas as etapas do trabalho de campo e seguimos para a caracterização das empresas-aplicativo às quais esses trabalhadores encontravam-se cadastrados. Tanto quando nos referimos aos trabalhadores como às empresas-aplicativo, buscamos destacar as nuances e as aproximações sobre cada forma de ocupação. Ao final do capítulo, a partir da mobilização dos elementos apreendidos na pesquisa de campo, sobretudo em diálogo com as entrevistas analisadas, trazemos à tona elementos que perpassam a dinâmica de trabalho dos entregadores e motoristas subordinados às plataformas digitais.

No segundo capítulo, são abordadas as temáticas centrais para a compreensão do processo de uberização, como as sucessivas crises no padrão de acumulação, as discussões sobre as mudanças nos processos de trabalho, o desenvolvimento do universo informacional-digital e a emergência da indústria 4.0. É evidente que os mais recentes avanços tecnológicos relacionados à nova etapa tecnológica impactam diretamente o mundo do trabalho, a relação da classe trabalhadora com a atividade laborativa. Desse modo, tratamos de articular essas questões com os debates sobre a flexibilização e precarização do trabalho, assim como com a problemática do desemprego. A partir desse acúmulo, traçamos uma aproximação com os elementos que conformam a dura condição de trabalho e de vida da classe trabalhadora no Brasil, trazendo à baila a categoria viração, as discussões sobre a informalidade e intermitência. Da mesma forma, tecemos considerações sobre os efeitos da reforma trabalhista para as condições laborais, especialmente às relacionadas à redução do tempo de não trabalho. Buscamos, assim, pavimentar o caminho para as reflexões vindouras sobre os efeitos da uberização na vida dos motoristas e entregadores aqui investigados.

O terceiro capítulo é dedicado às análises sobre os usos do tempo. Ao considerarmos as relações entre o tempo de trabalho e o tempo que resta às demais dimensões

da vida, à luz das recentes modificações engendradas para o mundo do trabalho, discutimos, em um primeiro momento, as disputas entre capital e trabalho na composição da jornada laboral em diferentes momentos históricos. Na sequência, realizamos as primeiras aproximações com usos do tempo propriamente dito. Partimos, dessa forma, da apresentação de experiências que encampam os estudos sobre os usos do tempo no Brasil para, na sequência, analisarmos variáveis presentes na PNAD Contínua que podem servir de parâmetro para a investigação dos usos do tempo de motoristas e entregadores uberizados. Por fim, com a perspectiva de que a abordagem qualitativa pode colaborar para a apreensão dos usos do tempo de diferentes categorias de trabalhadores, apresentamos a sistematização dos diários sobre os usos do tempo dos motoristas e entregadores investigados na pesquisa.

No quarto capítulo, em diálogo constante com as discussões anteriormente apresentadas, abordamos o tempo livre e as manifestações da vida cotidiana relacionadas ao lazer, assim como as limitações ou mesmo a ausência dessas dimensões. Partimos da ideia que a investigação sobre o cotidiano podem fornecer importantes elementos para a apreensão da vida social. É também nesse capítulo que buscamos discorrer sobre as categorias empíricas diretamente vinculadas às categorias tempo livre e lazer, como o (não) direito ao lazer; a falta de tempo; o lazer mercadoria e a esfera do consumo; os finais de semana, datas comemorativas e feriados e a questão das férias ou mesmo sua ausência. Para tanto, o quarto capítulo está organizado em duas grandes seções. Na primeira delas, após o detalhamento das categorias tempo livre e lazer, são discutidos os efeitos dos processos de uberização sobre essas dimensões da vida dos motoristas e entregadores investigados. Na segunda, à luz dos elementos que compõem as vivências cotidianas apreendidas durante a realização das entrevistas e dos diários de uso do tempo, são abordados, além da registrada interlocução com os referenciais críticos do campo do lazer, a maneira como esse fenômeno se objetiva entre os trabalhadores aqui investigados. Em suma, é no quarto capítulo que discorreremos sobre os impactos da uberização sobre o tempo livre e o lazer dos motoristas e entregadores uberizados. Da mesma forma, é nesse capítulo que identificamos algumas singularidades em relação ao lazer desses trabalhadores. Um lazer fragmentado e vivenciado em migalhas. Trata-se de um lazer precário, mas que não surge apenas com o trabalho uberizado, tampouco se limita a ele. Buscamos argumentar que se trata de um lazer embrenhado a um modo de vida periférico, decorrente dos processos mais amplos de retirada de direitos e que tende a se espalhar e a se generalizar *pari passu* à uberização.

Por fim, no chamado capítulo suplementar, tendo em vista que a pesquisa foi desenvolvida, em grande medida, durante a pandemia de covid-19, são apresentadas breves considerações sobre o trabalho uberizado de motoristas e entregadores nesse contexto, assim como reflexões sobre os efeitos do cenário pandêmico sobre o tempo de trabalho e o tempo de vida, com ênfase nas dimensões do tempo livre e do lazer. Apesar da pandemia ter atingido toda a humanidade, seus efeitos deletérios foram sentidos de diferentes formas entre as camadas mais ricas e mais pobres da população. O fato é que a crise originada pela covid-19 encontrou no país um mercado de trabalho pouco estruturado, heterogêneo, com grande taxa de informalidade, com baixa remuneração e com distribuição desigual dos rendimentos do trabalho. Nesse contexto, ao mesmo tempo em que já era possível identificar o crescimento de motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais de trabalho, a realidade pandêmica trouxe novas consequências para a dinâmica laboral e demais esferas da vida cotidiana desses trabalhadores. A partir desse cenário, buscamos olhar para os dois grupos de trabalhadores investigados de modo a identificar as nuances relacionadas à pandemia em cada uma das ocupações para, na sequência, refletir sobre os impactos desse mesmo contexto nas dimensões do tempo livre e do lazer.

## **CAPÍTULO I - UBERIZAÇÃO E PLATAFORMAS DIGITAIS: TRABALHADORES, EMPRESAS, FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E DE EXPLORAÇÃO DO TRABALHO**

É nítido o aumento do trabalho uberizado em todo o mundo. De acordo com a Organização Mundial do Trabalho (OIT), o número de pessoas cadastradas em plataformas digitais quintuplicou durante a última década (OIT, 2021). Se, por um lado, esse crescimento no Brasil é facilmente identificado pelo número de motoristas e entregadores espalhados pelos centros urbanos<sup>1</sup>, por outro, faltam dados oficiais que precisem a real amplitude dessas atividades. Isso ocorre, pois, além de muitas empresas-aplicativo não divulgarem o número de trabalhadores cadastrados, o trabalho uberizado – conforme destacado no percurso metodológico – é de difícil mensuração por meio dos dados disponibilizados pelos institutos oficiais de pesquisa<sup>2</sup>.

O processo de uberização não se restringe aos trabalhadores cadastrados nas plataformas da Uber, tampouco às outras empresas-aplicativo de transporte de passageiros ou de entrega de produtos e alimentos. Para Abílio (2019), as plataformas digitais têm-se distinguido como vetores de novas formas de organização e modalidades de trabalho. Nesse sentido, ao passo que a uberização se expande pelo mundo, uma miríade de novas ocupações emerge em todos os setores da economia, já outras deixam de existir, ou são em grande parte subsumidas pelo trabalho via aplicativo.

Dentre a crescente generalização das plataformas digitais e de todas as modalidades de trabalho uberizado por elas impulsionado, o trabalho de motoristas e entregadores ganha evidência em todo o mundo, incluindo o Brasil. Apesar da referida dificuldade de mensuração, o montante desses trabalhadores vem sendo captado de algumas maneiras. Além dos próprios números trazidos na introdução, vale destacar que as plataformas de transporte e entrega de alimentos e produtos contavam com cerca de 5,5 milhões de pessoas cadastradas em 2019, incluindo profissionais autônomos e os que têm emprego fixo (Gavras, 2019b). Em 2020, o cenário pandêmico, alinhado ao agravamento da crise econômica, social e política no Brasil,

---

<sup>1</sup> A cidade de São Paulo, por exemplo, é a cidade que mais usa Uber no mundo. Apenas nessa cidade, no ano de 2018, eram 150 mil motoristas trabalhando diariamente por meio desse aplicativo de transporte de passageiros (Lewer, 2018).

<sup>2</sup> Vale destacar que, na última semana de outubro de 2023, após o fechamento deste texto, o IBGE, por meio de acordo de cooperação técnica com a Unicamp e o MPT, lançou o relatório da PNAD Contínua com módulo temático sobre teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais, trazendo dados específicos sobre essas formas de trabalho. O relatório, com dados referentes ao 4º trimestre de 2022, apontou que 1,49 milhões de pessoas trabalhavam por meio de aplicativos de serviços (IBGE, 2023a).

fez o número desses trabalhadores se multiplicar: a pesquisa do Datafolha, realizada nas cinco regiões do país entre os meses de setembro e outubro desse ano, demonstrou que 54% da população brasileira já trabalhou ou conhece alguém que já tenha realizado transporte de passageiro ou entregas mediadas por aplicativos digitais. No Rio de Janeiro, o número sobe para 74% e, em São Paulo, o índice é de 66% (Sena, 2020).

Outras pesquisas buscaram identificar os motoristas e entregadores uberizados por meio de categorias expressas na PNAD Contínua. Esse é o caso da análise realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Ao investigar um segmento específico dos trabalhadores por conta própria, os ocupados nos setores de atividades de transporte terrestre e de entrega, foi observado uma taxa de crescimento de 2,04 % entre o primeiro trimestre de 2015 e o quarto trimestre de 2019. Isso significa que o segmento do trabalhador por conta própria, em atividades relacionadas com aplicativos, teve um crescimento de mais de 700 mil postos de trabalho entre 2015 e 2019 (Lameiras; Corseuil; Carvalho, 2020). Nessa mesma perspectiva, em pesquisa com os dados mais recentes da PNAD Contínua, Góes *et al.* (2023) identificaram que o número de motoristas e entregadores uberizados do setor de transporte e entregas atingiu a marca de 1,7 milhão no terceiro trimestre de 2022.

À vista desse crescimento e das características assumidas pelo trabalho via aplicativo, procuramos, neste capítulo, discutir as definições e os traços centrais dessa forma de trabalho. Afinal, como anteriormente indicado, partimos do pressuposto que a apreensão de tais elementos é parte constitutiva e fundamental para a compreensão das demais esferas da vida cotidiana, inclusive para a análise crítica sobre o tempo livre e as manifestações do fenômeno do lazer dentre a categoria de trabalhadores investigada. Desse modo, também buscamos caracterizar as empresas-aplicativo, as exigências para o cadastro dos trabalhadores, além de trazer os primeiros elementos apreendidos no trabalho de campo, como o perfil dos motoristas e entregadores entrevistados e tematizar os relatos que, em conjunto com os demais elementos observados, colaboram para a compreensão da dinâmica e organização do trabalho uberizado.

### **1.1 Uberização, plataformas digitais e a consolidação das tendências de controle, flexibilização e precarização do trabalho**

O trabalho realizado por motoristas e entregadores uberizados está diretamente relacionado às plataformas digitais. Essas, no que lhes concerne, são operadas por diferentes empresas-aplicativo (Abílio, 2017). As plataformas podem ser entendidas como infraestruturas

digitais, organizadas por meio de algoritmos, que tornam possível a interação entre diferentes pessoas ou grupos de usuários<sup>3</sup> (Srniczek, 2016). Em sentido similar, Graham e Woodcock (2018) salientam que as plataformas têm como característica comum o oferecimento de ferramentas que possibilitam reunir oferta e a demanda de trabalho por meio de interfaces digitais.

As plataformas digitais, na interpretação de Grohmann (2020), são consideradas meios de produção e meios de comunicação, já que medeiam atividades laborativas e práticas de interação. Constituem-se, portanto, como *locus* de trabalho e de comunicação. Nessa perspectiva, as plataformas, em seus mais variados tipos, cumprem uma dupla função: expressam a concretização de extração e acumulação de valor e, ao mesmo tempo, embrenham-se nas práticas sociais, por meio de suas “interfaces amigáveis”. Capturam, assim, diferentes setores da sociedade, tornando-os dependentes de suas infraestruturas digitais (Grohmann, 2020).

A noção de plataforma extrapola o contexto digital, a ideia de infraestruturas ou ambientes que possibilitem a interação entre dois ou mais grupos se coloca há tempos como um modelo de negócio a ser seguido por diferentes empresas (Oliveira; Carelli; Grillo, 2020). Todavia, é inegável que foi a partir do desenvolvimento informacional-digital, sobretudo no início deste século, que os diferentes tipos de plataformas, assim como as discussões em diferentes áreas de conhecimento, ganharam proeminência (Poell; Nieborg; Van Dijck, 2020). Nesse sentido, o acelerado avanço nas Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), além de representar um elemento central para a compreensão dos mais recentes mecanismos utilizados pelo capital para a exploração do trabalho (Antunes, 2018), elevou a outro patamar as possibilidades de expansão e consolidação das plataformas.

As plataformas digitais, dessa forma, podem ser consideradas processo e produto do desenvolvimento informacional-digital. Nos dias atuais, segundo Antunes (2018), torna-se difícil identificar qualquer modalidade de trabalho que não dependa de *smartphones*, *tablets*, computadores e similares, sendo a gestão nos moldes das plataformas o modelo que se expande para os mais diversos ramos da produção, distribuição e consumo. Algumas das características que perpassam o trabalho digital, portanto, também estão presentes no trabalho por elas intermediado. Isso não significa afirmar que todo trabalho digital é realizado por meio de plataformas, porém, observa-se uma tendência de generalização da gestão digital do trabalho,

---

<sup>3</sup> Vale destacar que Srniczek (2016) argumenta que as plataformas digitais operam com extração e análise de dados dos usuários a elas conectados, sendo esse procedimento um dos elementos centrais na organização capitalista atual.

um processo que acarreta, conforme Huws, Spencer e Coates (2019), o que vem sendo caracterizado como “plataformização”. Trata-se, na perspectiva desses autores, de um fenômeno mais amplo, do qual o trabalho em plataformas digitais, apesar de não representar a maior parte, também está inserido.

Essa plataformização do trabalho, então, envolve a dependência que trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais – *com suas lógicas algorítmicas, dataficadas e financeirizadas* – somada a mudanças que intensificam a flexibilização de relações e contratos de trabalho, bem como ao imperativo de uma racionalidade empreendedora como vias de justificação dos modos de ser e aparecer do capital (Grohmann, 2020, p. 100 – grifo nosso).

O relatório “Perspectivas sociais e de emprego no mundo 2021: o papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho” (OIT, 2021) apresenta uma classificação das plataformas em três grandes grupos: aquelas que oferecem serviços ou produtos digitais a usuários individuais; as que medeiam a relação entre diferentes utilizadores; e as plataformas digitais de trabalho<sup>4</sup>. O relatório desdobra essas últimas em dois tipos principais: as plataformas baseadas na internet, com tarefas executadas online e remotamente, e as plataformas baseadas em localizações específicas, em que as tarefas são realizadas a partir de espaços físicos (OIT, 2021). Graham e Woodcock (2018), por sua vez, categorizam as plataformas digitais de trabalho de três formas: (Tipo A) as plataformas que operam com os trabalhadores em locais específicos, um tipo de trabalho com aderência geográfica (*geographically-sticky*), como a Uber, a 99, a Rappi e o iFood; (Tipo B) as plataformas de *crowdwork*<sup>5</sup> ou “*microtask*”, que requerem pequenas tarefas distribuídas por meio de *crowdsourcing*, como é o caso dos trabalhadores da *Amazon Mechanical Turk*; (Tipo C) as plataformas de *freelance* ou “*macrotask*”, a exemplo da *GetNinjas* no Brasil, que medeia o contato entre prestadores de serviços e potenciais clientes.

A despeito da miríade de plataformas digitais que emergem constantemente, as de trabalho se tornaram as preponderantes (OIT, 2021). Vale destacar, entretanto, que essas plataformas não realizam uma simples mediação de trabalho. Essa noção, conforme salientam Abílio, Amorim e Grohmann (2021), pode trazer o risco de ofuscamento das relações de

<sup>4</sup> Além dessas, o relatório também destaca a existência de plataformas híbridas, que estão inseridas em diferentes categorias (OIT, 2021).

<sup>5</sup> *Crowdwork*, segundo De Stefano (2016), é uma forma de trabalho realizado por meio de plataformas digitais que coloca em contato organizações, empresas e indivíduos por meio da internet, possibilitando a ligação entre clientes e trabalhadores a nível global. As tarefas executadas nas plataformas de *crowdwork* são muito variáveis, envolvendo, em muitos casos, “microtarefas”, com atividades parceladas que quase sempre requerem algum tipo de julgamento além da compreensão da inteligência artificial.

dominação e exploração, assim como do papel central das empresas que operam por esses meios. Tais autores optam, assim, pela definição de trabalho subordinado por meio de plataformas digitais<sup>6</sup> (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). Debates como esse explicitam que a tentativa de aproximação das plataformas de trabalho com a assim chamada Economia do Compartilhamento, conforme destacado na introdução, têm pouco lastro na realidade. Afinal, a rigor, não se trata de compartilhamento algum: as plataformas digitais escamoteiam relações de trabalho em que as empresas-aplicativo, apesar de serem as maiores beneficiadas, renunciam a qualquer responsabilidade, e os próprios custos e riscos da atividade são repassados ao trabalhador (Abílio, 2019; Slee, 2017).

No Brasil, as atividades que apresentam essas características vêm sendo conceituadas de diferentes maneiras e, da mesma forma, recebendo distintas nomenclaturas. Esse é o caso dos termos uberização (Abílio, 2017; 2019; 2020a; Pochmann, 2017), trabalho por aplicativo (Amorim; Moda, 2020; Moda, 2020) e plataformização do trabalho (Grohmann, 2020). Um dos pontos em comum dessas definições reside na leitura das características que o mundo do trabalho historicamente assume no país<sup>7</sup>. As discussões que perpassam as noções de Economia do Compartilhamento ou de *Gig Economy*, a “Economia dos Bicos”, identificam no trabalho em plataformas digitais, nos países de capitalismo central, uma espécie de porta de entrada para a desregulamentação do trabalho, vide a disseminação do *zero-hour-contract* e do modelo *just-in-time* (De Stefano, 2016; Van Doorn, 2017). Contudo, em países periféricos da América Latina, Sudeste Asiático e África, as características dessa modalidade de trabalho, como a informalidade, intermitência, precariedade e demais ausências de direitos relacionados ao trabalho, não representam novidade alguma (Antunes, 2018; Abílio 2019; Grohmann, 2021).

Para Abílio (2021), o elemento aglutinador das diferentes relações e definições em torno do trabalho digital é a emergência de multidões de trabalhadores *just-in-time*. Ser um trabalhador nesta condição significa estar o tempo todo disponível à atividade laborativa, “estar numa relação de trabalho em que todas as garantias, regulações e definição sobre tempo de trabalho, valor da hora de trabalho, distribuição do trabalho, são eliminadas” (Abílio, 2021, p. 56). As condições que permeiam atividades dessa natureza, contudo, extrapolam a

---

<sup>6</sup> Ao que pese as problematizações realizadas por Abílio, Amorim e Grohmann (2021) em torno dos termos “trabalho em plataformas” e “trabalho por plataformas”, sempre que utilizarmos dessas e de outras expressões similares, estaremos nos referindo à definição de “trabalho subordinado por meio de plataformas digitais”.

<sup>7</sup> Dentre distanciamentos e aproximações, Grohmann (2021) argumenta que o conceito de uberização, no modo discutido por Abílio (2020a), é complementar à análise sobre a plataformização, essa que, por sua vez, considera o processo de transformação da classe trabalhadora a partir do surgimento das plataformas digitais.

intermediação das plataformas digitais. O trabalho *just-in-time* sintetiza, para a mesma autora, processos que há décadas fragilizam as redes de proteção social dos trabalhadores.

Estes passam a ser inteiramente responsabilizados pela gestão de sua própria sobrevivência. Essa responsabilização envolve a transferência de riscos e custos, e hoje chega ao cúmulo de manter o trabalhador disponível e subordinado, sem lhe garantir nem mesmo o valor da hora de trabalho. É transferida para o trabalhador a administração de sua própria sobrevivência. Ao mesmo tempo, apenas poucas empresas detêm todas as regras do jogo, incorporando as próprias estratégias de centenas de milhares de trabalhadores como elementos vigiados, mapeados e controlados da gestão do trabalho. Além disso, com a uberização, ampliam-se e aprofundam-se – por meios difíceis de mapear e discernir – os usos, digamos, toyotistas do engajamento, dos saberes e das competências dos trabalhadores como elementos centrais da gestão (Abílio, 2021, p. 57).

À medida que esse tipo de trabalho se generaliza por todo o mundo, tornam-se cada vez mais nítidas as suas precariedades. Decerto que atividades dessa natureza apresentam diferentes nuances a depender da região analisada. Em países em que *Welfare State* e a proteção social do trabalho apresentaram maior grau de consolidação, os processos de flexibilização e precarização tendem a atingir uma força de trabalho bem organizada e qualificada (Huws, 2017). Já em países periféricos, como o Brasil, com um mercado de trabalho pouco estruturado, com altos índices de informalidade e desemprego, muitas das características do trabalho uberizado já se faziam presentes na atividade de expressivos setores da classe trabalhadora. Desse modo, ao mesmo tempo em que se trata de uma novidade, a uberização também tem que ser compreendida, a partir da generalização dos modos de vida periféricos e de suas especificidades no desenvolvimento do modo capitalista de produção. Isso significa dizer que, ao passo que a uberização dissemina e consolida o trabalho *just-in-time* a nível mundial, também leva consigo formas de trabalho já existentes que até então eram tidas como características apenas de países periféricos (Abílio, 2019; 2020a, 2021).

Ao considerar essas tendências nas relações de trabalho, Abílio (2019, 2020a, 2021) compreende a uberização<sup>8</sup> como uma nova forma de controle, gerenciamento e organização da atividade laborativa que abarca diferentes setores econômicos, ocupações, níveis de qualificação, rendimentos e condições de trabalho. Também diz respeito a um amplo processo de informalização, flexibilização e de novas formas de centralização e controle sobre o trabalho.

---

<sup>8</sup> O termo uberização, por mais que tenha ganhado destaque e visibilidade com a ascensão da empresa Uber, se refere a processos que não se restringem a ela e tampouco se iniciam com essa empresa (Abílio, 2017, 2019, 2020a).

Assim, um dos pontos centrais da uberização, ainda para a mesma autora, reside nas novas formas de dispersão do trabalho sem que se perca o controle sobre ele. Esse processo, no entanto, é concretizado em um sem-número de trabalhadores subordinados a pouquíssimas empresas-aplicativo. Na discutida condição de um trabalhador *just-in-time*, desprovido de direitos, que arca com os riscos e custos de sua própria atividade, observa-se a consolidação do trabalhador como um autogerente subordinado. Trata-se de um autogerenciamento subordinado, pois, ao mesmo tempo em que os próprios meios de trabalho e parte do gerenciamento são terceirizados aos trabalhadores, o controle da atividade é realizado por meio de programações algorítmicas e da constante extração e processamento de imensos volumes de dados. Nota-se, assim, a emergência de uma estrutura digital que possibilita o acompanhamento e controle sobre os processos de trabalho como nunca antes observados (Abílio, 2019, 2020a, 2021).

Nesse cenário, a compreensão da forma de programação dos algoritmos que estruturam o funcionamento das plataformas de trabalho ganha centralidade. Os algoritmos são construídos com o intento de prescrever cada uma das tarefas a serem executadas pelos trabalhadores a elas vinculados, e englobam as características mais atuais da gerência capitalista, um processo que vem sendo denominado de gerenciamento algorítmico (Abílio, 2019; Amorim; Moda, 2020). Como em todo gerenciamento, não há neutralidade ou ação despretensiosa nessa relação. Pelo contrário, a construção dos algoritmos é permeada por concepções políticas e determinadas visões de mundo, sendo, portanto, diretamente relacionada aos contextos culturais, ideológicos e financeiros, e também transpassada por concepções de tempo, espaço, classe, gênero e raça (Grohmann, 2020). É de se esperar, desse modo, que o gerenciamento algorítmico, que orienta o funcionamento das plataformas digitais, impacte de diferentes formas as atividades laborativas e que sirva de base para novas fronteiras de exploração e dominação sobre o trabalho. Identificar essas transformações não é uma tarefa simples, afinal, os processos de trabalho via plataformas digitais são frequentemente obscuros, o que torna o seu entendimento ainda mais complexo (Amorim; Moda, 2020).

Um importante passo para a apreensão dos nexos causais do trabalho uberizado, segundo Woodcock (2020), é a análise do funcionamento dos algoritmos no mundo real, como a dinâmica imposta para as atividades realizadas e o vínculo estabelecido entre os trabalhadores e as plataformas nas quais são cadastrados. A compreensão do trabalho uberizado, portanto, para além do entendimento das mudanças estruturais sobre o mundo do trabalho, requer a análise da forma de organização, do tempo despendido, da remuneração, dos meios utilizados

para o trabalho e da própria organização da vida cotidiana daqueles que sobrevivem por meio dessa atividade.

Uma das entrevistas realizadas na primeira etapa da pesquisa de campo nos ajuda a delinear mais algumas das características e da dinâmica do trabalho uberizado: Andreia é uma jovem entregadora de 24 anos, passou por várias ocupações desde antes de terminar o ensino médio e técnico<sup>9</sup>. Ingressou no trabalho por aplicativo no final do ano de 2018, após ficar alguns meses sem renda e sem conseguir um emprego. Como já possuía Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria A, a necessária para motocicletas, relatou que a atividade como entregadora pareceu ser uma boa ideia, já que esperava encontrar flexibilidade de horários para cursar ensino superior e manter a sua dinâmica de trabalho. Trocou, assim, sua antiga moto por um modelo mais novo para colocar o plano em curso. Entretanto, o valor recebido nunca garantiu as condições de arcar, além da própria subsistência, com os custos da graduação e o pagamento do financiamento da moto ao mesmo tempo. Tal condição fez com que tivesse que centrar suas energias apenas em sua nova dinâmica de trabalho como entregadora, abandonando, ao menos momentaneamente, os planos de estudo.

E: O louco é isso, os caras falam que você tem liberdade pra fazer o horário que quer, mas não é isso. Você não escolhe se vai pagar ou não suas contas no final do mês, se vai ou não comer [...]. Meu, a maioria dos motoboys tem família, tem filhos, um monte de gente pra sustentar. É o único que trabalha na casa. E não pensa que é assim, a gente liga o aplicativo e sai pegando uma entrega atrás da outra. Os caras dos restaurantes, quando eu vou lá coletar, as vezes falam: “tá bombando hoje hein, entregando uma atrás da outra né”. Meu, olha quanto entregador disponível. Ninguém fica fazendo uma entrega atrás da outra. Olha o tanto de motoboy parado. Dá uma andada em ponto que é mais cheio de restaurante, você vai ver um monte de motoboy parado esperando tocar. Quem define isso é o aplicativo, ele não te mostra sua pontuação, mas tem boy que recebe mais pedidos e pra outros não toca nada. Isso quando o cliente não cancela o pedido e a gente fica na mão. Você vai até o restaurante, chega e já era, eles não pagam nem uma “taxinha” que seja (Andreia – Entregadora em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

Andreia descreve, no trecho acima, assim como em outros momentos do diálogo, os locais de grande aglomeração de motoboys pela cidade. Os pontos de concentração, o mesmo que bolsões de espera, geralmente espalhados pelas regiões centrais, ou por localidades com alto número de estabelecimentos, como *shopping centers*, por exemplo, são decorrência direta do trabalho sob demanda. Estar nesses locais possibilita que o entregador esteja dentro da área de cobertura do aplicativo e o rápido deslocamento para a retirada do produto. Entretanto, a

---

<sup>9</sup> O perfil de todos(as) os(as) trabalhadores(as) entrevistados(as) será apresentado nos quadros da seção 1.2.

permanência nos pontos de concentração não significa ter a garantia de trabalho, afinal, apesar de estarem disponíveis, a entrega pode não ser solicitada.

Os pontos de concentração e o tempo imprevisível de espera pela próxima chamada não se restringem aos motoboys. São essas dinâmicas de trabalho que afligem de igual maneira os entregadores que se deslocam com bicicletas e os motoristas uberizados, chegando, muitas vezes, a situações extremas, a exemplo dos motoristas de Uber que aguardam cerca de 12 horas por uma corrida nas proximidades do aeroporto de Cumbica, em Guarulhos-SP (Machado, 2017), e o caso dos *bikeboys*, que pedalam mais de 30 km até a região central de São Paulo e que passam as madrugadas pelas ruas da cidade esperando retomar as entregas no dia seguinte (Alessi, 2019). Essas realidades indicam que, além da ausência de controle sobre a organização e distribuição laboral, as extensas jornadas e o rebaixamento do valor da força de trabalho são características marcantes dessa atividade. O fato é que a precariedade do trabalho uberizado salta aos olhos e se conforma como um elemento indissociável da dinâmica de trabalho e de vida daqueles que sobrevivem por meio dessa atividade, vide o trecho trazido abaixo, uma continuação da entrevista com a entregadora Andreia.

E: Assim né, é de praxe que a maioria dos motoboys fiquem 12 horas na rua. Quando alguém te fala que fulano de tal tirou R\$ 4.000,00 no mês, pode ter certeza que o cara vira a noite direto, trabalha muito mais de que 12 horas, trabalha 20, sei lá<sup>10</sup>. Tenho amigos que ficam virado 24 horas. Um deles faz isso direto, fica viradão pra conseguir pagar as contas dele. Eu nunca virei, não aguento, mas já fiquei muito na batida de fazer 20 dias, às vezes um mês inteiro sem um dia de folga, 10, 12 até 16 horas por dia (Andreia – Entregadora em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

As extensas jornadas e a baixa remuneração estão presentes na dinâmica de trabalho dos uberizados de uma forma geral, como no caso de João, um motorista por aplicativos que utilizou a expressão “novo normal” para relatar as mais de 12 horas diárias em que permanece com o veículo nas ruas e conectado às plataformas digitais. João tem 47 anos de idade e trabalhou como motorista terceirizado em uma empresa durante 11 anos. João se cadastrou na primeira plataforma em 2016, enquanto tentava consolidar um pequeno negócio familiar. Entre 2016 e 2020, vivenciou muitas transformações em sua dinâmica de trabalho como motorista uberizado. Relata que, de início, conectava-se ao aplicativo algumas noites e aos finais de semana. Contudo, com os incentivos recebidos no início das operações da plataforma na região em que vive, conseguia um retorno financeiro maior do que quando trabalhava como motorista

---

<sup>10</sup> Em 2020, ano de realização da entrevista com Andreia, o salário mínimo estava em R\$ 1.045,00.

terceirizado. Com o fim do negócio familiar, decidiu dedicar seu tempo de forma integral à Uber. Todavia, nesse ínterim, viu a sua remuneração diminuir e, ao mesmo tempo, suas horas de trabalho aumentarem progressivamente.

P: Você costuma trabalhar quantas horas por dia?

E: O meu novo normal na rua agora é entre 12 e 14 horas<sup>11</sup>. Eu começo perto das 9h e fico na rua até umas 15h. Tem dia que levo um lanche de casa mesmo, mas quando tô perto, volto pra comer em casa e esticar um pouco as pernas. Lá pelas 17h eu ligo o app de novo e continuo enquanto tem viagem. Vou parar lá pela meia noite ou um pouco mais (João – Motorista, Entrevistas Piloto).

Relatos semelhantes foram encontrados nas entrevistas feitas na capital do estado de São Paulo, com os motoristas e entregadores no Recife, assim como estão sendo identificados em pesquisas realizadas em outras cidades do Brasil (Amorim; Moda, 2020; Filgueiras; Antunes, 2020) e nos demais países em que a uberização do trabalho emerge e se consolida (Woodcock, 2020).

Outro exemplo é o de Murilo, um motoboy de 42 anos que, no momento da entrevista, realizava entregas por meio da plataforma iFood. Além das entregas, com a expansão dos aplicativos de transporte de passageiros em motocicletas<sup>12</sup>, relatou a sua recente retomada nessa atividade por meio das plataformas das empresas Uber e 99. Murilo esteve envolvido com trabalhos que requeriam a pilotagem de motocicletas desde os 19 anos. Já passou por períodos como entregador de diversos restaurantes e pela atividade fixa como mototaxista. Desde o crescimento das plataformas digitais de entregas na cidade do Recife, no entanto, seus trabalhos passaram a ser realizados por meio dos aplicativos. As jornadas relatadas por Murilo também são extensas, chegando a 17 horas, e são determinadas pelas metas diárias que ele mesmo estabelece.

P: Você faz quantas horas por dia, Murilo?

E: Só sei que eu chego em casa de 4h da manhã.

P: E começa que horas?

E: Começo ali pelas 11h da manhã. Chamou a gente vai. Tá chamando? Vai até cumprir a meta.

<sup>11</sup> A partir de março de 2020, a Uber passou a limitar o tempo online no aplicativo a 12 horas. Após extrapolar esse limite, o trabalhador fica impedido de realizar viagens por um período de 6 horas. Como veremos, tal bloqueio não impede de que os motoristas realizem corridas em outras plataformas e ultrapassem, em muito, as 12 horas de trabalho.

<sup>12</sup> As plataformas de transporte de passageiros em motocicleta, como a Uber moto e a 99 moto, estão presentes na cidade do Recife e passaram por uma grande expansão a partir de janeiro de 2022 (Soares, 2022). Esse cenário fez com que uma parte dos entregadores em motocicleta, como será apresentado nos quadros da próxima seção, também se cadastrassem nessas plataformas de transporte de passageiros.

P: E qual a sua meta?

E: É a quantidade de contas que a gente tem pra pagar (colocação seguida de risadas) (Murilo – Entregador em motocicleta 14).

À medida que se torna patente afirmar que as longas jornadas de trabalho são uma característica marcante entre os uberizados, vale frisar que a sua duração não está mais relacionada às determinações e limites legais ou às condições humanas, mas sim à necessidade de ganho a ser obtido na atividade desempenhada. Balizados por metas individuais e autodefinidas, muitos uberizados, como no caso do entregador Murilo, trabalham o tempo considerado necessário para a obtenção de valores que garantam a mínima condição de subsistência (Abílio, 2020a).

Pairam, no entanto, muitas incertezas sobre o valor a ser recebido. Além disso, motoristas e entregadores alegam que a quantia exata é de difícil mensuração. Esses trabalhadores só conseguem saber de fato o valor que será recebido ao final da longa e autogerenciada jornada de trabalho. A empresa iFood, por exemplo, diz operar com um sistema de taxas de entrega que varia entre R\$ 5,00 e R\$10,00 reais mais R\$ 1,50 por quilômetro rodado (iFood, 2022). A Uber, por sua vez, apresenta taxas variáveis a depender da cidade, local, horário, trajeto e política de bonificações, podendo chegar até 40% do valor total da viagem (Uber, 2022). Apesar da descrição explicitada pelas plataformas, a remuneração de motoristas e entregadores, como parte dos mecanismos obscuros do próprio gerenciamento algorítmico, está relacionada, dentre outros elementos, ao número de chamadas e às distâncias que serão percorridas por esses trabalhadores. Essa relação, entretanto, é balizada por um sem número de condicionantes, como a avaliação e ranqueamento dos trabalhadores, classificação nas plataformas, ou mesmo a forma de cadastro.

O trecho do diálogo realizado com o motorista chamado Bernardo, logo abaixo, explicita a dificuldade de mensuração em relação à taxa da Uber e, por decorrência, a dificuldade de os trabalhadores terem um mínimo de planejamento relacionado aos valores que serão recebidos.

P: Qual a porcentagem que a Uber fica das suas corridas?

E: Ela não tem uma porcentagem fixa não. Hoje, quando a gente bota o mês todinho, ela manda pra gente o relatório da média daquele mês. Geralmente fica entre 16 e 17% daquele total. Tem corrida que ela desconta 40%, tem corrida que ela desconta 10%, 20%, 25%. Não é uma porcentagem fixa para todas as corridas não.

P: E ela mostra o critério?

E: A gente não sabe. Mas todo mês chega o relatório. Mas normalmente fica ali nos 17% (Bernardo – Motorista 03).

Bernardo iniciou o trabalho como motorista de aplicativos em 2017, assim que ficou desempregado, e permaneceu exclusivamente nessa atividade por cinco anos, até meados de 2022. Cerca de três meses antes da realização da entrevista, em julho desse mesmo ano, conseguiu retornar a sua profissão anterior, a de eletricitista. No entanto, continuava a trabalhar por meio dos aplicativos todas as noites, como forma de pagar o financiamento do carro – o veículo havia sido recentemente adquirido justamente para cumprir o requisito da empresa Uber relacionado ao ano de fabricação do automóvel. Bernardo relatou permanecer conectado à plataforma por aproximadamente 6 horas diárias. Destacou, no entanto, que costumava realizar corridas por até 16 horas, a depender do dia da semana, antes de retomar à ocupação formal. Com essa jornada de trabalho, descreveu que conseguia ganhar próximo a 5 mil reais por mês, sem contabilizar, contudo, os gastos com combustível, seguro e manutenção do veículo, alimentação nas ruas e o próprio financiamento do automóvel.

O valor de 5 mil reais mensais corresponde justamente à média de remuneração relatada pelos motoristas entrevistados – valor bruto, importante destacar. No *site* da própria empresa Uber é encontrado um valor similar, com a estimativa de que cada motorista receba R\$ 1240,00 por semana na cidade do Recife, para uma jornada de cerca de 50 horas nesse mesmo intervalo de tempo<sup>13</sup> (Uber, 2022). A Uber faz o repasse das viagens semanalmente aos trabalhadores, ou pelo sistema de transferências antecipadas, no qual o motorista pode realizar até uma transferência diária (Uber, 2020a). Já os entregadores cadastrados no iFood, por exemplo, recebem de duas formas diferentes, a depender do tipo de cadastro. Os que são cadastrados por meio do sistema Operador Logístico (OL) recebem quinzenalmente e os com cadastro nuvem<sup>14</sup>, assim como os entregadores vinculados às demais plataformas encontradas, recebem semanalmente. Os motoboys OL entrevistados recebiam, em média, R\$ 1800,00 por quinzena, já os *bikeboys* R\$ 900,00 nesse mesmo período. Os demais entregadores entrevistados, cadastrados no sistema nuvem do iFood ou nas outras plataformas, recebiam, em média, R\$ 500,00 por semana, quando motoboys, e R\$ 350,00 quando *bikeboys*.

---

<sup>13</sup> A imagem com a estimativa retirada do *site* da Uber encontra-se no anexo B.

<sup>14</sup> O entregador nuvem é aquele que, ao entrar no aplicativo da empresa, gerencia tanto o seu local de espera pelas corridas, como a hora de ligar ou desligar o aplicativo. O OL, por outro lado, é o entregador que tem as suas entregas organizadas por um operador logístico (OL), normalmente uma empresa subcontratada pelo iFood (Machado, 2020). A diferenciação da organização do trabalho entre esses dois sistemas será mais bem apresentada nas seções 1.3 e 1.4. Cabe adiantar, no entanto, que o iFood afirma trabalhar com três categorias, OL, Nuvem e Fixo em Restaurante OL (IFood, 2023a).

Vale destacar que os motoristas e entregadores entrevistados foram pouco precisos em relação ao quanto recebem de forma líquida ao final de uma semana, quinzena ou do mês. O valor bruto recebido das plataformas digitais pode ser consultado no próprio aplicativo, já o quanto lhes resta após o pagamento do financiamento ou do aluguel do meio de transporte, combustível, manutenção, limpeza, alimentação durante a jornada de trabalho e demais gastos que envolvem a atividade, podem variar de acordo com o período e nem sempre são contabilizados de forma pormenorizada pelos trabalhadores. A fala da motorista Lizete, nesse sentido, é emblemática:

P: Tirando esses gastos, por mês você consegue tirar quanto?

E: Porque assim, eu tiro o carro, aí tiro abastecimento...Pra ser sincera, eu nunca fiz conta de quanto eu gasto abastecendo. Mas se eu fizer, eu acho que eu enlouqueço, porque esse carro é uma loba. Ele é no gás, mas ele bebe muito (Lizete – Motorista 11).

A principal questão relacionada aos valores recebidos, no entanto, diz respeito ao fato de os trabalhadores serem remunerados apenas na exata medida em que executam a atividade. Os custos da operação são repassados aos motoristas e entregadores e o tempo de espera ou outras atividades relacionadas ao trabalho não são de forma alguma remunerados (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). O que se opera a partir desse processo é um assalariamento acobertado, baseado na adoção de antigas estratégias de controle e intensificação do trabalho, como o pagamento por peça, tarefa ou produtividade (Amorim; Moda, 2020).

Uma das decorrências mais imediatas dessa lógica, segundo Antunes (2018), é a conversão do trabalho, em todos os espaços possíveis, em potencial gerador de mais-valor. O incremento das TICs e das plataformas digitais promoveram um salto de qualidade nos patamares da produtividade com o desígnio de impulsionar as taxas de acumulação de capital. De todo modo,

Como o capital não se valoriza sem realizar alguma forma de interação entre trabalho vivo e trabalho morto, ele procura aumentar a produtividade do trabalho, intensificando os mecanismos de extração do sobretrabalho, com a expansão do trabalho morto corporificado no maquinário tecnológico-científico-informacional (Antunes, 2018, p. 33).

O processo de uberização, dessa forma, está atrelado à complexificação da relação entre trabalho vivo e trabalho morto, incorporado ao arcabouço maquínico-digital e combinado com desmensurado avanço sobre os contratos, os salários, os direitos, a jornada e as condições

de vida dos trabalhadores e das trabalhadoras subordinados às plataformas digitais (Antunes, 2018).

Carros, motos e bicicletas, juntamente com os telefones celulares e pacotes de dados de internet móvel, são transformados em instrumentos de trabalho. Sejam veículos próprios, financiados, alugados ou emprestados, é a posse de um desses instrumentos que, ao mesmo tempo em que distingue as diferentes modalidades de trabalho uberizado, conforma a amálgama que coloca todos esses trabalhadores em uma mesma condição. As empresas-aplicativo não são proprietárias das ferramentas e dos meios de produção (veículos e celulares); contudo, tornam viável a junção entre os meios de produção, a força de trabalho e o mercado consumidor sem a intermediação de um emprego. Tal condição, longe de reduzir a importância da propriedade capitalista, gera sua potencialização: “à grande massa deve restar apenas a propriedade direta de coisas somente conversíveis em capital na forma de maquinaria gratuitamente oferecida ao capital, através da intermediação de um polo conector, que ativa a extração de valor” (Fontes, 2017, p. 57).

Da mesma forma que os trabalhadores que chegam às plataformas transitaram ou ainda transitam entre o trabalho informal, o pequeno negócio familiar, o bico, o trabalho terceirizado e flexível e, em muitos casos, passaram pelo desemprego e pelo desalento, há os que também circulam entre diferentes modalidades do próprio trabalho uberizado. Em todos os casos, ainda de acordo com Fontes (2017), os trabalhadores são expropriados, encaminhando às empresas-aplicativo o valor resultante de seu trabalho.

O caso de Heitor, um motoboy que realiza entregas na cidade de São Paulo, é emblemático no que tange à circulação de trabalhadores por aplicativos. Heitor começou a fazer suas primeiras entregas em uma pizzaria de seu bairro, na primeira década dos anos 2000. Se cadastrou nas plataformas digitais em 2017, mas foi no ano seguinte que essa passou a ser a sua forma prioritária de trabalho. Já esteve no sistema OL do iFood, mas se desligou para poder manter alguns fixos para restaurantes, algo que relatou ser sempre constante em sua rotina de trabalho. À época da entrevista, tinha acabado de financiar uma nova moto, pois a antiga havia sido furtada. Sem seguro e com o “nome sujo”, teve que aguardar para conseguir um novo financiamento. Quando furtaram sua moto, disse ter desanimado e pensou em largar a vida como motoboy. Tentou fazer um tempo de Uber, mas, por não possuir veículo próprio, alugou um carro – prática estimulada pela empresa. Entretanto, Heitor relatou que isso lhe deu mais dívidas, já que seu rendimento não dava conta do pagamento da subsistência da família, do

aluguel da casa e do carro. Como indica o trecho abaixo, também tentou fazer entrega com bicicleta, até conseguir uma nova moto e voltar para a atividade como motoboy.

Fiz até entrega de bike por um tempo, até mesmo com essa dos banco<sup>15</sup> aí, mas depois desenrolei a do meu sobrinho e fiquei umas semanas lá pra tirar um trocado. Até que enfim peguei a moto de novo e voltei pro que eu sei fazer melhor, tenho mais experiência (Heitor – Entregador em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

Como vimos nesse e nos demais trechos de entrevistas, o trabalho uberizado, além de precário, é acompanhado por uma série de incertezas. Mesmo sob essas condições, o que leva cada vez mais trabalhadores a se cadastrarem nas plataformas digitais? Não há uma única resposta para essa questão. É possível considerarmos tanto os fatores estruturais que marcam o mercado de trabalho no Brasil, a exemplo dos altos índices de desemprego e informalidade, como os fatores ideológicos que cercam essa forma de trabalho; além, é claro, da própria lógica de funcionamento das plataformas digitais, que, ao chegarem a um novo mercado, operam de forma agressiva até a sua consolidação como peças-chave de toda uma cadeia de prestação de serviços e produção de valor.

Ao passo que a consolidação das plataformas digitais vem sendo acompanhada pelo exponencial aumento de trabalhadores uberizados, a decorrência mais imediata, observada em muitas das entrevistas, traduz-se na redução de viagens ou entregas, diminuição das bonificações e no aumento do número de horas que os trabalhadores passam conectados aos aplicativos. Em suma, motoristas e entregadores passam a trabalhar mais e a ganhar menos. O fato é que o trabalho subordinado às plataformas digitais se mostra em todo o mundo como um grande catalizador de formas precárias, flexíveis e informais, com jornadas mais longas, intensas e mal remuneradas (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). No caso brasileiro, em que essas características, por marcas históricas do mercado de trabalho, sempre se mostraram presentes (Abílio, 2019, 2020a), o processo de uberização encontrou um cenário propício para a sua rápida disseminação e generalização para diversas modalidades de trabalho.

Enfim, colocadas as categorias e definições iniciais que perpassam e/ou dialogam com o fenômeno da uberização, vale destacar que muitos dos elementos aqui debatidos serão retomados ao longo das próximas seções e nos demais capítulos que compõem o presente texto. Nessa perspectiva, a caracterização dos trabalhadores cadastrados nas plataformas digitais é

---

<sup>15</sup> Na entrevista, Heitor se referia às bicicletas alugadas do Banco Itaú, espalhadas por regiões centrais de grandes centros urbanos, como na cidade de São Paulo e no Recife.

uma parte importante para a compreensão do fenômeno da uberização. A próxima seção foi organizada justamente com o intento de expressar essa caracterização e apresentar o perfil geral dos motoristas e entregadores entrevistados na pesquisa.

## 1.2 Trabalhadores uberizados: diferentes perfis e caracterização da ocupação

É inegável que o desenvolvimento informacional-digital fez emergir, ao menos 20 anos antes da explosão do número de uberizados, novos contingentes entre a classe trabalhadora. Na busca pela compreensão das mudanças causadas pelas TICs nos processos de trabalho, assim como os impactos para os trabalhadores, algumas das discussões apresentaram termos como cibertariado (Huws, 2017) e infoproletários (Antunes; Braga, 2009). Na mesma linha, segundo Antunes (2018), ao contrário das teses que anunciavam o fim do trabalho e da classe trabalhadora na era digital, observa-se o advento e crescimento do que o autor caracteriza como um novo proletariado de serviços.

Tendo como plano de fundo desenhado pelo mais novo estágio da crise estrutural do capital – com epicentro na crise dos *subprimes* e consequente falência do Banco *Lehman Brothers* nos Estados Unidos no ano de 2008<sup>16</sup> –, esses novos setores da classe trabalhadora surgem *pari passu* ao processo de precarização estrutural do trabalho. O fato é que a era da financeirização e da mundialização do capital inaugura uma nova divisão internacional do trabalho, que apresenta uma nítida tendência de intensificação, aumento da precarização, da informalidade e da terceirização, uma exploração que se configura, seja nos países periféricos ou nos de capitalismo central, como uma superexploração da força de trabalho (Antunes, 2018).

Sob tal cenário, a generalização da uberização, e a consequente precarização e degradação do trabalho, não faz grandes distinções, ela impacta em maior grau as parcelas mais fragilizadas da população e avança a passos largos para o conjunto da classe trabalhadora. É patente dizer, portanto, que os uberizados não se constituem enquanto “parceiros”, “colaboradores”, “empreendedores” ou qualquer outro termo do léxico empresarial que busque ofuscar a relação de trabalho subordinada às plataformas. Do mesmo modo, vale ressaltar, os uberizados não formam, junto aos demais trabalhadores precarizados, uma nova classe social<sup>17</sup>;

---

<sup>16</sup> O debate sobre a crise econômica será retomado na seção 2.2.

<sup>17</sup> Ao considerar os elementos de precariedade frente à condição salarial nos países de capitalismo central, Standing (2020) discute o aparecimento de uma nova classe, a qual denomina de “precariado”. Não se trata de uma discussão específica sobre os uberizados, porém, o vertiginoso crescimento desse tipo de trabalho ocorre nesse mesmo cenário. Como forma de caracterizar o precariado, o autor afirma ser essa uma classe desprovida das seguintes garantias: garantia de mercado de trabalho; garantia de vínculo empregatício; segurança no emprego;

são, como demonstram os argumentos expostos ao longo da discussão, parte constitutiva da classe trabalhadora. Compõem, a partir de uma noção ampliada, juntamente com todas aquelas que estão integrados às cadeias globais de produção de valor, que vendem a sua força de trabalho em troca de salário, independentemente da atividade realizada ser de natureza material ou imaterial, com maior ou menor regulamentação ou duração, a “classe-que-vive-do-trabalho” (Antunes, 2018).

Ao se considerar a disseminação do trabalho uberizado, não é possível estabelecer um único traço em comum entre aqueles e aquelas que buscam sobreviver por meio das diferentes ocupações existentes. Nota-se, dessa forma, uma miríade de perfis econômicos e sociais entre motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas das empresas-aplicativo. São mulheres e homens de diferentes faixas etárias e profissões de origem, dos mais diversos graus de instrução, seja com o ensino fundamental, cursos técnicos e profissionalizantes até com formação universitária e pós-graduação, conforme mostrado na pesquisa de Castro (2020). Tem-se, assim, por um lado, uma aparente heterogeneidade na uberização, sobretudo em relação à porta de entrada. Por outro, é possível identificar uma tendência à homogeneização em relação às condições precárias de trabalho, um processo que nivela por baixo as condições de existência e de vida de quem, por necessidade, vincula-se a esse tipo de ocupação (Castro, 2020). Isso significa dizer que, apesar de uma aparência heterogênea, o processo de uberização apresenta uma essência relacionada à precarização e exploração do trabalho e, como explicitado, tem nos mecanismos de extração de valor seu propósito primordial.

Os dados apresentados na Nota de Conjuntura 14 do Ipea, do segundo trimestre de 2022, colaboram para uma caracterização do perfil desses trabalhadores em âmbito nacional. Ao sistematizar os dados da PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021, a nota demonstra que 95,3% dos motoristas de aplicativo e taxistas são homens e apenas 4,7% são mulheres. Entre os entregadores em moto, a proporção é parecida, 94,1% são homens frente a 5,9% de mulheres. Em relação à composição de cor/raça, 55,4% motoristas se declararam pretos ou pardos e, 44,6%, brancos. Entre os entregadores, 58,6% se apresentaram como pretos ou pardos e, 41,4%, brancos. Sobre a faixa etária, observa-se uma tendência dos entregadores serem mais jovens

---

segurança do trabalho; garantia de reprodução de habilidade; segurança de renda; e garantia de representação. Antunes (2018) e Braga (2012) realizam demarcações frente a essa discussão. Ao que pese a descrição acertada sobre a ausência de garantias, para ambos os autores, não se trata da emergência de uma nova classe social, afinal, na construção histórica da divisão internacional do trabalho, as características descritas são traços constitutivos do trabalho em países da periferia do capitalismo. O precariado, portanto, seja nos países centrais ou periféricos, pode ser mais bem compreendido como um polo distinto, a expressão visível de uma mesma classe trabalhadora (Antunes, 2018).

quando comparados aos motoristas, enquanto 45,8% desses últimos possuem menos de 40 anos, 76,7% dos entregadores estão abaixo dessa mesma faixa etária. Por fim, a nota do Ipea também destaca que o percentual de motoristas com nível superior completo está acima dos 10%, já entre os entregadores, está em 5,6% nesse mesmo quesito (Góes; Firmino; Martins, 2022).

A referida nota não aborda esses mesmos dados em relação aos entregadores em bicicleta. A pesquisa Aliança Bike, realizada no ano de 2019, por sua vez, com enfoque específico sobre os entregadores ciclistas na cidade de São Paulo, contribui para a caracterização desses trabalhadores<sup>18</sup>. Em sentido similar aos demais agrupamentos de trabalhadores uberizados aqui investigados, nota-se um trabalho realizado majoritariamente por homens, já que dentre as 270 entrevistas apenas três foram com mulheres. Por outro lado, os entregadores em bicicleta são, no geral, mais jovens, com 50% dos entrevistados com até 22 anos. Em relação a cor ou raça, 71% se declararam pretos ou pardos, 26% brancos, 2% amarelos e 1% indígenas. No que tange ao grau de ensino, a pesquisa da Aliança Bike identificou que 40% têm até o ensino fundamental completo, 53% fizeram o ensino médio, 4% têm nível superior e, 1%, pós-graduação (Aliança Bike, 2019).

Ademais, vale ainda destacar a pesquisa organizada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) sobre as condições de trabalho dos entregadores por aplicativo, sobretudo a parte que trata do perfil dos que atuam na Região Metropolitana do Recife (RMR). Embora não tenha sido desenhada, assim como o presente estudo, para ter representatividade estatística, a pesquisa da CUT apresenta, dentre outras discussões, o perfil sociodemográfico de 44 entregadores e colabora para uma primeira aproximação do perfil dos *motoboys* e *bikeboys* dessa região. Dentre os entrevistados na referida pesquisa, 26 realizavam entregas se utilizando de bicicletas e 18 de motos<sup>19</sup>. Em relação ao gênero, 37 se declararam homens, seis como mulheres e uma pessoa optou por indicar a categoria outro. Observou-se uma prevalência na faixa etária entre 18 e 29 anos com cerca de 2/3 dos entrevistados. No que diz respeito à cor/raça, 57% declararam-se pardos, 25%, pretos e, 18%, como brancos. Em relação à escolarização, foi observado que 64% tinham o nível médio completo e 9% o médio incompleto,

---

<sup>18</sup> A pesquisa, para além da caracterização do perfil dos *bikeboys*, demonstrou, como veremos, que esses entregadores são, em sua maioria, jovens pretos ou pardos e moradores da periferia da cidade. Além disso, estimou uma média de 40 km diários percorridos pelos entregadores, sendo que 30% declararam pedalar mais de 50 km por dia. A quantidade média de horas à disposição dos aplicativos ficou em 9 horas e 24 minutos diárias, todavia, 50% dos entregadores declararam trabalhar até 10 horas por dia. Da mesma forma, tal pesquisa também demonstrou que a remuneração dos ciclistas era, em média, R\$ 936,00 por mês; enquanto o salário mínimo no ano 2019 estava no valor de R\$ 998,00 (Aliança Bike, 2019).

<sup>19</sup> Apesar de apresentar o número de entregadores em moto e em bicicleta, a pesquisa apresenta os dados sociodemográficos de forma conjunta.

18% têm superior incompleto e 5% com esse nível de ensino concluído. Uma pequena parcela não havia terminado o ensino fundamental, ao mesmo tempo em que outra realizou curso de pós-graduação (CUT, 2021).

Tendo em vista essas discussões e as possibilidades de diálogo levantadas, buscamos apresentar, a partir dos sete quadros que compõem esta seção, o perfil dos motoristas e entregadores voluntários na pesquisa. Dentre as 80 entrevistas realizadas nas duas etapas do trabalho de campo, 71 foram realizadas com homens e nove com mulheres. A média de idade foi de 32,3 anos. Em relação à cor/raça, 52 se declararam como pretos e pardos, 27 como brancos e 1 como amarelo. Esses números apresentam similitudes com o perfil dos trabalhadores expressados nas pesquisas supracitadas.

O quadro 2, abaixo, apresenta o perfil geral dos trabalhadores entrevistados na primeira fase do trabalho de campo, a etapa da realização das entrevistas piloto. Conforme frisado no percurso metodológico, alguns trechos de entrevistas e elementos apreendidos durante essa fase da pesquisa foram incorporados à construção textual. Dessa forma, apesar de terem se configurado como entrevistas incipientes, o quadro 2 foi sistematizado com a finalidade de apresentar a caracterização geral dos trabalhadores entrevistados na primeira etapa da pesquisa.

**Quadro 2** – Perfil dos motoristas e entregadores – entrevistas piloto

<b>Entrevistas Piloto</b>	<b>Nome</b>	<b>Tipo de trabalho</b>	<b>Idade</b>	<b>Cor/Raça</b>	<b>Cidade em que mora</b>
1	Alison	Motorista	36	Branca	Campinas
2	Willian	Motorista	51	Parda	Campinas
3	João	Motorista	47	Branca	Campinas
4	Dagoberto	Motorista	33	Branca	Campinas
5	Andreia	Entregadora	28	Branca	Campinas
6	Carlos	Entregador	28	Branca	Campinas
7	Diego	Entregador	27	Parda	Campinas
8	Denise	Entregadora	23	Parda	São Paulo
9	Everton	Entregador	34	Parda	São Paulo
10	Gabriel	Entregador	22	Preta	São Paulo
11	Heitor	Entregador	34	Parda	São Paulo
12	Paulo	Entregador	24	Branca	Campinas

Fonte: Elaboração Própria.

Para além dessa apresentação geral, no entanto, vale olhar para as características específicas de cada um dos agrupamentos investigados, afinal, conforme destaca

Grohmann (2021, p. 44), “o fato de a plataformização do trabalho tender à generalização não significa um processo homogêneo, mas sim que ela se manifesta de maneira distinta, a depender do tipo de plataforma, e também com características diferentes, a depender dos contextos geográficos”. Dessa forma, excetuando o quadro 2, os demais estão subdivididos a partir do recorte de ocupação dos trabalhadores uberizados. Assim dizendo, estão organizados de modo a apresentar o perfil e uma caracterização mais detalhada dos 68 motoristas, motoboys e *bikeboys* que participaram da segunda fase do trabalho de campo, a realizada na cidade do Recife-PE.

Esses elementos foram sistematizados em dois tipos de quadro: o primeiro (com cabeçalho em tom cinza) apresenta o perfil desses trabalhadores, como o nome<sup>20</sup>, idade, cor/raça, estado civil, número de filhos, escolaridade e cidade de moradia. O segundo tipo (cabeçalho em tom azulado) traz a sistematização das características gerais da atividade desempenhada, como os aplicativos em que estavam cadastrados, o ano de início na atividade, a ferramenta de trabalho, se exercem ou não outra atividade remunerada, a ocupação anterior e os motivos que os levaram a desempenhar esse tipo de trabalho.

De início, o quadro 3 apresenta o perfil dos 27 motoristas entrevistados na segunda fase do trabalho de campo. Dentre esses, 23 são homens e quatro são mulheres. Apesar dos motoristas representarem o agrupamento com maior número de mulheres, ainda assim o baixo número corrobora o fato das categorias investigadas serem predominantemente masculinas. Tendo em vista essa característica, vale destacar que encontrar motoristas mulheres para a concessão das entrevistas se mostrou, inicialmente, um desafio. No Recife, o primeiro contato ocorreu apenas após a informação, por parte de um dos entrevistados, de que as mulheres dirigiam prioritariamente no período noturno. As motoristas com as quais dialogamos, portanto, trabalhavam sempre à noite e de madrugada, ou avançavam por essas faixas de horário aos finais de semana<sup>21</sup>.

Em relação à cidade de moradia, é interessante notar que apenas 11 dos motoristas residiam na capital pernambucana, os outros 16 moravam em outras cidades da RMR. Esse é um traço característico apenas dos motoristas, já que os entregadores de moto e bicicleta

---

<sup>20</sup> Vale reforçar que os nomes apresentados são fictícios e foram escolhidos aleatoriamente de modo a preservar a identidade dos participantes da pesquisa.

<sup>21</sup> Compreender se, de fato, o trabalho noturno é uma dinâmica prioritária para a maioria das mulheres motoristas, ou os motivos que as fazem trabalhar nesse horário, demandaria estudos específicos. As entrevistadas, no entanto, expressaram argumentos que podem dar pistas sobre essa motivação, são esses: maior rendimento das corridas, menos tráfego urbano, ter tempo para demais obrigações e trabalho doméstico durante o dia. Vale destacar que a questão da segurança, ou falta dela, não apareceu como um elemento central para esse grupo de entrevistadas.

relataram residir, em sua maioria, na própria cidade de realização das entrevistas. Os motoristas afirmaram que o deslocamento das cidades do entorno para Recife ocorre por conta do maior número de solicitações de viagens<sup>22</sup>, sendo que, em muitos casos, as primeiras viagens do dia já são direcionadas para a capital do estado.

Há ainda três elementos relacionados ao perfil geral que distinguem motoristas dos entregadores. Os motoristas são aqueles que apresentam faixa etária mais avançada, com média de 37,2 anos. No que se refere à cor/raça, 14 se declararam como pretos ou pardos e 13 como brancos. Essa é a categoria, vale frisar, com maior proporção de pessoas brancas. Em relação à escolarização, apenas um dos motoristas alegou não ter concluído o ensino fundamental. De toda forma, esse é o agrupamento com maior número de pessoas com ensino superior completo ou em andamento, totalizando 8 trabalhadores.

**Quadro 3** – Perfil dos motoristas entrevistados<sup>23</sup>

Data da Entrevista	Nome	Idade	Cor/Raça	Estado Civil	Nº de Filhos	Escolaridade	Cidade em que mora
27/06/2022	Agostinho	26	Parda	Casado	1	Médio em andamento	Itapissuma
07/07/2022	Antônio	33	Branca	Solteiro	0	Superior Completo	Recife
07/07/2022	Bernardo	40	Branca	Casado	2	Médio/Técnico Completo	Paulista
28/07/2022	Davi	27	Branca	Casado	1	Superior Incompleto	Jaboatão dos Guararapes
28/07/2022	Dorival	41	Branca	Casado	2*	Superior em andamento	Recife
12/08/2022	Ernesto	40	Parda	Casado	1	Médio Completo	Recife
12/08/2022	Fernando	35	Branca	Casado	1	Superior Completo	Recife
16/08/2022	Francisco	38	Parda	Casado	3**	Superior em andamento	Camaragibe
29/09/2022	Célia	54	Branca	Divorciada	2	Sem essa Informação	Paulista
06/10/2022	Leda	38	Branca	Casada	0	Médio Completo	Camaragibe

<sup>22</sup> Abordaremos, de forma mais detalhada, a questão do deslocamento na seção 1.4, que trata da organização do trabalho. No entanto, já vale destacar que a opção de escolha de destino da Uber, umas das principais plataformas utilizadas pelos motoristas, que pode ser utilizada duas ou mais vezes ao dia, a depender da categoria desses trabalhadores no programa Uber Pro, também ajuda a explicar esse deslocamento por parte dos motoristas.

<sup>23</sup> Neste e nos demais quadros desta seção, algumas poucas células aparecem com traço ou com a indicação de “sem informação”. Por motivos diversos, como a escusa na resposta, necessidade de finalização da entrevista ou pelo próprio barulho do tráfego urbano, tais informações não foram obtidas ou ficaram incompreensíveis na gravação da entrevista.

14/10/2022	Lizete	34	Branca	Viúva	0	Superior Incompleto	Jaboatão dos Guararapes
14/10/2022	Gustavo	46	Parda	União estável	2	Fundamental Incompleto	Jaboatão dos Guararapes
14/10/2022	Hélio	39	Branca	União estável	1	Médio Completo	Olinda
19/10/2022	Humberto	23	Parda	Solteiro	2**	Médio Completo	Recife
19/10/2022	Joaquim	33	Branca	Solteiro	1	Médio Completo	Moreno
19/10/2022	Leonardo	38	Parda	Divorciado	2	Médio Completo	Recife
19/10/2022	Manoel	43	Preta	Casado	2	Médio Completo	Jaboatão dos Guararapes
19/10/2022	Matheus	36	Branca	União estável	0	Superior Completo	Olinda
19/10/2022	Olívio	32	Parda	Casado	2	Superior Completo	Recife
19/10/2022	Maria	40	Branca	Divorciada	2	Superior Completo	Recife
02/11/2022	Natan	39	Parda	Divorciado	2	Superior Completo	Jaboatão dos Guararapes
02/11/2022	Pablo	51	Parda	Casado	4***	Médio Completo	Cabo de Sto. Agostinho
02/11/2022	Ramiro	33	Parda	Casado	3	Médio/Técnico Completo	Recife
02/11/2022	Renato	40	Parda	Casado	3	Médio Completo	Recife
02/11/2022	Silvio	33	Preta	Casado	2	Médio Incompleto	Jaboatão dos Guararapes
03/11/2022	Vinicius	37	Branca	Casado	1	Médio Completo	Jaboatão dos Guararapes
03/11/2022	Vitor	35	Parda	Casado	1	Médio Completo	Recife

Fonte: Elaboração Própria.

Legendas: \* Não mora com os filhos. \*\* Mora apenas com um dos filhos. \*\*\* Mora com dois dos filhos.

Os marcadores sociais até então apresentados, alinhados aos demais elementos apreendidos no trabalho de campo, sugerem que os motoristas apresentam uma condição de vida relativamente mais estruturada, quando comparados aos demais trabalhadores entrevistados. A própria necessidade da ocupação corrobora esse argumento, afinal, ter ou se utilizar de um carro como ferramenta de trabalho requer uma situação material mais estruturada, tanto pelo dinheiro necessário à aquisição para aquisição de um veículo como pelos custos e tempo envolvidos para se conseguir uma habilitação. Nesse sentido, vale destacar, conforme

sistematizado no quadro 4, abaixo, que 18 dos motoristas entrevistados possuíam carro próprio ou financiado e nove trabalhavam com o carro alugado.

Os motoristas são cadastrados na Uber, 99 e InDrive, porém, de forma geral, relataram realizar corridas prioritariamente por meio do aplicativo da Uber. São trabalhadores que já passaram por diversos tipos de ocupação, seja com carteira assinada, negócio próprio ou que transitaram pela informalidade. De todo modo, os motivos para o início no trabalho subordinado às plataformas digitais se misturam às características da constituição histórica do mercado de trabalho no Brasil. Essas motivações foram sistematizadas em quatro grandes categorias: desemprego, falência de negócio próprio, busca por melhores condições de trabalho e/ou melhoria da renda.

É evidente, também, que o trabalho uberizado entre os motoristas não diz respeito, simplesmente, à necessidade de complementação de renda; trata-se, na verdade, da principal forma de sobrevivência. Dentre os 27 entrevistados, 16 realizavam apenas corridas pelos aplicativos, sete relataram a frequente atuação em transporte particular e somente quatro exerciam outra ocupação, porém, mesmo nesses últimos casos o transporte via aplicativo se mostrou como uma fonte de renda fundamental para o sustento próprio e de familiares. Outro fator que reforça esse argumento é o tempo de cadastro nas plataformas, foram 16 os trabalhadores que relataram estar continuamente nesta atividade desde antes da pandemia de covid-19, que teve estopim no Brasil em março de 2020<sup>24</sup>.

Vale destacar que a indicação de início de atuação por meio das plataformas digitais, no quadro abaixo, refere-se à data de primeiro cadastro. Encontramos casos de motoristas que se afastaram dos aplicativos para exercerem outras funções, porém, por motivos diversos, conforme indicado, acabaram retornando ao trabalho uberizado.

**Quadro 4** – Motoristas entrevistados: características da atividade

Nome/ Início nos Aplicativos	Aplicativos em que é cadastrado(a)	Ferramenta de trabalho (Carro)	Exerce Outra Atividade Remunerada	Ocupação anterior	Motivo para o início nos aplicativos
Agostinho jun. 2022	Uber	Alugado	Não	Caseiro	Busca por melhores condições de trabalho
Antônio ago. 2019	Uber e 99	Próprio (financiado)	Não	Cozinheiro	Desemprego
Bernardo jun. 2017	Uber e 99	Próprio (financiado)	Eletricista	-	Desemprego

<sup>24</sup> A discussão sobre a pandemia de covid-19 está presente no capítulo 5 (suplementar), que tematiza o cenário pandêmico, o trabalho uberizado e os impactos nas dimensões do tempo livre e do lazer.

Davi mai. 2020	Uber, 99 e InDrive	Próprio	Não	Operador logístico	Aumentar a renda
Dorival set. 2018	Uber e 99	Próprio	Técnico de Enfermagem	-	Aumentar a renda
Ernesto jul. 2017*	Uber e 99	Próprio (financiado)	Não	Motorista particular	Desemprego (pandemia)
Fernando jul. 2018*	Uber e 99	Próprio (financiado)	Não	Comprador	Desemprego (pandemia)
Francisco jul. 2019	Uber	Próprio (financiado)	Não	Técnico necropsia	Aumentar a renda
Célia ago. 2018	Uber e 99	Alugado	Transporte particular	Transporte escolar	Falência do próprio negócio
Leda mar. 2017*	Uber e 99	Alugado	Não	Restaurante	Falência do próprio negócio (pandemia)
Lizete mar. 2016	Uber e InDrive	Alugado	Transporte particular	Vendedora	Desemprego
Gustavo mai. 2016	Uber e InDrive	Próprio	Transporte particular	Motorista de Ônibus	Aumentar a renda
Hélio out. 2016	Uber	Próprio (financiado)	Não	Depósito de bebidas	Aumentar a renda
Humberto ago. 2020	Uber	Alugado	Não	Logística	Aumentar a renda
Joaquim abr. 2019	Uber e 99	Próprio (financiado)	Transporte particular	Operador em gráfica	Aumentar a renda
Leonardo nov. 2017	Uber, 99 e InDrive	Próprio (financiado)	Não	Caminhoneiro	Busca por melhores condições de trabalho
Manoel abr. 2020	Uber e 99	Próprio (financiado)	Transporte particular	Caminhoneiro /Fábrica de roupas	Falência do próprio negócio (Pandemia)
Matheus mai. 2020	Uber e 99	Próprio (financiado)	Não	Organização de eventos	Suspensão de eventos (Pandemia)
Olívio (sem inf.)	Uber	Próprio (financiado)	Motorista de Ônibus	-	Aumentar a renda
Maria out. 2019	Uber	Alugado	Não	Loja própria	Falência do próprio negócio
Natan mar. 2016	Uber	Próprio	Transporte particular	Cargo comissionado	Desemprego
Pablo mar. 2016	Uber e 99	Alugado	Transporte particular	Segurança	Aumentar a renda
Ramiro out. 2019	Uber	Alugado	Não	Metalúrgico	Desemprego
Renato set. 2021	Uber, 99 e InDrive	Próprio (financiado)	Vigilante	-	Aumentar a renda
Silvio out. 2017	Uber, 99 e InDrive	Alugado	Não	Loja própria	Falência do próprio negócio
Vinicius dez. 2016	Uber	Próprio	Não	Operador de máquina	Desemprego
Vitor jun. 2017	Uber	Próprio	Não	Encarregado de estoque	Busca por melhores condições de trabalho

Fonte: Elaboração Própria.

Legenda: \* Data do primeiro cadastro.

Em relação aos entregadores, no quadro 5, apresentado abaixo, foi sistematizado o perfil dos 21 motoboys entrevistados. Assim como nos demais grupos, há um número pequeno

de mulheres. Nesse sentido, encontramos apenas uma entregadora que se disponibilizou a participar da entrevista<sup>25</sup>. A média de idade dos motoboys foi de 33,9 anos, ficando justamente entre a idade média dos motoristas e os entregadores em bicicleta. Em relação à cor/raça, nota-se um número maior de pessoas que se declararam pretas e pardas, somando 17, enquanto apenas três como brancas e uma como amarela. No que diz respeito à escolaridade, dois entregadores não haviam concluído o ensino fundamental e, um, o ensino médio. Por sua vez, 12 destacaram ter o ensino médio completo e quatro concluíram o ensino superior ou cursaram por um tempo esse nível de ensino. Quando olhamos para a cidade de moradia, observamos um movimento distinto quando comparados aos motoristas, já que grande parte dos motoboys entrevistados disseram residir no Recife, 18 no total, e apenas três em outras cidades da RMR.

**Quadro 5 – Perfil dos motoboys entrevistados**

<b>Data da Entrevista</b>	<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Cor/Raça</b>	<b>Estado Civil</b>	<b>Nº de Filhos</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Cidade em que mora</b>
23/09/2022	Arnaldo	23	Parda	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
23/09/2022	Bento	35	Branca	Casado	2	Médio Completo	Recife
24/09/2022	Camilo	30	Amarela	Solteiro	1*	Superior Incompleto	Recife
25/09/2022	Daniel	30	Parda	Solteiro	2*	Médio Completo	Recife
26/09/2022	Emanuel	49	Parda	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
26/09/2022	Fábio	38	Parda	Casado	1	Sem essa Informação	Recife
26/09/2022	Gilberto	54	Parda	Divorciado	2	Superior Completo	Recife
26/09/2022	Henrique	23	Preta	Solteiro	0	Médio/Técnico Completo	Jaboatão dos Guararapes
26/09/2022	José	27	Parda	União Estável	0	Médio Completo	Recife
26/09/2022	Juan	26	Parda	Solteiro	1*	Médio Completo	Recife
26/09/2022	Lorenzo	26	Parda	Solteiro	2*	Médio Completo	Recife
19/10/2022	Luís	25	Parda	Solteiro	3	Médio Completo	Recife

<sup>25</sup> Apesar disso, vale destacar discussões que observam indícios da presença e até mesmo o crescimento do trabalho feminino em plataformas digitais de entrega de produtos e alimentos. Ao comparar os dados da PNAD Covid de novembro de 2020 com as entrevistas realizadas entre os entregadores da RMR, a pesquisa realizada pela CUT indica que na PNAD Covid não havia sido identificado número relevante de mulheres, já no levantamento sobre a condições de trabalho na RMR, realizado em 2021, 14% das entrevistas foram feitas com mulheres (CUT, 2021).

28/10/2022	Marcos	43	Preta	Casado	2	Superior completo	Recife
28/10/2022	Murilo	42	Parda	Divorciado	-	Médio Incompleto	Recife
28/10/2022	Nicolau	24	Preta	União Estável	0	Médio Completo	Recife
29/10/2022	Beatriz	31	Branca	Solteira	0	Superior em andamento	Olinda
01/11/2022	Otávio	24	Branca	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
01/11/2022	Pedro	30	Parda	União Estável	2**	Fundamental Incompleto	Recife
01/11/2022	Rodrigo	54	Parda	Casado	1	Sem essa Informação	Recife
03/11/2022	Salvador	32	Parda	Casado	2	Médio Completo	Jaboatão dos Guararapes
03/11/2022	Vicente	45	Preta	Casado	4	Fundamental Incompleto	Recife

Fonte: Elaboração Própria.

Legendas: \* Não mora com os filhos. \*\* Mora apenas com um dos filhos.

No que tange aos instrumentos de trabalho, esses entregadores – diferentemente dos motoristas e *bikeboys* que em alguns casos realizam o aluguel de carros e bicicletas –, relataram em totalidade serem os proprietários ou terem um financiamento de suas motocicletas. Ademais, como podemos observar abaixo, no quadro 6, apenas três motoboys exerciam, no momento das entrevistas, outra atividade remunerada. Dentre os motivos alegados para o trabalho de entregas via aplicativo, o desemprego foi o mais frequente. De todo modo, em relação às motivações para esse tipo de trabalho, identificamos dois grupos de entregadores: o primeiro está ligado justamente ao desemprego e à realização de “bico”, ou, como discutiremos à frente, à questão da “viração”<sup>26</sup>; o segundo, diz respeito a entregadores que já exerciam o trabalho como motoboy antes do processo de uberização e que viveram as mudanças capitaneadas pelas empresas-aplicativo e as profundas alterações nos seus modos e condições de trabalho. Um cenário similar ao discutido por Abílio (2019), que apresenta relatos de motoboys que viram a expropriação do seu saber-fazer por parte das empresas-aplicativo, assim como o fechamento de seus postos anteriores de trabalho, tornando-se reféns do processo de uberização.

Notamos uma tendência dos motoboys serem cadastrados em tantas plataformas quanto possível e existentes na região. Encontramos trabalhadores cadastrados no iFood –

<sup>26</sup> Abílio (2017, 2018, 2019) destaca a relação entre a uberização e o conceito de viração. Essa discussão será aprofundada na seção 2.2.

sistema OL e nuvem –, na Rappi, na 99 food e moto, no iBolt, no James Delivery, no Zé Delivery, na Loggi e na Uber moto. Os motivos que levam os trabalhadores aos diferentes aplicativos são diversos. No entanto, o cadastro não reflete necessariamente a realização de entregas e viagens. Aqueles entregadores com cadastro no sistema OL do iFood, por exemplo, tendem a realizar entregas apenas por esse aplicativo.

**Quadro 6** – Motoboys entrevistados: características da atividade

Nome/ Início nos Aplicativos	Aplicativos em que é cadastrado(a)	Ferramenta de trabalho (Moto)	Exerce Outra Atividade Remunerada	Ocupação anterior	Motivo para o início nos aplicativos
Arnaldo set. 2020	iFood (OL), Rappi e 99	Própria	Não	Operador Logístico	Desemprego
Bento mar. 2020	iFood (OL), 99 (moto)	Própria	Não	Operador de caixa	Desemprego (pandemia)
Camilo ago. 2019	iFood (nuvem), iBolt, Uber (moto) e Loggi	Própria	Não	Call Center	Desemprego
Daniel set. 2021	iFood (nuvem) e Rappi	Própria	Não	Barman	“Bico”
Emanuel abr. 2021	iFood (Nuvem), 99, iBolt e James	Própria	Não	Aux. de Enfermagem (Maqueiro)	Desemprego
Fábio mar. 2020	iFood (OL) e Rappi	Própria	Não	Vigilante	Desemprego (pandemia)
Gilberto abr. 2020	iFood (OL) e 99	Própria	Agente de locação de veículos	Setor de Informática	Desemprego (pandemia)
Henrique mar. 2022	iFood (OL) e 99	Própria (financiada)	Não	Motorista	Busca por melhores condições de trabalho
José ago. 2018	iFood (OL)	Própria	Não	-	Possibilidade de trabalho
Juan out. 2020	iFood (nuvem)	Própria	Não	Operador Logístico	Desemprego (pandemia)
Lorenzo mai. 2017	iFood (nuvem), Rappi e 99 (entrega e moto)	Própria (financiada)	Atendente geral	Construção civil	Desemprego
Lúis nov.2017	iFood (nuvem), 99 (entrega e moto)	Própria	Não	Motoboy	Possibilidade de trabalho
Marcos mar. 2020	iFood (OL), Rappi e Zé delivery	Própria	Não	Empresa de eventos	Desemprego (pandemia)
Murilo (sem inf.)	iFood (nuvem), 99 (moto) e Uber (moto)	Própria	Não	Motoboy	Possibilidade de trabalho
Nicolau julho 2020	iFood (OL)	Própria	Não	Alistamento militar obrigatório	Primeira ocupação
Beatriz (sem inf.)	iFood (nuvem)	Própria	Estagiária	Primeira ocupação	Possibilidade de trabalho

Otávio set. 2022	iFood (nuvem) e Uber (moto)	Própria (financiada)	Não	Atendente McDonalds	Busca por melhores condições de trabalho
Pedro jan. 2022	iFood (OL)	própria	Não	Motoboy	Possibilidade de trabalho
Rodrigo set. 2020	iFood (OL)	Própria	Não	Construção civil/zelador	Desemprego (pandemia)
Salvador jun. 2020	iFood (nuvem), 99 e Loggi	Própria	Não	Mecânico	Busca por melhores condições de trabalho
Vicente (sem inf.)	iBolt e James	própria	Não	Garçom	Possibilidade de trabalho

Fonte: Elaboração Própria.

Assim como identificado na pesquisa entre entregadores da RMR (CUT, 2021), há muitas características compartilhadas entre aqueles que trabalham com motos e com as bicicletas. O número de mulheres entregadoras, dessa forma, não se mostraria diferente. Foram entrevistados 18 homens e duas mulheres entre os que fazem entregas se utilizando de bicicletas. No que diz respeito à composição de cor/raça, foram entrevistadas 15 pessoas que se declararam como pretas ou pardas e cinco que se declararam brancas. Em relação à escolarização, 14 concluíram o ensino médio e duas tinham esse nível de ensino incompleto; outras duas concluíram o ensino fundamental e, como mostrado no quadro 7, acima, entrevistamos uma pessoa que não havia concluído essa etapa da educação básica; entre os entregadores desse grupo, apenas um cursava o ensino superior. A média de idade, no entanto, corroborando os apontamentos de pesquisas que discutem especificamente os *bikeboys* (Abílio, 2020b; Aliança Bike, 2019), é a menor entre os três agrupamentos investigados, estando, naquele momento, em 25,8 anos<sup>27</sup>.

Nos grandes centros urbanos, a profissão de entregador em bicicleta já existia de forma dispersa. Porém, foi com a expansão da uberização que essa ocupação se firmou e se expandiu como um tipo de trabalho a ser oferecido de modo centralizado pelas empresas-aplicativo (Abílio, 2020b). Como observado, essa expansão ocorre por meio da presença massiva de jovens e com um claro recorte racial, um processo que, conforme discutido por Abílio (2020b), está atrelado ao rebaixamento do valor da força de trabalho e que faz despontar

<sup>27</sup> No decorrer do trabalho, não foram poucas as vezes que identificamos *bikeboys* menores de idade. Alguns ainda cursavam a educação básica e realizavam as entregas no contraturno escolar, outros haviam deixado os estudos e se dedicavam exclusivamente às entregas. Considerando os cuidados éticos da pesquisa, não foram realizadas entrevistas com esses jovens trabalhadores. Vale destacar que as plataformas de entrega não possibilitam que uma pessoa menor de idade cadastre uma conta em seu próprio nome. Muitos desses jovens, dessa forma, utilizam-se de contas alugadas ou fornecidas por conhecidos e familiares com mais de 18 anos. O fato é que a presença de jovens trabalhadores em plataformas está longe de ser exclusividade de uma ou outra cidade ou região do país. Já em 2021, a reportagem da Agência Pública intitulada “Aplicativos de delivery: a nova faceta do trabalho infantil” (Muniz; Cícero, 2021), mostrava a presença de entregadores menores de idade em diversas regiões da capital paulista.

um novo tipo de informalização. O trabalho como entregador em bicicleta, nesse sentido, apresenta diversas facetas: é a primeira ocupação de muitos jovens, ao mesmo tempo em que se coloca como uma alternativa ao desemprego, conforme notado nos demais grupos de trabalhadores uberizados, ou mesmo como possibilidade de aumento de renda frente à precariedade sistêmica encontrada em diversas outras ocupações.

**Quadro 7 – Perfil dos *bikeboys* entrevistados**

Data da Entrevista	Nome	Idade	Cor/Raça	Estado Civil	Nº de Filhos	Escolaridade	Cidade em que mora
22/09/2022	André	19	Branca	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
22/09/2022	Arthur	32	Parda	Casado	1	Médio Incompleto	Recife
22/09/2022	Caio	21	Preta	Casado	0	Superior em Andamento	Olinda
22/09/2022	César	18	Preta	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
27/09/2022	Dário	21	Parda	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
27/09/2022	Eduardo	19	Parda	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
27/09/2022	Felipe	24	Preta	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
13/10/2022	Guilherme	42	Parda	Casado	2	Médio/Técnico Completo	Recife
24/10/2022	Josué	25	Parda	Solteiro	2*	Médio Completo	Recife
24/10/2022	Leandro	28	Branca	Solteiro	2*	Fundamental Completo	Recife
24/10/2022	Luan	19	Parda	Casado	1	Médio Completo	Recife
28/10/2022	Alexandra	21	Parda	Solteira	0	Médio Completo	Recife
01/11/2022	Mathias	29	Branca	União estável	2	Médio Incompleto	Recife
01/11/2022	Nicolas	24	Branca	União estável	2	Médio Completo	Recife
02/11/2022	Raul	28	Preta	Solteiro	1*	Médio Completo	Recife
02/11/2022	Roberto	52	Parda	Casado	1	Fundamental Incompleto	Recife
02/11/2022	Samuel	23	Preta	Divorciado	0	Fundamental completo	Recife
02/11/2022	Sandro	19	Parda	Solteiro	0	Médio Completo	Recife
02/11/2022	Thiago	32	Preta	Solteiro	0	Médio/Técnico Completo	Recife
03/11/2022	Clara	20	Branca	Divorciada	1	Médio Completo	Recife

Fonte: Elaboração Própria.

Legenda:\* Não mora com os filhos.

Os *bikeboys* moram, em sua maioria, no Recife<sup>28</sup>, contudo, deslocam-se das áreas periféricas da cidade para os locais de maior demanda de pedidos. Desse modo, de partida já pedalam muitos quilômetros para chegar aos pontos de concentração. Parte dos entrevistados já não se preocupava em mensurar a distância percorrida, porém, identificamos a média de 46,7 km pedalados em um único dia, além de constarmos relatos de mais de 70 km percorridos nesse mesmo intervalo de tempo, vide quadro 8, abaixo.

Em relação ao instrumento de trabalho, 15 entregadores estavam com bicicletas próprias, quatro com bicicletas alugadas e um com o meio de transporte emprestado por um familiar. De todo modo, é importante frisar que mesmo aqueles que possuem os próprios instrumentos de trabalho relataram eventualmente transitar com as bicicletas alugadas, seja pela necessidade de manutenção periódica, pela limitação de distância, ou mesmo pela presença do mecanismo elétrico presente nas bicicletas alugadas diretamente com a empresa, no caso dos entregadores OL cadastrados na plataforma da empresa iFood<sup>29</sup>.

Ainda vale destacar que, de forma similar aos motoboys, os *bikeboys* também são cadastrados em diversos aplicativos, excetuando, por motivos óbvios, as opções de transporte de passageiros, são esses: iFood (sistema OL e nuvem), Rappi, 99 food, iBolt, James, Bee Delivery e InDrive entregas. Da mesma forma, aqueles que se encontram cadastrados via sistema OL no iFood tendem a realizar entregas apenas por essa plataforma.

**Quadro 8** – *Bikeboys* entrevistados: características da atividade

Nome/ Início nos Aplicativos	Aplicativos em que é cadastrado(a)	Ferramenta de trabalho /Média de km percorridos por dia	Exerce Outra Atividade Remunerada	Ocupação anterior	Motivo para o início nos aplicativos
André ago. 2021	iFood (OL)	Própria (50-60 km)	Não	Primeira ocupação	Primeira ocupação
Arthur nov. 2019	iFood (nuvem), Rappi, 99 e iBolt	Própria (sem inf.)	Não	Serviços em depósito	Desemprego
Caio mar. 2020	iFood (nuvem)	Própria	Não	-	Primeira ocupação
César mar. 2022	iFood (OL)	Alugada (60 km)	Não	Já fez "bicos" como garçom	Primeira ocupação

<sup>28</sup> Um dos entregadores relatou morar na cidade de Olinda. Porém, alguns bairros dessa municipalidade estão mais próximos de pontos de concentração de entregadores na zona norte do Recife do que, por exemplo, certas áreas da zona oeste dessa cidade.

<sup>29</sup> A questão do aluguel das bicicletas será retomada em maior profundidade na seção 1.3.

Dário set. 2020	iFood (nuvem)	Própria (50 km)	Produtor musical/ “DJ”	-	Aumentar a renda
Eduardo set. 2022	iFood (nuvem) e 99	Própria (sem inf.)	Não	Ajudante de carga e descarga	Busca por melhores condições de trabalho
Felipe ago. 2022	iFood (nuvem) e Rappi	Própria (sem inf.)	Serviços em casa de carnes	Serviços gerais em farmácia	Busca por melhores condições de trabalho
Guilherme abr. 2019	Rappi, iBolt e Bee Delivery	Própria (60-70 km)	Servidor municipal	-	Aumentar a renda
Josué out. 2020	iFood (nuvem) e Rappi	Própria (80 km)	Entregador fixo em pizzaria	Inspetor de qualidade	Desemprego (Pandemia)
Leandro out. 2020	iFood (nuvem) e Rappi	Própria (50 + km)	Entregador fixo em pizzaria	Venda de água e pipoca em semáforos	Busca por melhores condições de trabalho
Luan mai. 2022	iFood (nuvem), Rappi e 99	Própria (sem inf.)	Não	Serviços gerais em comércio	Desemprego
Alexandra nov. 2021	Rappi	Própria (50 + km)	Não	“Bicos”	Flexibilidade nos horários
Mathias nov. 2019	iFood (nuvem)	Própria (sem inf.)	Serviços gerais	Hotelaria	Flexibilidade nos horários. Melhorar a renda
Nicolas set. 2022	iFood (OL), Rappi e InDrive	Emprestada (40 km)	Não	Entregador de água	Querida outra dinâmica de trabalho
Raul nov. 2019	iFood (OL), Rappi e InDrive	Alugada (sem inf.)	Não	-	-
Roberto dez. 2017	iFood (nuvem) James e Bee Delivery	Alugada (30 km)	Não	Porteiro	Desemprego
Samuel set. 2022	iFood (nuvem)	Própria (30 km)	Músico	Ajudante de pedreiro	Busca por melhores condições de trabalho
Sandro mai. 2021	iFood (OL)	Alugada (30 km)	Não	-	Primeira ocupação
Thiago out. 2021	Bee Delivery	Própria (20 km)	Não	Cuidador de idosos	Desemprego
Clara jul. 2020	iFood (OL) e Rappi	Própria (sem inf.)	Não	-	Primeira ocupação

Fonte: Elaboração Própria.

Como argumentado, não é possível traçar um único perfil de entrada entre aqueles setores da classe trabalhadora que recorrem ao trabalho uberizado. Os motivos para o início na atividade subordinada às plataformas digitais estão atrelados às marcas históricas do mercado de trabalho no Brasil, tendo como base os processos como a informalização e flexibilização da atividade laborativa. Independentemente da motivação de chegada às plataformas – desemprego, primeira ocupação, busca por melhores condições de trabalho e/ou melhoria da

renda – é evidente, também, que o trabalho uberizado vem se constituindo como a principal forma de sobrevivência dos grupos de trabalhadores investigados.

Assim, apesar da aparência heterogênea, a uberização, conforme destacado por Abílio (2020b), acarreta um processo de generalização da precarização e de formas de vida tipicamente periféricas àqueles que necessitam desse trabalho como forma de subsistência. Por sua vez, a autora também chama a atenção para o fato de que, mesmo dentro desse processo generalizado de precarização, é necessário considerar que a degradação do trabalho “se produz e reproduz nas diferentes interseções de desigualdades estruturantes da sociedade brasileira” (Abílio, 2020b, p. 581). Não é por menos que a ocupação de entregador, sobretudo a dos *bikeboys*, que requer menos estrutura, mais esforço físico, além de ser mais insegura por conta da organização da mobilidade urbana, apresenta um claro recorte etário e racial.

A partir das caracterizações realizadas, vale direcionar o olhar para a maneira como o trabalho por meio de plataformas digitais se organiza em cada um dos agrupamentos investigados. Antes disso, no entanto, também cabe detalhar as plataformas digitais em que esses trabalhadores estão cadastrados. É justamente essa a temática que será abordada na próxima seção, na qual buscamos discutir as empresas-aplicativo e caracterizar as plataformas que operam os aplicativos, subordinando o trabalho dos motoristas e entregadores entrevistados.

### **1.3 Empresas-aplicativo: formas de ingresso, instrumentos de trabalho e processos de subordinação da atividade laboral**

Diferentemente de formas consuetudinárias de se encontrar uma ocupação e iniciar uma relação de emprego, o trabalho uberizado de motoristas e entregadores, assim como em outras modalidades, tem o seu marco inicial com o cadastro em diferentes plataformas digitais. O cadastro ocorre por meio da interface mais imediata das plataformas: os aplicativos disponíveis para *smartphones* ou por meio dos próprios *sites* viabilizados pelas empresas. Para a efetivação desse cadastro, com pequenas variações a depender da plataforma, os trabalhadores devem, além de aceitar os termos e condições de uso, cumprir alguns requisitos mínimos, como o envio dos documentos legais de identificação e a indicação do instrumento de trabalho a ser utilizado.

Apesar de aparecerem para os usuários e trabalhadores sob a forma aplicativo, as plataformas digitais, como vimos, não se restringem a essa interface, tampouco realizam uma

mera mediação do trabalho. Nesse sentido, é justamente com o intuito de demarcar que se tratam de empresas, que Abílio (2017) as discute a partir da ideia de *empresas-aplicativo*, um modelo de negócio que repassa os custos e riscos não mais a outras empresas a elas subordinadas, mas diretamente para o enorme contingente de trabalhadores disponíveis à atividade laborativa (Abílio, 2017).

As atividades de transporte de passageiros e de entrega de produtos e alimentos operadas por meio de empresas-aplicativo, apesar das finalidades distintas, apresentam dinâmicas muito similares. Parte dessas similaridades podem ser identificadas nos momentos iniciais do cadastro de motoristas e entregadores, quando as empresas buscam, de imediato, construir a ideia de que não há vínculo empregatício e subordinação do trabalho na relação estabelecida entre elas e os trabalhadores. A Uber, por exemplo, afirma que a atividade como motorista na plataforma “é uma ótima maneira de você se tornar seu próprio chefe e ganhar dinheiro dirigindo” (Uber, 2023). Na mesma linha, para a empresa iFood, é o entregador que escolhe como fará suas entregas: “como profissional independente, é ele quem faz o seu horário e determina sua área de entrega” (IFood, 2021).

Colocações como essas são frequentemente disseminadas pelas plataformas digitais e almejam, em última análise, mascarar o assalariamento presente na relação estabelecida com os trabalhadores (Filgueiras; Antunes, 2020). Por esse mesmo ângulo, Carelli (2020) destaca que as plataformas, além de difundirem a ideia de que são empresas de tecnologia e que realizam apenas a intermediação digital entre os que oferecem o serviço e os usuários cadastrados em seus meios, propagam o discurso de que os trabalhadores são autônomos, sem horário fixo e com independência para aceitar ou recusar trabalho. Não seriam, ao partir dessas premissas, trabalhadores subordinados<sup>30</sup> a essas empresas (Carelli, 2020).

Segundo Castro (2020), apesar de não haver uma definição legal no Brasil sobre a subordinação do trabalho, é possível encontrar sustentação no artigo 3.º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) na expressão “sob a dependência deste”. De todo modo, Carelli (2020) também demonstra que os trabalhadores uberizados, como os motoristas e entregadores, não são, de forma alguma, autônomos, pois essa condição requer a organização e o gerenciamento do trabalho a partir de um negócio próprio. Como temos pontuado, tais características não se

---

<sup>30</sup> Para Carelli (2020, p. 74): “As categorias de trabalho subordinado, também conhecido como emprego, e de trabalho autônomo foram construídas a partir de uma diferença básica: o trabalhador subordinado está inserido na atividade econômica alheia enquanto o autônomo realiza atividade econômica própria. O trabalhador subordinado, ou empregado, presta trabalho em negócio alheio, enquanto que o segundo realiza negócio próprio. O empregado é, como o próprio nome já diz, empregado em negócio alheio, no sentido comum de ‘utilizado’, ou seja, o emprego é o fato do empregador empregar ou utilizar o empregado em sua atividade econômica.”

mostram conjuntamente para os trabalhadores uberizados. Nesse sentido, Abílio (2019) destaca que as empresas-aplicativo são muito mais do que simples mediadoras entre os trabalhadores e os usuários das plataformas digitais e salienta dois pontos centrais que demonstram a presença da subordinação e o controle sobre o trabalho. O primeiro diz respeito ao fato de as empresas-aplicativo definirem o valor do serviço que será prestado, assim como os valores que serão repassados aos trabalhadores. O segundo remete ao fato de que são as empresas que controlam as regras e o processo de distribuição das diferentes atividades por elas oferecidas. Com isso, apesar das pressões sistêmicas para que os trabalhos uberizados sejam compreendidos como autônomos ou dentro da figura jurídica de Microempreendedor Individual (MEI)<sup>31</sup>, trata-se, nitidamente, de motoristas e entregadores com trabalhos subordinados às empresas-aplicativo (Abílio, 2019).

Essas discussões demonstram os sentidos, as disputas e as contradições que se desenrolam no mundo do trabalho. Nessa perspectiva, Fontes (2017) argumenta que há uma grande tendência em se identificar a categoria trabalho com a noção de emprego. Contudo, trabalho diz respeito à atividade humana de transformação da natureza; o emprego, por sua vez, está relacionado a uma das formas específicas de subordinação do trabalho ao capital. O que se observa, no atual tempo histórico, no entanto, é a execução de uma subordinação direta do trabalho, ou seja, uma subordinação sem a mediação de emprego ou contrato às variadas formas de capital (Fontes, 2017). A uberização não é, decerto, a única manifestação desse processo. De toda forma, trata-se de um exemplo oportuno, afinal, é possível identificar na relação entre empresas-aplicativo e os trabalhadores uberizados os elementos concretos da subordinação do trabalho sem que seja estabelecida uma relação formal de emprego.

A passagem a seguir apresenta elementos que colaboram para a caracterização da relação de subordinação dos trabalhadores uberizados às plataformas digitais:

No trabalho subordinado por meio de plataformas digitais, trabalhadores não são contratados, nem mesmo recrutados. Não há vagas determinadas ou processos seletivos – aparentemente, para trabalhar, basta se cadastrar. O contrato de trabalho agora transfigura-se em um contrato de adesão. Entretanto, as empresas têm sido bem-sucedidas em monopolizar setores de atuação e controlar enormes contingentes de trabalhadores. A própria relação de subordinação se informaliza. Essa informalização envolve a perda de predeterminações claras ou estáveis sobre a jornada de trabalho, sobre a distribuição do trabalho e até mesmo sobre sua precificação. Empresas, hoje, batalham para serem reconhecidas como mediadoras, comumente se definindo

---

<sup>31</sup> A uberização no Brasil, segundo Abílio (2017), vem sendo potencializada pela figura do MEI, uma figura jurídica eficaz para maquiagem os índices de informalidade, assim como um modo de ampliar a chamada pejotização do trabalho.

como empresas de tecnologia: assentam-se na defesa de uma neutralidade técnica, apresentam-se como meramente responsáveis por prover o encontro mais eficiente entre oferta e procura. Entretanto, elas detêm o poder de definir as regras do jogo sem fixá-las: determinam como opera a distribuição do trabalho, sua precificação, quem será incorporado e, também, quem é desligado ou bloqueado nas plataformas (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021, p. 38-39).

A subordinação da atividade laborativa é inerente à relação de compra e venda da força de trabalho e ao desenvolvimento do modo capitalista de produção. Para além da evidente relação de subordinação, cabe destacar que a uberização também diz respeito a um aprofundamento da subsunção real do trabalho ao capital (Abílio, 2017; Amorim; Moda, 2020; Antunes, 2018). A subsunção real (Marx, 2022), corresponde à forma predominante de valorização do capital, quando os incrementos do desenvolvimento tecnológico e científico são incorporados à maquinaria e à produção imediata, possibilitando ganhos de produtividade e extração de mais-valor em escalas até então nunca observadas<sup>32</sup>. As plataformas digitais de trabalho, dessa forma, complexificam ainda mais a composição orgânica do capital e configuram-se como expressivos e poderosos meios de extração de valor. Assim, ao passo que Marx discute que o desenvolvimento das forças produtivas transforma os trabalhadores em apêndices das máquinas (Marx, 2013), podemos considerar, a partir dos mais recentes avanços das TICs, que os trabalhadores uberizados são transfigurados em apêndices das plataformas digitais. Trata-se, desse modo, de mais uma forma de incorporar o saber-fazer dos trabalhadores à maquinaria – às plataformas e seus algoritmos, no caso –, aumentando as formas de controle e gerenciamento e elevando a novos patamares o processo de subsunção real do trabalho ao capital (Amorim; Moda, 2020).

Colocados os elementos que caracterizam a subordinação do trabalho uberizado, assim como o novo patamar da subsunção real que perpassa essa atividade, vale olhar de forma mais detalhada para as empresas-aplicativo e suas exigências para que um trabalhador ingresse em suas plataformas, assim como para as construções narrativas que buscam escamotear a condição de trabalho subordinado dos motoristas e entregadores investigados. Como observado nos quadros da seção anterior, esses trabalhadores tendem a se inscrever em plataformas digitais

---

<sup>32</sup> Marx desenvolve os conceitos de subsunção formal e subsunção real do trabalho ao capital no chamada Livro VI (inédito) de o Capital. Vale destacar que a subsunção real incorpora os elementos presentes na subsunção formal do trabalho ao capital, um processo pelo qual o trabalho é subsumido ao capital e passa a ser o meio de sua valorização. O capitalista, por sua vez, torna-se o dirigente desse processo e o organizador da exploração do trabalho de outrem (Marx, 2022). Ademais, no que tange ao processo de valorização do capital, Marx (2022, p. 93) ainda destaca: “Assim como a produção de mais-valor absoluto é a expressão material da subsunção formal do trabalho ao capital, a produção de mais-valor relativo pode ser considerada a expressão da subsunção real do trabalho ao capital”.

de diversas empresas. Durante a realização das entrevistas, foram encontrados motoristas cadastrados nas plataformas da Uber, da 99 e da InDrive e entregadores com cadastro no iFood, Rappi, 99 food, iBolt, James, Bee Delivery, Loggi e Zé Delivery. Essa gama de plataformas poderia originar a interpretação de que os trabalhadores entrevistados distribuiriam suas atividades laborativas pelas diferentes empresas-aplicativos dos segmentos de transporte de passageiros e entregas de produtos e alimentos. Essa leitura, no entanto, não corresponde ao movimento observado. Motoristas e entregadores, a despeito de onde estivessem com cadastro ativo, atuavam predominantemente em uma ou duas plataformas, realizando a migração entre elas na busca por melhores taxas, bonificações e maior número de chamadas. Entre os motoristas, foi notada a prevalência de trabalhadores que realizavam corridas por meio da plataforma da Uber. Todos os 27 entrevistados estavam cadastrados nessa plataforma e 10 realizavam a atividade de transporte de passageiros exclusivamente por essa via. Entre os entregadores, tanto em moto como em bicicleta, a plataforma que se mostrou predominante foi a da empresa iFood, com 20 motoboys e 17 *bikeboys*.

Tais predominâncias são reflexo da magnitude e do alcance das referidas empresas nas diversas regiões do país. A empresa Uber, conforme destacado, ganhou visibilidade em todo mundo e conta com milhões de trabalhadores e usuários em suas plataformas. No Brasil, conforme dados do primeiro trimestre de 2022, a empresa afirma estar presente em mais de 500 cidades, ter cerca de 1 milhão de motoristas cadastrados e 30 milhões de usuários (Uber, 2020a). A empresa iFood, por sua vez, concentra a maior parte de pedidos e de entregas de mercadorias através de aplicativos no país, com cerca de 170 mil entregadores cadastrados em 2020 (Fairwork, 2022). Desse modo, ao considerarmos a abrangência nacional, por serem as maiores em plataformas em seus segmentos e pela predominância de utilização por parte dos motoristas e entregadores entrevistados, as empresas Uber e iFood serão tematizadas à parte das demais que compõem o mesmo grupo de atividade.

#### *A empresa Uber: cadastro, exigências e classificação dos motoristas*

A empresa Uber surgiu em 2010 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. Seu crescimento e difusão pelo mundo ocorreu de tal forma que o termo *uberização*, conforme destacado na introdução, tornou-se um neologismo para qualificar as diferentes modalidades de trabalho realizados por meio de plataformas digitais. A empresa, dessa forma, opera em diversos países, com o transporte de passageiros em veículos automotivos, entrega de alimentos

por meio do *Uber Eats* e, mais recentemente, o *Uber motos*<sup>33</sup>. Para além dos já explicitados números no Brasil, a Uber afirma ter mais de 5,4 milhões de motoristas e 131 milhões de usuários cadastrados ao redor do mundo, e realizar cerca de 23 milhões de viagens e entregas por dia (Uber, 2020a).

Como forma de burlar as legislações trabalhistas nas localidades em que atua, a Uber afirma ser uma empresa de tecnologia, não ser proprietária de nenhum carro e não contratar nenhum motorista. Aqueles que realizam serviços por intermédio da plataforma seriam, portanto, ao invés de empregados, parceiros da empresa (Uber, 2020a). Tal argumentação pode ser observada no trecho abaixo, retirado da página da própria empresa:

A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja. A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade (Uber, 2020a).

O êxito do crescimento e disseminação da Uber pode ser em parte atribuído, segundo Slee (2017), à tecnologia empregada pela companhia, assim como pela sua eficiência em conectar usuários e motoristas. Entretanto, tal êxito também pode ser explicado pelos custos evitados pela empresa, pela exploração do trabalho de milhões de trabalhadores, pelos grandes aportes financeiros e investimentos recebidos (Slee, 2017). No primeiro trimestre de 2023, por exemplo, a Uber teve um crescimento de 29% em suas receitas, quando comparadas ao mesmo período do ano anterior, chegando ao patamar de US\$ 8,8 bilhões de dólares (Browning, 2023). Como parte e resultado desse processo, o sucesso da Uber, ainda segundo Slee (2017), é decorrência do parasitismo das localidades onde a plataforma opera.

No Brasil, o ingresso de motoristas na plataforma da Uber requer CNH categoria B ou superior e a menção de que o portador do documento exerce atividade remunerada. O trabalhador não precisa necessariamente possuir um veículo próprio, a Uber indica empresas

---

<sup>33</sup> No Brasil, o serviço de entregas de alimentos *Uber Eats* foi encerrado em 8 de março de 2022. Por outro lado, a expansão do transporte de passageiros em motocicletas ocorreu recentemente, a partir do primeiro trimestre de 2022 (Soares, 2022). Por esses motivos, as discussões pertinentes à plataforma dessa empresa estão centradas em seu principal serviço, o transporte de passageiros por meio de automóveis.

conveniadas que realizam o aluguel de automóveis. Todavia, para qualquer um dos casos, é necessário que o automóvel se enquadre nas categorias estipuladas pela empresa, sendo que as exigências sobre as características dos veículos mudam a depender da cidade de cadastro<sup>34</sup>. De forma geral, a empresa trabalha com as seguintes categorias no país: I) *Uber X*, a categoria mais ampla de todas e a oferecida em todas as localidades em que a empresa está em operação; II) *Uber Comfort*, com veículos descritos como selecionados e os motoristas com as melhores avaliações entre os usuários; III) *Uber Black*, tida como um serviço de luxo, está disponível apenas em algumas capitais brasileiras<sup>35</sup> (Uber, 2020a).

Para realizar viagens na cidade do Recife, além do cadastro aprovado, do aparelho *smartphone* com o aplicativo da empresa e do pacote de dados de internet móvel, é necessário que o veículo tenha menos de nove anos de fabricação (Uber, 2023). Essa exigência faz com que muitos motoristas financiem ou aluguem carros de modelos compatíveis, pois também é requerido, mesmo na categoria mais básica, a *Uber X*, que os veículos tenham ar-condicionado, quatro portas e cinco lugares. O diálogo com um dos motoristas entrevistados, apresentado abaixo, é um bom exemplo quanto a essa exigência das plataformas em relação ao ano de fabricação dos veículos.

Ernesto é um motorista de 40 anos, já trabalhou como motoboy e como motorista particular. Começou a atividade por meio de aplicativos em julho de 2017. Ernesto nos contou que fez a primeira tentativa de ingresso na plataforma da Uber no ano de 2016, logo que ficou desempregado, porém, seu cadastro não foi aceito devido ao ano de fabricação do veículo. Assim que conseguiu uma nova ocupação fixa, a de motorista particular, financiou um carro usado dentro dos parâmetros estabelecidos pela Uber em sua região e manteve ambas as atividades até o início de 2020. Ernesto também relatou que pretendia diminuir as corridas de aplicativo e permanecer apenas no trabalho como motorista particular, já que novamente o seu veículo atual ficaria fora das especificações, por conta do ano de fabricação. Entretanto, em abril de 2020, em decorrência da pandemia de covid-19, perdeu mais uma vez o emprego. Dada essa realidade, realizou o financiamento de um novo automóvel e, desde então, vem se dedicando exclusivamente às corridas por aplicativo.

---

<sup>34</sup> A Uber altera os requisitos para motoristas a depender da localidade, de todo modo, é possível identificar linhas gerais no *site* da empresa (Uber, 2023). Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>>. Acesso em: 12 de mar. 2023.

<sup>35</sup> No momento anterior à pandemia de covid-19, a Uber oferecia, em algumas cidades, a opção “Uber Juntos”, uma forma de viagem compartilhada entre os usuários. Além disso, vale mencionar as categorias “Uber Flash”, para o envio de itens, e o “Uber Motos” que, conforme mencionada anteriormente, opera em algumas cidades brasileiras, como no caso de Recife (Uber, 2020a).

Conforme indicado, o motorista que pretende se cadastrar na plataforma da Uber não precisa necessariamente possuir um veículo. Já no momento do cadastro, a Uber indica empresas conveniadas para que os trabalhadores aluguem veículos com as especificações exigidas pela plataforma (Uber, 2022). Dentre os 27 motoristas investigados na cidade do Recife, como demonstrado na seção anterior, nove trabalhavam com carros alugados<sup>36</sup>, seja pelas empresas chamadas de “parceiras” pela Uber ou por terceiros, que realizam aluguéis de veículos justamente para motoristas de aplicativo.

Nesse sentido, vale observar a relação entre plataforma, empresa de aluguel de veículos e motoristas a partir do exemplo de uma das trabalhadoras entrevistadas. Lizete foi uma das que relatou alugar seu instrumento de trabalho por meio de uma das empresas indicadas pela Uber.

P: O seu carro ele é próprio ou alugado?

E: Hoje ele é alugado.

P: Você aluga por uma empresa de aluguel ou com uma pessoa?

E: Por uma empresa.

P: Qual o valor que você paga pelo aluguel do carro?

E: R\$535 por semana.

P: O aluguel é mediado pela Uber? Como funciona?

E: A gente fica com saldo devedor no aplicativo, entendeu? Toda segunda...Eu rodo a semana todinha, né? Aí chegou domingo, eu estou rodando, na segunda-feira eu fico lá com saldo negativo de R\$ 535,00.

P: Aparece na sua área de motorista?

E: Pronto, fica lá o saldo devedor na minha conta de R\$ 535,00 reais, que é o valor da semana do carro. Então, quando o movimento está ruim, eu passo entre quatro, três a quatro, cinco dias pra conseguir pagar esse valor. Por quê? Porque hoje eu posso abrir ou fechar dinheiro, correr de dinheiro. Então, eu não gosto de rodar em dinheiro, mas eu tenho que rodar pra abastecer o carro. Entende? Aí você vai demorando mais pra terminar. E a sensação que eu tenho é de estar rodando de graça (Lizete – Motorista 11).

À época de realização da entrevista, Lizete estava com 34 anos e trabalhava por meio dos aplicativos há seis. Possuía cadastros nas plataformas da Uber e InDrive. Também já havia realizado corridas pela 99, até ser bloqueada por essa plataforma. Lizete começou a transportar passageiros por intermédio da plataforma Uber em 2016, aos finais de semana, enquanto ainda exercia seu emprego formal como vendedora. Como em muitos casos observados, após o processo de desemprego, passou a se dedicar integralmente ao trabalho como motorista de aplicativos. Lizete estava, no momento, como categoria azul no programa *Uber Pro* e, como veremos, a classificação do motorista impacta parte da dinâmica de trabalho.

---

<sup>36</sup> O valor pago por esses nove motoristas pelo aluguel do veículo variava entre R\$ 450,00 e R\$ 600,00 semanais.

A empresa afirma que esse programa oferece benefícios para os motoristas que realizam corridas com frequência e é dividido em quatro categorias: azul, ouro, platina e diamante. Os motoristas iniciam na categoria azul, passam pelas categorias ouro e platina e têm como último nível possível a categoria diamante<sup>37</sup>. Todos os trabalhadores cadastrados na plataforma podem se inscrever no programa desde que tenham taxa de aceitação maior ou igual a 60%, taxa de cancelamento menor ou igual a 10% e avaliação igual ou maior a 4,85. Quando o trabalhador ingressa no *Uber Pro*, sua área no aplicativo fica automaticamente vinculada ao programa e à categoria em que se encontra<sup>38</sup>. A Uber determina pontuações para as viagens e, a depender da quantidade acumulada, a cada três meses, é estabelecida uma das categorias destacadas (Uber, 2021). O trecho extraído do diálogo com a motorista Leda, na sequência, além de também expressar os custos com o aluguel do veículo, traz uma interessante síntese sobre o programa *Uber Pro* e seu sistema de pontuação.

Leda é uma motorista que, no momento da entrevista, estava com 38 anos. Cadastrou-se nas plataformas de transporte em março de 2017. Leda relatou ter experiência e gostar de trabalhar em cozinhas e na administração de restaurantes. Por isso, após um tempo como motorista, abriu uma lanchonete/restaurante próprio em umas das áreas de concentração de trabalhadores uberizados na cidade do Recife. Contudo, a partir da pandemia de covid-19 e da diminuição do fluxo de pessoas no estabelecimento, precisou fechá-lo e vender seu veículo para o pagamento das dívidas. Desde então, alugou um carro para retornar com o trabalho por meio das plataformas.

P: Qual a sua categoria na Uber?

E: Eu sou azul.

P: Começa na azul?

E: Isso. Pra subir de categoria, tocou essa, eu vou pegar. Tocou a próxima, eu pego. Eu não posso deixar passar uma. Se eu tiver aqui e tocar aqui pro aeroporto, eu pego. Se tocar pra Jaboatão, eu pego. Se tocar pra Moreno, eu pego. Se tocar pra Porto de Galinhas, eu pego. É sequência, você tem que que aceitar todas, for pra onde for. E às vezes, é um lugar muito longe, é o horário que não te permite ir pra um lugar longe e você voltar sem ninguém. Então você acaba recusando essa corrida. Aí a sua taxa cai por conta disso.

P: Qual é a vantagem em ser diamante?

E: Você tem preferência, você tem bônus. As melhores corridas. Até os valores são melhores. Fora outras coisas que eu nem me aprimoro, porque eu

<sup>37</sup> Na categoria Azul, os motoristas têm desconto em uma das redes de postos de combustível, a possibilidade de acesso a um plano pré-pago chamado Uber Chip, descontos em academias de ginástica, e descontos em consultas médicas. Na categoria Diamante, dentre outras, os motoristas têm prioridade em solicitações de viagens em aeroportos, um destino extra em seu limite diário, suporte preferencial no aplicativo e por telefone 24h por dia (Uber, 2021).

<sup>38</sup> No anexo C, é possível encontrar as imagens da tela do celular de um dos motoristas entrevistados no formato disponível aos trabalhadores em suas áreas de cadastro na plataforma da Uber.

não pego. Eu não consigo ir pra uma categoria melhor já por conta disso, você entendeu? [...]. Você tem que aceitar tudo. Senão você tem que desligar o aplicativo. Ele conta tudo, conta a taxa, conta quantas corridas você fez, tudo de avaliação eles contam. São bem rigorosos na avaliação. Só não são rigorosos na questão do pagamento. Eu já peguei cada corrida... Então, ele joga e tipo assim: tu vai se tu quiser. Aí eu vi que tava errado, reportei e ela falou que esse foi o valor que oferecemos. É meio frustrante, né? Porque é seu serviço, você tá a noite. Por exemplo, agora eu tô meio que oscilando, né? Tô querendo voltar pro dia. Que nem eu falei pras meninas, por mais que tenha trânsito, mas a conta não fecha no final do mês, sabe? Ontem mesmo eu tive vários pagamentos. Inclusive, eu pago esse carro e é por semana. É 525,00 toda semana. Então ontem, todo o dinheiro que eu fiz ontem, foi pra pagar. Hoje eu fiquei só com abastecimento do carro e o que vai entrar. Então, tem dia que não é legal, não é bom. Mas já tem dias que compensa. Então, você chega no final do mês e sua conta não fecha (Leda – Motorista 10).

Leda se deslocava todos os dias para a região do Aeroporto Internacional do Recife, região em que relatou conseguir mais corridas. Como residia no município de Camaragibe, cerca de 25 quilômetros dessa localidade, utilizava do mecanismo da definição de destino para se aproximar da região e, após a jornada, retornar para sua casa. Leda também disse já ter chegado à categoria Platina do *Uber Pro*. Contudo, à época da entrevista, avaliava ser mais efetivo esperar por uma boa corrida na região do aeroporto, ao invés de aceitar todas as chamadas para a manutenção de sua pontuação. Desse modo, por estar com uma baixa taxa de aceitação, permanecia na categoria inicial do programa.

Para além do programa *Uber Pro*, o sistema de avaliação com estrelas da Uber é a principal forma de classificação dos motoristas. Usuários e trabalhadores se avaliam mutuamente ao final de cada viagem com uma classificação que vai de uma a cinco estrelas. A avaliação dos motoristas é composta pela média das últimas 500 avaliações recebidas e a própria página da Uber dá dicas para que os motoristas alcancem as cinco estrelas<sup>39</sup> (Uber, 2021). Ocorre que a Uber, assim como outras empresas-aplicativo, ao mesmo tempo que lança infinitos esforços na tentativa de mascarar a relação de subordinação do trabalho, estabelece as regras, os critérios de avaliação e métodos de vigilância sobre o trabalhador. Para tal, segundo Abílio (2017), transfere para uma multidão de usuários a tarefa de avaliar o serviço sempre que demandados pela plataforma, algo parecido a um gerente coletivo que fiscaliza e vigia o trabalho dos motoristas. Desse modo, à medida que as esferas do consumo, da avaliação, da coleta de dados e da vigilância estão intrinsicamente conectadas, o trabalhador uberizado é permanentemente vigiado e avaliado (Abílio, 2017).

---

<sup>39</sup> Entre essas dicas, estão a indicação de que o carro esteja limpo, em bom estado de manutenção e sem cheiro; que o motorista pergunte ao passageiro se há algum trajeto de preferência; que a conversa seja educada e agradável; que o motorista abra a porta do carro e ajude com as malas e que as leis de trânsito sejam respeitadas (Uber, 2021).

A empresa Uber foi precursora na criação e generalização de diversos instrumentos de controle e dispersão do trabalho. Entretanto, tais mecanismos não são exclusividade de uma ou de outra empresa ou ramo de atividade, os traços da uberização perpassam uma série de empresas-aplicativo e ocupações, a exemplo das demais empresas de transporte de passageiros e entregas de produtos, como veremos nas caracterizações a seguir.

### *Empresas-aplicativo de transporte de passageiros: InDrive e 99*

A empresa InDrive foi fundada em 2013, na Rússia, e afirma estar presente em 614 cidades de 47 países. No Brasil, a empresa iniciou suas operações no final de 2018, na região Nordeste, e depois se espalhou pelos demais centros urbanos. Em 2018, realizou a transferência de seu centro global de controle para a região da Califórnia, local de atuação de muitas *startups* nos Estados Unidos. No começo de 2021, com o recebimento de diversos aportes financeiros, ultrapassou a barreira de 1 bilhão de dólares em capitais e alcançou, assim, o *status de startup unicórnio*<sup>40</sup> (InDrive, 2023a).

A InDrive medeia viagens urbanas em automóveis, viagens intercidades, a entrega de produtos e alimentos e a entrega de cargas<sup>41</sup>. Porém, diferentemente das demais empresas-aplicativo, não é ela que determina o valor final do serviço prestado pelos trabalhadores. A partir de um preço mínimo de viagens estabelecido pela plataforma – o qual a InDrive afirma ser 20% menor do que as demais companhias –, usuários e trabalhadores sugerem um preço a pagar ou a receber pelo traslado (InDrive, 2023b). Trata-se de uma espécie de leilão às avessas, que além de diminuir o valor das viagens abre uma disputa entre os trabalhadores no processo de aceite das corridas, vide o trecho abaixo, também com a motorista Lizete.

P: Você faz viagens pela InDrive.

E: Sim, faço na InDrive. Poucas, mas faço.

P: E como você escolhe? Qual aplicativo que você deixa ligado?

E: Eu prefiro as outras, porque me sinto mais segura e a demanda de corrida é maior. É mais se tocar que eu vou, porque a InDrive é meio que uma disputa de valores.

P: Eu nunca apliquei, mas aí eu vi isso, a pessoa coloca lá quanto ela quer pagar.

E: enquanto eu estou tentando pegar o motorista já aceitou o valor que o passageiro colocou. Fica uma disputa... (Lizete – Motorista 11).

<sup>40</sup> A expressão “*startup unicórnio*” é utilizada, justamente, para as empresas que alcançam valor de mercado acima de 1 bilhão de dólares (SEBRAE, 2020).

<sup>41</sup> A InDrive também oferece serviços de *freelance* ou “*macrotask*”, como serviços relacionados a obras, manicure, limpeza, entre outros, no mesmo estilo de “leilão” de preços (InDrive, 2023c).

A empresa 99, por sua vez, foi fundada em 2012, sendo a primeira a receber a alcunha de empresa unicórnio no Brasil. Já no ano de 2018, foi adquirida pela empresa Didi, de capital chinês, uma das maiores empresas desse ramo no mundo. O início de suas operações ocorreu, assim como na Uber, com o transporte de passageiros em veículos automotivos e se expandiu para o transporte em motocicletas e na entrega de produtos e alimentos<sup>42</sup>. No país, a 99 afirma ter cerca de 18 milhões de passageiros e 600 mil motoristas cadastrados em suas plataformas (99, 2023a).

Na cidade do Recife, a empresa oferece três modalidades: a *99 Pop*, a *99 Comfort* e a *99 Táxi*. Os carros das duas primeiras categorias não podem ter mais de nove anos de fabricação, precisam ter 4 portas e ar-condicionado. A categoria *99 Comfort* paga melhores tarifas para o motorista, mas, para dirigir nesta categoria, é preciso ter um modelo de veículo de maior espaço interno e que conste na lista específica fornecida pela empresa (99, 2020b). O motorista, além das condições mínimas para cadastro, precisa ter a pontuação estabelecida para a cidade, sempre acima de 4,5 pontos, e ter realizado no mínimo 100 corridas na categoria *99 Pop* (99, 2023c). A categoria *99 Táxi*, por sua vez, traz uma diferença importante para as demais categorias da 99, mas também para as demais empresas-aplicativo. Nela, só podem se cadastrar motoristas que já trabalham com o táxi tradicional. Trata-se de uma forma da empresa incorporar à sua plataforma os serviços regulares de táxi de diversas localidades. Para tal, o veículo precisa ser cadastrado como táxi no Denatran, ter placa vermelha e ter licença de alvará para operar na cidade de referência. Além disso, o motorista precisa estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi da sua localidade (99, 2023b, 2023c).

Assim como a Uber, a 99 também indica uma série de empresas conveniadas para prestação de serviços relacionados aos veículos dos motoristas cadastrados em sua plataforma. Dentre essas, chama a atenção a indicação de empresas que realizam a conversão dos automóveis para o sistema de Gás Natural Veicular (GNV). De fato, como o gasto com combustível impacta diretamente a remuneração final dos motoristas, identificamos apenas dois, dentre os 27 entrevistados, que não dirigiam carros com esse tipo de combustível. O relato de Davi, um motorista cadastrado na 99, na Uber e na InDrive, traz à tona os custos para essa conversão.

---

<sup>42</sup> Vale destacar que, desde 17 de abril de 2023, a 99 encerrou suas atividades de entrega de alimentos no país (Wiziack, 2023). Porém, até o fechamento deste texto, a empresa mantém as operações de entrega de produtos, assim como a de transporte de passageiros em motocicleta.

P: Quanto que fica pra colocar o sistema de gás no carro?

E: Eu paguei nesse daqui R\$ 4800,00, à vista.

P: Foi um dinheiro da sua própria remuneração?

E: Isso

P: Desde que você está nos aplicativos, você está com esse carro?

E: Sim, é gasto com a manutenção preventiva. Não pode deixar quebrar, principalmente quando está com cliente. Senão daí o cliente dá uma nota ruim, faz um comentário ruim. Não pode deixar acontecer (Davi – Motorista 04).

A conversão do veículo para GNV, por conta do preço mais baixo, quando comparado aos demais combustíveis, acaba sendo a única opção viável para que os motoristas uberizados obtenham maior retorno financeiro com as corridas. O fato é que os valores com a compra, financiamento ou aluguel de veículo, assim como os demais gastos com a manutenção e operação, são todos custeados pelos trabalhadores uberizados. Afinal, como indicado, as empresas como a 99, a InDrive e a Uber operam um modelo de negócio em que não assumem nenhum dos custos, riscos e incertezas, sendo todos esses repassados aos trabalhadores (Abílio, 2017). Tal realidade é presente no transporte de passageiros e, como destacaremos na sequência, também no processo de entrega de produtos e alimentos.

#### *A empresa iFood: diferentes tipos de cadastro e instrumentos de trabalho*

A empresa iFood surgiu em 2011 com uma proposta de centralizar o serviço de entregas de alimentos por meio de uma central telefônica. Rapidamente, no entanto, o serviço migrou para as plataformas digitais e, a partir de uma série de fusões e aportes financeiros, tornou-se a maior plataforma de entregas no país. Intitulada como uma *foodtech*, a empresa afirma ter mais de 300 mil restaurantes cadastrados<sup>43</sup>, mais de 200 mil entregadores ativos e realizar cerca de 65 milhões de entregas por mês (IFood, 2023b). Na mesma linha de debate em voga na economia do compartilhamento, a empresa propaga a ideia de que realiza aproximações de clientes, restaurantes e entregadores “para proporcionar uma experiência incrível a cada um deles” (IFood, 2023b).

O cadastro para ingresso na plataforma da empresa pode ocorrer diretamente pelo aparelho celular do trabalhador. Após fazer o *download* do aplicativo específico para os

---

<sup>43</sup> O impacto dos aplicativos de entrega de alimentos foi tamanho que, em diversos centros urbanos espalhados pelo mundo, surgiram as chamadas “*Dark Kitchens*”, as “*Cozinhas Fantasma*”. Trata-se de restaurantes sem atendimento presencial, que funcionam exclusivamente para atender pedidos das plataformas digitais de entrega de alimentos (Couto, 2020). Em um estudo realizado com restaurantes cadastrados na plataforma iFood nas cidades de Limeira, Campinas e São Paulo, por exemplo, Hakim *et al.* (2023) classificaram 27,1% da amostra como *Dark Kitchens*.

entregadores, inserir os dados de identificação e escolher a região em que pretende trabalhar, o pleiteante deve escolher entre duas formas de cadastro: nuvem ou fixo<sup>44</sup>. Na sequência, é necessário indicar o meio de transporte que será utilizado, que pode ser motocicleta, bicicleta, bicicleta elétrica, patinete, automóvel, ou mesmo a pé. Após o envio da foto, da CNH – requerida para os que utilizam de motocicletas ou automóveis – e dos dados bancários, o trabalhador deve aguardar a análise e certificação do seu cadastro (IFood, 2003a).

O tempo de espera para a efetivação do cadastro pode variar de acordo com a localidade e o número de pessoas à espera da aprovação na plataforma. Durante os primeiros meses da pandemia de covid-19, por exemplo, o número de pessoas na fila de espera de entregadores apresentou um expressivo aumento. Entre os meses de março a junho de 2020, foram 480 mil novos cadastros, fazendo com que a espera para a liberação do cadastro se estendesse por semanas (Tomazelli, 2020). Em Recife, contudo, foram encontrados muitos relatos de entregadores que estavam há meses, e mesmo anos em alguns casos, na espera pela finalização do cadastro na plataforma iFood. Entre esses, vale destacar os casos dos *bikeboys* Eduardo e César.

Eduardo, um entregador de 19 anos, havia iniciado o trabalho nas plataformas apenas uma semana antes da realização da entrevista, ao final de setembro de 2022. Mesmo antes de sair de sua ocupação anterior, um trabalho não registrado como ajudante de carga e descarga, já havia realizado o cadastro na plataforma iFood e aguardava o desfecho. Todavia, após meses sem resultado, cadastrou-se na *99 food* e se utilizou de outra tática para enfim efetivar seu cadastro no iFood.

P: Quanto tempo que demorou para o seu cadastro ser aprovado nessas plataformas?

E: A da *99 food* foi rápido. Do iFood, foi... Eu fiz um negócio que tem, que eu botei outra localização de outra cidade para ser aprovado mais rápido. Aí foi aprovado em uma semana. É difícil conseguir em Recife, é muita gente. É porque aqui não tá dando muito bom não. Tem muita gente pedindo, muita gente querendo ser aprovada. Eu botei a localização de São Paulo para poder ser aprovado logo (Eduardo – Entregador em Bicicleta 06).

César, mais um dos jovens entregadores, com 18 anos na época da entrevista, apesar de ter realizado “bicos” como garçom, experienciava na atividade de entrega em bicicleta a sua primeira ocupação após a conclusão do ensino médio. Da mesma forma que Eduardo, relatou a

---

<sup>44</sup> O entregador nuvem pode realizar entregas a partir de sua organização horária e nas regiões cobertas pela plataforma. O entregador fixo, por sua vez, é aquele entregador diretamente vinculado a um restaurante (IFood, 2023c).

grande demora na efetivação do seu cadastro. Por conta disso, apelou para outro subterfúgio recorrente entre os entregadores uberizados, o aluguel de contas<sup>45</sup>. Após um tempo, no entanto, conseguiu que a sua própria fosse ativada por meio da mediação de um OL.

P: Você é OL?

E: OL.

P Você já iniciou na OL ou você começou na nuvem?

E: Sempre fui OL.

P: E como que você chegou no OL?

E: Eu rodava na conta alugada, rodava na conta alugada do namorado da minha prima, porque nunca fui aprovado. Aí vi que essa OL era nova também, tava pegando gente nova. Aí eu me cadastrei lá, eles me aprovaram e comecei a rodar. (César – Entregador em Bicicleta 04)

Apesar de, no momento do cadastro, as opções serem nuvem ou fixo, o gerenciamento do sistema de entregas da plataforma iFood, conforme se vê, é organizado prioritariamente por meio do regime nuvem e pelo OL, o Operador Logístico, como anteriormente mencionado. O OL diz respeito a uma empresa subcontratada para prestação de serviços para o iFood, uma espécie de terceirização dentro do processo de uberização. Essa empresa fica responsável por montar a escala de centenas de trabalhadores divididos por praças, normalmente áreas de grande concentração de estabelecimentos e pedidos, como zonas centrais e *shopping centers* (Machado, 2020). Cada OL pode ser responsável por várias praças e não necessita de um contato direto com os entregadores. A comunicação, de acordo com os relatos dos trabalhadores entrevistados, é realizada via o aplicativo de mensagens “Telegram”. O OL, além de se tornar responsável pela escala, é quem realiza o repassa dos pagamentos das rotas e das gorjetas recebidas pelos entregadores<sup>46</sup> (IFood, 2023c).

Nesse regime, como a equipe e a escala são organizadas pelo OL, o aceite na plataforma, como mostram os relatos, também pode ser catalisado pela empresa subcontratada. Vale frisar que é possível transitar entre o regime de trabalho OL e o nuvem, porém a mudança não ocorre de forma imediata. É necessário que o entregador aguarde 30 dias desde a última rota completada no sistema OL para conseguir solicitar a transição para o regime nuvem. Após

---

<sup>45</sup> Essa questão será retomada na próxima seção. De todo modo, vale adiantar que o aluguel de contas é realizado por ex-entregadores(as) que encontraram outra ocupação, ou por pessoas que realizam o cadastro para conhecidos que, por diversos motivos, não conseguiram efetivar o cadastro. Na cidade do Recife-PE é cobrado o valor médio de R\$ 50,00 por semana pelo uso da conta por um terceiro. As empresas-aplicativo, apesar de não terem um controle direto sobre a questão, desestimulam a prática, podendo a pessoa cadastrada ser banida da plataforma.

<sup>46</sup> Em 2022, o iFood anunciou o teste de um novo modelo de gestão logística por meio da criação da franquia chamada EntreGÔ. Com testes pilotos nos municípios de Maringá, Salvador e Sorocaba, a plataforma pretende expandir esse modelo para todo o país. Desse modo, a projeção é que todo OL vire um franqueado EntreGÔ (IFood, 2023d).

o cadastramento, a plataforma afirma que o tempo médio de espera para ativação é de cerca de 32 dias (IFood, 2023c).

Os entregadores vinculados ao sistema OL têm horários fixos de trabalho por semana e, diferentemente dos entregadores nuvem, à medida que estão na escala, não podem se desconectar da plataforma no horário que bem entenderem, sob risco de sanções por parte do OL (Machado, 2020). Cria-se, portanto, um cenário em que, apesar de cumprirem jornada de trabalho pré-determinadas com muitas similaridades a dos trabalhadores com regime CLT, os entregadores OL, assim como os demais uberizados, não têm nenhum direito trabalhista. Do mesmo modo, só obtém ganhos ao passo em que realizam diretamente a atividade, no caso, as entregas. No diálogo abaixo com o entregador Bento, fica explícita a proximidade com a dinâmica de composição de jornada dos trabalhadores formais, porém as semelhanças param por aí.

E: A empresa OL toca todo dia.

P: Toca todo dia?

E: É tipo uma terceirizada do iFood.

P: Entendi.

E: É um famoso... É uma “gata” que a turma chama, né? Ela não é fichada, não é carteira assinada. Mas aí você tem horário e escala. Pegar ou largar...

P: E você trabalha nessa escala do OL quantos dias na semana?

E: Todos os dias. Folgo só na segunda.

P: E você faz de que horas a que horas?

E: De 15h até meia-noite. Dá nove horas trabalhadas por dia, né? 9 (horas) vezes 6 (dias), dá 45 por semana (Bento – Entregador em Motocicleta 02).

Bento é um entregador em motocicleta de 35 anos que trabalhava como operador de caixa até perder o emprego no início de 2020. Ingressou na plataforma iFood já como OL, a partir da indicação de um amigo. Mesmo com escala fixa de trabalho de 9h diárias, de terça a domingo, ao passo que recebe apenas na exata medida em que as entregas lhe são demandadas, relatou ter iniciado o trabalho com transporte de passageiros em sua motocicleta pelo período da manhã, por meio do aplicativo da 99 moto, como forma de obter um incremento em sua renda e conseguir fechar as contas do mês.

A empresa iFood alega que cerca de 75% dos entregadores realizam cadastro diretamente pelo aplicativo e estão sob o regime nuvem, os outros 25% são OL (IFood, 2023c). Excetuando o responsável pelo pagamento e o dia de recebimento, a empresa também declara que não há distinção de valor ou qualquer outra prerrogativa que difira o entregador nuvem do

OL. Entretanto, não foi essa, a rigor, a situação observada entre os entregadores entrevistados<sup>47</sup>. Mostraram-se recorrentes relatos que marcaram a diferenciação do número de corridas e as distâncias percorridas entre os entregadores dos dois sistemas de entrega. Como ambos são elementos balizadores para a remuneração, acabam se conformando como instrumentos de pressão da plataforma para a aderência dos trabalhadores ao regime OL, já que os relatos sugerem que as melhores entregas são repassadas para aqueles trabalhadores com esse tipo de cadastro. Tais pressões podem ser observadas nos trechos abaixo, retirados dos diálogos com o motoboy Nicolau e com o *bikeboy* Mathias.

O entregador Nicolau tinha 24 anos no momento da entrevista. Após o serviço militar obrigatório, iniciou seu trabalho por meio das plataformas digitais. Trabalhou um bom tempo como entregador nuvem, porém, ao notar o maior fluxo de pedidos para os entregadores vinculados ao sistema OL, buscou contatar um dos operadores logísticos que atuam em sua região e fez a migração para essa forma de trabalho assim que possível.

P: E quando você era nuvem, você costumava fazer de que horas?

E: A nuvem, a jornada já era um pouco maior, porque não tinha tanto pedido como tem na OL. Na nuvem eu pegava 11h da manhã, largava 22h, parava 2 horas pra almoçar e depois voltava.

P: A OL então compensa um pouco mais?

E: É! Trabalho menos e ganho um pouco mais.

P: Na entrega por meio do esquema OL o iFood te paga mais?

E: Não, não. É porque tem mais pedido. Nuvem, ele rala um pouco mais pra ter pedido, a OL não. Toda hora tem pedido.

P: Como você fez esse contato com a OL?

E: Um amigo meu, ele já tá mais tempo que eu na OL e me indicou.

P: Entendi. Aí o OL te colocou na escala.

E: E o dele trabalha a mesma coisa que eu, sendo que no de Boa Viagem.

P: Entendi. É o mesmo OL?

E: É, o mesmo OL, só que mercados diferentes (Nicolau – Entregador em Motocicleta 15).

Mathias, no momento da entrevista com 29 anos, também notou um maior número de pedidos para os entregadores do sistema OL. Diferentemente de Nicolau, no entanto, permanecia no sistema nuvem e na tentativa de “esquentar a sua conta” após a liberação de seu cadastro e recente retorno à atividade. Mathias havia trabalhado cerca de dois anos com uma conta alugada. Após iniciar as entregas com sua bicicleta, em 2019, juntou dinheiro para dar

---

<sup>47</sup> Conforme destacado na seção anterior, entre entregadores entrevistados na cidade do Recife, 10 dos 21 motoboys e seis dos 20 *bikeboys* estavam no regime OL

entrada e financiar uma moto. No entanto, após sofrer um grave acidente<sup>48</sup>, teve que vender o que restou da motocicleta para pagar as dívidas e quando, enfim, conseguiu efetivar seu cadastro na plataforma, retornou para as entregas em bicicleta.

E: Eu já sou diferente dele. Ele é OL, ele é cumpridor de horário, o meu não.

P: Você é nuvem?

E: Eu sou nuvem.

P: Você sabe quanto que você pedala por dia?

E: Cada corrida é no mínimo três quilômetros. Depende, porque aqui pra nuvem não existe folga, porque pra conseguir ter um salário mínimo, você tem que trabalhar de domingo a domingo, e uma folga já é como se fossem duas. Três faltas de carteira assinada. A maioria das vezes eu folgo só na quarta quando eu recebo o dinheiro. É porque o iFood realmente passa um jogo de marketing falso, diz que OL e nuvem são semelhantes e não é, porque eles dão prioridade para os OLs, que vão por horário. Para o OL, ele faz dez corridas, eu faço três. Enquanto ele entrega duas aqui perto, eu entrego uma longe (Mathias – entregador em bicicleta 13).

Mathias, após discorrer sobre as diferenças entre os dois regimes de entrega, também demarcou a questão da distância percorrida e o raio de atuação. O fato é que os entregadores OLs realizam a entrega dentro de uma área específica, já os com cadastro nuvem não têm essa definição. Tal situação faz com que os entregadores do sistema nuvem acabem percorrendo uma quilometragem sempre maior, principalmente quando acabaram de fazer uma entrega em uma determinada região e há um novo chamado daquela área para uma outra ainda mais distante de seu ponto inicial. O trecho abaixo, que contém a explicação de Mathias, ocorrida durante a entrevista, para um terceiro entregador OL, exemplifica bem a questão do deslocamento:

Então, é justamente o que eu acabei de explicar pra ele [para o pesquisador]. Vocês têm áreas, vocês têm o limite, vocês têm o limite de chegar. Se eu tocar aqui para a Piedade e for, você sabe muito bem que toca. Mano, essa semana que eu fiz 100,00 reais. Eu peguei da Ilha do Leite, da Ilha do Leite eu fiquei pela Abdias, da Abdias fiquei pela Caxangá. Eu não consegui voltar mais não. Eu fui parar lá dentro da Caxangá, perto do não sei o que dos cordeiros ali, para vir para casa<sup>49</sup>. [...] Você [OL] pode ficar disponível 15 minutos para poder voltar. Se eu quiser desligar é só chegar aqui, mas o período que eu venho daqui para lá eu perco também (Mathias – entregador em bicicleta 13).

<sup>48</sup> Mathias relatou quase ter perdido a perna no acidente e sua recuperação durou cerca de seis meses, tempo em que ficou totalmente sem trabalho. O motorista do carro envolvido deixou o local sem prestar socorro. Como a conta era alugada, não conseguiu nenhuma forma de assistência da plataforma. Disse ainda sentir as dores decorrentes do acidente no joelho e na perna, agudizadas pelos quilômetros pedalados em sua atividade de então.

<sup>49</sup> Mathias sempre inicia suas atividades diárias no *Shopping* Rio Mar, cerca de 5 km do Bairro Ilha do Leite. O ponto médio da Avenida Abdias de Carvalho está a 3 km da Ilha do Leite. O Bairro de Cordeiro está a uma distância de mais 4 km, algo em torno de 11 km do seu ponto de partida.

A distância e o tempo de deslocamento, portanto, impactam diretamente o trabalho e o valor recebido pelos entregadores, sendo o tipo de cadastro e o meio de transporte utilizado para o deslocamento centrais para essa equação. Dessa forma, vale destacar que, apesar de outras possibilidades indicadas durante o processo de cadastro, os trabalhadores subordinados à plataforma iFood realizam entregas prioritariamente em motocicletas ou bicicletas. Os motoboys, como vimos, detêm o seu próprio instrumento de trabalho, já entre os *bikeboys* há uma parcela que realiza o aluguel de bicicletas, vide os exemplos abaixo.

O *bikeboy* Raul, com 28 anos à época da entrevista e cadastrado no sistema OL, apesar de ter sua própria bicicleta, tendia a realizar entregas com as bicicletas conhecidas como sendo do Banco Itaú, que estão espalhadas pelos totens nas regiões centrais da cidade do Recife. Essas bicicletas são operadas pela Tembici, uma empresa que declara ser um *startup* de mobilidade urbana (Dias, 2023). A predileção desse entregador se justifica pela existência de um tipo de entrega chamada de “modal”. Trata-se de um convênio entre o iFood e as bicicletas Itaú/Tembici que prevê, após um tipo de cadastro específico no aplicativo das bicicletas, chamado iFood Pedal, corridas de no máximo 3 km. Desse modo, quando sua bicicleta se encontra em manutenção, justamente o ocorrido no momento da entrevista, ou quando pretende realizar viagens mais curtas, Raul se utiliza de bicicletas alugadas na atividade de entrega. Para esse uso, Raul relatou uma taxa de cerca de R\$7,00 reais semanais, com a possibilidade de permanecer 4 horas com a bicicleta antes de devolvê-la a alguns dos totens (Raul – Entregador em Bicicleta 15).

Além das referidas bicicletas Itaú, o próprio iFood realiza um convênio diretamente com a empresa Tembici para o aluguel de bicicletas para os entregadores em regime OL<sup>50</sup>. O entregador Sandro destacou utilizar-se desses meios em suas atividades diárias. Sandro estava com 19 anos no momento da entrevista. Relatou que a necessidade de trabalhar fez com que se desligasse do curso técnico e completasse apenas o Ensino Médio. Desse modo, antes mesmo de completar 18 anos, já realizava entregas com um conta alugada. Assim que atingiu a maioridade civil, fez seu cadastro e ingressou no sistema OL. Sandro tem sua própria bicicleta,

---

<sup>50</sup> Em Pernambuco, os valores para aluguel das bicicletas Tembici para os entregadores de iFood são, no Plano Básico Semanal, R\$ 7,90 por 4 horas diárias, mais R\$ 4,49 por bicicleta elétrica nesse mesmo período de tempo. Já no Plano Completo Semanal, são R\$ 25,00 por dois períodos de 4 horas, mais R\$ 1,99 por bicicleta elétrica por período de utilização (iFood; Tembici, 2023).

porém a utiliza apenas para se locomover até o ponto de apoio e retirar a bicicleta elétrica do iFood<sup>51</sup>.

E: Quando eu fiz 18, eu fiz a minha do iFood.

P: E você faz a entrega de moto ou de bike?

E: De bike.

P: Com uma bicicleta sua ou com as alugadas?

E: Ela é a bike do iFood. A gente paga mensalidade. É semanal, no caso.

P: Você paga quanto?

E: É R\$ 25,00 por semana. A bike tem tipo uma carga, ela dá um impulsionamento

P: O iFood desconta o aluguel da bicicleta do valor que você irá receber?

E: Eu pago por fora. Eu pago no cartão de crédito.

P: E você fica com ela? Como você a carrega?

E: Não, de 4h em 4h a gente devolve no ponto de apoio que tem aqui na Avenida Beberibe.

P: Entendi. E a sua fica lá?

E: É. A minha fica por lá. (Sandro – Entregador em bicicleta 18).

Do mesmo modo que as demais empresas-aplicativo, o iFood também transfere para a multidão de usuários a tarefa de avaliação dos estabelecimentos e entregadores. Os estabelecimentos são classificados de uma a cinco estrelas, já os trabalhadores são avaliados de forma positiva ou negativa pelos usuários, uma espécie de *like* ou *dislike* das redes sociais. Somado a isso, a empresa opera um sistema de *score*, uma avaliação que vai do número um ao três e é calculado a partir dos últimos 28 dias. Esse *score* é atualizado semanalmente para os trabalhadores e leva em conta os pedidos entregues, os coletados, as avaliações dos usuários, a pontualidade e o comparecimento na escala OL ou no agendamento nuvem<sup>52</sup>. Integrada à lógica do gerenciamento algorítmico, a empresa se utiliza dessa classificação na distribuição dos pedidos e das melhores rotas de entrega (IFood, 2023e).

Postos esses elementos, torna-se muito perceptível que as formas de classificação, o aluguel das bicicletas, os diferentes regimes de entrega, assim como as demais características que perpassam o trabalho dos entregadores do iFood, apresentam-se como diferentes expressões do processo de subordinação do trabalho. Essa subordinação, assim como a sua negação por parte da empresa, não é uma exclusividade do iFood. Como temos salientado, trata-se do *modus operandi* das empresas-aplicativo. Ademais, a empresa iFood, por conta de sua amplitude e difusão no ramo de entrega de produtos e alimentos no Brasil, assim como a Uber

<sup>51</sup> Através dos diálogos com os entregadores, foi possível identificar três desses pontos de apoio em Recife: um na região central da cidade, no Bairro da Boa Vista; um na zona Norte, localizado na Avenida Beberibe e um terceiro na zona Sul, na região de Boa Viagem.

<sup>52</sup> A questão do agendamento para os entregadores nuvem será discutida na próxima seção.

em sua atividade prioritária, acaba por servir de parâmetro para o funcionamento das demais plataformas desse tipo. Desse modo, cabe a caracterização das outras empresas-aplicativo às quais os entregadores entrevistados encontravam-se cadastrados.

*As demais empresas-aplicativo de entregas de produtos e alimentos*<sup>53</sup>

A empresa Rappi foi fundada em agosto de 2015 na cidade de Bogotá, na Colômbia. Atualmente a empresa opera em nove países da América Latina, incluindo o Brasil, e afirma estar presente em mais de 250 cidades. A Rappi destaca ser o primeiro *SuperApp* dessa região do globo, abarcando serviços de entregas de alimentos, farmácia e supermercado e até mesmo serviços de atividade bancária como o de caixa eletrônico (Rappi, 2023a).

Para ser entregador da Rappi é necessário ter um celular com sistema *Android*, um carro, uma moto ou uma bicicleta, além de CNH nos dois primeiros casos (Rappi, 2023b). A empresa propagandeia a questão da flexibilidade de trabalho, os ganhos diários ou semanais, assim como a facilidade para a realização do cadastro. Do mesmo modo que a empresa iFood, a Rappi vem operando com reservas de horário, no qual o trabalhador deve indicar o dia e a faixa de horário em que pretende realizar as entregas<sup>54</sup>. A empresa, apesar de afirmar que o trabalhador pode se conectar a qualquer local e momento, reforça a ideia de que a prioridade de atribuição de pedidos irá para aqueles que realizarem a reserva (Rappi, 2023b)

A Rappi, a partir de 2021, criou um sistema de entregas chamado de *Turbo-Fresh* (anteriormente, o Rappi Turbo) com prazo de entrega de 10 minutos. O serviço é integrado às chamadas *Dark Stores*, lojas da própria Rappi situadas em pontos com grande concentração de pedidos<sup>55</sup> (Agrela, 2021). Tal serviço de entregas foi acompanhado da criação de um sistema de trabalho também chamado de Rappi Turbo. São entregadores que, ao deixaram acionado o

---

<sup>53</sup> Dentre os 41 entregadores entrevistados, observamos cadastros em nove plataformas diferentes. Neste trecho, apresentaremos brevemente mais quatro empresas-aplicativo: Rappi, iBolt, James e Bee Delivery. Fato que encontramos trabalhadores em outras plataformas e serviços além da entrega, como o trabalho de mototáxi. De toda forma, além do serviço de transporte de passageiros em motocicleta não ter sido o enfoque da pesquisa, tampouco o perfil buscado nas entrevistas, a Uber e a 99 moto são serviços complementares de plataformas já apresentadas anteriormente. O mesmo se aplica à *99 food* e ao serviço de entregas da inDrive. Também encontramos dois entregadores cadastrados na Loggi e um outro no Zé Delivery, porém, pelas características próprias dessas empresas e por elas não serem as plataformas prioritárias de trabalho de ambos, nenhuma das duas será pormenorizada neste trabalho. Para informações sobre essas duas empresas, ver a pesquisa da Central Única dos Trabalhadores sobre os entregadores em plataforma (CUT, 2021).

<sup>54</sup> No anexo D, que apresenta a foto da tela do aparelho celular de um dos entregadores entrevistados, é possível observar a interface do agendamento. Vale reforçar que, assim como nos demais anexos, a utilização da imagem foi autorizada pelo voluntário na pesquisa.

<sup>55</sup> No já referido mapa dos locais de realização de entrevistas (apêndices E e F) são indicados dois desses locais.

botão de aceite automático de pedidos e realizarem um mínimo de entregas, tornam-se prioritários nas solicitações de pedidos (CUT, 2021).

A Rappi também trabalha com um sistema de classificação dos entregadores. Chamado pela empresa de “estado do entregador”, há quatro níveis: Alerta; Bronze; Prata e Diamante<sup>56</sup>. O estado do entregador depende, segundo a empresa, de seis classificações: a taxa de aceitação; a taxa de conclusão; a avaliação do cliente; o número de reservas concluídas; a taxa de reservas; e número de horas trabalhadas durante a alta demanda. A depender do estado do entregador, há a priorização do número de pedidos e a ampliação do número de reservas (Rappi, 2023c).

A entrevista com o entregador Guilherme, além de colaborar para a compreensão do processo de cadastro nas plataformas, contém trechos elucidativos sobre a dinâmica de trabalho na Rappi e nas demais empresas-aplicativo em que se encontrava cadastrado. Por conta disso, serão trazidos dois trechos desse diálogo, o primeiro centrado na Rappi e, um pouco abaixo, sobre a Bee Delivery e o iBolt. Guilherme realiza entregas com uma bicicleta e tinha 42 anos no momento da entrevista. Essa não era a sua única ocupação. Além de fazer as entregas todas as noites e aos finais de semana, trabalhava como servidor público municipal na cidade do Recife. O acúmulo de trabalho se justificava pela necessidade de aumento de renda, para assim, de acordo com o relatado, tentar garantir uma vida melhor e a educação de seus dois filhos. Como veremos na seção 3.4, Guilherme vivenciava uma das maiores jornadas de trabalho entre os entregadores. Iniciou nos aplicativos em 2019 e, após um breve hiato, cessado logo no início da pandemia de covid-19, em 2020, continuava nas duas atividades desde então.

P: Guilherme, você é cadastrado hoje em quais aplicativos? Só na Rappi?

E: Não, eu tenho cadastro na Rappi, eu tenho na Bee, eu tenho no iBolt e no iFood. Agora o iFood, eu estou há três anos na lista espera, foi aprovado tudo e desde o último carnaval que teve [2020] já estava tudo aprovado e não chamaram ainda. O iFood é o que toca mais, então estaria no iFood também. A Rappi também chama bem, sabe? A Rappi não é ruim não. Mas o iFood tem uma vantagem que você já pega o pedido pronto e vai-se embora. A Rappi tem uns pedidos que você vai no mercado, tem que fazer a compra, aí demanda tempo. Tem os pedidos prontos também. Mas no iFood não, é pegar e pronto. Mesmo se você for no mercado fazendo o iFood, já tem uma pessoa lá que deixa pronto. Isso a gente agiliza, sabe? Agora a Rappi você que tem que escolher. Aí chega no mercado e às vezes não tem o produto, tem que reportar para o cliente, tem que esperar o cliente dizer se vai fazer a troca por outro ou não (Guilherme – Entregador em Bicicleta 08).

---

<sup>56</sup> No anexo E, também disponibilizado por um entregador entrevistado, é possível observar a forma como figura a classificação, assim como os critérios para se alcançar cada uma delas.

As empresas Bee Delivery e iBolt operam de forma distinta quando comparadas as empresas Rappi e iFood. Como ainda expressado pelo entregador Guilherme na sequência que virá abaixo, essas não são plataformas que disponibilizam um aplicativo ou alguma outra interface digital para que o usuário execute um pedido, trata-se de empresas de transporte e entrega acionadas pelo responsável por um determinado estabelecimento para a realização de entrega de pedidos diretamente a esse local. Desse modo, tais plataformas não medeiam a relação entre usuários, estabelecimentos e trabalhadores, limitam-se apenas aos dois últimos.

A Bee Delivery, surgida em 2018, também sob a alcunha de uma *startup*, afirma estar presente em 26 estados do país e em mais de 100 cidades. Por meio de sua plataforma digital, diferentes empresas podem chamar entregadores para realizar a entrega de seus produtos (Bee Delivery, 2023a). Na mesma linha, o iBolt é uma empresa surgida em 2017 que afirma ser uma *startup* especializada na intermediação de entregas, transportes e banco digital (iBolt, 2023a). Vejamos o relato do entregador Guilherme:

P: Como é na Bee?

E: A Bee é o seguinte: o estabelecimento não quer contratar um entregador, ele contrata o serviço da Bee. Quando ele precisa alguém liga para lá, para a farmácia, por exemplo, que é a que mais está contratando a Bee. Então a pessoa liga lá querendo um medicamento. Aí a Bee chama pelo aplicativo e a gente vai e entrega. Como que a gente fosse um prestador de serviço, sabe? O cliente não compra através da Bee, ele compra no estabelecimento, porque esse é um aplicativo de estabelecimento. Aí para ele não ter um entregador fixo, aí ele chama pela Bee. Aí fica parecido com a iBolt. A Rappi, o cliente entra no aplicativo da Rappi e faz a compra. Ele compra pelo aplicativo, entendeu? Os aplicativos que são de estabelecimento é o iBolt e a Bee.

P: E aí como faz? Você deixa todos ligados ao mesmo tempo?

E: Quando a Rappi está chamando muito, não tem como. Porque aí você terminou uma entrega e tá pegando outra. Agora tem dia que tá fraco, se eu ligar a Rappi e ele não tá chamando, aí eu vou ligando os outros também. Quem chamar eu vou. Eu faço de bicicleta. Se eu estivesse fazendo de moto, eu deixava os quatro ligados. Porque de moto eu conseguiria rápido fazer, mas de bicicleta você não consegue (Guilherme – Entregador em Bicicleta 08).

Há ainda a empresa James, criada no mesmo íterim de crescimento dos demais aplicativos de entrega. A empresa surgiu em 2016 na cidade de Curitiba, porém, no ano de 2018, foi comprada pelo Grupo Pão de Açúcar. Trata-se de uma plataforma que funciona em moldes similares ao iFood e a Rappi, entretanto, para os serviços de compras de produtos de supermercados, a plataforma detém a exclusividade e se limita ao citado grupo varejista (Saraiva, 2020).

Se, por um lado, as referidas plataformas apresentam aproximações e distanciamentos relacionado à organização e ao gerenciamento algorítmico do trabalho, por outro, as narrativas em relação aos entregadores demonstram ser muito concatenadas. Tais empresas desenvolvem espaços digitais exclusivos para os entregadores e, em todos, são notados os mesmos discursos, vide estes exemplos: “Tenha flexibilidade para trabalhar o quanto quiser, em qualquer horário, recebendo a melhor remuneração do mercado de delivery” (James, 2023). “Ganhe dinheiro de verdade. Trabalhe onde e quando quiser. Com o iBolt, você pode ser dono do seu próprio negócio” (iBolt, 2023b). “Faça entregas e ganhe dinheiro Receba seus ganhos diário ou semanal. Você decide quando e onde se conectar” (Rappi, 2023b).

Vale ainda destacar a construção argumentativa presente na propaganda da empresa Bee: “Sem burocracia trabalhista. Os entregadores não têm vínculo empregatício com a Bee, trabalham sob demanda, gerando menos riscos e custos ao negócio, tornando mais lucrativo” (Bee Delivery, 2023b). Por não se tratar de um debate voltado aos entregadores, mas sim para seus franqueados, não há tergiversações ou tentativas de encantamento sobre o trabalho subordinado à plataforma. Assim, a empresa explicita uma das principais características do trabalho uberizado, tornar o negócio menos arriscado e mais lucrativo. Ou, como anteriormente frisado, um modelo de negócio em que os custos e riscos são repassados aos trabalhadores (Abílio, 2017).

### *Diferentes plataformas, as mesmas e precárias condições de trabalho*

O número de trabalhadores e as plataformas em voga em cada momento tendem a variar conforme a região, o tempo de início das operações, a consolidação ou mesmo o encerramento das atividades de empresas-aplicativo. O fato é que, quando as plataformas iniciam suas operações em determinada localidade, observa-se o oferecimento de bônus e benefícios, o que gera, em grande medida, uma rápida migração, tanto entre usuários como entre os trabalhadores.

Essa é uma estratégia muito utilizada pela Uber. Quando a empresa chega a um novo local, de acordo com Slee (2017), há a prática de oferecer subsídios para os clientes e para os trabalhadores para que assim o serviço se espalhe rapidamente. Contudo, quando a empresa se consolida no local, as tarifas ficam maiores e os subsídios para os trabalhadores cessam (Slee, 2017). Tal movimento também pode ser observado entre os aplicativos de entrega, com a distribuição de brindes para os entregadores e o recebimento de taxas acima do encontrado

pelos *motoboys* e *bikeboys* com outros cadastros ou tipos de ocupação na mesma região, vide o trecho abaixo:

Quando virava um Motoca Nato<sup>57</sup>, você ganhava estrela no nome e só ganhava entrega boa. Ganhava jaqueta, garrafa de água, boné, todas essas roupas que você vê os motoboys usando. Aquela camisa, cordãozinho. Agora, não dá mais nada. A *bag* mesmo é sempre a gente que compra. Faz mais de um ano que não dá nada. Mesmo pra quem fica logado direto (Andreia – Entregadora em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

A raiz dessa lógica, como também destaca Slee (2017), é a disputa entre os grandes conglomerados empresariais, um processo acirrado no qual as plataformas miram a monopolização de todo o mercado. No outro extremo, no entanto, encontram-se os trabalhadores com formas de trabalho cada vez mais flexíveis e autonomizadas. Nessa perspectiva, apesar de serem diversas as plataformas em operação, nota-se sempre o mesmo processo de precarização do trabalho.

Conforme destaca o relatório Fairwork de 2021, as plataformas digitais se consolidaram como polos de trabalho informal, precário, temporário e mal remunerado. O relatório buscou analisar as principais plataformas de trabalho no país e como elas se relacionam com os princípios do trabalho decente. Para isso, estabeleceu cinco categorias, atribuindo dois pontos para cada uma dessas, um ponto básico e o outro avançado. São essas: remuneração justa; condições justas; contratos justos; gestão justa; representação justa. Dentre as seis plataformas analisadas, quatro foram abordadas nesta seção<sup>58</sup>: iFood, 99, Uber e Rappi. Dessas, as empresas iFood e 99 tiveram a pontuação mais alta, 2 de 10, já a empresa Uber fez apenas um ponto e a empresa Rappi zerou todas as categorias<sup>59</sup> (Fairwork, 2022).

Posto isso, ao passo que as empresas-aplicativo se constituem enquanto vetores de condições precárias de trabalho, cabe ainda olhar com mais atenção para a organização das diferentes modalidades de trabalho encontradas entre as empresas-aplicativo, ou mesmo no

---

<sup>57</sup> Até o ano de 2020, os entregadores eram classificados nas seguintes categorias no iFood: motoca novo na praça; motoca evolução; motoca resposta e motoca nato, como o último nível dessa classificação. Já nas entrevistas realizadas na cidade do Recife, em 2022, conforme destacado, foi observado um sistema de classificação baseado em *scores*, calculados semanalmente, de acordo com determinados parâmetros a serem cumpridos pelos entregadores.

<sup>58</sup> As outras duas foram, *Uber Eats* e *GetNinjas*. Como destacado, a Uber encerrou a operação de sua plataforma de entrega de alimentos no país no início de 2022, por conta disso, as discussões pertinentes a esse braço da empresa não foram tematizadas neste texto. Já a plataforma *GetNinjas* diz respeito a outra forma de trabalho em plataformas, caracterizados na seção 1.1 como *freelancer* ou *macrotask*.

<sup>59</sup> No relatório mais recente, publicizado em julho de 2023, a empresa iFood manteve a pontuação 2 de 10, já as demais empresas aqui citadas zeraram todas as categorias (Fairwork, 2023).

interior de uma mesma plataforma. Buscaremos, na próxima seção, avançar no detalhamento dessas dinâmicas.

#### 1.4 Dinâmica e organização do trabalho subordinado às plataformas digitais

O crescimento das plataformas digitais de trabalho ocorreu, como vimos, na esteira da generalização das TICs e do universo informacional-digital. A atividade de motoristas e entregadores, assim como outras modalidades de trabalho uberizado, diz respeito a um trabalho imaterial e, sob o cenário descrito, encontra-se imbricada à crescente expansão do setor de serviços. Para a compreensão de tais processos, Antunes (2018) salienta a importância das formulações marxianas para a distinção entre trabalho produtivo e improdutivo e produção material e imaterial. Nessa perspectiva, de acordo com Marx (2013):

A produção capitalista não é apenas produção de mercadoria, mas essencialmente produção de mais-valor. O trabalhador produz não para si, mas para o capital. Não basta, por isso, que ele produza em geral. Ele tem de produzir mais-valor. *Só é produtivo o trabalhador que produz mais-valor para o capitalista ou serve à autovalorização do capital* (Marx, 2013, p. 578 – grifo nosso).

Ser um trabalhador produtivo, portanto, não tem relação com a existência física e material do produto de sua atividade, mas se os processos de trabalho estão inseridos na teia de valorização do capital. Nesse sentido, tanto no livro I de O Capital (Marx, 2013) como no Capítulo VI (inédito) (Marx, 2022) o autor desenvolve exemplos de trabalhos exercidos fora da esfera da produção material que podem ou não ser considerados trabalhos produtivos. Vale olhar para um deles:

Uma cantora que canta como um pássaro é um trabalho improdutivo. Se ela vende seu canto por dinheiro, é uma trabalhadora assalariada ou comerciante de mercadorias. Mas a mesma cantora, contratada por um empresário que a deixa cantar para ganhar dinheiro, é uma trabalhadora produtiva, pois *produz* diretamente capital (Marx, 2022, p. 114 – grifo do autor).

Ao realizarmos as mesmas relações com a atividade desenvolvida pelos motoristas investigados, torna-se possível entrever que um trabalhador que detém sua própria licença de táxi em algum centro urbano ou qualquer que seja o motorista autônomo que realize viagens diretamente para seus clientes exerce uma atividade remunerada, porém não produtiva. Em contraste, o motorista uberizado, cadastrado em alguma das plataformas digitais de trabalho,

realiza uma atividade produtiva, inserida diretamente em um processo de valorização do capital. Paralelos similares poderiam ser traçados para os entregadores ou demais formas de trabalho uberizado, em todos esses casos seria observada a mesma lógica de extração de mais-valor. De tais fatos também reside a importância da caracterização prévia sobre o processo de subordinação por meio das empresas-aplicativo. Afinal, não se trata de trabalhadores autônomos que vendem seus serviços de transporte ou entrega por dinheiro, são motoristas e entregadores inseridos em um complexo mecanismo de extração de mais-valor por meio das plataformas digitais.

É, em tal cenário, mesmo que não seja a forma preponderante, que o trabalho imaterial, característico da atividade de motoristas e entregadores ou mesmo em outras modalidades de trabalho ligadas às TICs – ganha importância nos mecanismos de extração de valor (Antunes, 2018). Trata-se de compreender que a atual etapa de desenvolvimento do capitalismo “apresenta um processo multiforme no qual precarização, materialidade e imaterialidade se tornaram mecanismos vitais, tanto para a *preservação* quanto para a *ampliação da lei do valor*” (Antunes, 2018, p. 33 – grifos do autor).

Ao passo que a extração do mais-valor se realiza a partir da exploração de diferentes processos de trabalho, vale olhar para mais detalhes da organização laborativa de motoristas e entregadores uberizados. Para isso, continuaremos a destacar elementos da dinâmica de trabalho dos três grupos entrevistados: os motoristas, os *motoboys* e os *bikeboys*. Ademais, vale salientar que, do mesmo modo que na seção anterior, por serem as plataformas com maior número de cadastrados entre os entrevistados, as discussões terão como eixo articulador a organização do trabalho nas empresas Uber e iFood.

#### *A dinâmica do trabalho como motorista de aplicativo: alternância entre plataformas e gamificação*

Dorival, que no momento da entrevista estava com 41 anos de idade, trabalhava como motorista de aplicativos há cerca de quatro anos. Apesar de ser a sua principal fonte de renda, essa não era a sua única ocupação. Além de ser cadastrado nas plataformas Uber e 99, trabalhava como técnico de enfermagem em uma jornada de 12 horas de trabalho por 60 horas de descanso. Relatou como as corridas em aplicativo eram realizadas justamente em seus dois dias de descanso, entre um turno e outro em sua ocupação original. Nos dias dedicados à atividade nos aplicativos, Dorival relatou sair de casa entre 5h30 e 6h da manhã, retornar às 12h

para almoçar. O retorno às ruas ocorria por volta das 14h e Dorival descreveu avançar na atividade laborativa até que a meta de ganhos estabelecida por ele próprio estivesse cumprida, sendo comumente estendida para além das 22h, uma jornada, portanto, que ultrapassava 14 horas diárias de trabalho.

P: Você está sempre rodando nas suas folgas do hospital?

E: Na maioria das minhas folgas eu tô rodando, porque as vezes os aplicativos colocam umas campanhas e tal, daí os incentivos chamam a atenção e a gente acaba saindo pra rodar, né?

P: O que determina então o quanto você vai rodar por mês?

E: Por exemplo, há duas semanas atrás a 99 lançou uma campanha, porque eu tava há um tempo sem entrar nela. Aí ela me deu um incentivo pra voltar a rodar com ela. Me ofereceu 1500,00 por 150 corridas, num prazo de 10 dias. Então, quando rola uma campanha assim, o que eu faço? Eu dou o foco só nela e trabalho direto. Tento fazer a meta em corrida, tipo, 20 corridas por dia eu consigo fazer saindo de 5h30/6h da manhã, voltando na hora do almoço e depois saindo novamente umas 13h, daí eu já consegui fazer essas 20 corridas. Daí quando tem essas campanhas aí, eu coloco a meta em corrida, entendeu? Quando não é, eu coloco em dinheiro. Então, vou sair agora de 6h, vou rodar, volto almoço, mas hoje eu vou fechar em 200,00. E assim vai indo, mas claro, tem dia que não dá pra fazer, né?

P: Como que você define se terá um dia de descanso?

E: Vai depender da meta (Dorival – Motorista 05).

É possível notar que parte da dinâmica de trabalho de Dorival, sobretudo as suas horas de trabalho, está organizada tendo em vista as suas metas de rendimento diário, assim como a partir da política de incentivo e bonificação das empresas-aplicativo. Parte constitutiva do gerenciamento algorítmico do trabalho (Grohmann, 2020), as “campanhas” de bonificação das empresas-aplicativo inserem-se no que vem sendo debatido como gamificação. Com origem no termo da língua inglesa “*gamification*”, tal fenômeno diz respeito, segundo Woodcock e Johnson (2018), à utilização de elementos lúdicos que envolvem os jogos para finalidades distintas das originalmente esperadas. Da mesma forma, envolve sistemas de competição, recompensas e metas que buscam influenciar o comportamento dos sujeitos envolvidos em ambientes físicos ou virtuais não relacionados aos jogos, como, por exemplo, no trabalho, em qualquer que seja a produção ou mesmo em processos de treinamento (Woodcock; Johnson, 2018).

Ao olharmos para o mundo do trabalho e, especificamente, para os trabalhadores uberizados, é possível notar uma gamificação que vem “de cima”, um processo que busca mobilizar os aspectos lúdicos como forma de aumentar a exploração e intensificação da atividade laborativa (Woodcock; Johnson, 2018). Não se trata apenas das campanhas de

bonificação, a gamificação, alinhada ao gerenciamento algorítmico, adquire diversas facetas com o objetivo de aumentar o engajamento do trabalhador nas plataformas digitais, como a busca pela melhora do *score* e da classificação, a busca por brindes físicos e por melhores taxas de aceitação<sup>60</sup>.

Uma das decorrências imediatas da gamificação, como no caso do motorista Dorival, está no impacto da quantidade de horas dedicadas à atividade laboral<sup>61</sup>. É essa também a realidade descrita pela entrevistada Célia, uma motorista cadastrada nos aplicativos desde agosto de 2018 e que estava com 54 anos no momento do diálogo. Após muitos anos envolvida na atividade de transporte escolar, também como motorista, e de ter encerrado um negócio próprio como revendedora de cosméticos, encontrava-se apenas na ocupação por meio das plataformas. Célia foi uma das motoristas com contínuas e extensas horas dedicadas ao trabalho, com relatos de mais de 16 horas de jornada nas diferentes plataformas em que estava cadastrada, isso sem considerar os finais de semana em que alegou emendar um dia após o outro logada nos aplicativos.

Como a empresa Uber, desde março de 2020, passou a limitar o tempo de realização de corridas a no máximo 12 horas sem intervalo, acompanhada de uma trava de 6 horas seguidas sem que motorista possa realizar corridas pelo aplicativo (Uber, 2020b), tornou-se frequente a alternância entre diferentes plataformas para a execução contínua da atividade. No caso de Célia, a alternância é parte recorrente e incorporada à sua dinâmica cotidiana no trabalho.

P: Você roda bastante. Você já chegou a bater as 12 horas da Uber?

E: É porque a Uber só dá 12 horas a você, né? Então eu volto uma parte, seguro, aí volto pra outra. Aí vou pra outra e volto pra Uber. Aí bate as 12 horas.

P: A 99, ela não tem as limitações de horas ainda?

E: Não tem não. É tranquilo. Agora, as plataformas eu sou indignada porque elas querem obrigar você a aceitar todo tipo de corrida [...]. Então, assim, quando você não aceita, você é punido, sua pontuação abaixa, eles lhe travam. A Pop [99] mesmo me mandou uma mensagem, se eu continuasse cancelando corridas, não aceitando corridas, ela ia me punir por 72 horas. Então assim, se você trabalha pra você, você que tem que determinar a hora que você vai e o que você quer pegar, porque você tem que priorizar você. Também outra coisa, nós temos que parar pra esticar as pernas, pra comer, eu agora tô com fome, acho que vou comer, vou parar, vou tomar café... quando você para, recebe um gelo (Célia – Motorista 09).

---

<sup>60</sup> No capítulo IV, retomaremos a discussão sobre a gamificação de modo a discutir a relação entre trabalho e tempo livre dos trabalhadores uberizados entrevistados.

<sup>61</sup> Importante frisar que a longa jornada de trabalho entre os uberizados será tematizada de forma específica no capítulo III.

A partir desse e dos demais relatos sobre a dinâmica de trabalho dos motoristas uberizados, torna-se ainda mais evidente os diversos mecanismos mobilizados pelas empresas-aplicativo para o controle e a subordinação do trabalho, sejam os processos de gamificação, os anúncios de bloqueio ou mesmo as retaliações veladas. Sob esse cenário, o relato de Célia, que coloca em xeque a propagada ideia de que os uberizados trabalham para si próprios, também escancara a contradição da noção de que esses trabalhadores podem realizar seu próprio horário.

De todo modo, se, no caso dos motoristas, isso ainda ocorre de forma velada por meio dos mecanismos explicitados, para os entregadores, principalmente para aqueles cadastrados na plataforma da empresa iFood, nota-se a necessidade de cumprimento de uma jornada de trabalho previamente agendada, seja por meio do sistema de escala entre os OLs ou através do processo de agendamento para aqueles entregadores cadastrados no sistema nuvem, como veremos no próximo trecho.

#### *O trabalho dos entregadores de aplicativo: a dinâmica de agendamento e as escalas do OLs*

A ideia de que ao se cadastrar em uma plataforma e se conectar ao aplicativo é possível começar a fazer entregas e, assim, obter alguma renda, apesar de ser vastamente difundida, aproxima-se cada vez menos da realidade dos entregadores. Essa é a situação identificada entre os entregadores entrevistados na cidade do Recife-PE, especialmente entre aqueles com atividade por meio da plataforma iFood. Como se não bastasse a pontuada dificuldade para a finalização e aceite do cadastro, as condições para que uma entrega seja solicitada estão sempre sujeitadas ao gerenciamento algorítmico e, portanto, à lucratividade da empresa-aplicativo e não à necessidade de trabalho, renda e sobrevivência dos entregadores. Com isso em vista, vale esmiuçar um pouco mais os regimes nuvem e OL de entregas na plataforma iFood, já que ambos acabam sendo balizadores para organização do trabalho dos entregadores.

Na seção anterior, já destacamos que o regime OL está baseado em uma empresa terceirizada prestadora de serviços para o iFood. A figura do OL é aquela que intermedeia toda a relação com os entregadores como o pagamento, a organização das escalas e, inclusive, a facilitação para o cadastro na plataforma. No que diz respeito à organização das escalas de trabalho, identificamos, nas diferentes “praças de entrega” na cidade do Recife, relatos de cinco horários: das 8h às 11h (café), das 11h às 15h (almoço), das 15h às 18h (lanche), das 18h às

22h (janta) e das 22h às 2h (madrugada)<sup>62</sup>. Os diálogos com o *bikeboy* André, logo abaixo, e, na sequência, com o *motoboy* Fábio, ambos entregadores OL, colaboram para a compreensão da organização desse sistema.

André, que no momento da entrevista estava com 19 anos, já ingressou na plataforma iFood como OL, após indicação de um familiar. André estava cadastrado apenas nessa plataforma e iniciou a atividade logo após ter concluído o Ensino Médio. Relatou pedalar entre 50 e 60 km por dia de trabalho e ter escala todos os dias da semana, exceto quando se sente muito cansado e solicita um dia fora da escala, normalmente no meio da semana, para o Operador Logístico.

P: Você já começou na plataforma como OL?

E: Já entrei no OL.

P: Como que você iniciou nos aplicativos, foi o operador que te convidou, você conhecia alguém, ou se cadastrou na plataforma do iFood?

E: Eu abri e procurei me informar mais, aí entrei para operador logístico. Foi [um familiar] que me indicou, assim entrei para o OL.

P: E como que funciona esse seu trabalho na OL, você tem um horário fixo?

E: É uma escala, por exemplo, se tem onze pessoas no grupo, aí tem a escala, café da manhã, almoço, lanche, janta e madrugada. Aí um dos administradores escala a pessoa. Se ele escalou, você vai, se ele não escalou, você vai ficar em casa.

P: Entendi. E no seu caso, você sempre é escalado?

E: Sempre, sempre escalado. Como eu sou um pouco antigo, aí eu não deixo de ser escalado não, então eu tenho a prioridade.

P: E você tem alguma escala prioritária que você trabalha?

E: Tenho de tarde e à noite, de 15h até às 23h.

P: Você já chegou a fazer a escala da madrugada?

E: Nunca cheguei não. Ainda não. [...] É que eu quero ter uma moto. Corrida de moto o valor vem a mais. É tipo, pra bike toca uma 5 km, ele vai pagar R\$6,50. Tocar pra moto ele vai pagar R\$8,00, R\$9,00 (André – Entregador em Bicicleta 01).

A continuidade da entrevista com André também traz mais elementos que demonstram a relação com o operador logístico, assim como o número de entregadores na região e em outras praças gerenciadas pelo mesmo OL. Os entregadores OL costumam ter um dia de folga na semana entre segunda e quarta-feira, mas, em alguns casos, como o de André, a presença na escala é ininterrupta.

P: Você fica sempre nessa região, tem contato com o seu operador, ele fica por essa área?

E: Não, não. É de longe... eu não sei, não vejo ele não.

---

<sup>62</sup> As três escalas intermediárias, almoço, lanche e janta, são as com maior quantidade de trabalhadores.

P: Mas ele cuida dessa área aqui? Da área que você falou que são 11 pessoas no grupo com ele.

P: É 100. Tem 100 pessoas no grupo. Então, tem na escala bike, tem bike, tem moto, tem aqui nessa região, tem no Pina, Piedade e Boa Viagem. Mas esses 100 são daqui só.

P: E os seus dias prioritários na escala, você faz quais dias da semana?

E: Todo dia. Só quando eu estiver um pouco cansadinho, se não quiser ir hoje, pelo menos um dia na semana ele garante (André – Entregador em Bicicleta 01).

Os trechos da entrevista com o motoboy Fábio também colaboram para a compreensão da relação entre entregador e operador logístico e a dinâmica de trabalho dos entregadores cadastrados nesse regime de trabalho na plataforma iFood. Além disso, Fábio destacou as exigências do operador logístico, sobretudo em relação à escala de trabalho e as sanções para os trabalhadores que, porventura, tenham alguma dificuldade para o seu cumprimento.

E: Por que eu comecei no aplicativo? Tenho 38 anos já tô cheio de cabelo branco na cabeça. Pra você ver como são as coisas. Esse estresse... Sol, chuva, poeira, sereno.

P: Quando tá chovendo muito eles botam mais incentivo?

E: Não. Assim, ele não bota incentivo, mas a carga de entrega se torna maior. Muitos que não tem a capacidade de dizer, “começou a chover, vou parar, desligar a plataforma e vou parar”. Assim, aqueles que são nuvem, no caso. No caso, o OL não pode parar.

P: Ah, é real isso, né? Você tá na escala, se choveu, choveu.

E: Pode cair canivete, pode cair. Pode cair tijolo.

P: Você tem que cumprir, porque senão daí o seu OL cai matando em cima.

E: É, a gente perde o espaço de escala. Quando é OL, é uma obrigação. Assim, é uma obrigação com a escala.

P: Como você conversa com o OL?

E: A comunicação todinha da gente é pelo Telegram, no caso. Toda comunicação que tem OL é pelo Telegram.

P: Sabe o porquê disso?

E: Não sei, é uma norma que tem lá no próprio iFood, que nem uma OL que é parceiro do iFood não pode ter nenhuma comunicação com motoqueiro nenhum pelo WhatsApp. Só o Telegram (Fábio – Entregador em Motocicleta 06).

Fábio, antes de ingressar nas plataformas, trabalhava como vigilante. Após ficar desempregado, decorrência da pandemia de covid-19, iniciou na Rappi e no iFood no sistema nuvem. Porém, rapidamente migrou para o regime OL no iFood. Essa migração ocorreu por necessidade de garantir maior renda, pois, como vimos em inúmeros relatos, há uma organização, mesmo que não publicizada, para que as solicitações de entrega sejam direcionadas prioritariamente aos trabalhadores com vinculação por meio do sistema OL. Fábio,

ademais, explicitou uma série de preocupações e críticas sobre a dinâmica de trabalho. Nesse sentido, ainda vale olharmos diretamente para mais um trecho da entrevista com esse trabalhador.

E: Porque tanto faz, tanto fez. Hoje em dia, caiu, morreu um, Deus o livre, fraturou uma perna, está no Hospital, e o aplicativo vai entender que ele dali não vai estar servindo, já tem outro para entregar no lugar dele.

P: E se isso acontece, por exemplo, se tiver um acidente, ou a moto quebrou, como que fica a relação com a OL?

E: A gente repassa, e eles repassam com o iFood. A gente conta a situação todinha e repassa com a iFood e o iFood vai automaticamente entrar em contato com o restaurante, refazer o pedido, eles não vão reembolsar o dinheiro do cliente, vão pedir para o restaurante, vão pagar uma taxa a mais para o restaurante, ele refazer o pedido, vem outro, então vem outro motoqueiro levar, e aquele que se lascou vai ficar lascado. É sacanagem. A gente tá aqui, a gente pega um pedido, chega ali na esquina, furou o pneu, vai fazer o quê? A gente entra em contato com a OL, ele entra em contato com o restaurante, a gente bate foto, tudinho, e manda para o aplicativo. Aí o aplicativo, o OL vai fazer o quê? Vai mandar você botar uma pausa de 20 minutos ou vai tirar você da escala, porque seu pneu furou.

P: Isso daí dos 20 minutos é como? Ele faz o quê?

E: Manda botar uma pausa no aplicativo. A gente tem uma pausa de 10, de 10 e 20 minutos em cada escala para não chamar. E essa última pausa aqui, a gente tem que entrar em contato com o OL, para a gente entrar em acordo com ela para botar uma pausa a mais de 30 minutos, meia hora, uma hora, mas ela nunca... esse acordo nunca existiu. Só usa 10 ou 20 minutos. O OL é o gerente. O OL é tipo o atravessador entre o motoqueiro e o iFood (Fábio – Entregador em Motocicleta 06).

Os entregadores OL podem acionar, uma vez por escala de trabalho, a função de pausa nas solicitações de entrega, com tempo de 10 ou de 20 minutos. Essa pausa seria um tempo para os entregadores se alimentarem ou para atenderem outras necessidades que, porventura, venham a ocorrer. Porém, é comum ela não ser utilizada ou mesmo destinada a outras finalidades, como vimos no relato acima. Além disso, conforme mostrado na pesquisa da Central Única dos Trabalhadores (CUT, 2021), à medida que os mecanismos do gerenciamento algorítmico são propositalmente obscuros para os trabalhadores, muitos entregadores tendem a não se utilizar da pausa, pois a vinculam empiricamente com a diminuição do número de solicitações de entregas após o retorno à atividade.

Colocados alguns dos elementos que perpassam a dinâmica de trabalho dos entregadores OL, vale frisar que, apesar da organização do trabalho em escalas ser algo institucionalizado apenas para esses entregadores, a pressão para o cumprimento de jornadas fixas e planejadas também se mostra presente para os demais entregadores por meio dos sistemas de agendamento. Como anteriormente pontuado, além desse sistema estar presente na

Rappi<sup>63</sup>, é a forma de organização do trabalho que se tornou padrão para os entregadores nuvem do iFood. Com efeito, só é possível que um entregador nuvem receba uma quantidade razoável de solicitações de entrega caso tenha realizado os agendamentos.

A entrevista com o Camilo, entregador em motocicleta, além expressar mais algumas diferenciações entre os entregadores OL e nuvem, apresenta uma boa descrição do sistema de agendamento do iFood. Camilo estava com 30 anos à época em que concedeu a entrevista. Trabalhando com entregas por meio de aplicativo desde agosto de 2019, iniciou essa ocupação após perder o emprego em um *call center*. Apesar de ser cadastrado em diversas plataformas, conectava-se principalmente no aplicativo iFood.

E: É, eu rodo desde 2019 até a data presente.

P: Entendi. E você é cadastrado em mais alguma plataforma?

E: Eu tenho o Uber, né? Esses outros aplicativos que as pessoas costumam usar. Eu tenho a Loggi, né? iBolt, enfim, tem várias empresas aqui, mas a que eu mais me dedico é o iFood, de fato.

P: E no iFood você está no cadastro nuvem ou no OL?

E: Eu sou nuvem. Já fui ao OL também, acredito que duas vezes. Dois períodos já fui ao OL, mas atualmente eu sou nuvem.

P: E teve algum motivo de você ir transitar da nuvem para o OL?

E: Olha, é porque a plataforma em si, ela fica balanceando a preferência de entregas para nuvem, para OL. Aí teve meses que realmente apertou e eu precisava realmente fazer um dinheiro, pagar as contas e tal. Então, eu já acabei indo para a plataforma OL, sendo que é um negócio que ninguém gosta, entendeu? Porque você praticamente vai cumprir horário, você é praticamente um CLT sem ser, tá entendendo? Você não tem direito nenhum, benefício nenhum e você tem que cumprir horário. Aqui na nuvem também, mas você escolhe os horários, entendeu? (Camilo – Entregador em Motocicleta 03).

Camilo disse agendar entregas em seis dias da semana, normalmente entre terça-feira e domingo. Por ter um *score* considerado alto, conseguia realizar os agendamentos com cinco dias de antecedência e assim garantir um maior número de solicitações. De todo modo, mesmo com boas avaliações, Camilo explicita que se conectar ao aplicativo sem ter realizado o processo de agendamento não traz solicitações de entregas.

E: Então, o iFood é assim, ele tem uma política de *score* que quando você é mais bem avaliado, você tem um dia a mais de preferência. Por exemplo, tem pessoas que não são bem avaliadas, elas têm só quatro dias, até terça-feira que vem elas veem. Aí, como eu tô melhor avaliado na plataforma, eu tenho a quarta-feira, ou seja, eu tenho uma preferência a mais pra tá podendo agendar.

P: Então você agenda o seu horário de trabalho.

E: É, praticamente, você cumpre o horário, sendo que ele não obriga você a cumprir todo o horário. É nuvem virando OL, quase. Cada vez mais assim,

<sup>63</sup> Vale reforçar que as imagens que mostram o sistema de agendamento na Rappi estão no anexo D.

eles descobrem um jeito de fazer a gente ficar mais preso a eles, sabe? E no começo, eu vou falar pra você, no começo todo mundo protestou. Mas aí ele faz de um jeito assim que só toca quem agendar, ou seja, se eu não agendar daqui, não vai tocar, eu tenho que chegar aqui, tenho que agendar pra poder tocar. Aí todo mundo acabou sentindo o peso no bolso, né? Acabou agendando. Aí ficou.

P: Então você realizou o agendamento hoje?

E: Olha, hoje, como eu não tinha um horário programado, esse horário aqui eu tava sem nenhuma programação, aí já tava lotado. Aí realmente eu não fiz entrega, porque não teve prioridade da plataforma. Agora, quando der 18h, vou estar com prioridade máxima.

P: Entendi. Você está com um bonequinho?

E: Significa que tem mais prioridade, que tem menos pessoas... É por ordem, né? Se você agendar primeiro, vai ter mais prioridade. Quando tá 3 assim, você não tem prioridade, vai tocar primeiro pra quem está com esses aqui, entendeu? Mas que o aplicativo tá cada dia mais cruel conosco. É uma verdade. E que eles estão cada vez mais querendo exclusividade da gente (Camilo – Entregador em Motocicleta 03).

Conforme Camilo relatou, os agendamentos são liberados a depender do *score* de cada entregador. Camilo contava com um *score* alto e conseguia realizar as reservas com alguns dias de antecedência. Tal condição lhe garantia uma maior prioridade nas solicitações de entrega. Em outros casos, como a do entregador Arthur, como veremos abaixo, os agendamentos eram liberados diariamente às 9h, o que lhe colocava em uma posição menos favorável, afinal, a prioridade ocorre por ordem de solicitação e há um limite de entregadores por área, controlado, é claro, pela própria plataforma. São três níveis de prioridade. Quando o trabalhador se encontra no primeiro, haverá mais solicitações de entrega e assim por diante. A imagem concedida por um dos entregadores entrevistados, disponibilizada no anexo F<sup>64</sup>, demonstra a área de agendamento e a classificação de prioridade – o que alguns entregadores chamam de “bonequinhos”.

E: Tem uns horários que a gente agenda pra poder trabalhar. Porque a gente vem pra rua, o aplicativo não toca não, ele só toca se tiver com um agendamento. Sem reserva, só vai tocar quando tem alta demanda.

P: Você costuma fazer essa reserva para quais horários?

E: Vai depender do horário que você quer trabalhar na rua. Tipo, eu pego o horário que eu gosto de reservar pra trabalhar, é de 11h às 15h. Aí de 15h eu desligo o aplicativo. Depois vou de 18h até às 23h.

P: E aí, essa reserva você sempre pode mudar ou você tem que reservar com antecedência? Como que funciona?

E: É, a gente pode mudar, mas com antecedência, porque tem umas normas no iFood que a gente tem que cumprir, porque pode prejudicar outros entregadores lá na frente também que queiram trabalhar, a gente tem que

---

<sup>64</sup> Além dessa, é possível observar imagens do score do aplicativo iFood no anexo G, disponibilizada pelo mesmo entregador.

agendar antes. Se não der pra você trabalhar, você tem que soltar antes a reserva, pra aquela outra pessoa possa pegar.

P: Então não é ligar o aplicativo e fazer a reserva?

E: Ela só tá livre às 9 da manhã. E nesse horário que ele libera pra mim. Aí só tem um certo limite que vai acabando, vai acabando, aí tem a modalidade dos bonequinhos. Com um bonequinho, você tem prioridade, dois bonequinhos, menos prioridade, três bonequinhos menos ainda...

P: Entendi, hoje você tá em quantos bonequinhos?

E: Dois bonequinhos.

P: Já chegou a agendar no primeiro?

E: Já cheguei a tá no primeiro. É que ele tem uma regra, assim, ele tem uma regra assim, que a gente tem que, tá dentro do horário, tipo, você reservou a gente tal hora, tal hora em que tá na rua. A taxa de finalização tem que tá 100%. Tem vezes... tem corrida que a gente pega, que é coisa assim, pra lá dentro do fim do mundo, pegar o subúrbio, exausto nas ladeiras, escadaria. Tem vezes a gente pega assim, pô, a gente não vale. Aí isso aí acaba afetando a taxa de finalização da gente, quando ele chegar no final de semana, que vira a semana, que eles vão atualizar o sistema. Mas, pronto...Aí o cara termina ficando nessa situação, sem bonequinho.

P: Entendi.

E: Tem o segundo bonequinho, o terceiro bonequinho, aí quando ele vai pegar a reserva, aí fica nessa. Aí, tanto faz pra o cara, tá na prioridade, ou menos prioridade. Um bonequinho, é sempre certeza que ele vai tocar. O cara tem toda a prioridade. Dois bonequinhos é a segunda opção. A terceira opção não vai tocar.

P: E é difícil conseguir a reserva?

E: É assim, é porque, quando dá as 9h da manhã, aqui é uma hora que a gente tem reserva, mas às vezes a gente fica com o sistema que tá tão pesado que o cara não consegue.

P: Você tem que reservar o seu horário todo dia?

E: Isso, todos os dias. Quando eu não quiser trabalhar, aí eu não reservo. Aí eu não tô obrigado a logar no aplicativo. Então, se eu tiver aquela reserva, eu tenho que trabalhar. Senão tem esse risco. Você tem que ler no aplicativo, senão aí que afeta o entregador na rua (Arthur – Entregador em Bicicleta 02).

Arthur estava com 32 anos no momento da entrevista, cadastrou-se em aplicativos de entrega em novembro de 2019, assim que ficou desempregado. Arthur estava cadastrado no iFood (Nuvem), na Rappi, na 99 e no iBolt. Também realizava entregas pelo Uber *Eats* antes da empresa encerrar esse tipo de operação no país. O baixo *score* de Arthur na plataforma iFood, desse modo, também refletia seu pouco tempo de cadastro. Assim como muitos outros entregadores, Arthur demorou para conseguir finalizar essa ação e, na própria leitura do entrevistado, ele ainda estava “esquentando” sua conta.

O entregador em bicicleta Dário, por sua vez, apesar de realizar entregas pelo iFood desde setembro de 2022, também relatou dificuldades para conseguir um bom agendamento e ter a possibilidade de um maior número de solicitações de entregas. Dário realizava agendamentos que totalizam 10 horas diárias de trabalho, das 8h às 14h e das 18h às 22h, pedalava, nessa jornada, cerca de 50 km todos os dias.

P: Quando você vai realizar o agendamento, está conseguindo ficar com quantos desses bonequinhos?

E: Tô tentando pegar dois, mas tem dia que eu esqueço e aí eu pego com três. Mas a ideia é pegar com um, porque aí, quando tem menos pessoas agendadas ainda, aí tu vai tá na primeira parte de prioridade da lista, como se fosse isso.

P: Você já conseguiu ficar com um bonequinho?

E: Não, porque aí tem que pegar cinco dias, tem que ter a taxa acima de 90%.

P: Entendi.

E: Eu não tô conseguindo ainda bater a taxa acima de 90% também. (Dário – Entregador em Bicicleta 05).

Colocados os diferentes procedimentos que envolvem o trabalho dos entregadores cadastrados nos regimes nuvem e OL, fica evidente que a propagada ideia de se conectar a um determinado aplicativo e rapidamente começar a trabalhar, trazida no início desta seção, não corresponde fielmente à realidade dos entregadores. Pelo contrário, ao passo que o trabalho uberizado se expande e se generaliza, novas formas de centralização e descentralização alinhadas à gestão algorítmica sobre o tempo e as relações de trabalho se complexificam. Ao mesmo tempo, mostra-se cada vez mais indubitável o processo de subordinação e controle sobre o tempo de trabalho por parte das plataformas digitais, principalmente quando a tão propagandeada autonomia para definição das horas trabalho e alguma forma de controle sobre a remuneração tornam-se cada vez mais inalcançáveis para os trabalhadores.

### *Subordinação às plataformas digitais: a organização orientada para a máxima exploração do trabalho*

Independentemente de a atividade laborativa ocorrer como motorista ou como entregador, do instrumento de trabalho ser um carro, uma moto ou uma bicicleta, da plataforma de cadastro ou do regime de organização do trabalho, a dinâmica laboral subordinada às plataformas digitais está sempre orientada de modo a garantir que as incertezas, os custos e riscos da atividade sejam repassados aos trabalhadores (Abílio, 2017).

Ademais, seja por meio de formas explícitas de gerenciamento e controle do trabalho, que abarcam desde a liberação ou não do cadastro dos trabalhadores, até a organização da escala de entregas, no caso dos OLs, ou dos processos escamoteados pelo gerenciamento algorítmico, os relatos trazidos corroboram a consolidação dos trabalhadores investigados como autogerentes subordinados (Abílio, 2019). Vale reforçar, dessa forma, que não se trata de empreendedores, parceiros ou colaboradores das empresas-aplicativo, mas sim trabalhadores

que exercem uma atividade subordinada por meio de plataformas digitais (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

É fato, também, que os trabalhadores uberizados exercem uma atividade laboral com elevado grau de precariedade. Essa atividade, como vimos, diz respeito a um trabalho imaterial, porém produtivo. Trata-se de um trabalho, considerando o grau de desenvolvimento das forças produtivas e os avanços do universo informacional-digital, envolto em mecanismos cada vez mais complexos de extração de mais-valor. Desse modo, exercer um trabalho produtivo sob o manto da uberização, como afirmou Marx (2013) para o conjunto da classe trabalhadora, não é nenhuma sorte, senão um azar.

Compreender os elementos que perpassam a dinâmica de trabalho dos motoristas e entregadores uberizados, apesar de já se mostrar por si só como uma tarefa complexa, é um passo fundamental para a apreensão de suas vidas cotidianas e as esferas do tempo livre e do lazer. Do mesmo modo, essa compreensão se mostra balizadora para a investigação dos usos do tempo desses trabalhadores, análise que será esmiuçada no terceiro capítulo. Antes disso, contudo, ao considerarmos que a uberização vem se tornando uma forma de trabalho cada vez mais disseminada, vale o direcionamento do olhar para os processos de mudança no mundo do trabalho e seus impactos na realidade brasileira. Debates que nortearão, portanto, o próximo capítulo.

## **CAPÍTULO II - MUDANÇAS NO MUNDO DO TRABALHO E O CONTEXTO BRASILEIRO: CENÁRIO PROPÍCIO À UBERIZAÇÃO**

Além de sua centralidade para a apreensão do tempo livre e do lazer, a categoria trabalho mostra-se fundamental para as reflexões sobre as transformações tecnológicas do capitalismo contemporâneo, para a investigação sobre uberização e, por certo, para a compreensão dos impactos desses processos na vida de todos aqueles que vivem do trabalho. Para Marx (2013), vale destacar, o trabalho é, antes de tudo, imanente aos seres humanos. A sociedade tem no trabalho a sua principal base de sustentação, sendo por meio dele que os seres humanos, desde seu surgimento, apropriam-se da natureza e a transformam, modificando, assim, a si próprios. Nas palavras do autor: “Agindo sobre a natureza externa e modificando-a por meio desse movimento, ele [o ser humano] modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza” (Marx, 2013, p. 255).

É possível compreender, dessa forma, que o trabalho é a mediação entre os seres humanos e a natureza e que dessa relação deriva todo o processo de formação social. Ademais, o processo de trabalho, em princípio, diz respeito a uma ação muito clara: a produção de valores de uso. Nessa perspectiva, o trabalho enquanto essência humana independe das formas historicamente determinadas de organização da sociedade (Marx, 2013). Tal constructo não anula a ideia de que a categoria trabalho assumiu diferentes contornos ao longo do tempo. Pelo contrário, na acepção marxiana, ao se levar em conta os elementos concretos da realidade, assume-se que a apreensão do trabalho só pode ocorrer na medida em que se considera o contexto e as determinações históricas de produção e reprodução material da vida social (Hungaro, 2008).

À medida que é a apropriação e a transformação da natureza por meio do trabalho que possibilita a satisfação das necessidades humanas, na sociedade capitalista, tais necessidades, independentemente de sua origem material ou imaterial, são satisfeitas pelas mercadorias. Assim, além de cada mercadoria possuir um valor de uso, possui também um valor de troca<sup>1</sup>. Ocorre que, para a conversão da produção do capital em propósito da humanidade, conforme salientado por Antunes (2002), mostrou-se inevitável a separação entre valor de uso e valor de troca, com o primeiro sendo subordinado ao segundo.

---

<sup>1</sup> Marx (2013) distingue trabalho concreto e trabalho abstrato, sendo o primeiro aquele que cria o valor de uso e o segundo o que cria o valor de troca.

A despeito do regime do capital ter engendrado, segundo Belluzo (2013), um processo econômico que abriu a possibilidade de libertação da vida humana e suas necessidades das limitações impostas pela natureza, na realidade concreta, o capitalismo, no decorrer de seu desenvolvimento, aprisionou os seres humanos despossuídos dos meios de produção em suas cadeias de geração de valor. Assim, ainda que o trabalho, em sua essência, apresente uma dimensão de liberdade – uma vez que exprime a relação de transformação intencional do ser humano sobre a natureza –, sob a lógica capitalista, passa a ser, segundo Hungaro (2008), mais representativo da “desrealização” humana, pois se torna tão somente produtor de mercadorias, ao mesmo passo em que o próprio trabalho em si se torna uma mercadoria.

Com a crítica da economia política, segundo Belluzo (2013), Marx buscou demonstrar que o regime do capital deixado à mercê de sua dinâmica interna seria incapaz de realizar os valores que a própria sociedade burguesa anunciava. Trata-se de compreender o capitalismo como uma relação social de produção, tendo a venda de mercadorias tão somente o objetivo de garantir a reprodução do capital e não a satisfação das necessidades humanas. Com isso em vista, Marx elegeu como um dos pontos centrais de sua vasta obra examinar os mecanismos de geração de valor e, por meio da noção de totalidade, “desvendar” a lógica de funcionamento do capital (Belluzo, 2013).

Nas teias dessa relação, portanto, o controle sobre o trabalho é determinado pela sua apropriação privada e alheia e não por aquilo que poderia ser considerado como necessidade para os seres humanos (Ranieri, 2015). É sobre essa base, relacionada, em última análise, à divisão social do trabalho e à apropriação privada dos meios de produção, que se assenta o trabalho estranhado (Marx, 2004). Considerando esses elementos, a ideia sintetizadora do estranhamento do trabalho como raiz causal de todo o complexo de alienações humanas (Mészáros, 2009) também se mostra fundamental para identificação e análise dos contornos assumidos pelo trabalho no atual momento histórico<sup>2</sup>.

Partimos, desse modo, da ideia de que o processo de uberização materializa-se como a expressão mais recente do estranhamento, da exploração e da “desrealização” do trabalho. Com isso em vista, se, em um primeiro momento, além da caracterização inicial dos trabalhadores uberizados, nos atentamos à dinâmica e à organização dessa forma de trabalho, vale, neste momento do texto, realizar reflexões sobre os elementos macroestruturais que possibilitam a generalização da uberização. Faremos esse movimento ao discutir a crise no padrão de acumulação e as mudanças nos processos de trabalho, o avanço informacional-digital

---

<sup>2</sup> Vale adiantar que o debate sobre alienação/estranhamento será retomado no capítulo IV.

e os seus reflexos na esfera da produção material e imaterial, assim como por meio da discussão dos elementos centrais que possibilitam a compreensão desse cenário na realidade brasileira, como a precarização, a informalidade, o desemprego e o papel do Estado na flexibilização do trabalho.

## **2.1 Crise no padrão de acumulação e as mudanças nos processos de trabalho: o caminho à uberização**

Ao examinar a lei geral da acumulação capitalista, Marx (2013) irá discutir a influência exercida pelo aumento do capital sobre o destino da classe trabalhadora, dando enfoque à composição técnica do capital e às alterações por ela sofridas no processo de produção<sup>3</sup>. Tal discussão mostra-se essencial para a compreensão dos processos de trabalho, afinal o crescimento do capital implica o crescimento de seu componente variável. No entanto, vale destacar que o próprio desenvolvimento do modo capitalista de produção gera uma mudança nessa composição técnica. Conforme Marx (2013, p. 701):

Com a acumulação de capital desenvolve-se, assim, o modo de produção especificamente capitalista e, com ele, a acumulação do capital. Esses dois fatores econômicos provocam, de acordo com a conjugação dos estímulos que eles exercem um sobre o outro, a mudança na composição técnica do capital, o que faz com que seu componente variável se torne cada vez menor em comparação ao componente constante.

Assim, ainda de acordo com Marx (2013), a acumulação de capital, que inicialmente apareceria tão somente como sua ampliação quantitativa, passa a ser realizada por meio de uma contínua alteração qualitativa de sua composição, em um progressivo acréscimo de seu componente constante à custa do componente variável. Ocorre, assim, que a acumulação capitalista, como discutiremos na próxima seção, produz continuamente uma população adicional excedente, os trabalhadores desempregados ou redundantes, gerando um cenário no

---

<sup>3</sup> Para Marx (2013, p. 689 – grifo nosso): “A composição do capital deve ser considerada em dois sentidos. Sob o aspecto do valor, ela se determina pela proporção em que o capital se reparte em capital constante ou valor dos meios de produção e capital variável ou valor da força de trabalho, a soma total dos salários. *Sob o aspecto da matéria, isto é, do modo como esta funciona no processo de produção, todo capital se divide em meios de produção e força viva de trabalho*; essa composição é determinada pela proporção entre a massa dos meios de produção empregados e a quantidade de trabalho exigida para o seu emprego. Chamo a primeira de composição de valor e a segunda, de composição técnica do capital. Entre ambas existe uma estreita correlação. Para expressá-la, chamo a composição de valor do capital [...]”.

qual a classe trabalhadora passa a criar os próprios meios para se tornar supranumerária e formar o assim chamado exército industrial de reserva.

Decerto que o desenvolvimento das forças produtivas e o incremento informacional-digital afetam a referida composição técnica do capital e, igualmente, impactam profundamente a classe trabalhadora. Tendo essas constatações como ponto de partida, interessa-nos, neste momento, discutir de que forma o desenvolvimento capitalista influencia os processos de trabalho. Nesse percurso, iniciaremos pela discussão do período de hegemonia do binômio taylorista/fordista, destacaremos a crise de acumulação que originou o modelo toyotista e seguiremos para as discussões e relações desse último processo no contexto da uberização do trabalho.

A organização científica proposta por Taylor e o modo de gerenciamento fordista foram as formas mais refinadas e avançadas de racionalização do trabalho até os seus sinais de esgotamento nas décadas de 1960 e 1970. Nesse contexto, em grande parte do século XX, especialmente a partir de sua segunda década, o modelo taylorista/fordista se consolidou como expressão dominante no sistema produtivo, tornando-se a forma hegemônica de organização da produção em toda a grande indústria (Antunes, 2002).

Na obra “Princípios da Administração Científica” (Taylor, 1970), são encontradas as principais formas organizativas da proposição taylorista. Em contraste à contratação do contramestre único para supervisão da produção, Taylor propunha a criação de uma estrutura gerencial responsável por todos os acontecimentos no interior da fábrica. Essa gerência teria o papel de reunir “todos os conhecimentos tradicionais que no passado possuíram os trabalhadores e então classificá-los, tabulá-los, reduzi-los a normas, leis ou fórmula, grandemente úteis ao operário para a execução do seu trabalho diário” (Taylor, 1970, p. 49). Tal método de racionalização da produção envolvia ainda a especialização de todas as funções: o trabalhador mais qualificado e experiente da planta produtiva era escolhido, por meio do estudo do tempo de sua atividade laboral, para que seus movimentos pudessem ser quantificados e padronizados para assim serem repassados aos demais trabalhadores. Para Taylor, o trabalhador deveria ser uma espécie de “gorila amestrado”, com gestos e atitudes automatizadas e maquinais, com a mínima utilização possível das funções intelectuais no ato produtivo.

O modelo conhecido como fordismo, por sua vez, foi desenvolvido em um momento em que a produção racionalizada de Taylor já estava operante em uma parcela importante do setor industrial estadunidense (Gramsci, 2008). É possível elencar dois pontos

centrais para a caracterização do fordismo: a massificação da produção e do consumo e o sistema de linha de montagem. A linha de montagem automatizada possibilitou a diminuição do tempo de produção das mercadorias: com uma esteira percorrendo toda a sua extensão, e com os trabalhadores dispostos ao seu redor, cada qual com seu trabalho específico. A célebre frase de Henry Ford, “você pode escolher a cor de carro que quiser, desde que ele seja preto”, por sua vez, sintetiza muito bem essa lógica de massificação da produção. De acordo com Pinto (2007, p. 41), a ideia basilar de Ford era a seguinte:

[...] padronizando os produtos e fabricando-os numa escala imensa, da ordem de centenas ou milhares por dia, certamente os custos de produção seriam reduzidos e contrabalanceados pelo aumento do consumo, proporcionado, por sua vez, pela elevação da renda em vista dos melhores salários que poderiam ser pagos em função do aumento das vendas e, portanto, dos lucros empresariais.

As atividades desenvolvidas pelos trabalhadores a partir do binômio taylorista/fordista seguiam ações mecânicas e repetitivas, com a separação entre a elaboração e a execução das tarefas. Tratava-se, para o capital, segundo Antunes (2002, p. 37), “[...] de apropriar-se do *savoir-faire* do trabalho, ‘suprimindo’ a dimensão intelectual do trabalho operário, que era transferida para as esferas da gerência científica”. A partir desses elementos, podemos apontar as principais características desse binômio, como: (a) a produção em massa de mercadorias; (b) a produção homogeneizada, verticalizada e realizada intensamente; (c) o combate ao desperdício de tempo; (d) o aumento do ritmo de produção; (e) a decomposição de tarefas e a linha rígida de produção (Antunes, 2002; Pinto, 2007). Essa maneira de se organizar a produção se disseminou inicialmente por toda indústria automotiva dos Estados Unidos e, posteriormente, expandiu-se ao conjunto dos países de capitalismo central e às etapas produtivas de forma geral. Neste contexto, o taylorismo/fordismo foi responsável, segundo Antunes (2002), pelo surgimento do operário-massa (*mass-worker*), um imenso contingente de trabalhadores empregados em grandes plantas produtivas.

Os métodos de produção engendrados pelo taylorismo/fordismo são, conforme salienta Gramsci (2008), indissociáveis de uma maneira de pensar, de sentir e de viver a vida. A expansão do *mass-worker*, dessa forma, também foi responsável pela difusão do chamado *american way of life* no conjunto dos países capitalistas: um estilo de vida típico da população estadunidense, justamente baseado no consumo em massa. Afinal, uma produção em massa também previa um consumo em massa. Não é por menos que o alinhamento de todos esses

processos, ainda segundo Gramsci (2008), fez com que o americanismo se tornasse o modo hegemônico de sociabilidade humana.

Temos que a hegemonia do padrão de acumulação taylorista-fordista esteve alinhada ao compromisso socialdemocrata de conciliação de classes. Erigido no período pós-guerra, tal compromisso foi fruto de uma amálgama conciliatória pós-crise de 1930, da política econômica keynesiana, bem como do relativo equilíbrio de forças entre burguesia e proletariado. Nesse bojo, os elementos do *Welfare State* – entre eles os direitos sociais e seguridade social – previam o abandono, por parte dos trabalhadores, da construção de um projeto histórico de ruptura com o capitalismo (Bihr, 1998). Vale frisar, no entanto, que tais políticas, conforme Antunes (2002), estiveram limitadas a uma pequena parcela de países de capitalismo central, tendo como base de sustentação a enorme exploração do trabalho realizada nos países periféricos.

Contudo, após o curto período de conciliação, abalizado pelas constatações mencionadas anteriormente, os anos de 1960 ficaram marcados pela efervescência do movimento dos trabalhadores que questionava os pilares constitutivos da própria realidade social engendrada pelo regime do capital (Bihr, 1998). Para a primeira geração que havia vivido o compromisso fordista, ainda de acordo com Bihr (1998), a retirada de autonomia e supressão da dimensão intelectual do trabalho foi tolerada, já que as condições materiais criadas por esse modelo de produção compensariam esse processo. Entretanto, a geração seguinte não estava disposta “a perder sua vida para ganhá-la, [...] privando-se de ser por um excedente de ter.” (Bihr, 1998, p. 41). Ou seja, os filhos da classe trabalhadora não estavam dispostos a se submeter aos compromissos do fordismo assumidos pela geração anterior.

Do ponto de vista econômico, a relativa calma nos países centrais, predominante ao longo das três décadas que se seguiram à segunda grande guerra, de acordo com Belluzzo (2009), deve ser atribuída, para além das políticas anticíclicas da era keynesiana, a duas características dos sistemas financeiros de então: a prevalência do crédito bancário sobre a emissão e títulos negociáveis e a chamada repressão financeira. Essas características incluíam a “separação entre os bancos comerciais e os demais intermediários financeiros, controles quantitativos do crédito, tetos para as taxas de juros e restrições ao livre movimento de capitais” (Belluzzo, 2009, p. 207).

No entanto, a crise da década de 1970, que teve como marco a crise do petróleo e a crise do dólar de 1971, e suas repercussões políticas e econômicas foram progressivamente construindo uma nova ordem nos quadros do processo de globalização liberal. Somado aos

demais elementos de esgotamento do padrão taylorista/fordista, a crise originou um reordenamento da ordem econômica internacional e profundas alterações na divisão internacional do trabalho, que implicaram em mudanças nas relações entre os próprios países centrais, assim como a relação desses com os países da periferia do sistema capitalista (Belluzzo, 2014). Como uma espécie de retorno à acumulação monetária desimpedida, a recuperação do poder do dólar, em 1979, instaurou um novo regime de coordenação da economia mundial e abriu espaço para o comando dos mercados financeiros anglo-saxões sobre as estratégias empresariais. Vale destacar que essa nova etapa do capitalismo, na crista da onda neoliberal, não buscou a redução do Estado, pelo contrário, promoveu a apropriação do Estado pelas grandes corporações transnacionais (Belluzzo; Galípolo, 2017).

Essa tendência vem se intensificando no ciclo de reprodução do capital, manifestando-se como uma aguda crise estrutural (Antunes, 2002; Harvey, 2013; Sampaio Jr., 2007).

O quadro crítico, a partir dos anos 70, expresso de modo contingente como crise do padrão de acumulação taylorista/fordista, já era a expressão de uma crise estrutural do capital que se estendeu até os dias atuais e fez com que, entre tantas outras consequências, o capital implementasse um vastíssimo processo de reestruturação, visando recuperar do seu ciclo reprodutivo e, ao mesmo tempo, repor seu projeto de dominação societal, abalado pela confrontação e conflitualidade do trabalho, que [...] questionaram alguns dos pilares da sociabilidade do capital e de seus mecanismos de controle social (Antunes, 2002, p.47).

Harvey (2013) também se debruça sobre as mudanças produtivas em curso a partir da década de 1970. Para esse autor, esses eventos representam uma transição no regime de acumulação capitalista e no modo de regulamentação social e política a ele associado. Nesse processo, o modelo taylorista/fordista foi suplantado pelo padrão de acumulação flexível. Nas palavras do autor:

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e do padrão de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional (Harvey, 2013, p.140).

O padrão de acumulação flexível, sob a lógica da mundialização do capital, baseia-se em um processo organizacional tecnologicamente avançado, no qual o toyotismo foi o

responsável por fornecer as bases técnicas de gestão do trabalho. O exemplo recorrente é a da produção de automóveis. Se na forma de organização da produção sob a hegemonia taylorista/fordista, uma fábrica ao ser abastecida com minério de ferro, borracha, além de outras matérias-primas, entregava um automóvel completo, na vigência da produção flexível, cada componente do veículo passou a ser fabricada em diferentes partes do globo, de acordo com a demanda produtiva.

No cenário descrito, o toyotismo representou, guardadas as devidas características nacionais e os elementos de continuidade e descontinuidade com o fordismo/taylorismo, uma alternativa para as classes dominantes frente às manifestações da crise estrutural do capital. O toyotismo, ou sistema Ohno como também ficou conhecido, foi gestado no período pós-guerra, mais especificamente no Japão. Sua implementação se deu, inicialmente, na fábrica da Toyota e, em um curto período de tempo, expandiu-se para as demais grandes empresas daquele país (Antunes, 1997).

Ao contrário do taylorismo, que fragmentava as atividades complexas em operações simples, especializando o trabalhador em uma determinada função, o toyotismo procurou desenvolver a desespecialização e a exigir a polivalência para todos os trabalhadores (Pinto, 2007). Mais do que isso, para Alves (2000, p.33): “O aspecto original do toyotismo é articular a continuidade da racionalização do trabalho, intrínseca ao taylorismo e fordismo, com as novas necessidades de acumulação capitalista”.

Desse modo, como principais características do toyotismo<sup>4</sup>, podemos elencar: (a) a *flexibilização da produção*, ou seja, a produção de acordo com a demanda, sendo quatro operações básicas (transporte, fabricação, estocagem e controle de qualidade); (b) a *flexibilização do trabalho* com linhas de produção diversificadas, que operam em concomitância com o trabalho operário em equipe, na qual todos têm multifunções; (c) o trabalho *just-in-time*, com a produção na exata medida em que o produto será consumido; (d) a utilização do sistema *Kanban*, que se constitui por um sistema de cartões ou senhas que comandam a reposição de peças no estoque, com um fluxo contínuo de informações, que demonstram exatamente a quantidade de matéria-prima necessária para determinada atividade produtiva; (e) os *círculos de controle de qualidade*, no qual, os trabalhadores são estimulados a refletir sobre o seu trabalho e desempenho com objetivo de aumentar a produtividade; (f) as

---

<sup>4</sup> Centramo-nos, aqui, nas características diretamente vinculadas à produção. De todo modo, vale salientar que outros elementos perpassaram a constituição do toyotismo, a exemplo do cerco e a cooptação dos sindicatos (Antunes, 1997), e, como parte desse processo, a criação do emprego vitalício para parte do operariado das empresas matrizes no Japão (Alves, 2000).

*Redes de Subcontratação*, com outras empresas subcontratadas e trabalhadores terceirizados (Alves, 2000; Antunes, 1997; Harvey 2013; Pinto 2007).

O objetivo precípua dos aspectos gerenciais do toyotismo caracteriza-se pela eliminação do trabalho vivo, ou seja, conseguir produzir a mesma quantidade ou mais de mercadorias com menor emprego de capital variável, evidenciando, assim, uma intensificação do ritmo de produção dentro da mesma parcela de tempo de trabalho, já que os trabalhadores têm, a partir desse modo de gerenciamento, tanto as suas capacidades físicas como as suas capacidades intelectuais apropriadas pelo capital. Vale ressaltar que essa mudança no padrão de produção não altera de forma imediata toda a cadeia produtiva. O modelo taylorista/fordista continua em operação, subsistindo, muitas vezes, no interior de uma mesma fábrica constituída em torno do modelo toyotista. Assim, “é possível dizer que o padrão de *acumulação flexível* articulou um conjunto de elementos de *continuidade e descontinuidade*, que acabam por conformar algo *relativamente* novo e bastante distinto do padrão taylorista/fordista de *acumulação*” (Antunes; Druck, 2015, p. 14 – grifos dos autores).

Para além das mudanças no padrão de acumulação e das plantas fabris, o processo de reestruturação produtiva operou o culto ao individualismo e, de acordo com Alves (2000, 2014), a “captura”<sup>5</sup> da subjetividade da classe trabalhadora para a lógica do capital. Se, conforme Gramsci (2008), as linhas de montagem das fábricas baseadas no binômio taylorista/fordista, com atividades repetitivas e monótonas, “permitiram” que o trabalhador, ao se apropriar do movimento e da técnica, pudesse pensar em outras dimensões da vida – o que poderia levá-lo a um curso de pensamento contestatório –, sob o toyotismo, de acordo com Alves (2014), o trabalhador é obrigado a pensar intensamente sobre a sua atividade laborativa. Logo, a inteligência humana é apropriada e colocada o tempo todo a serviço do capital.

Os elementos que corroboram essa “captura” da subjetividade são as próprias matrizes organizacionais constituidoras do toyotismo, que compeliram o trabalhador a uma espécie de “gerente de si mesmo”, que regula o seu próprio trabalho e o do outro, tendo como finalidade alcançar a máxima produção. Se o fordismo alienou o saber operário ao transferi-lo para a esfera gerencial, e intensificou a separação entre o trabalho manual e o trabalho intelectual, o toyotismo operou o reverso. Ao visar se apropriar da dimensão intelectual do

---

<sup>5</sup> O autor utiliza a expressão “captura” da subjetividade entre aspas para destacar o caráter metafórico do processo. Em suas palavras: “Na verdade, é impossível ‘capturar’ a subjetividade do trabalho vivo. Por isso, o sentido da ‘captura’ é intrinsecamente processual, virtual e contraditório, e nos conduz, em si, a uma situação-limite (no caso de personalidades singulares, manifesta-se, por exemplo, na disseminação das ‘doenças da alma’)” (Alves, 2014, p. 56).

trabalhador, recolocou o saber operário como algo primordial na esfera da produção. Segundo Antunes (2002), este processo não se restringe apenas a essa dimensão, já que parte do saber intelectual dos trabalhadores é transferido para as máquinas informatizadas, que se tornam, a partir da microeletrônica, cada vez mais inteligentes.

Como a máquina não pode suprimir o trabalho humano, ela necessita de uma maior interação entre a subjetividade que trabalha e o maquinário inteligente. E, nesse processo, o envolvimento interativo aumenta ainda mais o estranhamento do trabalho, amplia as formas modernas de reificação, distanciando ainda mais a subjetividade do exercício de uma cotidianidade autêntica e autodeterminada (Antunes, 2002, p. 131).

É nesse cenário de “captura” da subjetividade e de aumento do estranhamento do trabalho que o capitalismo informacional-digital vem aprimorando a sua dominação. Para Antunes (2018), desde que a rigidez do binômio taylorista/fordista foi suplantada pela flexibilidade toyotista, observa-se uma reestruturação produtiva permanente, capitaneada agora pela ciberindústria e seu universo informacional-digital, processo que pavimentou o caminho para, e do qual emerge em escala global, a uberização do trabalho.

Quando introduzimos as discussões sobre a uberização no capítulo anterior, destacamos algumas das características centrais dessa modalidade de trabalho. O fato é que a uberização incorpora e ao mesmo tempo aprofunda formas de exploração do trabalho típicas do toyotismo. Para além da própria dinâmica flexível, o trabalho subordinado às plataformas digitais requer o engajamento à atividade laborativa, com a apropriação do saber-fazer dos trabalhadores por meio do gerenciamento algorítmico. Do mesmo modo, conforme colocado, observa-se a transformação dos trabalhadores em *just-in-time*, um trabalho executado sob demanda no qual os uberizados ficam à disposição e à espera dos chamados das empresas-aplicativo, recebendo apenas na exata medida em que realizam a atividade laboral (Abílio, 2021, 2020a).

O que a uberização consolida é a redução, para o lado do capital, do trabalhador a força de trabalho. Ser reduzido a força de trabalho é estar disponível e ser utilizado da forma mais eficiente possível, na maior intensidade possível, no tempo que for necessário, obtendo remuneração apenas pelo tempo em que efetivamente se produz. [...] O igualamento do tempo de trabalho a tempo de produção não é uma novidade, é elemento central que move o conflito entre capital e trabalho. A novidade reside nos meios técnico-políticos de mapeamento e controle do processo de trabalho, que possibilitam a realização perfeita ou quase perfeita, programada, racionalizada e altamente controlada dessa equalização. A redução do tempo de trabalho a tempo de produção opera sobre centenas de milhares de

trabalhadores, de forma centralizada e despótica. Essa batalha é catalisada pelo gerenciamento algorítmico, mas atravessa todo o mundo do trabalho, e é sempre política (Abílio, 2021, p. 61-62).

Sob esse cenário, um enorme contingente de trabalhadores, desprovidos de emprego, segundo Antunes (2023), recebem a alcunha de empreendedores: seus modos de vida precários imaginados como uma forma de empresariamento. Nas próprias palavras do autor: “uma espécie de *burguês-de-si-próprio*. No entanto, o que se efetiva muitas vezes e sem que se perceba é a condição de *proletariado-de-si-mesmo*. Parece florescer, então, uma curiosa figura, a do *empreendedor-proletário*.” (Antunes, 2023, p. 38 – grifos do autor).

A construção da imagem do trabalhador enquanto um empreendedor, de acordo com Amorim, Moda e Mevis (2021), serve a uma maneira de radicalizar a subordinação da classe trabalhadora ao capital, configurando-se enquanto um novo modo de vida, um novo tipo de americanismo no contexto atual. Segundo os mesmos autores, as discussões sobre o empreendedorismo ganharam lastro social nas últimas décadas, sobretudo a partir de 1970 – justamente o marco do processo de reestruturação produtiva –, quando os debates dessa natureza passaram a orientar a implementação das políticas neoliberais nos países capitalistas ocidentais (Amorim; Moda; Mevis, 2021).

O neoliberalismo, ao considerar a competição como algo inerente aos seres humanos e o mercado, fundamentalmente, como um espaço social, colocou o empreendedorismo em outro patamar. No caso brasileiro, diversas ocupações e atividades laborais passam a ser associadas à perspectiva empreendedora, desde o Microempreendedor Individual (MEI), o contratado por meio de pessoa jurídica – o trabalhador PJ –, o dono de pequenas e microempresas, ou mesmo os trabalhadores uberizados (Amorim; Moda; Mevis, 2021). O fato é que a propagação do empreendedorismo é realizada com o intuito de maquiagem a precarização e a degradação das garantias trabalhistas, uma forma de obscurecer os processos de informalização e de transferência de custos para o trabalhador (Abílio, 2019).

Os uberizados, como trouxemos anteriormente, não são, de forma alguma, empreendedores. Longe disso. Por detrás do discurso empreendedor, se observa uma intensa precarização e a nítida subordinação do trabalho às plataformas digitais. Como destaca Abílio (2019) ao criticar o uso dessa rotulação, a uberização não cria empreendedores, mas sim trabalhadores que são autogerentes subordinados, já que as estratégias de sobrevivência, administração do tempo e conhecimentos são privadamente apropriados pelas empresas-aplicativo.

A emergência do discurso do empreendedorismo ligado ao trabalho uberizado é fruto de um longo processo de mudanças na forma de acumulação e geração de valor no capitalismo contemporâneo, com a introdução e aperfeiçoamento de formas de trabalho gestadas pelo toyotismo. Desse modo, as origens desse processo podem ser encontradas na reestruturação do capitalismo regulado do pós-segunda guerra, como parte de uma dinâmica mais ampla de reorganização da produção, e de alterações políticas e econômicas na ordem internacional, com destaque para a emergência do neoliberalismo (Belluzzo, 2014).

No evidenciado cenário de reestruturação produtiva permanente (Antunes, 2018), é por meio do avanço informacional-digital que são presenciadas as mais novas etapas da exploração do trabalho. Em vista disso, vale olhar para os mais recentes avanços tecnológicos e seus impactos sobre o mundo do trabalho e a vida dos trabalhadores. Será esse o fio condutor das discussões da próxima seção.

## **2.2 Indústria 4.0, a continuidade da crise econômica e o crescimento do desemprego**

É evidente a relação da uberização do trabalho com os avanços engendrados pelas TICs. Caso não fossem as redes de internet móvel, os telefones celulares dotados de sistema operacional e os demais arcabouços tecnológicos das TICs, não seria possível a existência das plataformas digitais, tampouco a relação entre os trabalhadores uberizados e aqueles que se utilizam dos aplicativos. Se o avanço do universo informacional-digital já se mostrava imbricado à generalização de novas formas de trabalho, tal processo se intensifica e se torna ainda mais acelerado com o desenvolvimento da chamada Indústria 4.0.

Desse modo, os processos de desenvolvimento tecnológico relacionados à emergência dessa nova etapa tecnológica impactam diretamente o mundo do trabalho, a relação da classe trabalhadora com a atividade laborativa e a própria manutenção, criação ou supressão de empregos. O fato, como destaca Antunes (2018), é que a indústria 4.0 inaugura uma nova fase de hegemonia informacional digital sob o comando do capital financeiro, uma etapa em que os aparelhos celulares conectados à internet se tornam, cada vez mais, instrumentos de controle, comando e supervisão do trabalho por parte da ciberindústria. No mesmo sentido, Gimenez e Santos (2019) argumentam que as transformações tecnológicas da atualidade – e que se projetam ainda mais disruptivas em um futuro próximo – têm sido consideradas suficientes para provocar profundas mudanças de paradigmas sociais.

Ao mesmo tempo, as mudanças no capitalismo das últimas décadas, intensificadas após a crise econômica iniciada em 2008, afetaram sobremaneira o mundo do trabalho, mesmo nos países de capitalismo central. Em 2015, alguns anos após o estopim da crise, havia mais de 200 milhões de desempregados, 30 milhões a mais do que em 2008. Ao se considerar as pessoas que deixaram de procurar trabalho, era possível observar um déficit de emprego na ordem de 62 milhões, com taxas de desemprego ainda maiores entre os jovens e entre as mulheres (OIT, 2015).

Ao considerarmos, assim, os mais recentes avanços tecnológicos e a imensa massa de trabalhadores desempregados em escala global, buscamos, nesta seção, traçar reflexões sobre as transformações tecnológicas do capitalismo contemporâneo e os efeitos sobre o mundo do trabalho. Seguiremos esse caminho por meio das discussões sobre o avanço informacional digital, sua relação com a emergência da indústria 4.0, o contexto de crise econômica e o cenário de crescente desemprego.

#### *A crise financeira de 2008: epicentro do desemprego e da precarização do trabalho em escala global*

A crise financeira e fiscal do capitalismo contemporâneo é compreendida por Streeck (2018) como uma continuidade e um momento de evolução geral da sociedade, cujo início se situa no pós-guerra e culmina no que autor caracteriza como o processo de dissolução do regime do capitalismo democrático. A partir disso, o autor propõe uma narrativa histórica da evolução capitalista, desde os anos 1970, que estabelece a ligação entre aquilo que ele interpreta como uma revolta do capital com a economia mista do pós-guerra, a ampla popularidade dos mercados de trabalho e de consumo em expansão após o fim dos anos 1970 e a sequência de fenômenos de crise econômica desde aquela época até hoje, “uma sequência que atingiu, atualmente, seu ponto alto numa tripla crise dos bancos dos orçamentos públicos e do crescimento econômico” (Streeck, 2018, p. 53-54). Do mesmo modo, Streeck (2018) ainda considera o “desencadeamento” do capitalismo global no último terço do século XX, resultado da resistência dos detentores do capital e daqueles que dele dispõem às múltiplas restrições que o capitalismo foi obrigado a aceitar, depois de 1945, para voltar a ser politicamente viável nas condições de concorrência de sistemas. Nas palavras do autor:

Penso que a explicação para esse êxito, assim como para o fato de a revitalização do sistema capitalista enquanto economia de mercado ter sido

possível – contra todas as expectativas se deve, entre outras coisas, a uma política estatal que comprou com dinheiro tempo ao sistema capitalista, garantindo uma espécie de lealdade das massas ao projeto neoliberal de sociedade enquanto sociedade de consumo de uma forma que a teoria do capitalismo tardio não podia, pura e simplesmente, imaginar (Streeck, 2018, p. 54)

Belluzzo e Galípolo (2017) argumentam que o processo de globalização<sup>6</sup> provocou uma verdadeira revolução na estrutura econômica mundial, na qual toda a economia passou a ser dominada por poucas empresas, em geral, dos países desenvolvidos. Nesse sentido, destacam que a crise financeira internacional de 2008 foi um produto da ampliação, reprodução e automatização desse movimento de integração internacional das economias capitalistas. Stiglitz (2010), por sua vez, afirma que a única surpresa relacionada à referida crise foi o fato de sua chegada ter sido um acontecimento inesperado para muitos<sup>7</sup>.

Para uns poucos observadores, ela seguia exatamente o figurino: não só previsível, mas também prevista. Um mercado desregulado, inundado de liquidez e com taxas de juros baixas, uma bolha imobiliária global e uma escalada de empréstimos *subprime* formavam uma combinação tóxica. Acrescentem-se a isso os déficits fiscal e comercial dos Estados Unidos e a correspondente acumulação de enormes reservas de dólares na China – ou seja, uma economia desequilibrada – e era claro que as coisas estavam terrivelmente mal (Stiglitz, 2010, p. 35).

Foram escancaradas, dessa forma, as relações espúrias entre o dinheiro, as finanças públicas e os mercados financeiros privados no capitalismo contemporâneo. “A política de inundação de liquidez (*quantitative easing*) descarregou bilhões nos bancos, salvando os detentores e gestores da riqueza acumulada da desvalorização desastrosa dos estoques de ativos” (Belluzzo; Galípolo, 2017, p. 60). Como decorrência, a crise iniciada em 2008 lembrou, de forma contundente, os impactos do mercado financeiro sobre o mundo do trabalho, tendo como um de seus diversos efeitos a redução do número de trabalhadores assalariados em todo o mundo (OIT, 2015). Ademais, estendendo-se até os dias de hoje, produziu, segundo Howell (2010), o maior colapso do mercado de trabalho desde a grande depressão de 1929.

---

<sup>6</sup> Para Belluzzo (2014), globalização significa, acima de tudo, o processo de generalização e a intensificação da concorrência protagonizada pelas grandes empresas transnacionais.

<sup>7</sup> Stiglitz (2010) também afirma que a principal diferença da crise de 2008 para as anteriores é que a mais recente apresenta o selo dos Estados Unidos. Em síntese, o autor argumenta que a população dos EUA vivia além de suas economia e posses, e a economia global dependia disso, afinal o capitalismo global necessitava de um consumo cada vez maior para crescer. Sob tal cenário, a solução americana foi adquirir empréstimos e consumir como se a renda estivesse crescendo (Stiglitz, 2010).

Ainda mais grave, enquanto as taxas de desemprego são alarmantes em todo o mundo, o número de trabalhadores nessa situação é subestimado, já que as estatísticas oficiais tendem a não computar os trabalhadores subutilizados, aqueles que desistem de procurar emprego, ou aqueles que só encontram emprego em tempo parcial. Sob este cenário, mais do que nunca, em pleno século XXI, bilhões em todo o mundo dependem de forma exclusiva do trabalho para sobreviver, entretanto, aqueles que logram a manutenção do emprego e não se tornam trabalhadores desempregados assistem o intenso processo de extinção de postos de trabalho e expulsão de trabalhadores do mundo produtivo (Antunes, 2018).

O debate sobre o desemprego<sup>8</sup>, para Proni (2016), aponta uma gama de preocupações: discute-se se o problema resulta de mecanismos inerentes ao desenvolvimento capitalista ou de interferências externas ao funcionamento dos mercados; ao mesmo tempo, o desemprego é decorrência de condições estruturais, dos arranjos institucionais ou dos atributos individuais de cada sujeito. Apesar desse debate, o autor também argumenta ser necessária a compreensão de que, à medida que a terceira onda de inovações tecnológicas, o avanço no processo de globalização econômica e o fim da União Soviética definiram a ordem econômica internacional, o compromisso com o pleno emprego foi abandonado, como consequência, houve um grande aumento do desemprego de longa duração nos países da Europa, assim como o aumento da precarização do emprego nos Estados Unidos.

Desse modo, do ponto de vista macroeconômico, “o desemprego corresponde a uma situação involuntária, na qual há geração insuficiente de postos de trabalho para ocupar o conjunto da população trabalhadora” (Proni, 2016, p. 64). Dados emblemáticos demonstram que o déficit geral de empregos e a duração do desemprego vêm aumentando consideravelmente nas economias avançadas desde o estopim da crise de 2008. Em 2013<sup>9</sup>, o déficit de empregos chegou a 62 milhões, incluindo 32 milhões de pessoas que procuravam trabalho, mais 23 milhões de desalentados e 7 milhões de pessoas economicamente inativas, que optaram por não participar do mercado de trabalho (OIT, 2014; OIT, 2015). Ademais, vale destacar que o

---

<sup>8</sup> O desemprego, de acordo com a definição da OIT, diz respeito a uma situação em que o indivíduo I) não está economicamente ocupado, II) está disponível para trabalhar e III) tomou alguma providência para procurar um trabalho remunerado (ILO, 2013). Ademais, vale destacar que essa condição pode ser originada de uma série de fatores, como o desemprego friccional; conjuntural; estrutural, tecnológico; crônico e oculto (Pollin, 2008; Proni, 2016).

<sup>9</sup> No mesmo ano de 2013, no Brasil, segundo Leone (2015), 48,3% dos homens e 46,7% das mulheres ocupavam postos de emprego assalariado formal, ou seja, mais da metade dos homens e mulheres continuam a ter ocupação que não é emprego formal em estabelecimento.

relatório da OIT (2013a) também demonstra que o déficit geral de empregos atinge, em maior proporção e precarização, a população jovem<sup>10</sup>, os imigrantes e as mulheres.

Além da acentuada taxa de desemprego em escala global, Lazonick (2014) também destaca que, cinco anos após essa grande recessão, os lucros das empresas encontravam-se elevados e o mercado de ações apresentava crescimento. Todavia, os bons trabalhos mostravam uma tendência a desaparecer, já os novos caracterizavam-se por serem inseguros e mal pagos. O cenário, passados mais de dez anos do estopim dessa crise, se manteve similar: o número de pessoas desempregadas chega a 190 milhões em todo o mundo; 2 bilhões estão vinculados à economia informal e 300 milhões vivem na extrema pobreza, com menos de US\$ 1,90 dólares por dia (ILO, 2019).

No entanto, ao observamos o desenvolvimento das forças produtivas e a construção histórica das relações de trabalho, é patente afirmar que o desemprego se manifesta de diferentes formas nos países centrais e nos países periféricos. Ao analisar o caso francês, Freyssinet (2009) destaca que a tendência dominante é a crescente proliferação das formas “particulares de emprego”, relativas aos contratos de trabalho que se afastam da norma (trabalho em tempo integral, de duração indeterminada, com um empregador único que é o usuário efetivo da força de trabalho). Todavia, destaca que o diagnóstico não indicava uma tendência à generalização das formas flexíveis de trabalho, contrariamente ao que se imaginou na década de 1980<sup>11</sup>. Ainda segundo Freyssinet (2009, p. 30):

Estamos antes em presença de um processo de fortalecimento da segmentação dos mercados de trabalho, onde a estratégia dos empregadores não visa, como seu alvo principal, opor essas duas categorias de trabalhadores, mas pretende criar uma gama diversificada de soluções que lhes permita otimizar os modos de mobilização das forças de trabalho em função de necessidades dificilmente previsíveis.

No que tange à América Latina, já no início deste século, Abramo (2001) discutia ser possível identificar o crescimento da informalidade, o predomínio de processos de desregulamentação e flexibilização das condições de trabalho, o que já afetava a própria qualidade das atividades desempenhadas e das instituições que regulavam o mercado de

---

<sup>10</sup> Em 2013, havia 73 milhões de jovens desempregados. Ao mesmo tempo, registra-se o aumento da informalidade nessa faixa etária (OIT, 2013b).

<sup>11</sup> Para Freyssinet (2009, p. 30): “Estamos antes em presença de um processo de fortalecimento da segmentação dos mercados de trabalho, onde a estratégia dos empregadores não visa, como seu alvo principal, opor essas duas categorias de trabalhadores, mas pretende criar uma gama diversificada de soluções que lhes permita otimizar os modos de mobilização das forças de trabalho em função de necessidades dificilmente previsíveis.”

trabalho, provocando uma fragilidade do movimento sindical e das negociações coletivas. Em relação à realidade brasileira, a reforma trabalhista de 2017, inserida em um contexto de ataque aos direitos dos trabalhadores, busca ampliar a liberdade das empresas no manejo do trabalho de acordo com seus interesses, “de modo que as alterações buscam reduzir o custo das empresas e ampliar a sua liberdade em determinar as condições de contratação, uso e remuneração da força de trabalho” (Krein *et al.*, 2018, p. 97).

Os mesmos autores também destacam que o mercado de trabalho formal brasileiro tem, como vínculos de emprego predominantes, o contrato por tempo indeterminado e o estatutário efetivo. Nesse sentido, trazem dados que demonstram que, em 2016, o primeiro representava 79,3% dos vínculos (36,2 milhões) e, o segundo, 16,72% (7,6 milhões). Entre 2014 e 2016, houve uma queda muito expressiva de empregos formais (-2,95 milhões). Constatam, assim, que o contrato por prazo indeterminado já é suficientemente flexível no Brasil, visto que as empresas têm liberdade de romper o vínculo, o que explica, em parte, a baixa expressão das formas atípicas de contratação (Krein *et al.*, 2018, p. 97).

De todo modo, em consonância com a onda de precarização do trabalho implementada pela adoção de políticas neoliberais, também originadas do processo de reestruturação produtiva, a realidade do trabalho no Brasil é permeada por uma série de medidas que precarizam a esfera do trabalho e o tempo de não trabalho da população, como a pejetização, a terceirização, o contrato de trabalho intermitente, a flexibilização da jornada, o próprio processo de uberização, entre outros elementos de precarização legitimados e aprofundados pela reforma trabalhista de 2017, conforme será melhor detalhado na última seção deste capítulo.

#### *O avanço tecnológico, a emergência da indústria 4.0 e o crescimento do desemprego*

Os avanços na robótica, na inteligência artificial (IA) e o processo de aprendizagem das máquinas vêm inaugurando uma nova era da automação. Conforme destacado no relatório do *McKinsey Global Institute*, intitulado “*A Future that Works: Automation, Employment, and Productivity*” (Manyika *et al.*, 2017), presenciamos um momento em que os robôs e os computadores podem realizar uma série de trabalhos físicos de forma mais eficiente que os seres humanos, sendo cada vez mais capazes de desempenhar atividades que exigiriam aspectos cognitivos, incluindo as que necessitam da realização de julgamentos tácitos.

São essas as transformações tecnológicas que vêm sendo caracterizadas como indústria 4.0. Tal terminologia, significa, em essência, a integração técnica de sistemas físicos e cibernéticos na produção, na logística, na utilização da chamada “internet das coisas” (conexão entre objetos cotidianos) e em serviços e processos industriais – incluindo as consequências para uma nova criação de valor, para modelos de negócios, serviços e para a organização do trabalho (Wisskirchen, 2017). Em sentido próximo, segundo Castillo, Gligo e Rovira (2017), a indústria 4.0 pode ser entendida como a habilidade da internet em controlar o mundo físico mediante a sincronização de equipamentos, processos e pessoas na indústria, modificando o modelo tradicional da manufatura no contexto da quarta revolução industrial. Tal processo torna-se possível por conta da evolução conjunta e múltiplas influências das tecnologias de operação, associadas à automatização dos processos industriais, e pelas novas plataformas de tecnologias da informação, como a internet das coisas, as redes de nova geração, a computação em nuvem, a análise de grandes volumes de dados e os sistemas de inteligências artificial.

Nesse sentido, são quatro os avanços tecnológicos que em curto e médio prazo tendem a impactar as estruturas produtivas e o trabalho: 1) a internet móvel de alta velocidade; 2) a inteligência artificial (aprendizado das máquinas); 3) a *Big Data* (análise de grande quantidade de dados) e; 4) a tecnologia de nuvem<sup>12</sup> (Weller; Gontero; Campbell, 2019).

Essas transformações têm sido caracterizadas por uma nova era de automação associadas à conjunção de importantes mudanças: aos processos de ampliação e aprofundamento da conectividade com os avanços nos sistemas de comunicações e de suas redes, nas redes internas das organizações, na internet com os avanços na chamada “internet das coisas”; ao grande avanço no processo de sensorização; à capacidade de acumulação e processamento de dados pelos avanços dos computadores (*Big Data*); ao desenvolvimento da Robótica e aos profundos avanços nas capacidades dos robôs realizarem não somente atividades rotineiras – como no passado, na substituição do trabalho rotineiro – mas também cognitivas; associadas aos avanços na chamada “inteligência artificial”; ao desenvolvimento do processo chamado de “aprendizado das máquinas” (*Machine Learning*); a um processo de crescente digitalização da economia (Gimenez; Santos, 2019 p. 02).

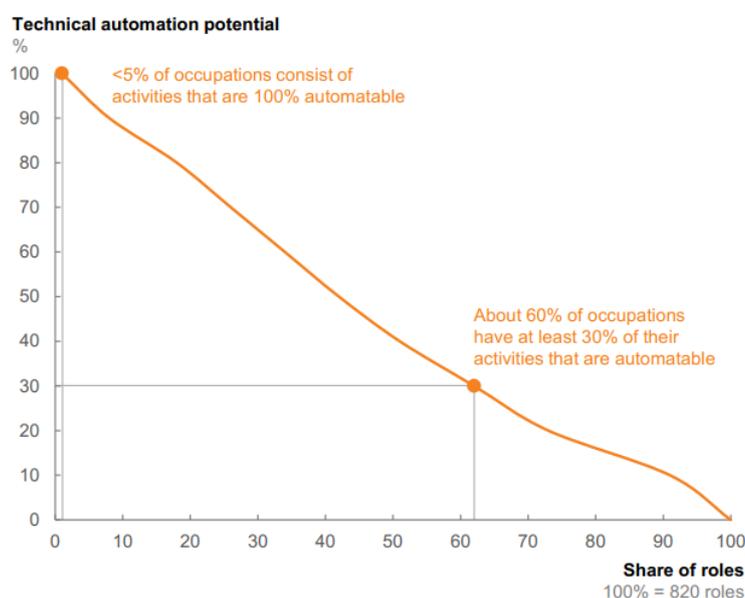
O relatório do *Mckinsey Global Institute* estima que a automação poderia aumentar o crescimento da produtividade global de 0,8 a 1,4% ao ano. Entretanto, o ritmo e a extensão

---

<sup>12</sup> “Entre as aplicações destas tecnologias que transformam os mercados de trabalho destacam-se, por exemplo, robôs e veículos com crescentes capacidades de aprendizagem e localização (por meio de sensores) e plataformas digitais conectadas com *smartphones* cada vez mais potentes” (Weller; Gontero; Campbell, 2019, p. 10 – tradução livre).

da automação e, portanto, o seu impacto sobre os trabalhadores, irá variar entre diferentes atividades, ocupações e níveis salariais e habilidade (Manyika *et al.*, 2017). Nesse sentido, o referido relatório destaca que menos de 5% das ocupações, nos dias de hoje, poderiam ser completamente automatizadas. Todavia, quase todas as profissões apresentam potencial de automação parcial, conforme gráfico 1, abaixo. Nessa perspectiva, estima-se que quase metade de todas as atividades da economia global poderiam ser automatizadas até o ano de 2055 – com variação de vinte anos para mais ou para menos<sup>13</sup> (Manyika, 2017).

**Gráfico 1 – Potencial técnico de automação**



Fonte: Manyika *et al.* (2017)

Ainda vale frisar, de acordo com Manyika *et al.* (2017), que as atividades mais suscetíveis à automação são aquelas com maior taxa de previsibilidade e que requerem grandes esforços físicos, especialmente as ligadas ao setor do comércio. Nos Estados Unidos, essas atividades correspondem a 51% das atividades econômicas. Ademais, apesar da automação ser um fenômeno de grande alcance, são quatro as economias que, segundo o referido relatório, terão o maior grau de automatização, sendo essas: Japão; China; Índia e Estados Unidos<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> O ritmo e a extensão da automação são afetados conjuntamente por 5 fatores: (1) Viabilidade técnica; (2) Custo de desenvolvimento e implantação de soluções; (3) Dinâmica do mercado de trabalho, como a relação entre a qualidade, quantidade e fornecimento; (4) Benefícios econômicos e; (5) Aceitação regulamentar e social (Manyika, 2017).

<sup>14</sup> Para chegar aos índices expressos no relatório McKinsey, foram realizadas análises sobre o estado de tecnologia de 18 capacidades de desempenho para assim se estimar o potencial de automação técnica de mais de 2000 atividades de trabalho e 800 ocupações em toda a economia dos Estados Unidos. Após esse processo, a análise foi ampliada para a economia global (Manyika, 2017).

Frey e Osborne (2013) apresentam indicações similares. Para esses autores, os avanços tecnológicos nas próximas décadas colocarão em risco 47% dos empregos também nos Estados Unidos. E destacam, sobretudo, que a capacidade de substituição do trabalho humano não estará concentrada apenas nas atividades rotineiras, mas abarcará uma grande gama de atividades. De todo modo, vale destacar que tanto Frey e Osborne (2013) como os autores do relatório Mckinsey argumentam, apesar do debate sobre automatização estar centrado no potencial de desemprego, que as mudanças no processo produtivo oriundas das inovações da indústria 4.0 também possibilitarão a criação de novos postos de trabalho e modalidades de emprego. Para tal, são necessárias adaptações constantes dos trabalhadores, incluindo a elevação do nível educacional e outras habilidades, como alta criatividade, habilidade emocional e cognitivas difíceis de serem automatizadas. Ademais, a economia mundial precisará de trabalho humano para superar as tendências de envelhecimento demográfico. Em outras palavras, será mais comum o excedente do que o déficit de trabalho (Manyica, 2017).

Decerto que os avanços tecnológicos, segundo Weller, Gontero e Campbell (2019), estão modificando a forma como as economias produzem e trabalham. Além disso, afirmam que as profundas mudanças tecnológicas em curso geram a destruição e a transformação de postos de trabalho, assim como a geração de novos empregos. Nesse sentido, à medida em que a nova onda tecnológica amplia a demanda por trabalho altamente qualificado, Gimenez e Santos (2019) levantam a preocupação com o alto impacto da substituição de trabalho que vem sendo projetado para os trabalhadores com níveis médios de formação. Tal realidade exacerba a polarização de renda, achatando a remuneração dos setores médios e ampliando a diferença entre os setores mais ricos e os mais pobres da população mundial.

No que tange à polarização dos empregos<sup>15</sup>, Kalleberg (2011) destaca que a crescente diferença entre os bons empregos e os empregos ruins passou a representar um lado obscuro da economia norte americana a partir dos anos 1980 e na década de 1990. As transformações do mundo do trabalho acarretaram uma polarização no que diz respeito à qualidade do trabalho, à disseminação do trabalho precário e a sua intensificação. Em tal cenário, a polarização dos empregos fez com que a classe média dos EUA se parecesse cada vez mais com o operário clássico (Kalleberg, 2011). Com isso em vista, é previsto que os processos de precarização do trabalho em todo o mundo sejam intensificados com as recentes modificações na esfera produtiva e no setor de serviços advindos da indústria 4.0.

---

<sup>15</sup> Para Asplund (2011), a polarização do mercado de trabalho é caracterizada pelo aumento do emprego em ocupação no topo, mas também no fundo das distribuições de habilidades e salários, seguidas por um declínio relativo nas ocupações medianas.

Para Antunes (2023), o cenário permeado pelo avanço da uberização e da indústria 4.0 carrega consigo um enorme potencial destrutivo em relação à força de trabalho. Trata-se de compreender que, ao mesmo tempo em que se observa a brutal e intensa precarização do trabalho, da qual a uberização é ponta de lança, o outro extremo dessa mesma processualidade é marcado pela expansão da indústria 4.0, com a expressiva ampliação do trabalho morto vinculado ao universo maquínico-digital em detrimento do trabalho vivo. Ainda segundo Antunes (2023), decerto que novas atividades serão criadas nos polos mais qualificados no universo informacional. Ao mesmo tempo, no entanto, serão eliminados amplos setores da classe trabalhadora, fazendo crescer o número de desempregados e subempregados. Nas palavras do autor:

Estamos adentrando, então, em um novo patamar de *subsunção real do trabalho*, que aprofunda sua condição de *apêndice da máquina informacional, digital e algorítmica*, ampliando a *desantropomorfização* de amplos contingente de trabalho vivo, numa dimensão ainda mais profunda do que aquela que ocorreu com a introdução da maquinaria durante a Primeira Revolução Industrial (Antunes, 2023, p. 35 – grifos do autor).

Nesse sentido, em relação aos riscos de substituição tecnológica do trabalho humano na América Latina, Weller, Gontero e Campbell (2019), em estudo da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), destacam que os métodos que estimam a quantidade de empregos que poderiam ser alvos de substituição econômica em países desenvolvidos são pouco apropriados para essa mesma mensuração na região. Tais autores argumentam que a segmentação dos mercados de trabalho e a defasagem de implementação de novas tecnologias trazem a necessidade de outras formas de análise para os possíveis impactos dessas transformações na América Latina<sup>16</sup>. Assim, destacam que a proporção de empregos com potencial de automatização na América Latina, dentre os 12 países analisados<sup>17</sup>, aproxima-se de 24%, sendo que 16% enfrentam um alto risco. Observa-se ainda que, a proporção de ocupados com alto risco de automatização é maior entre as mulheres (44,9%), do que entre os

---

<sup>16</sup> Weller, Gontero e Campbell (2019) aplicam o método de Frey e Osborne (2013), entretanto, excluem o conjunto dos postos de trabalho do seguimento de baixa produtividade do cálculo. Assumem, assim, que todos os trabalhadores deste seguimento refletem a necessidade de subsistência das famílias de baixa renda, portanto, a pressão da oferta de emprego. Como consequência, todos esses postos de trabalho são considerados como não substituíveis, já que as pessoas correspondentes seriam obrigadas a mantê-los, ou teriam que gerar outra fonte de renda proveniente do trabalho, também em setores de baixa produtividade.

<sup>17</sup> Os países analisados foram: Argentina; Bolívia; Brasil; Chile; Equador; El Salvador; Guatemala; Honduras; México; Peru; República Dominicana e Uruguai.

homens (41,5%). Da mesma forma, os jovens de 15 a 29 anos têm a maior proporção de trabalho com alto risco de substituição por conta de novas tecnologias.

Nesse sentido, Castillo, Gligo e Rovira (2017) destacam que, na referida região, ainda prevalece os baixos níveis de qualidade e de educação entre os jovens. Ademais, o cenário da polarização do emprego, assim como nos países desenvolvidos, também se faz presente. Assim, com a implementação da indústria 4.0, essa polarização pode trazer aumento das desigualdades e afetar a chamada classe média<sup>18</sup> emergente, cerca de 35% da população.

Em relação ao Brasil, Gimenez e Santos (2019) discutem o relativo atraso no que diz respeito aos avanços da indústria 4.0. Segundo esses autores, as desvantagens brasileiras apresentam-se em diversas dimensões e criam uma reduzida capacidade de concorrência sistêmica em diversas atividades industriais e do setor de serviço.

Essas limitações e fragilidade apontadas anteriormente, entre outros problemas, têm sido motivos para vários autores argumentarem que a economia brasileira passa por um processo de desindustrialização precoce, com impactos fortemente positivos sobre nossa estrutura produtiva e capacidade de competir nessa nova ordem internacional, marcada não somente pelo avanço dessa nova onda tecnológica, produtiva e organizacional, mas também pelo acirramento da concorrência internacional num contexto de crescente importância das Cadeias Globais de Valor (Gimenez; Santos, 2019, p. 10).

Nesse cenário, faz-se necessário considerar, segundo Weller, Gontero e Campbell (2019), os efeitos indiretos das novas tecnologias sobre os mercados de trabalho de cada região, afinal, tais mudanças, em um mesmo país, ou em outros mercados, podem destruir empregos e empresas que deixam de ser competitivas devido a sua defasagem tecnológica. De todo modo, Weller, Gontero e Campbell (2019) também destacam um certo consenso, considerando a transversalidade da aplicação potencial das novas tecnologias, de que muitos empregos existentes nos dias de hoje desaparecerão, muitos serão transformados em novos empregos e uma gama de outros postos de trabalho irão emergir. “O certo é que o futuro do mundo do trabalho é decidido a partir das ações dos atores econômicos, políticos e sociais – não com um espaço ilimitado de ação, mas condicionado pelas características das novas tecnologias e sua utilização competitiva.” (Weller; Gontero; Campbell, 2019, p. 59 – tradução livre).

---

<sup>18</sup> Para Pochmann (2014, p. 19), “O termo classe média atende a uma base conceitual de origem controlada, sendo por isso incerto e tendo significados distintos ao longo do tempo. Ademais, o desdobramento derivado da determinação de grupos sociais concretos tendeu a se diferenciar não apenas ao longo do tempo, como também por regiões geográficas mundiais e por países.”.

Apesar dos impactos causados pela indústria 4.0 sobre o mundo do trabalho – incluindo o potencial de substituição de 51% da força de trabalho nos EUA e de cerca de 24% na América Latina –, não é possível identificar uma influência exclusiva dessas novas tecnologias e o aumento do desemprego. Tal processo está atrelado à forma de desenvolvimento industrial de cada Estado nacional e às dinâmicas próprias da economia de cada região. Conforme destacado anteriormente, o processo de polarização do emprego deve se acentuar tanto nos países de capitalismo central como nos periféricos. Todavia, os impactos sobre o mundo do trabalho se manifestam de diferentes formas, com processos acentuados de precarização do trabalho, tendências à flexibilidade da relação salarial e dos estatutos do emprego, sobretudo na periferia do sistema, nos países em que, no atual cenário, mantêm-se à margem dos grandes saltos tecnológicos da assim chamada quarta revolução industrial<sup>19</sup>.

Ao considerarmos, dessa forma, que o desenvolvimento tecnológico assim como o desemprego estão atrelados aos condicionantes econômicos, políticos, sociais próprios de cada país e/ou região, vale olhar de forma mais específica para a realidade brasileira. É justamente esse o movimento que será realizado nas duas próximas seções.

### **2.3 Realidade do trabalho no Brasil: viração e uberização**

Com o entendimento de que a uberização se expande de diferentes maneiras a depender da região analisada, sobretudo quando comparamos os países de capitalismo central com os periféricos<sup>20</sup>, pretendemos, nesta seção, realizar uma aproximação das reflexões sobre os efeitos da uberização na realidade do trabalho no Brasil. Para isso, após termos debatido temáticas relacionadas à reestruturação produtiva, à crise no padrão de acumulação, aos mais recentes avanços tecnológicos e às questões do desemprego, vale olhar de forma mais detalhada para como as marcas históricas do mercado de trabalho brasileiro colaboram para o crescimento e a disseminação da uberização no país.

Observa-se, em todo o mundo, segundo Freyssinet (2009), um crescimento gradativo da segmentação dos mercados de trabalho, no qual a estratégia do setor patronal visa,

---

<sup>19</sup> Mesmo antes do advento da indústria 4.0, Oliveira (2013) chamava a atenção para o atraso dos países periféricos no desenvolvimento tecnológico. Para o autor, a terceira revolução industrial ou a chamada revolução molecular-digital – que anula as fronteiras entre ciência e tecnologia –, do ponto de vista da acumulação de capital, faz com que os países subnacionais periféricos não possam reproduzir a matriz da unidade técnico-científica, mas apenas copiar o descartável, mantendo assim a dependência tecnológica e econômica dos países centrais.

<sup>20</sup> Exemplo disso são as recentes decisões judiciais em países europeus, como no caso da Espanha, que garantiu certos direitos e reconhecimentos aos entregadores (Filgueiras; Riesco-Sanz, 2020).

além da flexibilização salarial, a criação de uma gama de ocupações, as quais o autor caracteriza como “formas particulares de emprego”, baseadas em contratos de trabalho que se afastam do modelo de empregador único, com duração indeterminada e do trabalho em tempo integral. Trata-se de compreender, a partir do debate sobre a polarização dos empregos, que, ao mesmo tempo em que são criados novos postos de altamente qualificados de trabalho, prosperam, na base da pirâmide, as formas mais precárias de ocupação. Assim, aqueles que conseguem escapar ao desemprego, presenciam a criação de novas modalidades de trabalho sem direitos, em ocupações informais, de forma intermitente, que pauperizam ainda mais a remuneração e que refletem na piora da condição de vida da classe trabalhadora como um todo (Antunes, 2018).

Nessa perspectiva, Antunes (2018) argumenta que entramos em uma nova era de precarização estrutural do trabalho e destaca os seguintes exemplos:

- 1) a erosão do trabalho contratado e regulamentado, dominante no século XX, e a sua substituição pelas diversas formas de trabalho atípico, precarizados e “voluntário”;
- 2) a criação de “falsas” cooperativas, visando dilapidar ainda mais as condições de remuneração dos trabalhadores, solapando os seus direitos e aumentando os níveis de exploração da sua força de trabalho;
- 3) o “empreendedorismo”, que cada vez mais se configura como forma oculta de trabalho assalariado, fazendo proliferar as distintas formas de flexibilização salarial, de horário, funcional ou organizativa;
- 4) a degradação ainda mais intensa do trabalho imigrante em escala global (Antunes, 2018, p. 76).

Em consonância com essa era de precarização, a realidade do trabalho no Brasil não poderia ser diferente. Trata-se de um contexto permeado pela informalidade, assim como por uma série de ações que degradam ainda mais a esfera laboral e o tempo de não trabalho da população. Um enfraquecimento da sociedade salarial (Castel, 1998) levado ao extremo, com medidas como a pejetização, o uso da terceirização<sup>21</sup> em larga escala (em alguns casos com a utilização da quarteirização), o contrato de trabalho intermitente, a flexibilização da remuneração e da jornada e, é claro, a própria uberização.

Conforme Telles (2006), mesmo que as regulações do emprego e o corolário de mediações políticas e institucionais típicas do período fordista tenham sido colocadas em xeque, ainda assim o trabalho não deixa de ser estruturante para a vida social. De toda forma, ainda

---

<sup>21</sup> A Terceirização pode ser compreendida como uma das expressões da dinâmica capitalista contemporânea. No Brasil, em meio a um processo de enxugamento e de verticalização das estruturas organizacionais, a terceirização consolidou-se, cada vez mais, como uma das principais estratégias das empresas visando o aumento da produtividade e qualidade, à redução de custos e à maior competitividade no mercado interno e externo (Biavaschi; Droppa, 2014).

para a autora, é preciso reconhecer que os processos de mudança no mundo do trabalho alteram as relações entre trabalho e sociedade, por exemplo, no afastamento entre trabalho e emprego e nas suas diversas manifestações precárias, intermitentes, descontínuas, processo que torna inoperantes as distinções entre formalidade e informalidade, assim como torna difícil o discernimento entre emprego e desemprego, entre trabalho e não trabalho (Telles, 2006).

Em tal contexto, a categoria viração, conforme discutido por Abílio (2018), mostra-se importante para a compreensão das diferentes formas de atividade laboral e sobre os modos de vida dos trabalhadores no país. A autora, em diálogo com Telles (2006), destaca que a viração é parte constitutiva do viver da classe trabalhadora brasileira. Esse fato não diz respeito a uma novidade em si. A atualidade desse termo, segundo Abílio (2018), reside na generalização, impulsionada pelo processo de uberização, das formas de trabalho até então tipicamente periféricas ao conjunto das relações laborais.

Dessa forma, a viração pode ser compreendida como:

[...] a ausência de uma identidade profissional estável e definida, constituída pelas estáveis oportunidades de trabalho que garantem a sobrevivência. Oportunidades que se fazem próximas e distantes da categoria emprego, o trânsito entre trabalho formal e informal, os bicos, o empreendedorismo e até mesmo as atividades que trazem uma indiscernibilidade entre o que é e o que não é trabalho (Abílio, 2018, p. 56).

Além disso, a mesma autora irá frisar que a definição de viração ganha importante potencialidade explicativa ao retratar os modos de vida periféricos que, apesar de estruturarem o mundo do trabalho e de terem centralidade no modo produção e acumulação capitalista da periferia, acabam sendo invisibilizados (Abílio, 2021).

Nesse sentido, foi possível observar, nas três ocupações investigadas, os traços definidores da viração. Dialogamos com motoristas e entregadores que passaram por inúmeras ocupações formais ou informais, quase sempre na distinta condição de trabalhadores precários, na incessante busca pela sobrevivência em um mundo do trabalho cada vez mais degradado. Referimo-nos a pessoas que possuíram um pequeno negócio familiar que, por motivos diversos, acabou sendo fechado. Que exerceram ocupações como a de caseiro, cozinheiro, encarregado de estoque ou vendedor. Que já realizaram trabalhos que, de uma forma ou de outra, aproximam-se do atual, como as atividades de motorista particular, transporte escolar, motorista de ônibus, caminhoneiro, motoboy e ajudante de carga. Que atuaram ou ainda atuavam em funções como auxiliar de enfermagem, metalúrgico, operador de máquinas, estoquista, vigilante, atendente, *call center*, construção civil, zelador, mecânico, garçom, cuidador,

*barman*, ou de serviços gerais, reforçando a ideia de que são trabalhadores que fazem de tudo um pouco.

Com isso, seriam muitos os exemplos que poderiam ser trazidos à tona. Contudo, neste momento do texto, com a ideia de dar maior concretude às discussões, apresentaremos casos de um trabalhador de cada agrupamento analisado. O primeiro deles é o do motorista Gustavo, cadastrado nas plataformas de transporte de passageiros desde o início das operações da Uber na cidade do Recife. Gustavo estava com 46 anos no momento da entrevista e relatou já ter passado por diversas atividades laborais até chegar às plataformas digitais. Apesar de relativamente extenso, o relato por si só já nos demonstra um caso concreto sobre a viração. Gustavo tentou a sorte como jogador de futebol, serviu o exército e esteve engajado por alguns anos, trabalhou no restaurante da família, foi motorista particular, caminhoneiro, atuou no transporte clandestino de passageiros, trabalhou na construção civil, foi motorista de ônibus e no momento da entrevista encontrava-se no trabalho subordinado às plataformas digitais e como motorista particular sob demanda.

P: O ensino fundamental você terminou?

E: Não, não... Eu nunca fui bom pra estudo. Era só pra trabalhar, porque eu tenho mãe e pai que são analfabetos. Então, minha mãe não ligava pra estudo, porque naquele tempo, mãe e pai eram obrigados a trabalhar na roça. Quando a gente veio aqui pra Recife, as coisas eram mais complicadas, né? Até então minha mãe e pai saiam pra trabalhar e ficava eu e minhas irmãs. Eu era o caçula, então eu ficava muito preso dentro de casa, jogava bola, ia pro colégio, gazeava aula pra jogar bola. Até então eu fui jogador de futebol. Jogador de futebol, eu servi o exército. [...] Quando eu saí do exército, eu trabalhei no restaurante da minha mãe. Depois fui trabalhar de motorista particular. Não assinaram minha carteira. Passei dois anos, saí de motorista particular e comecei a trabalhar como caminhoneiro. De 96 até 2000 eu comecei a trabalhar de motorista particular. Depois de 2000, comecei a trabalhar com minha mãe. Eu fui pra caminhão em 2002, por aí. Aí fiquei.... Saí do caminhão porque não assinaram minha carteira. Eu queria assinar minha carteira. O rapaz não assinou minha carteira, eu fui ser “kombeiro”. Tempo das kombi.

P: Transporte de pessoas mesmo?

E: Transporte irregular. Depois de lá que eu saí, comecei a trabalhar de ajudante de pedreiro, ganhando R\$ 15,00 a diária. Muito sofrimento, como todos nordestinos. A gente não tem preguiça de trabalhar, é só oportunidade. Daí eu recebi uma proposta pra comparecer numa empresa de ônibus. Dessa empresa de ônibus, em 2006, eu tive a oportunidade de fazer uma entrevista. [...] A empresa não tem o que falar de mim, e eu também não tenho o que falar dela, pela oportunidade que ele me deu. Foi aonde começou o aplicativo da Uber. Eu comecei a trabalhar com o aplicativo e tava faturando mais do que o meu salário da empresa. Então, na empresa eu trabalhava X horário, quase 14 horas. Às vezes 24 horas na empresa que tinha dois rolos. Eu pegava de 5h da manhã e largava de meia noite.

P: A empresa era de transporte urbano.

E: Urbano. E eu botei a empresa na justiça por conta de horas extras. E assim fui dando saída da empresa e trabalhando exclusivamente de aplicativo.

P: Isso foi que ano?

E: Isso foi 2016[...]. Aí de lá pra cá, tô embalado aí. Com dificuldade, trancos e barrancos, mas.... (Gustavo – Motorista 12).

Também vale observar o caso de Emanuel, de 49 anos, um dos entregadores em motocicleta. Emanuel estava cadastrado no iFood (nuvem), 99 entregas, iBolt e James, tendo ingressado nas plataformas há cerca de um ano e meio antes da realização da entrevista por decorrência do desemprego. Assim como muitos dos trabalhadores investigados, Emanuel havia passado por uma série de ocupações antes de iniciar o trabalho nos aplicativos de entrega de produtos e alimentos: sua última ocupação antes do desemprego foi a de maqueiro, mas antes disso já trabalhou como auxiliar de cozinha, trabalhou de *barman* e também como garçom.

P: Com o que você trabalhava antes de vir para as plataformas?

E: Trabalhava de auxiliar de enfermagem. De maqueiro, né? Auxiliava os enfermeiros, né?

P: Por qual motivo você saiu desse emprego?

E: Não saí, foi o contrato que acabou. Eles botaram a gente pra rua. Aí eu tô no aplicativo.

P: Você já tinha trabalhado como motoboy alguma vez?

E: Não, não. Foi a primeira vez.

P: E no momento, além dos aplicativos, você exerce alguma outra atividade remunerada?

E: Não, não. No momento eu só tô fazendo entrega mesmo.

P: Antes do seu último emprego você fazia qual atividade?

E: Na minha época eu trabalhei em tudo. Trabalhei em auxiliar de cozinha, trabalhei de barman, trabalhei muito de barman. Trabalhei garçom de hotel, restaurante (Emanuel – Entregador em Motocicleta 05).

Outro trabalhador que transitou por diversas ocupações foi o entregador em bicicleta chamado Roberto, com 52 anos no momento da entrevista. Roberto encontrava-se cadastrado nas plataformas iFood (nuvem), James e Bee Delivery e realizava entregas com uma bicicleta alugada do banco Itaú. Roberto morou em mais de uma região do país<sup>22</sup> e relatou as suas diferentes ocupações ao longo de sua trajetória.

P: Antes de estar nos aplicativos você trabalhava com o que?

E: Rapaz, se eu te contar com a minha carteira profissional ela encheu todinha. Eu trabalhei com tanta coisa já. Para você ter uma ideia, eu trabalhei naquele restaurante ali [aponta para a esquina à frente]. Agora ali não foi de carteira assinada não. Se alguém denunciasse... Mas ninguém procurava, e a gente não se interessava.

<sup>22</sup> Como forma de garantir a narrativa sem identificação, além do nome fictício, os nomes dos estabelecimentos em que trabalhou foram suprimidos, assim como a localização em que residiu para além do Recife.

P: Você trabalha com o que nesse restaurante?

E: Ali eu trabalhei como garçom e depois virei chapeiro. Depois de chapeiro eu fui pra outro lugar. Ali eu não fiquei como chapeiro não. Eu trabalhei quase um ano ali. Faz muito tempo, foi logo depois que me alistei no exército.

P: Você serviu o exército também?

E: Não, não. Não cheguei não. Depois que eu me alistei, comecei a procurar emprego, um colega me arrumou esse emprego ali. Acho que eu estava com 19 anos mais ou menos.

P: E no outro estado, você trabalhou do que?

E: Eu trabalhei em farmácia de manipulação, entregador normal também.

P: Entregador, com moto ou de bike?

E: Não, não, de bike. Entregador de panificadora. Já trabalhei em serigrafia, então eu sei fazer *silk*, sabe? Sorveteria. Fazer picolé eu também sei. Meu leque é muito extenso. E portaria de condomínio. O menino que me deu um condomínio desse aí, eu tomei conta dele. Eu já trabalhei nas três funções: zelador, porteiro e administrador. Já fiz as três funções. Aí, lá em [no outro estado em que morou], trabalhei pouco tempo também numa construtora, mas esse é um serviço que eu não aguento. Mas ainda trabalhei lá. Tava precisando. [...] Meu negócio é na “caneta”. Pronto, eu pedalo o dia todo e não me canso. Agora, meu ramo era a lanchonete. Eu já saí daqui com a carteira como chapeiro. Lá eu trabalhei em várias lanchonetes. Depois foi que apareceu a farmácia, aí eu mudei totalmente o ramo. Apareceu a farmácia de manipulação. Aprendi! Se eu entrar na farmácia de manipulação eu fico de boa. Aí depois mudei geral pra porteiro. Não tem nada a ver, mas fiquei e gostei. É bom demais. Aí quando eu voltei pra cá, pra Recife, não consegui em nenhum lugar essas funções, não. Aí apareceu esse negócio de aplicativo. Já estava rodando aqui nos aplicativos, mas era pouco. Tava no iFood só, aí fui cadastrando nos outros (Roberto – Entregador em Bicicleta 16).

Os relatos destacados, o de Gustavo com 46 anos, Emanuel com 49 e Roberto com 52, são de trabalhadores que viveram a sua juventude entre o final da década de 1990 e o no início dos anos 2000, período em que Telles (2006) discutia que o peso do desemprego e do trabalho precário recaía sobre a juventude. Segundo a autora, para os mais jovens, as circunstâncias do mercado de trabalho não significavam uma degradação de condições laborais de outros tempos; os jovens de outrora adentraram em um mundo revirado, em que o desemprego e o trabalho precário já compunham um estado de coisa com qual tinham que lidar. Uma experiência, em certo ponto, diferente da geração anterior (Telles, 2006).

Apesar dos exemplos trazidos acima estarem centrados em trabalhadores uberizados na faixa dos 50 anos de idade, a geração mais nova, ao ingressar no mundo do trabalho e nas plataformas digitais, não encontra um contexto diferente. As décadas de neoliberalismo, acompanhadas *pari passu* pelas contrarreformas e flexibilização da atividade laboral, cunharam um mercado de trabalho ainda mais precário, no qual a uberização irá aparecer como a cereja do bolo de todo o processo de degradação do trabalho. A uberização, dessa forma, não deve ser encarada como uma atividade transitória. Além de disseminar a

viração ao conjunto da classe trabalhadora, confere visibilidade a esse processo. O fato é que a viração, como parte constitutiva dos modos de vida periféricos, reflete as desigualdades sociais, políticas e econômicas e as décadas de precarização do laboral e de vida da classe trabalhadora brasileira.

Nesse sentido, Abílio (2021) prossegue na caracterização da uberização enquanto um fenômeno novo e complexo, mas que pode ser melhor entendida quando se considera, justamente, a ideia de viração:

A viração é aqui compreendida para muito além do “viver de bicos” ou ser um trabalhador informal. Rompendo com as dualidades perigosas que se armam em torno do par trabalho formal/informal, a definição descreve estratégias de vida e o movimento cotidiano e permanente que se armam em um mundo onde nada está garantido, nem o emprego, nem a casa, nem a vida. Podemos compreendê-la como esse autogerenciamento subordinado que compõe trajetórias como uma administração de si que faz um constante agarrar-se às oportunidades que surgem de forma precária e incerta; pelo trânsito entre diferentes ocupações, profissões, atividades, que se tece pela alta rotatividade do mercado de trabalho, pelos benefícios sociais e cursos de capacitação; pelos empreendimentos familiares, atividades informais ilícitas. [...] A viração descreve os movimentos que vão tecendo eficaz e informalmente a infraestrutura e os serviços urbanos que garantem a reprodução social da classe trabalhadora periférica [...], num mecanismo de rebaixamento do valor da força de trabalho em que são transferidos para os próprios trabalhadores, de forma subordinada, custos e responsabilizações sobre sua sobrevivência enquanto tal (Abílio, 2021, p. 58-59).

Ao discutir o conceito de viração, Abílio (2021) também estabelece um diálogo com Oliveira (2013) e realça as contribuições do autor para as relações entre trabalho informal e subdesenvolvimento. Vale destacar que, para Oliveira (2013), já com os avanços tecnológicos da terceira revolução industrial integrados à mundialização do capital, era possível identificar um elevado grau no aumento da produtividade do trabalho. Nas palavras do autor: “a produtividade dá um salto mortal em direção à plenitude do trabalho abstrato” (Oliveira, 2013, p. 135). Em tal cenário, o processo de criação de valor se distancia cada vez mais do trabalho concreto e pressiona a redução dos tempos de não trabalho, sendo todo o tempo de trabalho um potencial tempo de produção<sup>23</sup> – uma argumentação que já no início deste século antevia a

---

<sup>23</sup> Para Oliveira (2013, p. 135-136): “Em sua dupla constituição, as formas concretas e a “essência” abstrata, o consumo das forças de trabalho vivas encontrava obstáculos, a porosidade entre o tempo de trabalho total e o tempo de trabalho da produção. Todo o crescimento da produtividade do trabalho é a luta do capital para encurtar a distância entre essas grandezas. Teoricamente, trata-se de transformar todo o tempo de trabalho em trabalho não-pago; parece coisa de feitiçaria, e é o fetiche em sua máxima expressão. Aqui, fundem-se mais-valia absoluta e relativa: na forma absoluta, o trabalho informal não produz mais do que uma reposição constante, por produto, do que seria o salário; e o capital usa o trabalhador somente quando necessita dele; na forma relativa, é o avanço da produtividade do trabalho nos setores *hard* da acumulação molecular digital que permite a utilização do trabalho

uberização. Dessa relação, ainda para Oliveira (2013), decorrem os ajustes nos regimes de trabalho e consequentes usos da informalidade e processos de flexibilização e precarização da atividade laboral.

Percebe-se, assim, que as discussões em torno do conceito de viração se mostram profícuas, pois com ele podemos notar que os elementos precários inerentes ao trabalho uberizado não são uma novidade em si. A novidade da uberização reside no uso das TICs, em especial do gerenciamento algorítmico, na transformação do trabalhador em um autogerente subordinado, assim como na generalização dessa organização do trabalho ao conjunto da classe trabalhadora (Abílio, 2019, 2021). Do mesmo modo, a noção de viração também colabora para a compreensão de que o fenômeno do trabalho uberizado não emergiu unicamente dos recentes avanços do universo informacional-digital; as bases técnicas, políticas e econômicas da uberização encontravam-se em formação há décadas, com características que dizem respeito à reestruturação produtiva, à flexibilização do trabalho e à emergência do neoliberalismo<sup>24</sup>.

Em consonância com o processo de reestruturação produtiva, a vigência do neoliberalismo impõe para os países como o Brasil a necessidade de abertura das suas economias para os países centrais e o papel de subalternos na economia mundial, seja como fornecedor de força de trabalho barata intensamente explorada, ou mesmo, como produtor de matérias-primas e *commodities*. No caso brasileiro, essa condição caracteriza-se, conforme Sampaio Jr. (2007), como uma reversão neocolonial. Esse processo pode ser compreendido como uma mudança econômica, social, política e cultural que compromete definitivamente a possibilidade de conciliar desenvolvimento capitalista, distribuição de renda e soberania nacional e coloca em questão a própria sobrevivência da sociedade nacional como coletividade capaz de controlar os fins e os meios das transformações capitalistas (Sampaio Jr., 2007).

Colocadas essas considerações, continuaremos na próxima seção a olhar mais de perto para os elementos que perpassam a realidade do trabalho no Brasil. Agora, no entanto, esse movimento será realizado a partir das discussões sobre a aprovação da reforma trabalhista

---

informal. A contradição: a jornada da mais-valia relativa deveria ser de diminuição do trabalho não-pago, mas é o seu contrário, pela combinação das duas formas. Então, graças à produtividade do trabalho, desaparecem os tempos de não-trabalho: todo o tempo de trabalho é tempo de produção.”.

<sup>24</sup> Cabe dizer que, no Brasil, as políticas neoliberais, sob diferentes matizes, atravessaram e se perpetuaram ao longo das últimas três décadas. As primeiras experiências emergiram no governo Collor/Itamar, intensificam-se com a tsunami de privatizações dos Governos de Fernando Henrique Cardoso (Alves, 2000). Os governos Lula, a partir de 2003, segundo Sampaio Jr. (2005), seguindo à risca as recomendações dos organismos internacionais, aprofundaram as reformas liberais. Para Alves (2018), por sua vez, a derrocada da política neodesenvolvimentista e o golpe de Estado sobre Dilma Roussef, em 2016, significaram a recomposição em um patamar superior à ofensiva neoliberal iniciada na década de 1990. Essa inflexão de 2016, de acordo com Behring (2023), foi aprofundada com a chegada ao poder, em 2018, da perversa combinação entre o neofascismo e o ultraliberalismo capitaneada pelo bolsonarismo.

no ano de 2017. Buscamos, além de continuar o movimento de salientar as condições precárias que envolvem a vida dos trabalhadores brasileiros, traçar um paralelo entre a aprovação da referida reforma e a diminuição do tempo social de não trabalho.

#### **2.4 Reforma trabalhista: retirada de direitos e a redução do tempo de não trabalho<sup>25</sup>**

As relações de trabalho tendem a corresponder às características de desenvolvimento das forças produtivas em cada período histórico. Nesse sentido, vale salientar que a regulação pública do trabalho surgiu em uma conjuntura marcada pela segunda revolução industrial, em um cenário de capitalismo monopolista, de consolidação dos Estados nacionais, de avanços das democracias liberais e com a marcante presença do movimento sindical. Não obstante, com a emergência do neoliberalismo, inicia-se um processo de desregulamentação das relações laborais e de desconstrução dos direitos sociais. Tal processo ocorre, conforme destaca Freyssinet (2009), nos países de capitalismo central<sup>26</sup> e, de forma ainda mais aguda, nos países periféricos.

Desse modo, é possível compreender que o capitalismo contemporâneo é ainda mais desfavorável ao trabalho e à ação coletiva. No que tange à América Latina, de acordo com Abramo (2001), além de ser possível identificar o crescimento da informalidade, observa-se o predomínio de processos de desregulamentação e flexibilização das condições de trabalho, o que afeta a própria qualidade das atividades laborais e as instituições que regulam o mercado de trabalho, provocando uma fragilidade do movimento sindical e das negociações coletivas. Nessa perspectiva, apesar das especificidades de cada Estado nacional, o sentido das agendas de reformas se organizou de maneira muito similar com 1) novas modalidades de contratação; 2) jornada flexível; 3) remuneração variável; 4) diminuição da proteção social; 5) descentralização na definição das regras; 6) fragilização dos sindicatos e das instituições públicas (Abramo, 2001; Krein, 2007).

No Brasil, a rede de proteção social ao trabalho, segundo Krein (2007), nunca foi constituída em grande escala e tampouco abrangeu o conjunto da classe trabalhadora do país. Em todo caso, é possível dizer que os parâmetros historicamente estabelecidos pela CLT, como

---

<sup>25</sup> Trechos dessa seção foram apresentados como trabalho final da disciplina “FF 058: Políticas Públicas e Interpretação Jurídica”, oferecida na Faculdade de Educação da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e, posteriormente, publicado na revista *Licere* (Silvestre; Signorelli Miguel; Assis, 2020).

<sup>26</sup> Segundo Freyssinet (2009), na França, assim como nos demais países da Europa ocidental, observou-se, a partir da década de 1980, uma proliferação da flexibilização da relação salarial, com a crescente proliferação das formas “particulares de emprego”.

o registro em carteira, o próprio salário mínimo e a limitação da jornada de trabalho em 8 horas diárias e 44 horas semanais, por mais que restritos a uma parcela da população, sempre orientaram o debate público e serviram de parâmetro para um mínimo de regulação laboral. Nessa perspectiva, é pertinente olharmos para as mais recentes mudanças relacionadas ao direito ao trabalho, sobretudo para as alterações erigidas com a chamada reforma trabalhista de 2017. Do mesmo modo, tendo em vista a temática desta pesquisa, vale destacar alguns dos efeitos dessa reforma na relação entre os tempos de trabalho e de não trabalho<sup>27</sup>.

Ao se versar sobre o direito ao trabalho no Brasil, vale frisar suas aparições em diversas seções da Constituição de 1988. Ele irá aparecer tanto no que diz respeito ao direito material como em relação ao direito processual, neste último caso, relativo à Justiça do Trabalho. O artigo 7º. da Constituição, por exemplo, que aborda diretamente os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, reserva 34 incisos à questão, característica que demonstra a ênfase da discussão sobre o trabalho no referido texto constitucional<sup>28</sup>.

O surgimento do direito do trabalho, para Severo (2017), está vinculado à proteção contra a exploração econômica, assim como ao reconhecimento social de que a relação de trabalho implica em uma troca desigual, desfavorável ao trabalhador. Nesse sentido, é possível observar esse elemento já na fundação da OIT, em 1919, com a afirmação de que “trabalho não é mercadoria”. Na contramão desse entendimento, a aprovação, em 13 de junho de 2017, da Lei n.13.467/17 (Brasil, 2017), que ficou conhecida como reforma trabalhista<sup>29</sup>, apresentou claros objetivos de fragilizar a proteção que informa e justifica o Direito do Trabalho. Ademais, prejudica não apenas o padrão de direitos constitucionais estabelecidos em favor do trabalhador, mas a própria estrutura de Estado edificada a partir de 1988 (Severo, 2017).

A reforma trabalhista foi sancionada pela presidência da república no dia 13/07/2017 e apresentou mais de uma centena de modificações na legislação trabalhista, sobretudo na CLT. Desde a sua aprovação, muitas pesquisas apontaram as contradições dessa

---

<sup>27</sup> É no quarto capítulo, mais precisamente na seção 4.1, que apresentamos algumas das concepções de tempo discutidas no campo do lazer. Da mesma maneira, é na referida seção que discutimos o *tempo livre como um tempo de não trabalho decorrente das transformações engendradas pelo modo capitalista de produção*. De todo modo, a despeito de empregarmos prioritariamente a expressão “tempo livre” no decorrer da tese, tendo em vista que muitos dos pontos da reforma trabalhista versam sobre flexibilizar a jornada de trabalho e o tempo à disposição do empregador, utilizamos, neste trecho, da ideia de redução do tempo de não trabalho.

<sup>28</sup> Diferentemente do direito ao lazer que, como veremos no quarto capítulo, é citado diretamente apenas nos artigos 6º, 7º, 217 e 227.

<sup>29</sup> De acordo com Souto Maior e Rocha (2017), a reforma trabalhista não foi estruturada para garantir melhores condições de trabalho e vida à classe trabalhadora, mas sim para atender os interesses do setor patronal. Nesse sentido, a terminologia “contrarreforma” seria a mais adequada para expressar as alterações na legislação trabalhista. Todavia, pelo uso recorrente do termo “reforma” para denotar tais alterações, adotamos essa mesma expressão ao longo deste texto.

reforma, afinal, de acordo com Krein *et al.* (2018), além de ter sido realizada sob argumentos falsos, fragilizou ainda mais os trabalhadores, aprofundando os processos de precarização, flexibilização e degradação do trabalho. Inserida, desse modo, em um contexto de ataque aos direitos dos trabalhadores, a reforma ampliou a liberdade empresarial para o manejo do trabalho de acordo com os seus interesses, “de modo que as alterações buscam reduzir o custo das empresas e ampliar a sua liberdade em determinar as condições de contratação, uso e remuneração da força de trabalho” (Krein *et al.*, 2018, p. 97).

O fato é que a aprovação da Lei 13.467/17 em um curto período de tempo, para os padrões do legislativo brasileiro – em apenas sete meses de tramitação, com recesso parlamentar ao longo do trajeto –, constituiu uma derrota para a classe trabalhadora (Souto Maior; Rocha, 2017; Galvão *et al.*, 2017). Diversos dos argumentos que subsidiaram a versão original do projeto de lei, de autoria do Executivo, como o substitutivo, assinado pelo relator, o deputado Rogério Marinho (PSDB – RN), podem ser encontrados, de acordo com Galvão *et al.* (2017), em formulações de entidades patronais como, por exemplo, em textos da Confederação Nacional da Indústria. Parte dessas formulações, vale destacar, foram incorporadas ao documento “Uma Ponte para o Futuro”<sup>30</sup>, apresentado pelo então PMDB, em 2015.

Tais aspectos evidenciam que as decisões impressas nas modificações da legislação trabalhista não foram o resultado de diálogos com movimentos sociais, sindicatos e organizações de trabalhadores, tampouco convergiram de um amplo debate com a sociedade. Mas, sim, representaram as pretensões do setor patronal que se utilizou de mecanismos antidemocráticos, inconstitucionais e violentos para impor sua aprovação (Souto Maior; Rocha, 2017). Além disso, é importante destacar que a reforma trabalhista não foi posta em pauta na agenda política nacional de maneira isolada. As alterações na legislação sobre o trabalho estiveram vinculadas a uma série de medidas de caráter liberalizantes com impacto direto nas áreas sociais, como o contingenciamento dos gastos públicos por 20 anos<sup>31</sup>, a reforma da previdência, os pacotes de privatizações e as sucessivas propostas de reforma administrativa. Tais medidas, atreladas ao desmonte das políticas sociais e de retirada de direitos, fazem parte, segundo Galvão *et al.* (2017), de duas estratégias: a de reduzir o tamanho do Estado na formulação e implementação de políticas públicas, destinando fatias cada vez maiores para o

---

<sup>30</sup> Tal documento é considerado um marco de rompimento do PMDB com o Governo de Dilma Roussef (PT), processo que, em 2016, culmina com o golpe jurídico-midiático-parlamentar de deposição de Dilma da Presidência da República e a ascensão do então Vice-Presidente Michel Temer (PMDB) ao cargo.

<sup>31</sup> Correntemente conhecida como “PEC do fim do mundo”, ou, formalmente, a Emenda Constitucional 95 de 2016.

setor privado; e a de possibilitar a privatização do que ainda resta de empresas públicas brasileiras.

Dentre as alterações realizadas na CLT sob o discurso de modernização e adequação às novas dinâmicas do mercado de trabalho, destacam-se a institucionalização do trabalho remoto (*home office*), a regulamentação do trabalho parcial e a ampliação da terceirização. Além disso, a permissão dada pelo Artigo 443, §3 da Lei 13.467/17 (Brasil, 2017), que versa sobre o trabalho intermitente, flexibiliza a referência do salário mínimo, já que o trabalhador passa a receber sua remuneração de maneira proporcional à jornada de trabalho.

Essa modalidade de contrato – também conhecida como “jornada zero hora” - é uma forma de legitimar o “bico” como uma das opções de trabalho formal, porém, com menores custos para o empregador. Estabelece um vínculo de trabalho que permite à empresa pagar somente as horas de efetivo serviço, deixando o trabalhador sempre à disposição, “resolvendo” um problema de fluxo de trabalho dos empregadores e impondo aos trabalhadores condições precarizadas de trabalho e vida (DIEESE, 2017, p. 03).

Outra impactante alteração oriunda da reforma trabalhista é a prevalência do negociado sobre o legislado, mesmo sabendo que os trabalhadores de forma individual se encontram em condições desprotegidas e desfavoráveis de negociação em relação ao patronato. A limitação da negociação coletiva, dessa forma, é considerada um dos principais retrocessos da reforma trabalhista. (DIEESE, 2017; Galvão, 2017; Souto Maior; Rocha, 2017).

Ao passo que as alterações na CLT acarretam rebaixamento ainda maior da remuneração dos trabalhadores (Galvão *et al.*, 2017), vale destacar que a menor remuneração para os postos de trabalho precarizados, assim como a flexibilização do recebimento do salário mínimo, estão entre os pontos que depõem contra o próprio ordenamento constitucional. Afinal, a Constituição de 1988, em seu artigo 7º, inciso IV, prevê um salário mínimo que supra as necessidades vitais básicas, incluindo as demais esferas da vida dos trabalhadores e de suas famílias, como o lazer, por exemplo (Brasil, 1988).

A despeito do debate realizado por seus proponentes, o de crescimento dos investimentos e expansão do emprego e aumento dos postos de trabalho formal, a reforma trabalhista não representou o cumprimento de nenhuma de suas promessas. Pelo contrário, segundo Filgueiras (2019), quando passados dois anos de sua aprovação, as taxas de desemprego haviam sofrido poucas alterações e os níveis de informalidade haviam crescido.

O desemprego aberto no trimestre imediatamente anterior à vigência da reforma, terminado em outubro de 2017, atingia 12,740 milhões de pessoas,

ou 12,2% da população economicamente ativa, contra 12,984 milhões (12,3%) no trimestre encerrado em maio de 2019. O desemprego total em outubro de 2017 contemplava 26,554 milhões de pessoas (23,8%), contra 28,524 milhões em maio (25%), recorde da série histórica da PNAD (Filgueiras, 2019, p. 34).

Além desses elementos, a referida reforma representou um passo adiante no processo de precarização do trabalho no Brasil. A precarização, para Druck (2013), é caracterizada pela condição de instabilidade, insegurança e volatilidade, que fragiliza os vínculos e impõe perdas dos mais diferentes tipos, tanto na esfera do emprego, como na vida, para todos que vivem do trabalho. Tal processo tende a atingir indiscriminadamente todos que vivem do trabalho, deixando de ser parte de uma condição provisória para se tornar um traço permanente no atual momento histórico (Druck, 2013). Ademais, a precarização do trabalho não se restringe à esfera objetiva. Segundo Linhart (2014), é possível observar, cada vez mais, os traços de uma precariedade subjetiva que, além de afetar os trabalhadores instáveis com contratos flexíveis, aflige também os trabalhadores com estabilidade empregatícia. Essa forma de precariedade emerge como um componente do trabalho moderno e pode ser compreendida como:

[...] o sentimento de não estar “em casa” no trabalho, de não poder se fiar em suas rotinas profissionais, em suas redes, nos saberes e habilidades acumulados graças à experiência ou transmitidos pelos mais antigos; é o sentimento de não dominar seu trabalho e precisar esforçar-se permanentemente para adaptar-se, cumprir os objetivos fixados [...] É o sentimento de isolamento e abandono. É também a perda de autoestima, que está ligada ao sentimento de não dominar totalmente o trabalho, de não estar à altura, de fazer um trabalho ruim, de não estar seguro em assumir seu posto. [...] O resultado é, frequentemente, o medo, a ansiedade, a sensação de insegurança (comodamente chamada de estresse) (Linhart, 2014, p. 45-46).

Para além dos aspectos mais gerais que acarretam uma precarização até então sem precedentes, é possível verificar que muitas alterações encampadas pela reforma trabalhista versaram, de uma forma ou de outra, sobre o tempo de trabalho. Com o entendimento de que modificações no tempo destinado à atividade laborativa influenciam diretamente a dinâmica de vida dos trabalhadores, são pontuadas, no quadro abaixo, algumas das alterações relativas à duração da jornada que podem impactar diretamente a relação entre trabalho e o tempo de não trabalho. O quadro está organizado de modo a apresentar o trecho da legislação destacada,

seguido de trechos do relatório técnico publicado pelo DIEESE (2017) – exceto o primeiro, referente ao Art. 4 § 2, não comentado pelo referido relatório<sup>32</sup>.

**Quadro 9** – Reforma trabalhista e a “redução do tempo social de não trabalho”

Trechos selecionados da Lei 13.467/17 (Brasil, 2017)	Comentários presentes no relatório técnico (DIEESE, 2017)
<p><b>Art. 4 § 2º</b> - Por não se considerar tempo à disposição do empregador, não será computado como período extraordinário o que exceder a jornada normal, ainda que ultrapasse o limite de cinco minutos previsto no § 1º do art. 58 desta Consolidação, quando o empregado, por escolha própria, buscar proteção pessoal, em caso de insegurança nas vias públicas ou más condições climáticas, bem como adentrar ou permanecer nas dependências da empresa para exercer atividades particulares, entre outras: I – práticas religiosas; II – descanso; III – lazer; IV – estudo; V – alimentação; VI – atividades de relacionamento social; VII – higiene pessoal; VIII – troca de roupa ou uniforme, quando não houver obrigatoriedade de realizar a troca na empresa.”</p>	<p>Favorece o empregador no sentido de possibilitar que situações de interesse da empresa sejam excluídas do conceito de tempo à disposição do empregador, fazendo transparecer que são escolhas do empregado, como se notabilizam nas questões pertinentes ao estudo, às atividades de relacionamento pessoal e à troca de uniforme. Trata-se de um detalhamento que, certamente, atende ao interesse do empregador e, claro, do empregador que possui muitos empregados (Souto Maior; Severo, 2017).</p>
<p><b>Art. 58 § 2º</b> - O tempo despendido pelo empregado desde a sua residência até a efetiva ocupação do posto de trabalho e para o seu retorno, caminhando ou por qualquer meio de transporte, inclusive o fornecido pelo empregador, não será computado na jornada de trabalho, por não ser tempo à disposição do empregador.</p>	<p>Pela CLT, o tempo de deslocamento até o local de trabalho, em transporte fornecido pelo empregador, nos casos em que a empresa fica em local de difícil acesso e sem oferta de transporte público, é considerado como hora trabalhada. Pelo PLC 38/2017, além dessas horas não serem mais contabilizadas na jornada de trabalho e, portanto, na remuneração do trabalhador, o termo “ocupação do posto de trabalho” deixa margem à interpretação de que o tempo gasto entre a chegada à portaria da empresa até o posto de trabalho também não será considerado como hora trabalhada. (DIEESE, 2017, p. 08)</p>
<p><b>Art. 59</b> - A duração diária do trabalho poderá ser acrescida de horas extras, em número não excedente de duas, por acordo individual, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.</p>	<p>O mecanismo de horas extras é largamente utilizado no Brasil. Por um lado, é uma ferramenta que possibilita a flexibilização da jornada de trabalho e tem como limite apenas as 2 horas extras diárias e o custo adicional sobre as horas trabalhadas a mais. Por outro lado, o fato de os salários serem bastante baixos no Brasil faz com que o trabalhador aceite realizar horas extras com alguma habitualidade, para compor a renda [...]a jornada diária poderá extrapolar o limite de 10</p>

<sup>32</sup> Nesse caso, utilizamos do comentário realizado por Jorge Luiz Souto Maior em “Os 201 ataques da “reforma” aos trabalhadores” (Souto Maior; Severo, 2017).

	horas (8 horas de trabalho + 2 horas extras) ao ignorar a compensação da jornada de trabalho aos sábados (DIEESE, 2017, p.07).
<b>Art. 59 § 5º</b> - O banco de horas de que trata o § 2º deste artigo poderá ser pactuado por acordo individual escrito, desde que a compensação ocorra no período máximo de seis meses.	Com a possibilidade de estabelecimento do banco de horas por meio de acordo individual, a estratégia utilizada pelas entidades sindicais para minorar os efeitos dessa forma de compensação de jornada poderá ser desarticulada. Existe, inclusive, a probabilidade de estabelecimento de condições distintas para os diversos trabalhadores e setores de uma mesma empresa (DIEESE, 2017, p.08).
<b>Art.59-A</b> - Em exceção ao disposto no art. 59 desta Consolidação, é facultado às partes, mediante acordo individual escrito, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho, estabelecer horário de trabalho de doze horas seguidas por trinta e seis horas ininterruptas de descanso, observados ou indenizados os intervalos para repouso e alimentação.	As alterações propostas procuram ampliar o uso desse regime de jornada (eliminando o atual caráter de excepcionalidade) e garantir “segurança jurídica para as empresas”, apesar de se tratar de uma jornada de trabalho extremamente longa. <i>Essa escala, além de prejudicial à saúde física e mental e à segurança dos trabalhadores, é também nociva à sua vida social, pois desarticula horários de outros compromissos cotidianos, da vida em família, do lazer e descanso e torna mais difícil a formação profissional</i> (DIEESE, 2017, p.06, grifo nosso).

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017), DIEESE (2017), Souto Maior e Severo (2017).

Tendo em vista as medidas que impactam diretamente na jornada de trabalho, Carelli (2017) afirma que um dos intentos da reforma trabalhista foi o de idear um trabalhador disponível para a produção 24 horas por dia, sete dias por semana. Nessa perspectiva, o tempo à disposição se transforma em todo tempo à disposição, ficando a dinâmica de vida do trabalhador à mercê dos interesses da empresa. O fato é que a possibilidade de jornadas de trabalho que extrapolem o limite de 44 horas semanais, dinâmica agora regulada pela Lei 13.467/17, na leitura de Machado e Souto Maior (2017), representa uma tentativa de fazer tábula rasa da limitação de jornada presentes no Art. 7º, inciso XIII da Constituição e 59 da CLT. Trata-se, desse modo, na concepção dos referidos autores, de alterações inconstitucionais, que almejam criar um aparato jurídico que possibilite que a extensão da jornada de trabalho seja aplicada de maneira generalizada ao conjunto da classe trabalhadora brasileira.

Os debates sobre a regulação do tempo de trabalho não são uma novidade, como será mais bem discutido no próximo capítulo. Vale, no entanto, destacar que é a partir da década de 1970, do processo de reestruturação produtiva e disseminação das políticas neoliberais, que a jornada de trabalho, após um breve período histórico de regulação, passa a sofrer novamente uma grande pressão para a sua flexibilização. De acordo com Krein (2007, p. 209):

A partir da crise dos anos 70, a regulação do tempo de trabalho é submetida a um processo de questionamento, passando a ser considerada como rígida e uma das responsáveis pelos problemas emergentes na economia e no mercado de trabalho de diversas nações. Esse tema ganha destaque em praticamente todos os países, desenvolvidos ou em desenvolvimento, que construíram alguma regulação social do trabalho. É impressionante como se tornou agenda comum das empresas.

Soma-se a esse cenário a falta de direito à desconexão do trabalho. Tratamos aqui do direito de “desconectar-se”, de parar de pensar na atividade laborativa, de conseguir se envolver com as demais esferas da vida humana sem que o fardo do trabalho venha recorrentemente ao pensamento ou mesmo que as atividades laborativas apareçam a todo o momento. Discutida por Souto Maior (2003) como o direito de não trabalhar, não se trata de um direito individual do trabalhador, mas da sociedade como um todo. No caso brasileiro, o relatório do Ipea sobre trabalho e tempo livre, realizado no âmbito do Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS), identificava, mesmo antes da reforma trabalhista, que uma grande parcela da população brasileira apresentava dificuldades para se “desligar “do trabalho (Campos, 2012). Desse modo, não seria inesperado afirmar que a lógica de degradação do trabalho criada pela Lei 13.467/17 caminha no sentido contrário ao direito à desconexão.

Nas proposições da reforma, ao se considerar a flexibilização das horas de trabalho, incluso as horas extras, somada aos demais fatores que fragilizam o trabalhador, mais o tempo gasto com o transporte em grandes cidades brasileiras, a realidade da atividade laborativa no Brasil passa a ser regulamentada por uma legislação em que a jornada legalmente prevista poderá se assemelhar mais a de um trabalhador do século passado do que das oito horas diárias promulgadas na constituinte de 1988. Nessa perspectiva, a reforma trabalhista apresenta a característica de desmonte dos direitos fundamentais, instituídos na Constituição de 1988, com políticas que retrocedem a realidade do trabalho às condições do século XIX<sup>33</sup>.

Ao que pese o curto período decorrido para uma análise longitudinal dos impactos da aprovação da Lei 13.467/17 e o cenário de crise econômica que a precede e a acompanha, Krein, Abílio e Borsari (2021) destacam, ao analisarem os dados da PNAD Contínua até o 4º trimestre de 2019, que os anos de 2015 e 2016 foram marcados pela interrupção da tendência de redução das horas médias habitualmente trabalhadas no país, processo que ocorria desde os

---

<sup>33</sup> Tal retrocesso não é apenas evidenciado pela quantidade de horas trabalhadas, mas também pela intensificação do trabalho e por flexibilizações que passam a permitir, por exemplo, que mulheres grávidas e lactantes possam trabalhar em locais insalubres (DIEESE, 2017).

anos 2000. Após a reforma, a partir de 2017, portanto, os autores destacam uma estabilidade, com jornadas médias crescendo de 39,5 para 39,7 horas semanais. Decerto que o impacto da maior flexibilização da jornada afeta de diferentes formas as distintas ocupações e setores da classe trabalhadora, de todo modo, não é inesperado observar uma tendência de aumento na jornada média de trabalho, mesmo com a presença cada vez maior de trabalhadores intermitentes e com contratos cada vez mais flexíveis (Krein; Abílio; Borsari, 2021).

Além da Lei 13.467/17 não ter representado aumento do emprego e da formalização do trabalho, ao mesmo tempo em que traz um potencial para a extensão e intensificação da jornada laboral, Krein e Oliveira (2019), ao investigarem os efeitos da reforma trabalhista nas condições de trabalho, evidenciam uma série de outros efeitos deletérios para os trabalhadores. Os referidos autores demonstram a queda na remuneração do trabalho, assim como o aumento da variabilidade nos valores recebidos; reforçam o argumento em relação à consolidação da flexibilização da jornada, com a tendência cada vez mais acentuada da polarização do emprego; e destacam o prejuízo dos trabalhadores em relação à seguridade social e de suas fontes de financiamento (Krein; Oliveira, 2019).

A lógica da reforma trabalhista, ditada à vida daqueles que vivem do trabalho, vai ao encontro do que Gaulejac (2015) caracteriza como gerencialismo, uma ideologia que preconiza o produtivismo, a flexibilidade, a adaptabilidade e a reatividade acima de tudo, requerendo, assim, de forma direta ou indireta, que todo o tempo fique disponível ao trabalho. Ao destacar o caráter ideológico da lógica gerencialista, o autor também destaca que: “sob uma aparência objetiva, operatória e pragmática, a gestão gerencialista é uma ideologia que traduz as atividades humanas em indicadores de desempenhos, e esses desempenhos em custos ou em benefícios” (Gaulejac, 2015, p.40). Nesse sentido, os princípios da ideologia gerencialista extrapolam as barreiras do trabalho para abranger outras esferas da vida humana, sendo que os princípios da eficácia, da performance e da concorrência passam a ser estruturantes para as relações sociais (Metzger; Maugeri; Benedetto-Meyer, 2012).

À medida que a atual forma de organização do trabalho é tanto a origem como o resultado da lógica gerencial, a reforma trabalhista corrobora ainda mais as ingerências dessa perspectiva de mundo. Tal processo pode ser observado quando a reforma em questão preconiza os acordos individuais sobre as convenções coletivas e, do mesmo modo, quando regulariza a

condição dos trabalhadores autônomos contratados pelas empresas<sup>34</sup>. Desse modo, seja para o trabalhador autônomo, ou mesmo para o trabalhador compelido ao acordo individual, a lógica do gerenciamento empresarial, em consonância com as discussões realizadas sobre o empreendedorismo, toma como que de assalto as diferentes esferas sociais. Nesse processo, como colocam Metzger; Maugeri e Benedetto-Meyer (2012, p. 228): “Os cidadãos do mundo inteiro são conduzidos a “gerir” sua saúde, seus lazeres ou mesmo a educação de seus filhos como se se tratasse de um investimento, de um capital a otimizar etc.”

Em suma, os efeitos da reforma trabalhista, como a flexibilização da jornada, a generalização da precarização e a intensificação da atividade laboral, assim como o aprofundamento da própria lógica gerencial, trazem consigo a precarização e degradação de outras esferas da vida que extrapolam o tempo de trabalho. A aprovação da Lei 13.467/17, desse modo, também abre terreno para que outras dimensões da vida dos trabalhadores, que necessitam de tempo para serem realizadas, sejam afetadas, como o tempo de responsabilidades com a família e a casa, o tempo destinado a cuidar da saúde, o tempo para as vivências de lazer entre outras dimensões. Afinal, uma realidade com mais horas de trabalho significa concretamente menos tempo livre para todos aqueles que vivem do trabalho e que foram diretamente afetados pela execução dessa contrarreforma.

Colocados esses elementos, vale frisar que o cenário criado pela reforma trabalhista, mais do que aparentar estar muito bem concatenado com o trabalho subordinado às plataformas digitais, está imerso no mesmo processo de reconfiguração do mundo do trabalho. É nesse sentido que caminha a argumentação de Castro (2020). Para a autora, a regulamentação do trabalho intermitente capitaneado pela reforma trabalhista é uma evidente chancela estatal à uberização. Não se trata de dizer que as empresas-aplicativo como a Uber e o iFood, por exemplo, tenham o enquadramento no trabalho intermitente. Todavia, a legalização desse tipo de trabalho é um passo a mais em direção à naturalização da uberização do trabalho por parte do Estado brasileiro (Castro, 2020).

O fato é que as tendências em curso no mundo do trabalho dizem respeito, segundo Abílio (2020a), ao papel ativo do Estado na eliminação da proteção do trabalho e dos direitos sociais até então conquistados. A uberização, portanto, relaciona-se a uma política de Estado que, ao mesmo tempo em que fragiliza os direitos sociais, empreende a redução do trabalhador

---

<sup>34</sup> A Lei 13.467/17, em seu artigo 442-B diz o seguinte: “A contratação do autônomo, cumpridas por este todas as formalidades legais, com ou sem exclusividade, de forma contínua ou não, afasta a qualidade de empregado prevista no art. 3º desta Consolidação”. Para Souto Maior (2017), decerto que um trabalhador autônomo não dispõe dos direitos trabalhistas.

a uma atividade sob demanda, e conforme discutido, que passa a arcar com os riscos e custos do seu próprio trabalho (Abílio, 2019, 2020a, 2021). É nesse sentido que Krein, Abílio e Borsari (2021) compreendem que o horizonte da reforma trabalhista é justamente o da uberização. Afinal, acompanhamos um processo de pressão para mudanças relacionadas à definição sobre o que é ou o que não é trabalho, sobre sua regulamentação, com indefinições sobre o próprio tempo de jornada e remuneração.

Tais asserções se mostram importantes para as discussões aqui propostas, pois, ao considerarmos a atividade laborativa uma categoria central para as relações sociais, decerto que o processo de dismantelamento da proteção social ao trabalho, em conjunto com o processo de uberização, impacta as demais esferas da vida cotidiana. Tais processos, como vimos ao longo deste capítulo, não são isolados, a intensa compressão do espaço-tempo, própria da acumulação flexível, segundo Harvey (2013), exerce tamanha pressão sobre o mundo do trabalho que os regimes e contratos de trabalho também são impelidos a se tornarem mais flexíveis. Desse modo, as formas cada vez mais flexíveis e desreguladas de trabalho, o aumento da jornada e a emergência dos novos tempos de trabalho, assim como a sua indefinição, são características que ganham cada vez mais centralidade na atual etapa de desenvolvimento das forças produtivas.

Colocados os elementos mais gerais que perpassam as mudanças no mundo do trabalho, assim como as tendências em curso na realidade brasileira, vale discutir a conformação dos diferentes tempos sociais que constituem o cotidiano da classe trabalhadora, especificamente a dinâmica sobre os usos do tempo dos trabalhadores uberizados aqui investigados. O próximo capítulo é dedicado, sobretudo, a essa temática.

### CAPÍTULO III - JORNADA DE TRABALHO E USOS DO TEMPO SOB A UBERIZAÇÃO: QUANDO TODO TEMPO É TEMPO DE TRABALHO

A passagem do tempo, como a mensuramos, dá-se em milésimos de segundos, segundos, minutos, horas, dias, meses, anos, décadas, séculos... Todavia, não se trata aqui de discutir o tempo enquanto uma grandeza da física, mas sim, conforme destaca Harvey (2013), como uma das categorias elementares da existência humana e da vida em sociedade. Em uma perspectiva histórica<sup>1</sup>, observa-se que diferentes grupos sociais elaboraram variadas formas de mensuração e atribuíram significados múltiplos a essa dimensão<sup>2</sup>. As construções sobre o tempo e seus usos, dessa forma, emergem a partir de determinadas intenções dos seres humanos em relação à vida em sociedade. Trata-se, portanto, de uma construção social (Elias, 1998).

Em formas pretéritas de organização da sociedade – quando os trabalhadores detinham os meios e o controle da sua vida produtiva – as atividades relacionadas ao trabalho eram diretamente influenciadas pelo ambiente e pelas necessidades humanas. A duração da luz solar, as condições climáticas e as demais variações sazonais condicionavam o ritmo e imprimiam um arranjo de trabalho que, segundo Thompson (2013), era alternado entre os momentos de atividades intensas e os de ociosidade. Por outro lado, com a emergência do capitalismo e o surgimento do modo de vida urbano-industrial, é possível identificar a reestruturação das atividades laborativas e, conseqüentemente, dos hábitos que envolvem a vida cotidiana. Tais mudanças, portanto, não ocorrem ao acaso, da mesma forma que as concepções da classe dominante refletem, em cada momento histórico, as ideias dominantes (Marx; Engels, 2007), é possível dizer que a organização temporal em voga reflete o poder e as ideias dessa mesma classe social. O fato é que há uma estreita relação entre a forma de organização da produção e as concepções e significados atribuídos ao tempo (Thompson, 2013).

Depreende-se, por conseguinte, que as concepções e significados atribuídos ao tempo se constituem por meio dos processos materiais relacionados à reprodução da vida social

---

<sup>1</sup> As questões e definições relacionadas ao tempo são tão fundamentais que a própria história da humanidade é marcada pelos sentidos e dimensões a ele atribuídos, assim como pelas diferentes maneiras de medi-lo (Padilha, 2006).

<sup>2</sup> Evans-Pritchard (2013), por exemplo, ao descrever a relação do povo Nuer com o tempo e espaço, destaca que o tempo não possui o mesmo valor no intervalo que convencionamos chamar de ano. Embora os acontecimentos sigam uma ordem lógica, eles não são controlados por um sistema abstrato que determina o momento em que as atividades devem se conformar. Ademais, os Nuer fazem uma clara distinção entre aqueles tempos que são principalmente reflexos de suas relações com o meio ambiente (tempo ecológico) e os que são reflexos de suas relações mútuas dentro da estrutura social (tempo estrutural).

(Harvey, 2013). Nesse sentido, o advento do capitalismo, com a crescente incorporação da força de trabalho à produção, acarretou profundas mudanças na forma de definição e na rotinização do tempo, visto que, diferentemente de organizações sociais predecessoras, estabeleceu-se uma separação entre o uso do tempo para a reprodução econômica e o tempo destinado à reprodução social<sup>3</sup> (Dedecca, 2004). Baseado não mais no ritmo natural da vida humana, mas no incessante compasso das máquinas, o desenvolvimento desse modo de produção é acompanhado da artificialização dos tempos sociais. Ao passo em que o trabalho ganhava seus contornos atuais, as possibilidades de manifestação do lúdico, do sagrado, do ócio, da preguiça e do divertimento eram afastadas do seu entorno, pois a jornada de trabalho organizada sob o comando do relógio tolhia as ações de descanso ou diversão. A própria organização do modo capitalista de produção fez surgir uma das características centrais da vida moderna: a existência de um tempo de trabalho e um tempo de não trabalho notadamente diferentes entre si (Marcassa, 2003).

É nesse mesmo período histórico que os usos do tempo, tal como identificados nos dias de hoje – o tempo de trabalho, o de não trabalho, o tempo destinado às demais obrigações sociais, o tempo com a família, o tempo de estudo, o tempo para o lazer, dentre outros – passam a figurar como estruturantes da vida social. Evidentemente, tal processo não ocorreu sem que houvesse resistência por parte dos trabalhadores. Ao descrever as mudanças culturais engendradas pela revolução industrial entre o operariado na Inglaterra, Thompson (2013) destaca a popularização do relógio de pulso e os processos de assimilação e resistência ligados à artificialização do tempo e ao modo de vida urbano-industrial, dentre os quais o exemplo da “santa segunda-feira” é usado amiúde<sup>4</sup>. O fato é que com a revolução industrial o tempo de trabalho para homens, mulheres e crianças foi estendido até o limiar das condições humanas. Com as mudanças da jornada de trabalho para o ritmo artificial das máquinas, conforme destacado por Dal Rosso (1996), viver passou a ter o significado de trabalhar. A tendência de declínio da jornada de trabalho, ocorrida séculos depois, é resultado direto da organização e luta da classe trabalhadora e do aumento da produtividade. De todo modo, tem-se que a própria

---

<sup>3</sup> O tempo para reprodução econômica é aquele destinado ao trabalho remunerado e ao seu deslocamento. O tempo de reprodução social e familiar é aquele que incorpora as atividades de organização da vida domiciliar, as atividades vinculadas ao lazer e ao tempo de descanso (Dedecca, 2004).

<sup>4</sup> Dadas as jornadas que se aproximavam das 16 horas diárias, tal dia era usado como forma de mitigar o extenso tempo de trabalho dos dias subsequentes: “A Santa segunda-feira parece ter sido observada quase universalmente em todos os lugares em que existiam indústrias de pequena escala, domésticas e fora da fábrica. Essa tradição era geralmente encontrada nos poços das minas, e às vezes continuava na manufatura e na indústria pesada. Perpetuou-se na Inglaterra até o século XIX – e na verdade, até o século XX – por complexas razões econômicas e sociais.” (Thompson, 2013, p. 283).

duração da jornada de trabalho, assim como sua intensidade e qualidade derivam do enfrentamento entre as classes sociais (Basso, 2018; Dal Rosso, 1996).

Nota-se, assim, que a conformação e organização dos tempos sociais sempre foi permeada por intensos processos de disputas e lutas políticas. Nesse sentido, se nas disputas entre capital e trabalho a imposição por parte dos detentores e gestores do capital historicamente apontava para uma separação cada vez mais acentuada entre os tempos e espaços de trabalho e de não trabalho, observa-se, a partir da década de 1990, uma grande pressão para a flexibilização desses tempos sociais, um processo que impele a reaproximação e a indefinição sobre trabalho e não trabalho (Cardoso, 2017). Não se trata de uma volta ao passado, mas a combinação de novos e antigos métodos de exploração do trabalho. Em tal cenário, afora a flexibilização, a intensificação e o aumento da jornada, identifica-se a crescente fragmentação e a individualização da parcela de tempo dedicada ao trabalho, assim como o surgimento de “novos” tempos dedicados à atividade laborativa. Esses “novos” tempos compreendem, para Cardoso (2017), todas as atividades direta ou indiretamente vinculadas ao trabalho que, além de não serem contabilizadas e, por consequência, não remuneradas, causam desgastes e desorganizam as demais esferas da vida social.

Ao considerarmos as pressões sobre os tempos de trabalho e sobre os demais tempos sociais, especialmente à luz das recentes modificações engendradas para o mundo do trabalho, as pesquisas sobre os usos do tempo, isto é, os esforços que buscam investigar formas como determinadas populações empregam objetivamente o seu tempo, ganham relevância. Pesquisas dessa natureza são consideradas um importante instrumento para desvelar não apenas a dinâmica de trabalho, mas também as demais esferas que envolvem a vida das pessoas. Por meio delas, torna-se possível apreender a maneira como distintos grupos sociais organizam e alocam seu tempo no dia a dia, nos cuidados pessoais, no trabalho doméstico e no voluntário, nos deslocamentos, nas horas de estudos, nas práticas culturais, no trato com o tempo livre e nos demais elementos que perpassam a vida cotidiana (Aguiar, 2011; Soares; Saboia, 2007). Ademais, na medida que os fatores sociais, econômicos e demográficos produzem impactos no processo de articulação entre os tempos sociais e as atividades desenvolvidas, essa abordagem possibilita, de acordo com Soares e Saboia (2007), a elaboração e implementação de políticas específicas para determinados grupos populacionais no que se refere à geração de empregos, ao direito à cidade, ao acesso à cultura, saúde, lazer, entre outros.

As aplicações dessa técnica de pesquisa são diversas e não têm um único padrão, podendo apresentar variações em relação aos instrumentos de coletas de dados, como diários

de campo ou questionários estruturados; ao modo como a informação é captada, como observações, preenchimento por parte dos sujeitos da pesquisa ou entrevistas; e também ao formato da coleta, como as pesquisas exclusivas sobre os usos do tempo ou com mais objetivos. Todavia, por via de regra, tais pesquisas se baseiam no registro e na mensuração das atividades desenvolvidas por uma população em um determinado recorte temporal (Aguiar, 2011; Szalai, 1972; *United Nations*, 2005).

Em relação aos estudos do lazer, Dumazedier (2008) estabeleceu diálogo com pesquisas que analisaram o uso do tempo em diferentes países – como as capitaneadas pelo sociólogo Alexander Szalai (1972) –, e traçou paralelos entre o tempo de trabalho, cuidados e obrigações pessoais e o tempo de lazer de trabalhadores dessas localidades<sup>5</sup>. Tais dados foram fundamentais para as bases de discussão da assim chamada sociologia empírica do lazer. No caso brasileiro, algumas experiências de investigação sobre os usos do tempo contribuíram para desvelar os tempos sociais que permeiam a atividade laboral e acabam por compor a jornada de trabalho como um todo, mesmo quando não remunerados. Além disso, quando incorporadas aos estudos sobre o trabalho feminino, cumpriram uma importante função ao tornar visível o trabalho doméstico não remunerado e outras atividades sem remuneração desempenhadas pelas mulheres fora do mercado de trabalho formal (Barbosa, 2018; Bruschini, 2006; Fontoura *et al.*, 2010).

Apesar de o Brasil não contar com uma pesquisa específica sobre os usos do tempo, algumas experiências pontuais e estudos pilotos traçaram projeções e indicações sobre padrões de comportamento que podem servir de parâmetro para interpretações sobre a forma como a população do país organiza a sua dinâmica cotidiana de vida. Além disso, pesquisas oficiais como a PNAD e PNAD Contínua<sup>6</sup> podem fornecer dados significativos para se traçar tendências na alocação do tempo da população brasileira (Barbosa, 2018).

Dessa forma, pretendemos, neste capítulo, dialogar com algumas das experiências nacionais que encamparam estudos vinculados a essa temática, analisar as variáveis presentes na PNAD Contínua, que podem servir de parâmetro para a investigação dos usos do tempo dos trabalhadores investigados e trazer elementos concretos para uma abordagem qualitativa sobre

---

<sup>5</sup> Também vale destacar que Waichman (1997), sob a expressão “enquete orçamento tempo”, cita uma série de autores da primeira metade do século XX que dialogaram com essa técnica de pesquisa com a finalidade de aproximação com o fenômeno do lazer, entre eles o próprio Dumazedier.

<sup>6</sup> A PNAD, de periodicidade anual, foi encerrada no ano de 2016, com a divulgação dos dados referentes a 2015. Tal pesquisa foi substituída pela PNAD Contínua, de cobertura territorial mais abrangente e que disponibiliza informações conjunturais trimestrais referentes à força de trabalho em âmbito nacional. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/19897-sintese-de-indicadores-pnad2.html?=&t=o-que-e>>. Acesso em 02 fev. 2021.

os usos do tempo, ancorada na sistematização dos diários e nas entrevistas realizadas durante o trabalho de campo. Antes disso, contudo, ao considerarmos que o tempo de trabalho tem relação direta com as demais dimensões da vida, serão abordadas questões relativas à composição da jornada de trabalho e a centralidade das disputas entre capital e trabalho nos debates sobre a uberização. Buscamos, com essas discussões, apresentar as primeiras aproximações e reflexões críticas acerca da relação entre o tempo de trabalho e o tempo de não trabalho dos motoristas e entregadores uberizados.

### **3.1 Tempos de trabalho: novas tecnologias, os dilemas de sempre**

Discutir os tempos dedicados ao trabalho, assim como seus condicionantes, é um elemento indispensável para a apreensão das vivências cotidianas de qualquer que seja o grupo de trabalhadores a ser investigado. Essa asserção não deriva apenas da centralidade do trabalho para a constituição do ser humano como tal, mas também do fato da construção dos tempos de trabalho e não trabalho serem estruturais na organização social contemporânea. Trata-se, dessa forma, de compreender a duração, a intensidade, as características que permeiam a vida da população submetida ao trabalho assalariado, assim como as disputas políticas, econômicas e sociais que compõem esses tempos (Dal Rosso, 1996).

Nesse sentido, como salientado, quando se investiga o trabalho uberizado, salta aos olhos a quantidade de horas dedicadas à atividade laboral por parte dos motoristas e entregadores que dependem dessa atividade. Everton, por exemplo, há 18 anos trabalha como entregador na cidade de São Paulo e, desde o ano de 2017, está cadastrado em aplicativos de entregas de produtos e alimentos. Assim como outros entregadores, vivenciou o seu tempo de trabalho aumentar nos últimos anos, com jornadas diárias que, recorrentemente, ultrapassam 12 horas. Everton relatou que a última vez que se lembra de ter tido algum tempo livre foi quando o seu instrumento de trabalho, a motocicleta, apresentou um problema inesperado e ficou parada por dois dias na oficina mecânica (Everton – Entregador em Motocicleta, Entrevista Piloto). Vitor, por sua vez, busca seguir a mesma dinâmica a qual estava acostumado em sua ocupação anterior: trabalhar cerca de oito horas por dia e folgar entre um e dois dias na semana. Vitor é motorista e está cadastrado nas plataformas há cinco anos, desde que saiu de seu emprego como encarregado de estoque. Apesar de expressar a busca pela jornada de trabalho historicamente constituída no Brasil, relata que suas folgas não ocorrem aos finais de semana e que, justamente

nesses dias, extrapola as horas inicialmente previstas ao avançar a madrugada com as corridas no aplicativo (Vitor – Motorista 27).

A jornada de trabalho<sup>7</sup> pode ser compreendida como a mensuração do tempo gasto com as atividades laborais. Todavia, sob o regime do capital, ela é formada por dois componentes: o tempo de trabalho necessário acrescido do tempo de trabalho excedente, o mais-trabalho (Marx, 2013). A composição total da jornada delimita, dessa forma, o tempo de trabalho. Esse tempo, segundo Dal Rosso (1996), é aquele ocupado na produção da própria subsistência; o tempo não empregado em trabalho, por exclusão, é o tempo de não trabalho, sendo esse, nas palavras do mesmo autor, “o tempo fora da compulsão de ganhar o pão cotidiano” (Dal Rosso, 1996, p. 27). No caso dos trabalhadores uberizados, o que se observa é que a busca pela subsistência ou mesmo pela sobrevivência imediata – seja como alternativa ao desemprego ou ao exercício de formas ainda mais precárias de ocupação – conduz motoristas e entregadores a vivenciarem longas e extenuantes jornadas de trabalho.

Cabe dizer que longas jornadas não são, a rigor, nenhuma novidade, já que o ápice histórico de sua duração coincidiu com a consolidação do modo capitalista de produção. De toda forma, é fundamental a compreensão de que a extensão e a intensidade da jornada decorrem do enfrentamento entre as classes sociais, constituindo-se enquanto ponto nevrálgico das disputas entre capital e trabalho (Marx, 2013). Marx já alertava<sup>8</sup> que a jornada, em si, não apresenta limites constantes, afinal, a tendência, por parte dos detentores do capital, é dilatá-la ao limite das possibilidades físicas dos trabalhadores, já que, na mesma proporção, aumenta-se o sobretrabalho e, portanto, o lucro dele derivado. A partir dessa constatação, Marx destaca as longas jornadas dos trabalhadores ingleses no século XIX: nos dois terços iniciais desse século,

---

<sup>7</sup> A palavra jornada, segundo Dal Rosso (1996), deriva do latim *dies* (dia) e de seus complementos *diurnus* e *diurnalis*. Em sua origem, a palavra está associada ao trabalho realizado durante o dia. Com o passar dos anos, no entanto, a expressão jornada se afastou de sua raiz etimológica para indicar medidas de tempo inferiores ao limite natural do sol, bem como períodos que se referem a semanas, meses e anos.

<sup>8</sup> Marx, na ocasião de um informe nas sessões do Conselho Geral da Associação Internacional dos Trabalhadores, em junho de 1865 – publicado postumamente, pela primeira vez, em 1898, com o título de “Salário, preço e lucro” –, ao discutir a jornada de trabalho, faz as seguintes considerações sobre a categoria tempo e tempo livre: “Nas tentativas para reduzir a jornada de trabalho à sua antiga duração racional, ou, onde não podem arrancar uma fixação legal da jornada normal de trabalho, nas tentativas para contrabalançar o trabalho excessivo por meio de um aumento de salário, aumento que não basta esteja em proporção com o sobretrabalho que os exaure, e deve, sim, estar numa proporção maior, os operários não fazem mais que cumprir um dever para com eles mesmos e a sua raça. Limitam-se a refrear as usurpações tirânicas do capital. *O tempo é o campo do desenvolvimento humano. O homem que não dispõe de nenhum tempo livre, cuja vida, afora as interrupções puramente físicas do sono, das refeições, etc., está toda ela absorvida pelo seu trabalho para o capitalista, é menos que uma besta de carga. É uma simples máquina, fisicamente destruída e espiritualmente animalizada, para produzir riqueza alheia.* E, no entanto, toda a história da moderna indústria demonstra que o capital, se não se lhe põe um freio lutará, sempre, implacavelmente e sem contemplações, para conduzir toda a classe operária a este nível de extrema degradação” (Marx, 1986, p. 176-177 – grifo nosso).

a jornada regular de trabalho girava em torno de 10 horas, no quartil final, a jornada foi prolongada para 12, 14 e 18 horas (Marx, 1986).

Na mesma perspectiva, no oitavo capítulo de “O capital”, intitulado “A jornada de trabalho”, Marx (2013), com o entendimento de que jornada tem uma natureza variável e elástica e que se move dentro dos limites físicos e sociais, salienta que a avidez capitalista por mais-trabalho se manifesta com ímpeto para o seu prolongamento ilimitado. O autor também traz à tona uma série de exemplos sobre a longa duração do tempo de trabalho de crianças, mulheres e homens no decorrer dos anos 1800 em países da Europa Ocidental. Em um desses, destaca os desastres causados pelo aumento de jornada dos ferroviários para turnos de 14, 18, 20 horas e, muitas vezes, para as inumanas 40 ou 50 horas ininterruptas de trabalho. O fato é que foram necessários, de acordo com Marx (2013), séculos de imposição do capital e coerção estatal para que os trabalhadores fossem socialmente coagidos a vender seu tempo de vida e a submeter-se às condições insalubres e às extensas jornadas documentadas.

Se as jornadas de longa duração não são uma novidade, tampouco é nova a panaceia de que progresso técnico e o aumento da produtividade, sob o atual modo de produção, levariam à gradativa redução das horas de trabalho para o conjunto dos trabalhadores assalariados. Keynes, no ensaio de 1930<sup>9</sup>, vislumbrava que os avanços tecnológicos impulsionados pela ciência, alinhados ao desenvolvimento econômico, garantiriam o incremento da produtividade a tal ponto que os seres humanos veriam seu tempo de trabalho reduzido substancialmente (Keynes, 1984). Todavia, os quase cem anos que separam a publicação do ensaio dos tempos atuais demonstram o inverso. Para Basso (2018), o desenvolvimento capitalista não chegou sequer à margem de libertar o trabalho assalariado da carga de fadiga suportada pelos trabalhadores, mesmo quando se olha para a contemporaneidade. O autor, ao pontuar a evolução a longo prazo da jornada na indústria, argumenta que a fase em que a duração média do tempo de trabalho mais se reduziu foi aquela em que a produtividade do trabalho e o próprio volume da produção cresceram menos.

Em resumo, se é possível identificar uma regra a esse respeito, ela é a seguinte: no século XX, a redução da jornada da indústria foi, e ainda é, *inversamente proporcional* à elevação dos investimentos, ao progresso técnico e ao aumento da produtividade. Quanto mais esses fatores avançaram, mais problemática tornou-se, para os trabalhadores, a conquista de novas reduções da jornada. Trata-se de um autêntico paradoxo, que pode ser chamado de paradoxo de

---

<sup>9</sup> Conforme referido na introdução deste estudo, o ensaio publicado em 1930 foi intitulado “As possibilidades econômicas de nossos netos” (Keynes, 1984).

produtividade do trabalho (no âmbito do capitalismo) (Basso, 2018, p. 45 – grifo do autor).

Não por menos, afinal, conforme Marx (2013) também destaca, o desenvolvimento das forças produtivas sob a égide do capitalismo não visa, em absoluto, a redução da jornada de trabalho; mira, tão somente, a redução do tempo de trabalho necessário para que determinada quantidade de mercadorias seja produzida. De todo modo, não se trata aqui de afirmar que a totalidade da classe trabalhadora ainda esteja submetida às mesmas jornadas observadas em tempos passados. A própria evolução histórica da jornada de trabalho nos mostra o contrário. Após o aumento do tempo de trabalho médio ao limite das condições humanas no decorrer da expansão e consolidação do modo capitalista de produção, observou-se uma tendência à redução das horas trabalhadas.

Assim que a revolta crescente da classe operária obrigou o Estado a reduzir à força o tempo de trabalho e a impor à fábrica propriamente dita uma jornada normal de trabalho, ou seja, a partir do momento em que a produção crescente de mais-valor mediante o prolongamento da jornada de trabalho estava de uma vez por todas excluída, o capital lançou-se com todo o seu poder e plena consciência à produção de mais-valor relativo por meio do desenvolvimento acelerado do sistema da maquinaria (Marx, 2013, p. 482).

A situação descrita por Marx opera uma modificação do caráter do mais-valor relativo.

Em geral, o método de produção do mais-valor relativo consiste em fazer com que o trabalhador, por meio do aumento da força produtiva do trabalho, seja capaz de produzir mais com o mesmo dispêndio de trabalho no mesmo tempo [...] Diferente, porém, é o que ocorre quando a redução forçada da jornada de trabalho, juntamente com o enorme impulso que ela imprime no desenvolvimento da força produtiva e à redução de gastos com as condições de produção, impõe, no mesmo período de tempo, um dispêndio aumentado de trabalho, uma tensão maior da força de trabalho, um preenchimento mais denso dos poros do tempo de trabalho, isto é, impõe ao trabalhador uma condensação do trabalho num grau que só pode ser atingido com uma jornada de trabalho mais curta. Essa compreensão de uma massa maior de trabalho num dado período de tempo mostra-se, agora, como ela é: uma quantidade maior de trabalho (Marx, 2013, p. 482).

Dal Rosso (2008) salienta a metáfora da porosidade do trabalho utilizada por Marx para discutir a intensidade do trabalho. À medida que a jornada compreende momentos de trabalho e de não trabalho, a porosidade é representada pelos tempos “mortos”, aqueles momentos em que o trabalhador não está envolvido com a atividade laboral. Ao eliminar esses

tempos, a jornada se torna mais densa. Tem-se, assim, um trabalho intensificado, ou seja, uma atividade com maior dispêndio de energia por parte dos trabalhadores em um mesmo período de tempo. Compreende-se, a partir dessa perspectiva, que a redução da jornada não significa de forma alguma menos trabalho. Pelo contrário, por meio dos processos de intensificação, em vez de menos, tem-se mais trabalho. Nesse sentido, Dal Rosso (2008, p. 23) define a intensificação como “os processos de quaisquer naturezas que resultam em um maior dispêndio das capacidades físicas, cognitivas e emotivas do trabalhador com o objetivo de elevar quantitativamente ou melhorar qualitativamente os resultados.”

O processo de intensificação não se restringe a determinadas atividades laborativas, ele abarca o trabalho produtivo e o improdutivo, assim como o trabalho em sua dimensão material e imaterial. Considerar a intensidade do trabalho é fundamental para a compreensão da própria constituição das disputas em torno da jornada de trabalho. Isso, pois, segundo Basso (2018), é por meio desse tipo de análise, em conjunto com o da produtividade, que se torna possível a compreensão do aumento da extração do tempo de trabalho não pago e a real quantidade de energia física e cognitiva empregada pelos trabalhadores. O fato é que, ao se investigar a realidade do mundo do trabalho, nota-se que o desenvolvimento do capitalismo é marcado por grandes saltos tecnológicos que incrementam a produção e a intensificação do trabalho. Ademais, vale ressaltar, nunca se trabalhou e se produziu tanto como hodiernamente (Basso, 2018).

A jornada de trabalho se constitui sob diferentes matizes e a referida tendência à diminuição se configura de modo desigual quando observada em escala mundial. Para um grande número de países, a tendência de evolução do tempo de trabalho caminha para o lado oposto ao da referida redução. Nos países de capitalismo central, em maior grau na Europa, mas também nos Estados Unidos, os ganhos de produtividade, o crescimento econômico e os processos de regulamentação do trabalho levaram a uma tendência de diminuição da jornada no pós-guerra<sup>10</sup> (Gimenez, 2022). Nesse conjunto de países, é possível observar, conforme destacam Lee, McCann e Messenger (2009), limites estatutários de jornadas nunca maiores do que 40 horas semanais e, sobretudo nos países da Europa Ocidental, jornadas de 35 a 39 horas. Para tais autores, no entanto, muitos países da Ásia e da América Latina, em contraste com os países europeus, permanecem com a regulação de jornadas semanais de 48 horas. Essa extensa jornada, portanto, permanece como padrão em um conjunto significativo de Estados nacionais.

---

<sup>10</sup> Gimenez (2022) destaca, para um grupo de 14 países europeus (exceto Espanha), EUA e Canadá, a diminuição de 2100 horas anuais em 1950 para 1759 horas, em média, em 1980.

Mais do que isso, a realidade paradoxal das jornadas de trabalho também se expressa no fato de que um a cada cinco trabalhadores no mundo tem jornada superior a 48 horas semanais, carga considerada excessiva pela própria OIT<sup>11</sup> (Lee; Mccann; Messenger, 2009).

O Brasil, contudo, figura como um caso à parte na América Latina no que tange à regulação da jornada de trabalho. Apesar de estar entre os países com as mais altas jornadas, ainda assim apresenta uma média menor do que os demais países de região (Lee; Mccann; Messenger, 2009). Resultado dos processos de greve e mobilização sindical desde o início do século XX, as jornadas no país começaram a ser reduzidas a partir da generalização das oito horas diárias e 48 horas semanais, com possibilidade de mais duas horas extras diárias, regulamentadas pela CLT de 1943, durante a era Vargas<sup>12</sup>. Cerca de meio século depois, os trabalhadores protagonizaram um segundo importante movimento pela redução do tempo de trabalho. Com reivindicação de jornadas fixadas em oito horas diárias, 40 horas semanais, preservação dos salários e controle das horas extras, a mobilização de trabalhadores conquistou, em 1985, redução para 44h semanais em setores industriais. Nos anos subsequentes, com as disputas em torno da Assembleia Nacional Constituinte e a promulgação da Constituição em 1988, essa redução seria estendida para o conjunto dos trabalhadores do setor privado<sup>13</sup> (Dal Rosso, 2022).

Cabe destacar que o limite legislado de 44 horas semanais, dadas as debatidas características que o mundo do trabalho historicamente assume no Brasil, não foi aplicado ao conjunto da classe trabalhadora. Nesse sentido, Krein (2007) chama a atenção para o fato de que a análise da duração da jornada de trabalho requer a distinção entre a jornada legal, a negociada e a efetivamente realizada. Tal distinção se faz importante, pois, apesar da institucionalização das 44 horas, a jornada efetivamente realizada se encontra em patamares muito acima para quase a metade dos trabalhadores<sup>14</sup>. Essa realidade é decorrente da própria legislação trabalhista, que já previa, desde a Constituição de 1988, mecanismos que tornavam

---

<sup>11</sup> Tal padrão é considerado excessivo desde a primeira convenção da OIT, de 1919, a Convenção sobre as Horas de Trabalho – na indústria, nesse caso. O limite de 40 horas, entretanto, vem sendo admitido como o modelo de jornada de trabalho aceitável em muitos países, sobretudo a partir da Recomendação de Redução da Jornada de Trabalho de 1968 (Lee; Mccann; Messenger, 2009, p. 09).

<sup>12</sup> Dal Rosso (2022) destaca, no entanto, que tal legislação não foi aplicada à população rural, maior parte dos trabalhadores brasileiros até então.

<sup>13</sup> Os servidores públicos já contavam com jornada de 40 horas semanais regulamentada por estatuto próprio (Dal Rosso, 2022).

<sup>14</sup> Referenciado na Pesquisa de Emprego e Desemprego, realizada pelo DIEESE, para a Região Metropolitana de São Paulo, Krein (2007) destaca que, em 1989, 42% dos assalariados trabalhavam acima da jornada legal permitida, média mantida nos anos 1990 e que se elevou para 45% entre os anos de 2000 e 2004. Como veremos à frente, Campos (2012), ao discutir os dados da PNAD, observa que, em 2009, cerca de um terço dos ocupados no Brasil trabalhavam mais horas do que o previsto no texto constitucional.

flexível o tempo de trabalho, como a possibilidade das empresas se valerem de horas extraordinárias e do subterfúgio de redução da jornada e do salário via negociação coletiva (Krein, 2007).

A tendência de aumento nas jornadas de trabalho voltou ao cenário brasileiro a partir da década de 1990 e, conforme salientado, se agudizou ainda mais com a Reforma Trabalhista de 2017. O fato é que o período subsequente à promulgação da Constituição de 1988 – quando entrava em curso o seu lento processo de implementação – coincide com a escalada de políticas neoliberais no país (Dal Rosso, 2022). A própria reivindicação da redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais, demandada por sindicatos e movimentos sociais<sup>15</sup>, obteve pouco espaço no debate público desde então. Afinal, no cenário adverso de sucessivas crises econômicas e insegurança laboral, a questão central para os trabalhadores se tornou a manutenção do emprego (Krein, 2007).

Evidentemente que não se trata de um movimento isolado. Conforme destaca Basso (2008), após a crise da década de 1970, as jornadas de trabalho caminharam, mesmo nos países capitalistas centrais, no sentido contrário ao da redução. Há anos, as jornadas voltaram a ser prolongadas, ao mesmo tempo em que se tornaram mais intensas, variáveis e flexíveis. Resultante da difusão do Toyotismo, dos processos de flexibilização do trabalho e das políticas neoliberais, houve uma convergência para tornar as jornadas na indústria e no setor de serviços mais intensas, longas e sem vinculações legais<sup>16</sup> (Basso, 2018). Conforme discutido por Krein (2007):

[...] O crescimento da produtividade, depois dos anos 70/80 não veio acompanhado de uma redução da jornada de trabalho. Pelo contrário, a tendência nos países centrais e em desenvolvimento foi a estagnação ou reversão da redução das horas dedicadas ao trabalho [...] Apesar dos avanços tecnológicos, parte expressiva das pessoas está trabalhando mais para manter-se ocupada/empregada, ou para assegurar um determinado padrão de consumo. Ao mesmo tempo, outros procuram formas de vender o seu tempo para conseguir a sobrevivência pessoal e da família (Krein, 2007, p. 248).

Importante frisar que a regulação da jornada havia se constituído enquanto um instrumento fundamental para viabilizar o desenvolvimento econômico em diferentes países. De certa forma, conforme salienta Dedecca (2004), a história do trabalho no século XX até a

---

<sup>15</sup> Cardoso (2007), Dal Rosso (2022) e Krein (2007) discutem a campanha “Reduzir a Jornada de Trabalho é Gerar Empregos” impulsionada pelo movimento sindical durante a primeira década dos anos 2000.

<sup>16</sup> Em tal contexto, Basso (2018) ainda chama a atenção para o fato de que ganha corpo, nos países centrais, as proposições de reforma no sistema previdenciário, a redução das férias remuneradas e a entrada antecipada no mercado de trabalho, proposições que reforçam impreterivelmente o (re)prolongamento do tempo de trabalho.

década de 1970 foi marcada pela disseminação de instrumentos de padronização e regulação da jornada de trabalho. Sem embargo, com as mudanças estruturais no regime de acumulação – a pontuada crise do binômio Fordista/Taylorista, a emergência do Toyotismo e sua expressão política, o neoliberalismo –, as regulamentações sobre a jornada de trabalho, além de terem sido imputadas como uma das principais responsáveis pela crise na economia de mercado, passaram a ser consideradas como uma rigidez desnecessária quando cotejadas pelos mais recentes interesses capitalistas. É nesse cenário que se inaugura a nova ofensiva do capital sobre o trabalho, acarretando os processos de flexibilização, intensificação e aumento da jornada.

Esses processos se relacionam à duração da jornada formal, mas também a toda a sua estruturação, o que inclui a distribuição, a gestão, o ritmo de trabalho e o descanso, e mesmo a qualificação profissional. Desse modo, cabe frisar que a flexibilização, de acordo com Krein (2007), impactou a duração da jornada de duas formas: seja por meio das alterações diretas na regulação da extensão máxima do tempo de trabalho, ou pelas demais formas de flexibilização que acarretaram, impreterivelmente, no seu aumento, como as ausências de férias, feriados e finais de semana, o exercício do trabalho noturno ou mesmo pela disponibilidade, a todo o momento, para as atividades laborativas – traços, a propósito, sempre presentes entre aqueles que sobrevivem por meio do trabalho uberizado.

Os retrocessos na legislação trabalhista, acumulados ao longo das últimas décadas, além de terem influenciado diretamente o tempo relacionado às atividades laborativas, impactaram sobremaneira o tempo de reprodução social, estabelecendo um tempo de trabalho cada vez mais dessincronizado das demais esferas da vida cotidiana. Essa realidade não ocorre por menos, a flexibilidade da jornada ligada às inovações tecnológicas e aos novos métodos organizacionais advindos da reestruturação produtiva forçam a subordinação do tempo social à lógica do tempo econômico (Krein, 2007).

A nítida separação entre o tempo e o espaço de trabalho das demais dimensões da vida, como parte do que Marx (2022) discute em torno do conceito de subsunção dos processos de trabalho ao capital, cumpriu o processo de padronização e regulação da jornada. Todavia, nas disputas entre capital e trabalho, a partir dos descritos processos de flexibilização, observa-se, a partir da década de 1990, o movimento de reaproximação dos tempos de trabalho e não trabalho, com um desmedido avanço do primeiro sobre as demais dimensões da vida. Soma-se a esse cenário, segundo Cardoso (2017), o surgimento de novos tempos dedicados ao trabalho<sup>17</sup>:

---

<sup>17</sup> Dada a sua pluralidade e extensão, Cardoso (2017) se utiliza da ideia de “tempos dedicados ao trabalho”, aqueles compostos por atividades direta ou indiretamente relacionadas ao trabalho, porém não contabilizadas, tampouco remuneradas como tal.

aqueles dedicados à necessidade de qualificação frente às mudanças nos processos de trabalho; os tempos de transporte; os de sobreaviso e todos os demais tempos à disposição do empregador. “Esses novos tempos de trabalho, é bom frisar, apresentam-se em total assincronia com os outros tempos sociais, ou seja, os tempos dedicados à família, ao lazer, ao descanso, ao estudo, entre outros” (Cardoso, 2017, p. 67).

Alinhados à dinâmica contemporânea de desenvolvimento do capitalismo e dos novos patamares de produtividade, os novos tempos de trabalho se multiplicam com avanço informacional-digital, sobretudo por meio da incorporação das TICs, do maquinário digital e da inteligência artificial aos diferentes ramos da produção industrial, ao agronegócio e ao setor de serviços (Antunes, 2018). Assim como em fases anteriores, não se verifica, a partir do incremento tecnológico, a redução da jornada de trabalho. Muito pelo contrário, o prolongamento da jornada se torna cada vez mais uma realidade presente na vida de centenas de milhares de trabalhadores. Trata-se de tempo de trabalho não pago – do aumento da jornada de trabalho excedente –, acompanhado, em grande medida, de atividades laborais mais intensas e flexíveis. Dessa forma, mais do que uma ode a um futuro com menos trabalho, a aceleração do ritmo das inovações tecnológicas, perfiladas às pressões do capital sobre o mundo do trabalho, assemelham-se mais a um aceno aos tempos passados. Conforme salienta Basso (2018):

É um retorno ao passado, ao antigo. Porque, junto com o ulterior desenvolvimento da produtividade do trabalho – logo, da mais-valia relativa –, essa trajetória do tempo de trabalho prevê também o recurso à “velha” mais-valia absoluta, às jornadas de trabalho mais longas. Porque, junto com a máxima intensificação do tempo de trabalho, prevê a sua máxima flexibilidade, a completa “disponibilidade” do tempo de vida dos assalariados para as empresas, tornando mais incertas as fronteiras entre tempo de trabalho e tempo global de vida. [...] Porque tende novamente, como no capitalismo originário, a expulsar qualquer forma de organização dos trabalhadores e de organização sindical dos locais de trabalho e da vida social. Um retorno ao antigo que, porém, não mais prevê – diferentemente do que ocorria no século XIX – a intervenção mediadora dos Estados, voltada a impedir um desgaste muito rápido da força de trabalho (Basso, 2018, p. 17).

Observa-se, portanto, um processo mais amplo de transformação a partir das novas morfologias do mundo do trabalho. As constantes mudanças na composição das forças produtivas sob o capitalismo não têm o objetivo de satisfazer necessidades humanas, tampouco de aliviar o fardo de trabalho, mas sim, como vimos, aumentar a jornada excedente e garantir a extração de mais-valor, tanto na forma absoluta, com a extensão da jornada, como em sua forma

relativa, por meio da intensificação do trabalho. À medida que o capital não pode renunciar ao trabalho vivo, já que essa é a única mercadoria que gera valor, a tendência de substituição de trabalhadores por novas tecnologias incorporadas à produção é acompanhada por jornadas mais prolongadas e intensas.

Nesse sentido, os avanços das TICs em todas as esferas da produção, assim como o desenvolvimento das plataformas digitais complexificaram a composição orgânica do capital – a relação entre capital constante e capital variável. Emergida no bojo do avanço informacional-digital, a avassaladora expansão da uberização, conforme discutido, não apenas a demolição e a separação entre o tempo destinado ao trabalho e o tempo de vida fora dele, como vem se constituindo como uma escravidão digital, a mais nova maneira de exploração do trabalho e extração do valor (Antunes, 2018).

Além dos processos indicados, é possível observar essa demolição das barreiras entre o tempo de trabalho e o tempo de vida, pois acompanhamos, frente à uberização, uma total indefinição e falta de limites relacionados à jornada de trabalho. Conforme destaca Fontes (2017), nessa modalidade de trabalho totalmente desprovida de garantias, não se trata mais de um aumento da exploração e intensificação baseado na eliminação dos “tempos mortos” ou dos poros da atividade de trabalho, mas de uma exploração sobre todo e qualquer tempo disponibilizado pelos trabalhadores à dinâmica laboral. Nas palavras da autora:

Não há jornada de trabalho combinada ou obrigatória, nem limites para ela, tampouco dias de repouso remunerado. Estes se sabem trabalhadores, mas não se consideram como tal, mas como prestadores de um serviço casual, mesmo se movidos pela mais dramática necessidade. De fato, eles não têm um emprego, mas uma conexão direta de entrega do mais-valor aos proprietários capazes de lhes impor um processo de produção de valor pré-estabelecido. Não são os poros do tempo livre que tais proprietários procuram obturar, como nos processos fabris, que realizam estrito controle do tempo de trabalho. Aqui, trata-se de lidar com novas escalas, ampliando o volume de valor, através de fornecedores massivos de mais-valor. Qualquer tempo disponibilizado pelo trabalhador singular é tempo de lucro (Fontes, 2017, p. 58).

A dinâmica de organização do tempo de trabalho e o tempo de não trabalho entre aqueles submetidos à uberização pode fornecer, portanto, um retrato singular dos impactos das recentes mudanças laborativas sobre a vida cotidiana. Ao considerarmos essa asserção, assim como os processos discutidos até o momento – composto pelas tendências em relação à intensificação e ao prolongamento da jornada e pelas características precárias da atividade laborativa subordinada às plataformas digitais –, as próximas seções serão dedicadas às primeiras aproximações para a apreensão dos usos do tempo de motoristas e entregadores

uberizados. Antes disso, contudo, é importante situar os estudos de uso do tempo e o panorama geral dos estudos relacionados a essa temática no Brasil.

### **3.2 Os estudos sobre os usos do tempo: as experiências realizadas no Brasil nas últimas décadas**

Ao passo em que os ritmos temporais são influenciados pela realidade histórica, os estudos sobre os usos do tempo permitem identificar, segundo Aguiar (2011), os impactos da ordem econômica, da estrutura política e das distintas formas de organização e produção da cultura em escala internacional<sup>18</sup>. Nessa perspectiva, dentre as diversas possibilidades de análises e cruzamento dos dados de investigações dessa natureza, a comparação da forma como a população de diferentes países organiza o seu dia a dia ganha relevância.

As primeiras iniciativas que investigaram o uso do tempo, segundo Araya (2003), ocorreram do início do século passado em países da Europa e nos Estados Unidos e miraram a compreensão dos modos de vida da população urbana e rural. Já o primeiro grande estudo multinacional foi iniciado em 1966 e publicado no livro *The Use of Time* (Szalai, 1972). O estudo contou com a participação de pesquisadores de 12 países diferentes: sete que compunham o bloco socialista, de economia planificada, entre eles Hungria, Polônia, Bulgária, Alemanha Oriental, Iugoslávia, Tchecoslováquia, além da própria União Soviética; quatro países de organização capitalista industrial, como Estados Unidos, França, Bélgica e Alemanha Ocidental; e um país do até então chamado terceiro mundo, o Peru (Aguiar, 2011; Araya, 2003).

Para Aguiar (2011), a grande questão desse projeto internacional era a análise, em perspectiva comparada, da qualidade e dos modos de vida da classe trabalhadora. O intuito, portanto, não era apenas a aferição do tempo de trabalho, mas, sob uma lógica tripartite, realizar uma investigação que também possibilitasse a apreensão do tempo livre – ou do lazer como seu principal componente – e dos cuidados pessoais das populações estudadas. Nessa perspectiva, os efeitos da modernização e dos avanços tecnológicos sobre a relação trabalho e não trabalho constituíam-se enquanto preocupações permanentes para esse grupo de pesquisadores (Aguiar, 2011).

A investigação de Szalai e colaboradores também contribuiu para a elaboração da primeira tipologia de códigos de atividades para a análise das atividades diárias e dos usos do

---

<sup>18</sup> O domínio do *Multinational time use study* (MTUS) disponibiliza dados de 30 países sobre os usos do tempo das últimas cinco décadas. Disponível em: <<https://www.timeuse.org/mtus>>. Acesso em 02 fev. 2021.

tempo. Os 90 códigos sistematizados nessa primeira grande incursão influenciaram os esforços de desenvolvimento de pesquisas específicas sobre o uso do tempo em muitos países – as *National Time Use Surveys* – e, da mesma maneira, serviram como balizadores para o desenvolvimento de instrumentos de coleta de dados por parte das divisões estatísticas de organismos internacionais (MTUS, 2020). Esse é o caso da *International Classification of Activities for Time Use Statistics* (Icatus), desenvolvida pela divisão de estatística da Organização das Nações Unidas (ONU); do *Harmonised European Time Use Surveys* (Hetus), desenvolvido pela Eurostat; e da Classificação de Atividades de Uso do Tempo para a América Latina e Caribe (Cautal), elaborada pela Cepal (Cepal, 2016; MTUS, 2020; *United Nations*, 2005).

A Icatus foi desenvolvida tendo em vista as recomendações da Plataforma de Pequim, fruto do debate ocorrido na IV Conferência Mundial sobre a Mulher, em 1995. A classificação internacional sobre o uso do tempo tem como um de seus objetivos oferecer uma plataforma unificada, com possibilidade de adequações à realidade de cada Estado nação, para a avaliação das diferenças entre mulheres e homens em relação ao trabalho remunerado e não remunerado (Barajas, 2016; *United Nations*, 2005).

Após a convocação de um corpo de especialistas pela divisão de estatística da ONU no ano de 1997, foi elaborado um esboço para essa classificação internacional de atividades do uso do tempo. Já no ano 2000, com a experiência e adaptações dos países que aplicaram o desenho inicial da pesquisa e com a recomendação da segunda reunião de especialistas, foi publicado o guia para a produção de estatísticas sobre o uso do tempo e a versão revisada do Icatus para utilização em escala internacional (*United Nations*, 2005).

Tendo a sua última versão atualizada em 2016, a Icatus permite agrupar as atividades desenvolvidas ao longo das 24 horas de um dia em nove divisões principais. As cinco primeiras abrangem diferentes formas de trabalho e demais obrigações familiares ou sociais, já as demais dizem respeito às atividades realizadas no âmbito da vida pessoal: 1) trabalho e atividades relacionadas; 2) produção de bens para uso próprio; 3) serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares; 4) serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares; 5) trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados; 6) educação; 7) socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa; 8) cultura, lazer, mídia e práticas esportivas; 9) necessidades básicas e cuidados pessoais (*United Nations*, 2021 – tradução própria).

No Brasil, conforme mencionado, não há uma pesquisa que trate especificamente do uso do tempo da população<sup>19</sup>. Entretanto, foram realizadas algumas experimentações ao longo das últimas décadas, como os estudos piloto do IBGE e a inserção de quesitos que buscavam captar elementos com esse teor em pesquisas mais amplas, como na PNAD e na PNAD Contínua, organizadas pelo próprio instituto. Além disso, algumas investigações foram encampadas por pesquisadores vinculados às Universidades Públicas<sup>20</sup>, das quais a pesquisa de Neuma Aguiar, realizada na região metropolitana de Belo Horizonte no início dos anos 2000, merece destaque. O quadro abaixo busca demonstrar algumas dessas experiências:

**Quadro 10** – Experiências brasileiras com pesquisas sobre os usos do tempo

<b>Pesquisa</b>	<b>Ano</b>	<b>Detalhamento</b>
Pesquisa Nacional por amostra de domicílios	1982	Na PNAD de 1982 o IBGE realizou questões sobre atividades físicas, tempo em frente à televisão, realização de afazeres domésticos, tempo normalmente trabalhado por semana e horário de início e término das aulas para os estudantes (Soares; Saboia, 2007).
Pesquisa Nacional por amostra de domicílios	1992	A partir de 1992 o IBGE incorporou à PNAD quesitos sobre o cuidado com afazeres domésticos (Cavalcanti; Paulo; Hany, 2010; Soares; Saboia, 2007).
Pesquisa Padrões de Vida (PPV)	1996/1997	A pesquisa sobre os padrões de vida apresentou um bloco sobre o uso do tempo, com perguntas relacionadas ao tempo dedicado ao trabalho remunerado, afazeres domésticos, trabalho comunitário, tempo despendido em estabelecimento de ensino e tempo gasto com transporte (Soares; Saboia, 2007).
Pesquisa Nacional por amostra de domicílios	2001	No ano de 2001, o IBGE acrescentou uma pergunta relacionada ao tempo médio dedicado semanalmente aos afazeres domésticos (Barbosa, 2018).

<sup>19</sup> Apesar dessa ausência, vale destacar que a preocupação com essa temática fez com que o IBGE sediasse, no ano de 2007, na cidade do Rio de Janeiro, o Seminário Internacional “Pesquisas de uso do tempo: aspectos metodológicos e experiências internacionais”, evento que compunha o projeto “Uso do tempo e trabalho não remunerado das mulheres no Brasil e Cone Sul”, capitaneado pelo Fundo das Nações Unidas para a Mulher (Barbosa, 2018; Soares; Saboia, 2007).

<sup>20</sup> Além de Aguiar (2011), que dialoga com outras pesquisas sobre o uso do tempo realizadas antes dos anos 2000, Jesus (2018) também elenca algumas de experiências realizadas nas últimas décadas do século XX. Ademais, vale destacar que a busca pelos termos “uso do tempo; lazer; tempo livre e trabalho” realizada no banco de teses e dissertações da Capes, com a subsequente leitura para identificar os termos nas palavras-chave e resumos, apresenta outros doze trabalhos que se utilizaram de tal abordagem, entre eles alguns de natureza prioritariamente qualitativa.

Pesquisa sobre o uso do tempo entre os moradores dos bairros de Andaraí, Grajaú e Vila Isabel	2001	Tal pesquisa foi realizada na cidade do Rio de Janeiro como parte do curso de desenvolvimento de habilidade da Escola Nacional de Ciências Estatísticas do IBGE. Foi usada a versão simplificada da Icatús e a coleta de dados adotou a técnica de entrevistas rememorativas (Barbosa, 2018; Soares; Saboia, 2007).
Pesquisa de uso do tempo de Belo Horizonte	2001/2002	Realizada em Belo Horizonte no início dos anos 2000, a pesquisa coordenada por Neuma Aguiar contou com uma amostra probabilística de 400 domicílios, sendo que os participantes preencheram dois diários sobre o uso do tempo, um para algum dia da semana e outro para sábado ou domingo (Aguiar, 2011).
Pesquisa sobre o uso do tempo como suplemento no teste da PNAD Contínua	2009/2010	O teste com a pesquisa sobre o uso do tempo ocorreu na também fase de testes da PNAD Contínua, em uma subamostra em cinco unidades da federação: Distrito Federal; Pará; Pernambuco; Rio de Janeiro e São Paulo. Teve como base a Icatús de 2005 e, para a coleta de dados, foram utilizados os diários sobre o uso do tempo (Barbosa, 2018; Cavalcanti; Paulo; Hany, 2010).
Pesquisa sobre o lazer do brasileiro	2012 a 2014	A pesquisa, realizada com 2400 pessoas entre os anos de 2012 e 2014 nos 26 Estados e no Distrito Federal. Os principais resultados foram publicados no livro intitulado “O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas” (Stoppa; Isayama, 2017).
Pesquisa Nacional por amostra de domicílios Contínua	2012 a 2015	Entre 2012 e 2015 o IBGE buscou refinar a coleta de dados sobre o uso do tempo na PNAD Contínua. Assim, foram inseridas questões sobre “outras formas de trabalho”, assentadas sobre três pilares: (1) trabalho voluntário; (2) trabalho em cuidados de pessoas (crianças ou pessoas que necessitavam de cuidados especiais); (3) trabalho em afazeres domésticos (Barbosa, 2018).
Pesquisa Nacional por amostra de domicílios Contínua	2016 em diante	A partir do 4º trimestre de 2015 os quesitos sobre outras formas de trabalho foram reformulados para aprimorar a captação de informações na PNAD Contínua. Juntamente a isso, essas perguntas foram transferidas da 1ª para a 5ª visita ao domicílio. Tais alterações causaram efeito na comparabilidade com os indicadores anteriores, o que fez com que fossem divulgados os resultados apenas a partir de 2016 (IBGE, 2020a).

Fontes: Elaboração própria a partir de Aguiar (2011), Barbosa (2018), Cavalcanti; Paulo e Hany (2010), IBGE (2020a), Soares e Saboia (2007), Stoppa e Isayama (2017).

Apesar de incipientes, tais pesquisas colaboraram para identificar tendências na alocação de tempo da população brasileira nos últimos anos. Aguiar (2011) cruzou as bases de dados de duas investigações sobre o uso do tempo realizadas no país: a primeira, organizada em moldes similares à pesquisa de Szalai e colaboradores, realizada em 1970 por Amaury de Souza, no então Estado da Guanabara; a segunda, a pesquisa de uso do tempo de Belo Horizonte, organizada pela própria pesquisadora, no ano de 2001<sup>21</sup>.

A diferença mais marcante da organização do uso do tempo entre a pesquisa de 1970 e a de 2001 está justamente na relação entre a quantidade de horas despendidas no trabalho e as demais atividades da vida cotidiana. Aguiar (2011) identificou um aumento considerável das atividades remuneradas e uma redução no tempo livre. Ao passo que nos anos 1970 a população estudada trabalhava, em média, 215 minutos (3,6 horas) por dia e dedicava 351 minutos (5,8 horas) às atividades de tempo livre, no ano de 2001, a relação se inverteu, a maioria do tempo diário passou a ser alocado para o trabalho, com a média de 366 minutos (6,1 horas), já o tempo livre foi reduzido para 239 minutos (cerca de 4 horas)<sup>22</sup>.

Além das mudanças econômicas, sociais e políticas dos 30 anos que separam as duas pesquisas, Aguiar (2011) salienta o aumento da inserção das mulheres em postos de trabalho remunerado como o principal motivo para as mudanças identificadas no uso do tempo entre as décadas destacadas. Nessa linha, apesar do tempo identificado como o de lazer ter sido reduzido para cerca de 4 horas diárias para ambos os gêneros, aos finais de semana, o tempo dedicado ao lazer pelos homens chega a dobrar, ficando em 8 horas, enquanto o das mulheres dura cerca de 6 horas (Aguiar, 2011).

É justamente nas investigações sobre a divisão sexual do trabalho, mais precisamente nas análises sobre o trabalho remunerado e trabalho doméstico não remunerado, que a literatura acadêmica que discute os usos do tempo no Brasil se desenvolveu com maior afinco (Barbosa, 2018; Bruschini, 2006; Fontoura; Araújo, 2016; Soares; Saboia, 2006). Além disso, a experiência de incorporação de quesitos sobre os afazeres domésticos na PNAD de

---

<sup>21</sup> Após os ajustes demográficos – que consistiram na adequação por sexo e idade para as características encontradas no Município do Rio de Janeiro em 2001 –, as categorias de uso do tempo foram aproximadas de quatro conjuntos de atividades: (1) atividades remuneradas; (2) atividades domésticas e cuidados com a casa e família; (3) atividades pessoais, sono, alimentação, descanso; 4) atividades relacionadas ao lazer ou ao tempo livre (Aguiar, 2011).

<sup>22</sup> Como destacado por Aguiar (2011), o tempo de trabalho mensurado não se aproxima da “jornada padrão” até então regulamentada pela CLT, de 8 horas diárias. Isso ocorre, pois, em tal recorte, há a presença de toda a população estudada, incluindo jovens, idosos e pessoas desocupadas. De todo modo, a média de horas de trabalho e tempo livre de toda a população serve como parâmetro para a mensuração da alocação do tempo ao longo dos anos.

1992 e a inserção de variáveis que buscavam mensurar o tempo médio semanal com esse tipo de tarefa a partir de 2001, conforme apresentado no quadro 10, também contribuíram sobremaneira para a consolidação desse debate.

Nesse sentido, Soares e Saboia (2006), ao analisarem os indicadores sobre os afazeres domésticos da PNAD de 2005, argumentam que o aumento da inserção da mulher no mercado de trabalho não a isentou dos afazeres domésticos, tampouco reduziu esse tempo. Pelo contrário, a responsabilização desses afazeres continua a recair predominantemente sobre a mulher. As mulheres, ainda pelos dados da mesma pesquisa, podem aparentar ter um tempo de trabalho menor, já que a jornada média é de 34,7 horas semanais e, a dos homens, 42,9 horas. Todavia, ao se considerar a somatória do tempo de trabalho formal mais os afazeres domésticos, as mulheres trabalham, em média, 11,5 horas e os homens 10,6 horas (Soares; Saboia, 2006).

A somatória do tempo de trabalho remunerado e o não remunerado é fundamental para a compreensão da totalidade das horas trabalhadas. Tal composição, acrescida de outras variáveis presentes na PNAD, como o tempo de deslocamento casa-trabalho, possibilita um retrato mais fidedigno dos usos do tempo pela população em geral. O histórico de dados da PNAD explicita as marcas estruturais do mercado de trabalho no Brasil e, da mesma forma, as desigualdades intrínsecas às relações sociais de sexo<sup>23</sup>. A disparidade na taxa de participação no mercado de trabalho, que é muito maior entre os homens, e a quantidade de horas dedicadas aos afazeres domésticos, que é inversamente proporcional, ou seja, muito maior entre as mulheres, são os traços mais marcantes dessa realidade<sup>24</sup>.

Sem desconsiderar essas desigualdades, Barbosa (2018), ao realizar uma pesquisa longitudinal com os dados da PNAD entre os anos de 2001 e 2015, observa a redução das horas de trabalho entre as mulheres e entre os homens.

Em 2001, o total de horas trabalhadas das mulheres era de 52 horas semanais, enquanto em 2015 foi de 45 horas. Para os homens, houve uma queda de quatro horas semanais ao longo do período (de 45 horas, em 2001, para 41 horas, em 2015). Portanto, em termos absolutos, as mulheres trabalhavam sete

---

<sup>23</sup> Para Kergoat (2009), a divisão sexual do trabalho não deve ser compreendida como produto biológico, ela é uma forma de divisão do trabalho social na qual mulheres e homens formam dois grupos sociais engajados em uma relação social específica: as relações sociais de sexo. “Como todas as relações sociais, tem uma base material, dada pelo trabalho, e se expressa, através da divisão sexual do trabalho entre os sexos, chamado, de forma mais concisa: divisão sexual do trabalho [...] tradicionalmente, [a divisão sexual do trabalho] confere uma designação prioritária dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva” (Kergoat, 2009 p. 67-68).

<sup>24</sup> A extração dos microdados da PNAD demonstra uma diferença expressiva na taxa de participação no mercado de trabalho entre mulheres e homens ao longo dos anos. Em 2001, a taxa de participação das mulheres estava em 61% e, a dos homens, em 90%. Em 2015, a participação das mulheres era de 65% e, a dos homens, 88%. Em relação ao trabalho doméstico não remunerado, a porcentagem de mulheres ficou sempre acima dos 91%, já entre homens houve um pequeno aumento de 45%, em 2001, para 55% em 2015 (Barbosa, 2018).

horas a mais do que os homens em 2001 e, em 2015, essa diferença reduziu-se para quatro horas (Barbosa, 2018, p. 27).

A autora argumenta que a redução de horas trabalhadas apresenta diferentes raízes para mulheres e para os homens. Para as primeiras, a diminuição ocorre, majoritariamente, pela redução das horas dedicadas aos afazeres domésticos, já para os homens ela ocorre pela redução das horas na própria esfera do trabalho remunerado.

A despeito dessa redução, Campos (2012), ao também discutir os dados da PNAD, demonstra que, em 2009, cerca de um terço dos ocupados no Brasil ainda trabalhavam mais horas do que o previsto no texto constitucional, ou seja, 45 horas ou mais por semana. Entre 1992 e 2001, a porcentagem de trabalhadores com excessiva jornada foi reduzida de 44,2% para 43,9% e, entre 2001 e 2009, de 43,9% para 33,6%. Isso demonstra que o limite constitucional de 44 horas semanais funcionou como uma referência para a população ocupada no país. Todavia, permanece alto para parte considerável da população ocupada (Campos, 2012).

O trabalho, como destacado, conforma-se historicamente como a atividade que mais ocupa o tempo de vida das pessoas. Esse é um dos apontamentos da pesquisa sobre o lazer dos brasileiros<sup>25</sup>, que, além de demarcar a amplitude da esfera laborativa na vida de homens e mulheres do país, destaca o trabalho como a atividade que mais concorre e impõe restrições às vivências de lazer (Silva; Moreno; Veraldo, 2017).

De todo modo, com o entendimento de que trabalho e lazer não são fenômenos antagônicos, mas que se influenciam mutuamente, é esperado que a redução, mesmo que gradual, da jornada de trabalho formal e do trabalho doméstico não remunerado traga reflexos para o tempo livre e às atividades de lazer dos trabalhadores brasileiros. Nesse sentido, a comparação dos dados das PNAD de 2001 e 2015, realizada por Barbosa (2018), demonstra um acréscimo dessa parcela de tempo para ambos os gêneros. Nesse estudo, foram traçadas tendências na alocação do tempo da população brasileira, com atenção especial para a quantidade de horas dedicadas ao lazer. Todavia, tendo em vista a não disponibilidade de pesquisas específicas de uso do tempo, a autora adotou uma noção residual para o que chamou de tempo de lazer, isto é, um período de tempo não dedicado ao trabalho remunerado, ao trabalho doméstico não remunerado (afazeres domésticos) e ao deslocamento casa-trabalho.

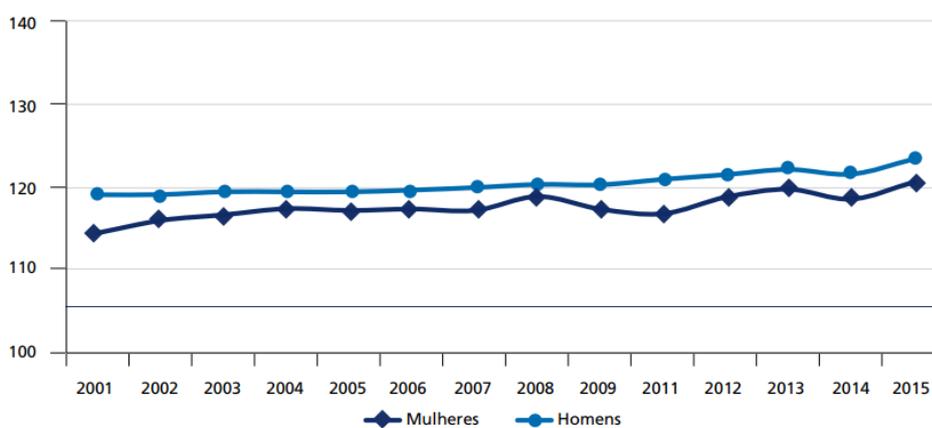
---

<sup>25</sup> Apesar de não se tratar especificamente de uma investigação sobre os usos do tempo, a pesquisa sobre o lazer do brasileiro (Stoppa; Isayama, 2017) traz importantes apontamentos sobre a organização da vida, a dimensão temporal e as vivências de lazer da população, com recortes etários, de classe, gênero e raça. Desse modo, em diversos momentos deste texto são estabelecidos diálogos com os dados desta pesquisa.

Ou, da forma como estudos do campo do lazer discutem esses tempos sociais, o tempo de não trabalho.

Entre os homens, o tempo de não trabalho semanal aumentou de 119 horas para 123 semanais e, para as mulheres, de 114 horas para 121 horas semanais. O gráfico 2, abaixo, demonstra essa variação de tempo para homens e mulheres entre os anos de 2001 e 2015. Vale reforçar que Barbosa (2018) apresenta esse gráfico com o entendimento de tempo residual de lazer. Entretanto, para não gerar dubiedades na discussão e com o entendimento de que o lazer é apenas uma das apropriações possíveis nesse ínterim, essa parcela de tempo é aqui caracterizada como o tempo de não trabalho.

**Gráfico 2** –Tempo de não trabalho (PNAD 2001-2015)



Fonte: (Barbosa, 2018).

Apesar das mudanças identificadas na quantidade de tempo não dedicado ao trabalho, Barbosa (2018) salienta – assim como na análise das demais variáveis – as diferentes origens nesse acréscimo de tempo para homens e para mulheres. Para os homens, trata-se de uma redução nas horas de trabalho remunerado e uma estabilidade no tempo destinado aos afazeres domésticos. Entre as mulheres, por sua vez, trata-se de uma estabilidade na jornada de trabalho remunerado e uma redução significativa nas horas dedicadas ao trabalho doméstico não remunerado. Dessa forma, o que justifica o aumento do tempo de não trabalho entre os homens é a redução do tempo de trabalho remunerado. Para as mulheres, a explicação se dá pela diminuição do tempo de trabalho doméstico (Barbosa, 2018).

Em suma, mesmo que as pesquisas sobre os usos do tempo no Brasil sejam incipientes, é possível apreender alguns dos movimentos da relação estabelecida entre trabalho e tempo livre. Nesse sentido, após um primeiro momento de crescimento da quantidade de horas de trabalho ocorrido entre 1970 e 2000, observa-se, a partir da primeira década do século XXI,

uma redução do tempo de trabalho e uma tendência de crescimento do tempo livre. Todavia, as dimensões do tempo livre não são iguais para as distintas classes sociais, tampouco entre os diferentes setores da classe trabalhadora (Campos, 2012; Neubert, 2013). Dada a complexidade da organização da vida cotidiana, os elementos que conformam o tempo social de lazer podem ser diversos dentro de uma mesma categoria profissional (Silvestre; Amaral, 2019a).

Ao considerarmos as possibilidades e limitações desse tipo de investigação, as próximas seções são dedicadas às aproximações dos usos do tempo dos trabalhadores uberizados vinculados às plataformas digitais de transporte de passageiros e de entrega de produtos e alimentos. Faremos isso, em um primeiro momento, por meio da análise de dados disponibilizados pelas estatísticas oficiais do país, especificamente os da PNAD Contínua. Na sequência, buscamos explorar as possibilidades para a apreensão do tempo livre e lazer de motoristas e entregadores uberizados por meio da análise qualitativa sobre os usos do tempo.

### 3.3 Tendências nos usos do tempo dos motoristas e entregadores uberizados: análise de dados da PNAD contínua<sup>26</sup>

Apesar das dificuldades em se mensurar os usos do tempo no Brasil, algumas das pesquisas realizadas pelo IBGE possibilitam a identificação de tendências na alocação do tempo por parte da população, como as horas dedicadas ao trabalho remunerado, trabalho não remunerado e, em certa medida, o tempo de não trabalho. Em vista disso, buscamos, neste subcapítulo, realizar as primeiras aproximações sobre a dinâmica e organização dos usos do tempo de motoristas e entregadores uberizados. Faremos isso por meio da análise de microdados anuais da PNAD Contínua. A extração de dados da referida pesquisa foi realizada por meio do *software RStudio*<sup>27</sup>, que emprega a linguagem R. Foram utilizados os pacotes *PNADcIBGE*<sup>28</sup> e *survey*<sup>29</sup>, tendo como base o manual da primeira ferramenta<sup>30</sup>. Os resultados foram analisados a partir das inferências das médias obtidas por meio das funções *svytotal* e *svymean*<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> Agradeço ao Icaro Turci pela imprescindível ajuda na extração dos dados da PNAD Contínua que compõem esta seção da pesquisa.

<sup>27</sup> Disponível em: <<https://www.rstudio.com/products/rstudio/>>. Acesso em: 02 de mar. 2023.

<sup>28</sup> Disponível em: <<https://cran.r-project.org/package=PNADcIBGE>>. Acesso em: 02 de mar. 2023.

<sup>29</sup> Disponível em: <<https://cran.r-project.org/package=survey>>. Acesso em: 02 de mar. 2023.

<sup>30</sup> Disponível em: <<https://rpubs.com/gabriel-assuncao-ibge/pnadc>>. Acesso em: 02 de mar. 2023.

<sup>31</sup> A função *svytotal* calcula o total dentro de variáveis categóricas nesse aspecto. Trata-se da estimativa do total de pessoas no Brasil que estavam trabalhando. Já a função *svymean* calcula a média de uma variável contínua.

A PNAD Contínua produz indicadores sobre força de trabalho e outros temas suplementares. Com abrangência nacional, a pesquisa acontece a partir da definição de uma amostragem domiciliar, com cada local sendo visitado cinco vezes para a aplicação dos questionários que a compõe. Os resultados expostos nesta seção foram obtidos por meio da análise dos microdados anuais, mais precisamente os relativos à 5ª visita aos domicílios. Diferentemente da PNAD, encerrada com a divulgação dos dados do ano de 2015, a PNAD Contínua, embora tenha aprimorado a forma de captar as informações sobre o trabalho remunerado e as outras formas de trabalho, não apresenta variáveis que captem o tempo de deslocamento casa-trabalho. Trata-se, portanto, de uma limitação a mais para a compreensão dos usos do tempo da população brasileira, já que o tempo despendido com o trajeto para o trabalho não é desprezível, sobretudo nas grandes cidades<sup>32</sup>. No entanto, entre os anos de 2016 e 2019, integrada à PNAD contínua, foi realizada a pesquisa suplementar anual sobre outras formas de trabalho, com questões que contemplaram o trabalho doméstico não remunerado<sup>33</sup>. Avaliamos, dessa forma, que a análise dos microdados sobre o tempo de trabalho remunerado e os relativos ao trabalho doméstico não remunerado pode desvelar importantes tendências na alocação do tempo de diferentes grupos sociais no país.

Haja vista que os dados sobre as outras formas de trabalho contam com um recorte cronológico definido e, até o momento, com execução encerrada, os dados sobre motoristas e entregadores serão apresentados em dois momentos distintos: o primeiro envolve maior intervalo temporal, de 2016 a 2022, com dados gerais sobre o número de trabalhadores nas ocupações investigadas e as médias das horas normalmente trabalhadas, nesse último caso com recorte em âmbito nacional e também para o Estado de Pernambuco. O segundo momento, por sua vez, é dedicado justamente aos dados sobre trabalho doméstico não remunerado presentes no módulo sobre as outras formas de trabalho. De todo modo, independentemente de a exposição findar em 2019 ou avançar até o ano de 2022, ambos os recortes temporais estão situados no momento do expressivo aumento da uberização do trabalho no Brasil, o que torna pertinente a análise de dados de ambos os períodos.

---

<sup>32</sup> Segundo o comunicado do Ipea, que analisou os indicadores de mobilidade urbana da PNAD de 2012, os trabalhadores brasileiros gastam, em média, 30 minutos para chegar ao trabalho todos os dias, quantidade de tempo aumentada nos grandes centros, sendo em média 47 minutos no Rio de Janeiro e 45,6 minutos em São Paulo (Ipea, 2013).

<sup>33</sup> Entre 2012 e 2014, essa investigação foi realizada na 1ª entrevista ao domicílio, entretanto, a partir do 4º trimestre de 2015, passou a ser feita na 5ª visita. Em virtude dessa alteração, os dados dos anos iniciais da pesquisa não são comparáveis com os mais recentes. Dessa forma, o IBGE optou por divulgar apenas os resultados de 2016 em diante (IBGE, 2020a).

Nessa perspectiva, foram buscadas na PNAD Contínua as variáveis que mais se aproximam dos entregadores e motoristas uberizados e que podem contribuir para a apreensão da organização dos diferentes tempos sociais. Foram cruzados os dados das variáveis V2007 (sexo); V4010 (ocupação); V4039 (quantidade de horas normalmente trabalhadas por semana); V4121B (horas dedicadas às atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos na semana de referência). Em relação à variável V4010 (ocupação), foram analisadas as ocupações 8321 (condutores de motocicletas) e 8322 (condutores de automóveis, táxis e caminhonetes)<sup>34</sup>.

Ambos os códigos de ocupação não são exclusivos para os trabalhadores uberizados, afinal, a PNAD Contínua não apresenta códigos específicos para esse tipo de atividade<sup>35</sup>. No entanto, como demonstrado por Manzano e Krein (2020), o recente crescimento do número de pessoas que exercem essas ocupações<sup>36</sup> coincide com a disseminação do trabalho via plataformas digitais no país. Tal situação, portanto, é um claro indício de que esse aumento é decorrência do trabalho uberizado. Entre o primeiro semestre de 2016 e o primeiro semestre de 2020, o número de condutores de motocicletas aumentou 39,2%, passando de 522,1 mil para 729,7 mil. Do mesmo modo, o número de condutores de automóveis, táxis e caminhonetes passou de 1,39 milhão para 2,02 milhões, aumentando assim 41,9%. Ainda vale destacar que esse rápido crescimento contrasta com a estabilidade do número de pessoas ocupadas nessas duas categorias, captada nos primeiros anos da PNAD Contínua, entre 2012 e 2016 (Manzano; Krein, 2020).

Outra importante evidência do aumento de trabalhadores uberizados, segundo os mesmos autores, é que a taxa de informalidade dessas ocupações cresceu mais do que a média de todos os trabalhadores ocupados no país: os condutores de motocicletas foram de uma taxa de 67,0%, no primeiro trimestre de 2016, para 71,8%, no primeiro trimestre de 2020; já os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes foram de 44,7% para 59,5% no mesmo período (Manzano; Krein, 2020). Assim, com as mudanças no perfil de ambas as ocupações, ou seja, com uma crescente composição de entregadores e motoristas cadastrados em plataformas

---

<sup>34</sup> Importante destacar que também não há uma maneira específica de se identificar os entregadores em bicicleta por meio da PNAD Contínua. Apesar de haver o código de ocupação 9331 (condutores de veículos acionados a pedal ou a braços), por se tratar de uma ocupação com menor contingente de trabalhadores, quando comparada aos motoristas e motoboys, e também não representar exclusivamente os entregadores uberizados, os dados específicos dessa ocupação não estão sistematizados nesta seção.

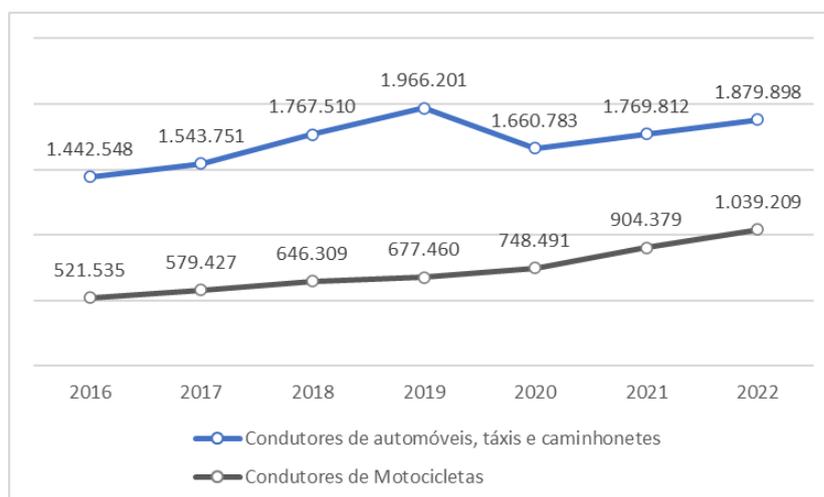
<sup>35</sup> Como frisado em nota no início do primeiro capítulo, ao final do mês de outubro de 2023, após o fechamento deste texto, foi divulgado o relatório da PNAD Contínua sobre o teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais, com dados específicos sobre essas formas de trabalho (IBGE, 2023a).

<sup>36</sup> Manzano e Krein (2020) destacam que os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes compõem a quinta ocupação que mais cresceu entre 2016 e 2020, já os condutores de motocicleta foram a sétima.

digitais, os dois códigos de ocupação destacados também fornecem, ao menos em parte, dados sobre os trabalhadores uberizados.

Nessa mesma perspectiva, ao observarmos os dados da PNAD Contínua entre os anos de 2016 e 2022, notamos o aumento sucessivo de condutores de motocicletas, com um número de trabalhadores que quase dobrou nesse intervalo de tempo, além de ter se mostrado constante mesmo no auge do período pandêmico. Em relação aos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, por sua vez, é possível identificar um expressivo aumento até 2019, seguido de uma queda acentuada em 2020, o primeiro ano da pandemia. Contudo, como podemos notar no gráfico abaixo, há uma rápida retomada no crescimento de pessoas ocupadas nessa atividade já nos anos de 2021 e 2022<sup>37</sup>.

**Gráfico 3** – Estimativa do número de trabalhadores (PNAD Contínua 2016-2022)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

Já no que diz respeito às horas normalmente trabalhadas por semana, é possível identificar que ambos os grupos dedicaram, ao longo de toda a série, mais tempo para o trabalho do que a média da população ocupada do país. No ano de 2022, por exemplo, enquanto a média de horas trabalhadas por semana entre as pessoas ocupadas foi de 39,24 horas, os condutores de motocicleta trabalharam, em média, 42,82 horas por semana e os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, 43,53 horas semanais.

Vale pontuar que, a despeito da tendência de redução da jornada observada nas últimas décadas no Brasil (Barbosa, 2018; Campos, 2012), os condutores de automóveis, táxis

<sup>37</sup> Estudos como o de Góes, Firmino e Martins (2022) e Lapa (2022) discutem os impactos da pandemia sobre o número de pessoas ocupadas e o trabalho de motoristas e entregadores uberizados no período da pandemia de covid-19. Essa discussão será aprofundada no capítulo V, que aborda justamente o período pandêmico.

e caminhonetes e os condutores de motocicletas, além de exercerem atividades laborativas remuneradas acima das 40 horas semanais, apresentam um ligeiro aumento médio na duração da jornada de trabalho nos últimos anos. Esse movimento pode ser observado na tabela 1 e no gráfico 4, ambos na sequência.

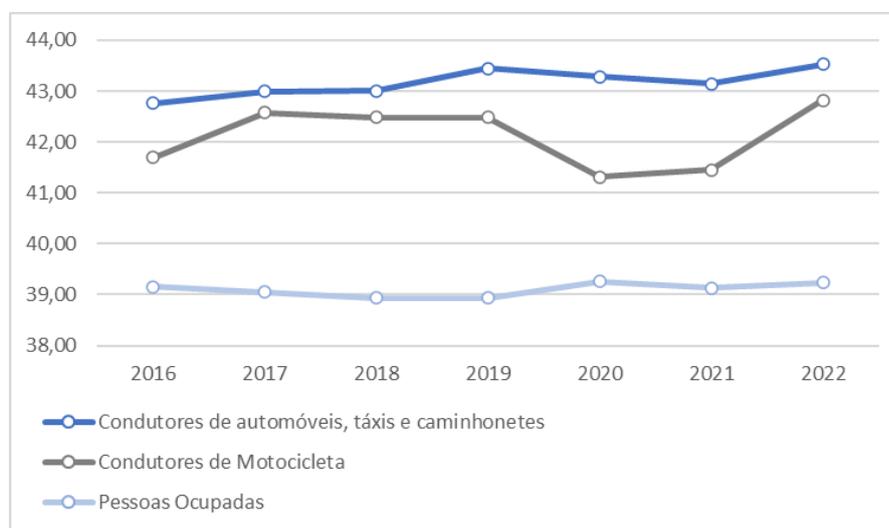
**Tabela 1** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – Brasil (2016 a 2022)

Ano	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	Condutores de Motocicletas	Pessoas ocupadas
2016	42,77	41,69	39,16
2017	42,99	42,57	39,05
2018	43,01	42,48	38,94
2019	43,45	42,49	38,93
2020	43,29	41,31	39,25
2021	43,15	41,45	39,14
2022	43,53	42,82	39,24

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

A redução na média de horas normalmente trabalhadas para ambas as ocupações, mesmo que pequena, também pode estar relacionada à realidade pandêmica, assim como sugere o estudo de Lapa (2022) que se utilizou dos dados da PNAD Covid. De todo modo, entre os motoristas e entregadores também notamos uma retomada do crescimento do número de horas trabalhadas. Nos dois casos, com mais horas destinadas à atividade laborativa do que no ano de 2019. O mesmo movimento não é observado entre todas as pessoas ocupadas, já que a quantidade de horas trabalhadas permaneceu sempre próxima das 39 horas na semana.

**Gráfico 4** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – Brasil (2016 a 2022)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

Ao olharmos para os dados que expressam a média de horas normalmente trabalhadas no estado de Pernambuco<sup>38</sup>, encontramos, com algumas poucas diferenças, as mesmas tendências dos dados existentes em todo o território nacional. Tal constatação não poderia ser diferente, afinal as características que perpassam o trabalho uberizado, a exemplo das condições precárias e das longas jornadas, caminham lado a lado à sua disseminação por qualquer que seja a localidade. Mas não apenas, Pernambuco conta com um mercado de trabalho muito propício à uberização. Os dados do 4º trimestre de 2022 da PNAD Contínua demonstram que a taxa de informalidade no Brasil entre a população de 14 anos ou mais de idade estava em 38,8%, a taxa de desocupação em 7,9% e a taxa composta de subutilização da força de trabalho<sup>39</sup> em 18,5%; em Pernambuco, por sua vez, esses números se mostraram sempre acima da média nacional, com a taxa de informalidade em 48,4%, a taxa de desocupação em 12,3% e a taxa composta de subutilização da força de trabalho em 26,8 % (Agência IBGE, 2023).

Em suma, ao analisarmos as horas trabalhadas entre os motoristas e entregadores em Pernambuco, notamos que ambas estão com horas acima da média das pessoas ocupadas, vide tabela 2 e gráfico 5, logo abaixo. Vale salientar, no entanto, que os motoristas tiveram uma redução mais acentuada das horas normalmente trabalhadas durante o período pandêmico e, apesar da retomada, não alcançaram o patamar anterior; já os entregadores tendem a trabalhar acima da média nacional, com a extensão a jornada se mostrando crescente.

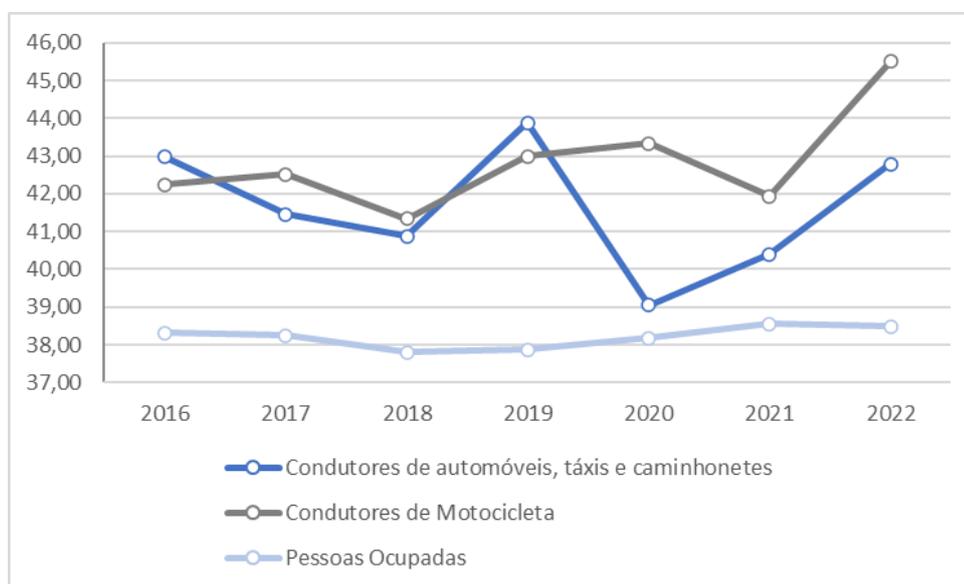
**Tabela 2** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – PE (2016 a 2022)

<b>Ano</b>	<b>Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes</b>	<b>Condutores de Motocicletas</b>	<b>Pessoas ocupadas</b>
<b>2016</b>	42,98	42,24	38,32
<b>2017</b>	41,46	42,52	38,25
<b>2018</b>	40,88	41,34	37,81
<b>2019</b>	43,87	42,99	37,87
<b>2020</b>	39,05	43,34	38,18
<b>2021</b>	40,40	41,93	38,56
<b>2022</b>	42,79	45,51	38,49

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

<sup>38</sup> Pela característica da pesquisa, os dados de Pernambuco apresentam menor robustez em comparação aos nacionais. Apesar disso, o recorte estadual também traz indicativos importantes para a compreensão das tendências gerais relacionadas ao mundo do trabalho na localidade.

<sup>39</sup> A taxa composta de subutilização é formada pelo percentual de pessoas desocupadas, subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas e pela força de trabalho potencial em relação a força de trabalho ampliada (Agência IBGE, 2023).

**Gráfico 5** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana – PE (2016 a 2022)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

As tabelas e gráficos apresentados acima abarcam a média de horas normalmente trabalhadas entre 2016 e 2022 para os dois códigos de ocupação analisados e para o total de pessoas ocupadas no país e no estado de Pernambuco. Apesar de serem importantes para a compreensão da jornada média dos trabalhadores investigados, esses dados não refletem a totalidade das horas dedicadas ao trabalho. Com isso em vista, como forma de representar de forma mais apurada outras parcelas de tempo dedicadas ao trabalho, vale analisar as informações resultantes do módulo sobre as outras formas de trabalho da PNAD Contínua, mais precisamente as atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos<sup>40</sup>.

Como pontuado na seção anterior deste capítulo, os estudos sobre os usos do tempo cumpriram importante papel em demonstrar as diferenças na composição da jornada de trabalho entre homens e mulheres, assim, mesmo que não seja possível traçarmos uma análise precisa sobre todo o tempo destinado ao trabalho por meio dos dados da PNAD Contínua, o olhar em conjunto para as variáveis que demonstram a quantidade de horas dedicadas à ocupação principal e ao trabalho doméstico não remunerado pode colaborar para a compreensão mais ampla sobre a dinâmica laborativa. Por decorrência, com uma composição mais nítida sobre o

<sup>40</sup> Conforme informativo da PNAD Contínua, em decorrência da pandemia de covid-19, a pesquisa sobre as outras formas de trabalho, realizada durante a 5ª visita, não foi realizada nos anos de 2020 e 2021, tendo sido retomada apenas em 2022 (IBGE, 2023b). Como os últimos resultados foram divulgados ao final de agosto de 2023, momento em que os dados já haviam sido extraídos e a escrita encerrada, as atualizações referentes ao ano de 2022 não foram incorporados nesta seção.

tempo de trabalho, torna-se possível um passo a mais na compreensão do tempo restante para as demais atividades da vida cotidiana.

Desse modo, se por um lado notamos que há uma tendência de crescimento para as horas normalmente trabalhadas dentre os condutores de automóveis e motocicletas – característica destoante do conjunto dos trabalhadores ocupados –, por outro, quando observamos as horas trabalhadas em relação à variável sexo, é possível notar claramente a manutenção das marcas históricas do mercado de trabalho, sobretudo aquelas relacionadas às jornadas remuneradas e não remuneradas de homens e mulheres, vide as tabelas 3 e 4, abaixo.

**Tabela 3** – Média de horas normalmente trabalhadas por semana (2016 a 2019)

Ano	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes		Condutores de Motocicletas		Pessoas ocupadas	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
<b>2016</b>	43,00	38,34	41,70	41,31	41,05	36,56
<b>2017</b>	43,22	38,91	42,59	41,65	41,00	36,42
<b>2018</b>	43,29	37,38	42,54	38,60	40,98	36,20
<b>2019</b>	43,71	38,46	42,50	41,69	40,96	36,23

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

Em todos as três variáveis extraídas, constata-se que a jornada normalmente trabalhada entre os homens é maior do que a encontrada entre as mulheres. Historicamente as mulheres têm uma jornada de trabalho remunerada menor quando comparada à jornada dos homens. Entretanto, quando se computa o trabalho doméstico não remunerado, decerto que a quantidade de horas de trabalho semanal das mulheres extrapola a dos homens. No caso das variáveis analisadas não é diferente, as horas dedicadas aos cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos entre as mulheres chegam a ser, em alguns casos, o dobro da dos homens. Realidade que faz com que a jornada das mulheres seja impreterivelmente maior.

**Tabela 4** – Total de horas semanais dedicadas às atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos (2016 a 2019)

Ano	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes		Condutores de Motocicletas		Pessoas ocupadas	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
<b>2016</b>	10,99	16,57	10,18	17,12	11,05	21,10
<b>2017</b>	10,77	17,14	10,57	14,80	10,87	21,02
<b>2018</b>	10,44	21,30	10,04	10,37	10,91	21,50
<b>2019</b>	10,66	19,00	10,83	20,28	11,00	21,56

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PNAD Contínua/IBGE.

Ao passo que as disparidades na composição da jornada de trabalho entre homens e mulheres se mantêm, as desigualdades do trabalho uberizado tendem a se manifestar de forma mais acentuada entre as mulheres. É isso, por exemplo, que nos mostra o artigo publicado pela “Agência Pública”, intitulado “A uberização do trabalho é pior para elas” (Dolce, 2019). As extensas jornadas e a baixa remuneração do trabalho uberizado se fazem presentes para todas as pessoas que dependem dessa ocupação, mas as características precárias são ainda mais marcantes entre as mulheres que se deparam com toda a gama de trabalhos domésticos e tarefas ligadas à reprodução da vida sob a sua inteira responsabilidade<sup>41</sup>.

Mesmo que a estruturação da PNAD Contínua e suas variáveis não mirem a análise sobre os usos do tempo, cotejar os dados sobre o tempo de trabalho remunerado e o tempo de trabalho doméstico não remunerado pode contribuir para a compreensão da organização temporal das ocupações analisadas. Decerto que a falta de variáveis relacionadas à ocupação que captem especificamente o trabalho uberizado também representa uma limitação, afinal, uma atividade laboral que requer que o trabalhador atue no modelo *just-in-time* cria diversos empecilhos para a real mensuração da jornada. Ainda assim, o fato de as duas ocupações analisadas apresentarem jornadas semanais acima da média do conjunto das pessoas ocupadas traz indícios que corroboram o debate sobre as longas jornadas de trabalho enfrentadas pelos motoristas e entregadores uberizados.

Assim, tendo em vista essas primeiras aproximações que colaboram para a compreensão das tendências gerais dos usos do tempo de motoristas e entregadores uberizados, sobretudo o tempo destinado ao trabalho e ao trabalho doméstico não remunerado, a próxima seção será dedicada às características mais específicas que permeiam, para além da própria organização e do tempo de trabalho, à dinâmica de vida e os demais tempos sociais dos trabalhadores investigados.

### **3.4 Os diários de usos do tempo como instrumento de apreensão dos tempos sociais: uma perspectiva qualitativa**

À medida que os dados da PNAD Contínua demonstram que motoristas e entregadores trabalham, em média, mais horas do que o conjunto dos trabalhadores ocupados,

---

<sup>41</sup> Essa discussão será retomada na próxima seção e também no capítulo IV, no trecho intitulado “A uberização do trabalho é ainda pior para o tempo livre e o lazer das mulheres”.

cabe observar de forma mais detalhada como se conformam a jornada de trabalho e as demais esferas da vida cotidiana dos trabalhadores uberizados investigados. Esse caminho será percorrido, neste momento, por meio da análise dos diários de uso do tempo dos motoristas e entregadores que participaram desta etapa da pesquisa.

Se, por um lado, as pesquisas de usos do tempo de grande amplitude e que se utilizam de dados amostrais fornecem um rico material para a compreensão geral da alocação dos tempos sociais em uma determinada população; por outro, as especificidades e as compreensões de mundo dos sujeitos investigados são pouco tematizadas. Torna-se fundamental, portanto, de acordo com Cyrino (2011), a realização de forma paralela e complementar de estudos de abordagem qualitativa que colaborem para o preenchimento de lacunas que as pesquisas que trabalham com a análise de dados de grandes grupos populacionais não se propõem a interpretar. Assim, o emprego de diários de uso do tempo, em conjunto com a realização de entrevistas semiestruturadas, além de propiciar um quadro mais preciso da realidade temporal e de vida, possibilita ao pesquisador, no sentido da investigação qualitativa destacado por Padilha (2021), dedicar-se à escuta atenta, à observação dos comportamentos e dos gestos dos sujeitos investigados.

Apesar da literatura acadêmica que discute instrumentos para a aferição dos usos do tempo estar baseada, prioritariamente, em pesquisas amostrais, como detalhado na segunda seção deste capítulo, é possível identificar trabalhos com recorte qualitativo que consideram a utilização dos diários de uso do tempo, em conjunto com outras técnicas de pesquisa, para a apreensão da forma de organização temporal de diferentes grupos sociais. Cyrino (2011), por exemplo, ao investigar os usos do tempo de mulheres executivas, emprega, a partir de uma metodologia mista, diários de uso do tempo, questionários e entrevistas com a finalidade de apreender a percepção do grupo pesquisado sobre as suas alocações de tempo. Cardoso (2007), por sua vez, utilizou de diários de usos do tempo e de entrevistas semidiretivas na investigação das vivências temporais de trabalhadores da Volkswagen do Brasil na região do ABC, no estado de São Paulo. Na mesma perspectiva dos referidos estudos, em Silvestre (2016) utilizamos desse instrumento de pesquisa de forma complementar à realização de entrevistas semiestruturadas para a análise da relação entre trabalho, tempo livre e lazer de professores da rede estadual paulista de educação.

Reconhecemos, portanto, que a utilização dos diários, alinhados às entrevistas, faz-se pertinente, pois viabiliza um olhar para a especificidade da construção e da organização dos tempos sociais do grupo a ser observado. Trata-se de uma perspectiva que possibilita a

compreensão do tempo dedicado ao trabalho como um todo, abarcando o tempo de deslocamento, a preparação/manutenção dos meios de trabalho e o período de espera entre diferentes atividades laborativas. Ademais, os diários de uso do tempo trazem à tona, com maior riqueza de detalhes, as atividades desenvolvidas nas demais esferas da vida cotidiana, o que também torna factível a apreensão do tempo livre e do lazer em maior profundidade.

No caso dos motoristas e entregadores investigados, já durante as entrevistas realizadas na primeira etapa do trabalho de campo, foi notada a dificuldade de acesso às informações relativas ao tempo livre e ao lazer. A decorrência mais imediata dessa realidade foi o fato desses trabalhadores terem tido muito mais a falar sobre a dinâmica de trabalho do que sobre a vida fora dele. De todo modo, por mais que as considerações sobre o tempo de trabalho tenham prevalecido ao longo das entrevistas, vale destacar que as informações sobre a rotina laborativa, como a duração da jornada, o tempo total conectado aos aplicativos e o próprio rendimento financeiro líquido, também se mostraram pouco precisas. Avaliamos que a própria condição objetiva do trabalho uberizado dificulta a compreensão dos interlocutores sobre as suas respectivas dinâmicas de trabalho e de vida. Não se trata meramente de uma limitação resultante da dificuldade de se precisar o que é o tempo de trabalho e o tempo livre encontrada no trabalho subordinado às plataformas digitais; ao passo que o trabalho estranhado dá a tônica do processo de uberização<sup>42</sup>, motoristas e entregadores, além de desconhecerem a essência da organização de seu trabalho, também encontram dificuldade na identificação do que lhes resta de tempo livre. Tal cenário, desse modo, corrobora a ideia de que utilização de diários de uso do tempo contribui para a melhor compreensão da organização dos tempos sociais dos sujeitos investigados, tanto no trabalho como nas demais dimensões da vida cotidiana.

Conforme destacado por Aguiar (2011), não há um único padrão estabelecido para as pesquisas de uso do tempo. Elas podem ser realizadas por meio de entrevistas rememorativas ou pelo preenchimento de diários de uso do tempo. Em ambos os casos, podem ser abarcados o período de uma semana, um dia típico de trabalho e um dia de descanso, ou apenas um dia típico de trabalho. Nesta pesquisa, com intuito de se estabelecer um diálogo entre os diários de uso do tempo e as entrevistas semiestruturadas, elegemos a sua aplicação durante a realização das próprias entrevistas. Assim, em momentos específicos, previstos nos roteiros, foi solicitada a descrição das 24 horas de atividades de dois dias diferentes da semana<sup>43</sup>: primeiro, em relação

---

<sup>42</sup> Vale destacar que o trabalho estranhado não é exclusividade da uberização. Ao passo que na sociedade capitalista o controle sobre o trabalho é determinado pela sua apropriação privada da produção, portanto alheia ao trabalhador, o trabalho na sociedade capitalista é, evidentemente, estranhado (Marx, 2004; Raniere, 2015).

<sup>43</sup> Conforme indicado no percurso metodológico, o modelo do diário de usos do tempo encontra-se no apêndice C.

ao dia de trabalho da própria entrevista; na sequência, de forma rememorativa, em relação ao último dia de folga. Não solicitamos necessariamente o preenchimento de um dos dias do final de semana, como habitualmente é feito em pesquisas dessa natureza, pois, diferentemente de outras categorias profissionais, sábado e domingo são dias prioritários de trabalho para quase a totalidade dos motoristas e entregadores uberizados.

Após a sistematização dos elementos presentes nos diários, as atividades foram organizadas tendo como referência a classificação da Icatu 2016, considerando os oito agrupamentos identificados e suas subdivisões<sup>44</sup>: (1) trabalho e atividades relacionadas; (3) serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares; (4) serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares; (5) trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados; (6) educação; (7) socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa; (8) cultura, lazer, mídia e práticas esportivas e (9) necessidades básicas e cuidados pessoais (*United Nations, 2021* – tradução própria). Essa sistematização geral é apresentada primeiramente em dois momentos: no quadro 11, com os usos do tempo em um dia típico de trabalho – o da realização da entrevista –, e no quadro 12, com os usos do tempo relacionados ao último dia de descanso. Na sequência, o quadro 13 traz a sistematização de todos os tempos de trabalho, já o quadro 14 apresenta uma comparação entre as mulheres e homens investigados em um dia típico de trabalho. Por fim, o quadro 15 traz as subdivisões dentro do grupo cultura, lazer, mídia e práticas esportivas<sup>45</sup>.

**Quadro 11** – Usos do tempo em um dia típico de trabalho: média dos minutos e das horas entre os trabalhadores uberizados investigados

Classificação Icatu 2016	Motoristas		Entregadores Moto		Entregadores Bicicleta	
	Minutos	Horas	Minutos	Horas	Minutos	Horas
Trabalho e atividades relacionadas	839,6	13,99	751,4	12,52	751	12,51
Serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares	8,15	0,14	8,57	0,14	13,50	0,23
Serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares	52,6	0,88	30	0,5	21,00	0,35

<sup>44</sup> Durante as entrevistas e preenchimento dos diários, não foram identificadas atividades pertencentes ao grupo 2 da Icatu 2016, “produção de bens para uso próprio”. Por esse motivo, esse agrupamento não é citado nos quadros e discussões deste subcapítulo. Vale destacar que as subdivisões de alguns dos agrupamentos serão apresentadas ao longo da discussão.

<sup>45</sup> Os minutos e horas foram sistematizados em planilhas antes de serem transpostos para os quadros. Como forma de padronizar essa exposição, foram realizados arredondamentos, que justificam, por sua vez, as pequenas distorções no somatório das 24h e dos 1440 minutos que compõem o dia.

Trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados	0	0	11,43	0,19	0	0
Educação	8,9	0,15	23,33	0,39	21	0,35
Socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa	0	0	5,71	0,10	0	0
Cultura, lazer, mídia e práticas esportivas	31,1	0,52	79,52	1,33	79,75	1,33
Necessidades básicas e cuidados pessoais	499,6	8,33	530	8,83	553,75	9,23
<b>Total de minutos/horas</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>

Fonte: Elaboração Própria.

As longas jornadas de trabalho – acima da média nacional – de motoristas e entregadores já foram demonstradas por meio dos dados da PNAD Contínua. Apesar de extensas, aproximam-se da referência das 44 horas semanais e das oito horas diárias previstas na legislação trabalhista. Entretanto, algo distinto pode ser observado quando se analisa de forma específica a quantidade de horas dedicadas ao trabalho de motoristas e entregadores uberizados. A sistematização dos diários de uso do tempo explicitou jornadas médias que ultrapassam 12 horas de trabalho, ocupando, dessa forma, mais da metade do dia de muitos dos trabalhadores. Dentre os 68 trabalhadores dos quais dispomos do diário de um dia típico de trabalho, observamos 65 com a jornada superior a 8 horas no dia da entrevista. Desses, nove trabalharam entre 9 e 10 horas; 16 entre 11 e 12 horas; 16 entre 13 e 14 horas; 18 entre 15 e 16 horas e seis trabalhadores tiveram jornada acima de 16 horas no dia analisado.

Alguns momentos com longas jornadas, outros com jornadas mais longas ainda, a organização temporal dominada pelo trabalho é que dá a tônica do dia a dia dos motoristas e entregadores cadastrados em plataformas digitais. Apesar dos discursos e propagandas oficiais das empresas-aplicativo, que difundem a falsa ideia de liberdade para organização do tempo de trabalho, observa-se trabalhadores cuja autonomia não reside na atividade laborativa, mas em transitar entre as diferentes plataformas em busca de corridas ou entregas mal pagas que ajudem na sobrevivência mais imediata. Vale salientar, dessa forma, casos em que todo tempo é tempo de trabalho, haja vista a existência de jornadas médias que ultrapassam 12 horas em um único dia de trabalho.

Esse é o caso da motorista Célia, apresentada na seção 1.4 do primeiro capítulo. Entre segunda e quinta-feira, Célia sai de sua casa às 5h15 da manhã para realizar um transporte

particular, por fora das plataformas digitais, agendado para às 5h50. Logo na sequência, conecta-se aos aplicativos e começa a receber as solicitações de corridas. Por conta da citada trava de 12 horas da Uber, alterna entre essa, a plataforma da 99 e da InDrive. Nesses dias, com pequenas paradas para alimentação e uma hora de sono dentro do próprio carro na hora do almoço, sua jornada segue até meia-noite. Célia relatou que há muito tempo não tira um dia de folga. Porém, sua dinâmica de trabalho não é a mesma todos os dias da semana, nas sextas, sábados e domingos segue direto com as corridas até às 3h ou 4h da manhã, a depender do movimento. Ao voltar para sua casa, dorme até às 13h, logo após retorna para mais 16 horas de trabalho.

Guilherme, por sua vez, conforme apresentado na seção 1.3, não trabalha apenas por meio de plataformas digitais. Realiza entregas de bicicleta todos os dias no período noturno, aos feriados e aos finais de semana, mas também tem uma ocupação formal, com horário das 8h às 17h. A entrevista com Guilherme foi realizada em uma quinta-feira, um dia após o feriado do dia 12 de outubro. Ele estava deitado na calçada<sup>46</sup>, do outro lado da rua de um centro de distribuição da empresa Rappi e havia acabado de acordar de um rápido cochilo. Para “aproveitar” o feriado, relatou ter ligado o aplicativo perto das 19h na terça-feira, dia 11, e permaneceu conectado até quarta-feira à noite. Desconectou-se dos aplicativos quando as entregas começaram a diminuir. Por morar relativamente próximo ao centro de distribuição da Rappi e de muitos restaurantes, mencionou pequenas paradas em sua própria casa para refeições, cuidados pessoais e pequenos momentos de sono entre uma entrega e outra. De todo modo, foram cerca de 24 horas à disposição para a realização de entregas, vide o trecho de entrevista abaixo:

P: Então você falou que foram 22 horas, é isso?

E: Aí pronto, eu consegui dormir um pouco, acabei de trabalhar, e agora já estou aqui de novo.

P: Só para entender, você começou terça-feira às 7h da noite e virou a quarta-feira inteira?

E: Aqui foi 24 horas direto, virei a noite aí...

P: Que horas você dormiu e se alimentou?

E: Eu tentei dormir. Eu dormi umas horinhas, ia para casa, tocava, acordava e vinha. Porque eu moro aqui perto, então eu tento parar para descansar. Assim, no momento que não estava tocando, eu estava descansando [...].

P: E tem algum dia na semana que você pega para descansar dos aplicativos?

---

<sup>46</sup> Em Recife-PE também é recorrente encontrar entregadores descansando nas calçadas em locais próximos aos pontos de concentração. Cenas similares à registrada pelo fotógrafo Tiago Queiroz na cidade de São Paulo, na qual dois entregadores estavam deitados com as cabeças dentro de suas *bags*, conforme imagem no anexo H.

E: Rapaz, geralmente, e tenho que pegar segunda-feira, né? A segunda-feira é um dia que é mais devagar. Mas, ultimamente, eu tenho que rodar até de segunda (Guilherme – Entregador em Bicicleta 08).

As longas jornadas impactam de tal modo a vida desses trabalhadores, que, em um dia típico de trabalho, o uso do tempo se concentra, sobretudo, na dimensão laboral. Não obstante, vale pontuar que mesmo em dias de descanso, sobre os quais pensara-se observar as manifestações do tempo de não trabalho, foram identificadas atividades relacionadas ao trabalho. Mais do que isso, além daqueles trabalhadores que não têm sequer um dia livre na semana, há uma parcela para qual o dia descanso não é planejado, ou ocorre de forma tão esporádica, que o próprio relato se torna prejudicado, ora sendo realizado de forma pouco precisa, ora transfigurando-se para uma descrição do tempo de trabalho. A breve fala de Silvio, motorista que está nas plataformas desde o ano de 2017, e a colocação de Gustavo, cadastrado desde 2016, demonstram alguns desses casos.

P: Você tem um dia fixo de descanso na semana?

E: Ultimamente não mais.

P: Qual foi o último dia de descanso que você tirou? Você lembra?

E: Rapaz, não sei. Não me recordo não... (Silvio – Motorista 25).

P: E quando que você folga normalmente?

E: Quando a gente pode. Vou dar um exemplo: se eu trabalho o mês todinho – os trinta dias –, aí tem hora que o corpo vai precisar de um descanso. Daí a gente descansa. Porém, nesses trinta dias, a gente varia da seguinte forma: se saí de casa às 5h da manhã, vai até 1h ou 2h da madrugada, no outro dia, a gente já não sai de 5h da manhã, a gente sai mais tarde, tipo meio-dia. A gente alterna pra sempre estar descansado e disponível pra rodar no aplicativo.

P: De final de semana você está sempre na rua?

E: De final de semana e feriado, é na rua 24 horas. É dormir aqui dentro do carro (Gustavo – Motorista 12).

Consideramos o dia de descanso como aquele em que o trabalhador não se conectou a nenhum aplicativo para a realização de entregas ou transporte de passageiros, e que não tenha cumprido qualquer outra jornada de trabalho, para aqueles que exercem outra atividade remunerada. Entre os 68 trabalhadores que participaram desta etapa da pesquisa, 16 afirmaram não ter um dia livre de trabalho, como o motorista Silvio, ou, como decorrência da baixa periodicidade, pouco rememoraram do seu último dia de folga, a exemplo do motorista Gustavo. Dessa forma, sete motoristas, cinco entregadores em moto e quatro que usam bicicleta não detalharam o diário de uso do tempo do dia descanso. Os diários desses 16 trabalhadores,

portanto, não constam nos dados apresentados no quadro 12 e nas demais sistematizações de usos do tempo relacionadas a esse dia.

**Quadro 12** – Usos do tempo no dia de descanso: média dos minutos e das horas entre os trabalhadores uberizados investigados

Classificação Icatu 2016	Motoristas		Entregadores Moto		Entregadores Bicicleta	
	Minutos	Horas	Minutos	Horas	Minutos	Horas
Trabalho e atividades relacionadas	135,5	2,26	80,63	1,34	69,38	1,16
Serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares	6	0,10	18,75	0,31	18,75	0,31
Serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares	6	0,10	63,13	1,05	42,5	0,71
Trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados	15	0,25	0	0	22,5	0,38
Educação	12	0,2	25,25	0,44	26,25	0,44
Socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa	90,5	1,51	168,13	2,8	122,5	2,04
Cultura, lazer, mídia e práticas esportivas	461,5	7,69	363,75	6,06	415	6,92
Necessidades básicas e cuidados pessoais	713,50	11,89	719,38	11,99	723,13	12,05
<b>Total de minutos/horas</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>

Fonte: Elaboração Própria.

Mesmo quando excetuamos aqueles que trabalham todos os dias, e contemplamos na sistematização apenas o dia em que não ocorreram atividades remuneradas, é possível notar que os afazeres relacionados ao trabalho são mantidos no dia de folga. O tempo de deslocamento, o de espera para corridas ou entregas, o de manutenção e limpeza do carro, moto, bicicleta, os cuidados com a *bag*, o tempo despendido para agendar horários de entregas na plataforma, o próprio cadastro e a compreensão da dinâmica de funcionamento dos aplicativos compõem um sem-número de novos tempos laborais. Parte constitutiva das longas jornadas dos trabalhadores uberizados, e também presentes nos dias que deveriam ser dedicados às demais dimensões da vida, esses tempos dedicados ao trabalho estão diretamente vinculados à atividade laborativa, porém, além de não serem compreendidos como trabalho, não são compensados, tampouco remunerados (Cardoso, 2017).

Por não serem compreendidos como tempos laborais, são mais difíceis de serem reconhecidos até mesmo pelos trabalhadores. Os diários de uso do tempo, entretanto, contribuem para esse processo de identificação. Fábio, por exemplo, um dos motoboys OL na plataforma iFood apresentados no primeiro capítulo, tem sua escala de trabalho fixada das 11h às 15h e das 18h à meia-noite, das quartas às segundas-feiras. Fábio gasta, em média, 20 minutos de deslocamento entre a sua casa e sua área de entrega. No total, já que retorna à sua casa para se alimentar entre um turno e outro, realiza 1 hora e 20 minutos de deslocamento ao final de um dia de trabalho. Sua folga ocorre às terças-feiras, contudo, à medida que percorre mais de mil quilômetros na semana de trabalho, dedica parte desse dia para a troca de óleo da motocicleta, limpeza e outras manutenções necessárias ao seu instrumento de trabalho. Rotina similar pode ser observada na dinâmica de Davi, motorista cadastrado na Uber, 99 e na InDrive. Davi tende a não trabalhar às segundas-feiras, por considerar um dia de pouco movimento e por querer ter um momento para se dedicar à família. Todavia, quando foi pedido o detalhamento do seu último dia não conectado aos aplicativos, notamos que parte importante do tempo foi empregado na limpeza e na manutenção do veículo.

P: A última segunda-feira, então, como ela foi?

E: Nessa eu saí pra resolver os problemas do carro.

P: Que horas você saiu e que horas você acordou?

E: Acordei era umas 10h30. Fui resolver os problemas dos carros era umas 11h15.

P: E foi até que horas?

E: Cheguei em casa umas 18h.

P: Foi o dia todo então?

E: Isso, o dia todo nisso na segunda-feira (Davi – Motorista 4).

Leandro, por sua vez, é mais um dos trabalhadores que relatou não ter um dia livre de trabalho. Diz sempre acordar mais cedo do que gostaria para conseguir agendar seus horários de entrega no aplicativo. Como discutido anteriormente, a empresa iFood, para aqueles entregadores cadastrados no sistema nuvem, abre diariamente um sistema de reserva, com diferentes escalas, para a realização de entregas. Um trabalhador que se conecta ao aplicativo sem realizar esse processo, dificilmente receberá chamadas. Na noite anterior, de domingo para segunda, Leandro dormiu próximo às 3h da manhã. Havia ficado na rua até tarde da noite realizando entregas e depois enfrentou mais 30 minutos de pedal para retornar à sua moradia. Acordou um pouco antes das 9h da manhã, pois é neste horário que o sistema libera os novos agendamentos. Ficou preso a essa atividade por cerca 45 minutos. Na sequência, realizou uma

refeição e preparou-se para pedalar mais 30 minutos até o local em que costuma esperar pelas entregas.

Todos esses tempos foram agrupados de modo a caracterizar a jornada desses trabalhadores. Porém, tendo em vista a dinâmica do trabalho uberizado, vale olhar os pormenores dessa composição. No quadro 13, é detalhado o agrupamento “Trabalho e Atividades Relacionadas”, com as subdivisões que foram identificadas entre motoristas e entregadores investigados. A sistematização de todos os tempos dedicados à atividade laborativa abarca o dia típico de trabalho e o dia de descanso dos motoristas, entregadores em moto e em bicicleta. O tempo de deslocamento figura como categoria própria, já o tempo para a manutenção e limpeza dos instrumentos de trabalho, da maneira como aparece nos relatos apresentados acima, está incluído na categoria “atividades complementares e pausas relacionadas ao trabalho”.

**Quadro 13** – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de descanso: média dos minutos no agrupamento trabalho e atividades relacionadas

Trabalho e Atividades Relacionadas	Motoristas		Entregadores Moto		Entregadores Bicicleta	
	Dia Típico	Dia Descanso	Dia Típico	Dia Descanso	Dia Típico	Dia Descanso
Trab. em empresas, instit. governament. ou em ONGs	678,9	0	555,7	0	530,5	0
Atividades compl. e pausas relacionadas ao trabalho	143	114	133,8	67,5	152,5	43,13
Procura por emprego	0	0	5,7	0	0	0
Formação e estudo relacionados ao trabalho	0	0	0	0	10	15
Deslocamento para o trabalho	17,8	21,5	56,2	13,13	58	11,25
<b>Tempo total do agrupamento</b>	<b>839,6</b>	<b>135,5</b>	<b>751,4</b>	<b>80,63</b>	<b>751</b>	<b>69,38</b>

Fonte: Elaboração Própria.

As pausas relacionadas ao trabalho, na classificação da Icatu 2016, contemplam pequenos intervalos relacionados a um tempo de descanso, como uma pausa para o café, ou um tempo de inatividade devido a falhas nos equipamentos ou processos de trabalho. Trata-se, assim, de uma classificação que não foi formulada tendo em vista o trabalho em plataformas digitais, o qual, como discutido, opera em uma lógica sob demanda, uma expressão do modelo *just-in-time*. Todavia, por ser nitidamente uma atividade vinculada ao trabalho, mesmo que não

remunerada, o tempo de espera entre uma e outra chamada no aplicativo foi sistematizado junto aos demais tempos de trabalho, compondo assim a totalidade da jornada laboral dos entregadores e motoristas investigados.

O tempo de espera por uma corrida ou entrega é de difícil mensuração, além de variar ao longo dos dias e da semana, também depende da forma de cadastro nas plataformas e do local de espera dos trabalhadores. Como visto anteriormente, a condição imposta aos entregadores, por exemplo, demonstra bem essa dinâmica: aqueles que têm o cadastro intermediado pelo sistema OL afirmam que o principal tempo despendido se dá quando aguardam pelo pedido nos restaurantes, ou mesmo quando esperam a retirada do pedido por parte dos usuários da plataforma; já os entregadores com cadastro nuvem, relatam que chegam a ficar horas esperando por uma chamada, ainda que tenham realizado a reserva de horário, vide a exposto pelo entregador Mathias, quando perguntado sobre seu rendimento semanal e seus horários de trabalho:

P: Quanto que você consegue por semana?

E: Cara, essa semana, eu vou dizer a tu, eu posso te mostrar. Os OL fazem mais R\$ 1500,00 por quinzena. Não vai chorar, eu passei 12 horas, está vendo? Olha a conta que eu tirei essa semana, veja que humilhação: R\$101,00.

P: Desde quarta passada?

E: De domingo a domingo. Como é que não dá para diferenciar de nuvem pra OL? [...] Hoje eu já fiz R\$ 24 reais, nas três corridas de tarde, de 11h às 16h. Só fiz três corridas e agora de noite só fiz uma e até agora não tocou.

P: E você vem reservando horário?

E: Venho. Eu sou o que mais planeja, um dos que tem bolinha aqui é que eu já planejei meus horários, está vendo? Os que já fechou, o que dá aqui para marcar é o que eu já cumpri horários. Mas nesse meio período eu vou largar de 16h volto de 18h, todos os dias (Mathias – Entregador em Bicicleta 15).

O tempo de espera por uma corrida ou entrega é, portanto, um elemento central na composição das remunerações desses trabalhadores. Assim como o exemplo anteriormente exposto, sobre os motoristas que esperam 12 horas por uma chamada próximos ao aeroporto de Cumbica, em Guarulhos-SP (Machado, 2017), foram entrevistados trabalhadores que aguardam o dia inteiro por uma boa corrida nas imediações do aeroporto internacional dos Guararapes, no Recife-PE. Esse é o caso do motorista Joaquim, que há 3 anos e meio, desde que saiu do emprego em uma gráfica, desloca-se 30 km da cidade de Moreno-PE para a região do aeroporto no Recife. Costuma chegar às 5h da manhã e ficar até bater sua meta diária. A entrevista foi realizada às 20h, entretanto Joaquim ainda aguardava por uma boa corrida.

As conversas na área de concentração dos motoristas de aplicativo na região do aeroporto do Recife são embaladas pelo som constante das chamadas dos aplicativos. Porém, a maioria das corridas, pelo fato de a região estar situada na zona sul da cidade, próximo à praia de Boa Viagem, local de grande demanda por esse tipo de transporte, são dispensadas. No raio do aeroporto, os motoristas não conseguem ter a informação sobre o destino do passageiro, todavia, pelo valor mostrado na tela do celular, são capazes de projetar o traslado antes de aceitarem ou não a corrida. A motivação das grandes esperas são as viagens para o litoral sul do estado de Pernambuco ou para João Pessoa-PB, localidades e distâncias a serem percorridas que, na avaliação dos motoristas, compensam os custos do trabalho<sup>47</sup>.

Nota-se, portanto, que diferentes formas de espera, que podem ser consideradas como pausas forçadas ou involuntárias no trabalho, estão presentes no dia laborativo de entregadores e motoristas uberizados. Já as demais atividades complementares, assim como o tempo de deslocamento, além de serem frequentes no dia típico de trabalho, estão presentes no que seria o dia de descanso. Os motoristas tendem a gastar mais tempo nas atividades relacionadas à limpeza e à manutenção do carro. Tal realidade era esperada, afinal, um dos critérios de avaliação dos motoristas nas diferentes plataformas digitais de transporte de passageiros é o estado geral e a limpeza dos veículos, fazendo com que dediquem esforços diários para a conservação dos seus meios de trabalho. Os entregadores, por sua vez, perdem mais tempo no deslocamento para o trabalho, já que, diferentemente dos motoristas, que podem se conectar ao aplicativo já no momento de partida de suas residências, têm que se deslocar para os locais de sua cobertura, no caso dos OLs, ou para os de maior concentração de pedidos, para aqueles cadastrados no sistema nuvem.

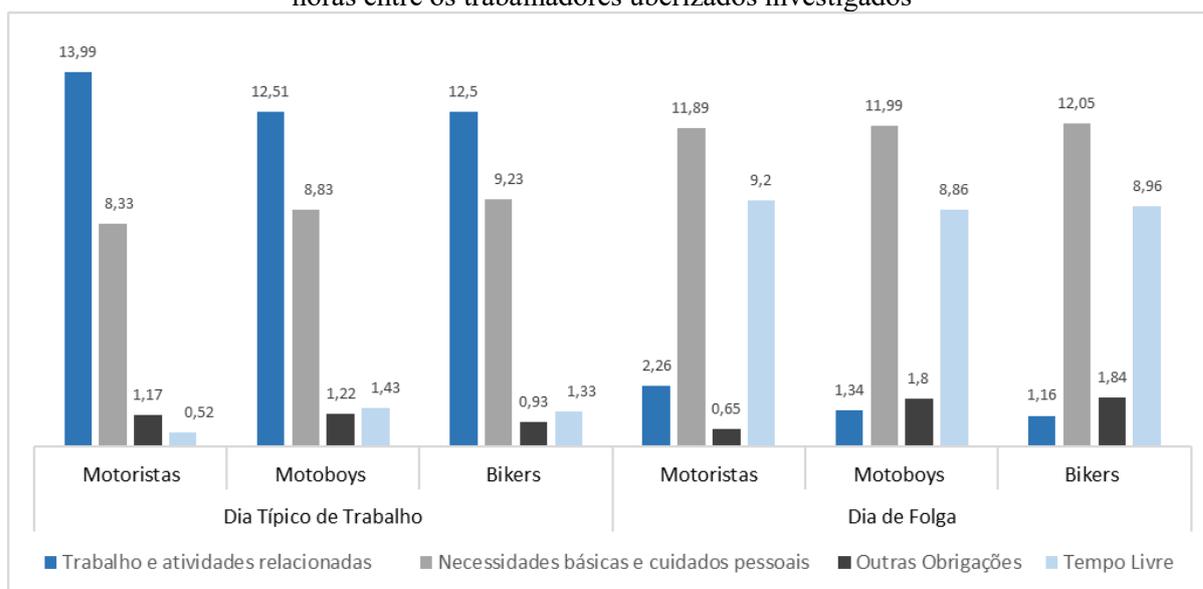
De todo modo, o que se observa é um processo de invasão das demais dimensões da vida pelo tempo de trabalho, que se materializa, para além da ocupação direta em corridas ou entregas, por meio de todos os tempos dedicados à atividade laborativa. Trata-se, como anteriormente discutido, do movimento que se expande no Brasil desde a década de 1990, com a flexibilização e intensificação laboral – adquirindo, inclusive, novas roupagens com o trabalho uberizado – e que culmina, por claro interesse dos detentores do capital, na discutida reaproximação dos tempos e espaços de trabalho e não trabalho (Antunes, 2018; Cardoso, 2017; Krein, 2007). O fato é que os tempos dedicados ao trabalho ocupam grande parte do dia dos

---

<sup>47</sup> Durante a entrevista com Joaquim, uma corrida considerada oportuna tocou para seu colega. O valor de cerca de R\$ 300,00 reais sugeriu um deslocamento até o estado da Paraíba. Em situações como essa, é difícil conseguir uma corrida de volta para o Recife. O caminho encontrado pelos motoristas é o oferecimento de caronas por outra plataforma, no caso a Blablacar.

motoristas e entregadores investigados, como se pode notar no gráfico abaixo<sup>48</sup>. No dia típico analisado, as atividades estão concentradas, excetuando os poucos minutos para outras obrigações pessoais e o diminuto tempo livre, na dimensão laboral e no suprimento das necessidades básicas e cuidados pessoais.

**Gráfico 6** – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de folga (bloco de atividades): média das horas entre os trabalhadores uberizados investigados<sup>49</sup>



Fonte: Elaboração Própria.

A categoria necessidades básicas e cuidados pessoais inclui, dentre outros, o tempo destinado ao sono, à higiene pessoal e à alimentação. As horas dedicadas ao sono são aquelas que prevalecem nesse agrupamento, todavia se concretizam de forma muito diferente no dia de trabalho e no dia de descanso. Como se pode identificar, a partir dos diários dos usos do tempo, os motoristas dormem, em média, 5,9 horas, os entregadores em moto, 6,5 horas, e os entregadores em bicicleta, 6,6 horas, em um dia típico de trabalho. Já no dia de descanso, os motoristas dormem, em média, 8,53 horas, os entregadores em moto, 8,98 horas, e os

<sup>48</sup> Com a finalidade de apresentar a organização temporal no dia típico de trabalho e no dia de descanso, as atividades previstas na classificação Icatu 2016 foram agrupadas em quatro blocos. As atividades dos grupos (3) serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares, (4) serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares, (5) trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados e (6) educação foram agrupadas em “*outras obrigações*”. As atividades dos grupos (7) socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa e (8) cultura, lazer, mídia e práticas esportivas foram agrupadas em “*tempo livre*”. Já as atividades do grupo (1) “*trabalho e atividades relacionadas*” e do grupo (9) “*necessidades básicas e cuidados pessoais*”, pela grande quantidade de horas, estão expostas de forma unitária.

<sup>49</sup> Apesar de compreendermos, conforme afirmado por Marcassa (2002), que o tempo livre corresponde ao tempo liberado do trabalho, o que também inclui as necessidades básicas e os cuidados pessoais, esse último agrupamento é apresentado de forma separada para subsidiar a discussão subsequente sobre o tempo de descanso dos trabalhadores investigados.

entregadores em bicicleta, 8,96 horas. Como as horas de sono em um dia de trabalho estão aquém do suficiente dentro da condição humana, o dia de descanso figura como o momento para se “tirar esse atraso”. Não foram poucos os casos em que motoristas e entregadores relataram essa prática. Nesse sentido, o exemplo do diálogo abaixo é emblemático: trata-se de uma jovem entregadora em bicicleta chamada Alexandra. Ela não costuma planejar seus dias de folga, pois narra a existência muitos bloqueios sem critérios objetivos. Dessa forma, não realiza entregas apenas quando está bloqueada na plataforma em que é cadastrada. Como tem que pedalar mais de 50 km em um dia típico de trabalho, utiliza-se de folga forçada, sobretudo, para dormir e descansar.

P: Entendi. Assim dá essas 14 horas [de trabalho] por dia, mais ou menos?

E: Isso...

P: Tem algum dia fixo em que você descansa?

E: Só quando eu levo bloqueio mesmo, mas eu descanso.

P: Quando você levou bloqueio? Qual o motivo disso?

E: Ah, tem vezes que ele [o aplicativo da Rappi] diz que eu peguei o produto sem eu ter pego. Aí ele bloqueia 24 horas, eu passo o dia todo em casa. Essa semana mesmo eu levei um bloqueio porque eles disseram que eu passei um produto a mais, entendeu? Aí como isso tudo causa confusão, eu levei três dias de bloqueio.

P: E o que que você faz nesses dias de bloqueio?

E: Comer e dormir o dia todinho, que [o trabalho] é muito cansativo. (Alexandra – Entregadora em Bicicleta 12).

Como observado no gráfico 4, não são muitos os tempos dedicados às demais obrigações da vida cotidiana. As atividades vinculadas à educação e ao trabalho não remunerado foram pontuadas por poucos sujeitos da pesquisa; já as relacionadas ao trabalho doméstico não remunerado e aos serviços não remunerados de assistência à familiares – agrupadas na classificação três e quatro da Icatu 2016, respectivamente –, apesar de, em média, também representarem poucas horas de um dia, têm características distintas que requerem um maior detalhamento.

O fato é que as tendências identificadas a partir dos dados da PNAD Contínua na composição dos usos do tempo entre homens e mulheres são corroboradas pela análise qualitativa dos diários. Quando a sistematização é realizada com o recorte de gênero, é possível notar que as mulheres são as responsáveis por praticamente a totalidade das horas de trabalho doméstico. No que tange aos serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares, as horas dos homens estão relacionadas ao transporte de membros da família para o trabalho, estudo e/ou serviço de saúde, em muitos casos iniciados logo antes de se

conectarem aos aplicativos. Por outro lado, as horas alocadas nessa categoria, quando nos referimos às mulheres, dizem respeito aos cuidados diretos com os familiares.

**Quadro 14** – Usos do tempo no dia típico de trabalho entre as mulheres e os homens investigados

Classificação Icatus 2016	Mulheres		Homens	
	Minutos	Horas	Minutos	Horas
Trabalho e atividades relacionadas	823,6	13,73	782	13
Serviços domésticos não remunerados na própria residência ou para familiares	48,6	0,81	5,4	0,09
Serviços de assistência não remunerados na própria residência ou para familiares	31,4	0,52	36,9	0,61
Trabalho voluntário, estágio e outros trabalhos não remunerados	34,3	0,6	0	0
Educação	40	0,67	14,3	0,24
Socialização e comunic., envolvimento comunitário e prática religiosa	0	0	2	0,03
Cultura, lazer, mídia e práticas esportivas	4,3	0,07	66,8	1,11
Necessidades básicas e cuidados pessoais	457,9	7,63	532,6	8,88
<b>Total de minutos/horas</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>	<b>1440</b>	<b>24h</b>

Fonte: Elaboração Própria

Não se trata apenas de uma maior quantidade de horas dedicadas ao trabalho doméstico e aos cuidados de pessoas na própria residência ou à familiares, as mulheres que preencheram o diário dos usos do tempo destinam, em média, mais horas ao trabalho diretamente vinculado às plataformas digitais. Um dos corolários dessa condição laboral, como podemos observar no quadro acima, é a menor parcela de tempo dedicada às necessidades básicas/cuidados pessoais e para as práticas vinculadas ao lazer. Em tal cenário, vale destacar que, mesmo exercendo jornadas de trabalho mais longas, morando sozinhas ou acompanhadas, com ou sem filhos, a realização de trabalhos da esfera reprodutiva foi sempre mencionada pelas mulheres, mesmo quando não puderam ser realizados. Trata-se de uma realidade diametralmente oposta à dos trabalhadores homens, para os quais as tarefas domésticas e de cuidados de pessoas não adquirem centralidade, independentemente de estimulados a comentar sobre a temática. O excerto abaixo, novamente da entrevista com a entregadora Alexandra, é um bom exemplo sobre essa questão:

P: Você assistiu televisão, algum filme ou série nessa última semana?

E: Moço, eu não tenho paciência disso não.

P: O que você faz quando chega em casa?

E: Olha, eu nem as coisas arrumo, moço. Eu deixo tudo lá e vou embora dormir. Isso é a única coisa que eu penso. Meu corpo só pede isso (Alexandra – Entregadora em Bicicleta 12).

As trabalhadoras uberizadas, além de estarem entre as que têm as maiores jornadas de trabalho, têm, proporcionalmente, menos dias de folga quando comparadas aos homens. Das sete entrevistadas na cidade do Recife, três relataram não ter o dia de descanso: uma, entre as motoristas, a única entregadora em moto e uma das duas entregadoras em bicicleta. Justamente por não termos exemplos da dinâmica do dia de descanso com entregadoras em moto e apenas um caso de entregadora em bicicleta, não apresentamos a sistematização dos diários de uso do tempo no dia descanso a partir do recorte de gênero.

Entre os trabalhadores que logram dias fixos ou planejados de descanso, é interessante observar a preponderante ocorrência de folgas às segundas, terças e quartas. Essa questão também será mais bem detalhada no quarto capítulo, ainda assim, é relevante salientar que os finais de semana, do mesmo modo que os feriados e as datas comemorativas são tomados pelo trabalho. Dentre os 52 motoristas e entregadores, de ambos os gêneros, que relataram ter ao menos um dia de folga na semana, seis costumam tirar um domingo por mês e apenas nove costumam folgar aos finais de semana.

Posto isso, vale destacar a composição das horas dos dois agrupamentos da classificação da Icatu 2016 que dizem respeito às atividades desenvolvidas no âmbito do tempo livre: (7) socialização e comunicação, envolvimento comunitário e prática religiosa; (8) cultura, lazer, mídia e práticas esportivas. Em relação ao agrupamento sete – detalhado de diferentes formas nos quadros 11, 12 e 14 –, no dia típico de trabalho, há uma pequena aparição entre os motoboys; já no dia de descanso, as atividades estão basicamente concentradas nos subgrupos (71) socialização e comunicação e no (75) tempo de descolamento para essa prática. O agrupamento oito, por sua vez, apesar de apresentar grande concentração de tempo em alguns dos subgrupos, figurou mais vezes e de modo mais diversificado no preenchimento dos diários, como discriminado no quadro abaixo.

**Quadro 15** – Usos do tempo no dia típico de trabalho e no dia de descanso: média dos minutos no agrupamento cultura, lazer, mídia e práticas esportivas

Cultura, lazer, mídia e práticas esportivas	Motoristas		Entregadores Moto		Entregadores Bicicleta	
	Dia Típico	Dia Descanso	Dia Típico	Dia Descanso	Dia Típico	Dia Descanso

Participação e visitas a eventos, locais culturais e entretenimento esportivo	0	20	0	11,25	0	46,25
Participação cultural, hobbies, jogos e outras atividades e passatempos	0	34	10	5,38	18,75	46,88
Práticas esportivas e atividades físicas	7,8	21	9,52	15	3	33,75
Consumo de mídia de massas	17,8	153,5	38,57	155,63	40,75	169,38
Atividades associadas à reflexão e descanso	4,4	105,5	21,43	24,38	17,25	31,88
Tempo deslocamento nas atividades do subgrupo	0	33	0	26,88	0	33,75
Outras atividades relacionadas ao subgrupo	1,1	94,5	0	71,25	0	53,13
<b>Tempo total do agrupamento</b>	<b>31,1</b>	<b>461,5</b>	<b>79,52</b>	<b>363,75</b>	<b>79,75</b>	<b>415</b>

Fonte: Elaboração Própria.

Conforme abordado, além das longas jornadas de trabalho, os diários de uso do tempo colaboraram para identificar que os dias que deveriam ser de descanso também são perpassados pelo trabalho. Os impactos dessa organização laborativa nas demais esferas da vida cotidiana, como no tempo livre e nas atividades de lazer, são imediatos. A consequência de um labor precário, intenso e sem nenhuma forma de regulação, acarreta a quase inexistência de tempo livre para muitos dos trabalhadores em um dia típico. Mais do que isso, ao se analisar a distribuição temporal daqueles trabalhadores que têm pelo menos um dia de folga, fica evidente que apenas dois grupos de atividades concentram o maior número de horas: (84) consumo de mídia de massas e (85) atividades associadas à reflexão e descanso. Trata-se, sobretudo, de atividades desenvolvidas no ambiente doméstico, e que estão vinculadas ao repouso ou a uma tentativa de recuperação das energias para o novo dia de trabalho que virá.

Ramiro inicia sua jornada nos aplicativos no período da manhã, logo após levar a sua esposa para o trabalho. Nos dias de semana, tende a fazer entre 9 e 10 horas de corridas, parando apenas na hora do almoço para levar os filhos à escola. Aos finais de semana, por conta do maior movimento, costuma adentrar com as corridas pela madrugada. Ramiro relatou não vivenciar atividades de lazer nos dias típicos de trabalho, mesmo a televisão acaba sendo ligada apenas “para dormir”. Organiza seu dia de folga para as segundas-feiras, tanto para descansar da dinâmica do final de semana, como por ser um dia, em sua avaliação, de menor movimento.

P: Qual o dia que você costuma não trabalhar?

E: Geralmente eu tiro ou a segunda ou a quarta. Mas hoje eu estou tirando mais a segunda. É porque o domingo é sempre bom, entendeu? Aí eu só chego de 4h da manhã às 5h da manhã, aí já largo pra casa já folgando, entendeu?

P: O que você fez nessa última segunda-feira?

E: Na segunda-feira eu passei o dia todo em casa descansando (Ramiro – Motorista 23).

Como é possível observar no roteiro das entrevistas, na mesma seção em que os trabalhadores preencheram ou relataram suas atividades do dia de descanso para o diário de uso do tempo, foram realizadas perguntas sobre o tempo livre e o lazer. As perguntas, inspiradas na classificação dos conteúdos culturais do lazer<sup>50</sup>, buscaram uma aproximação com as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores nessa esfera da vida cotidiana. Tal organização se mostrou interessante, já que o atrelamento dos diários de uso do tempo e da entrevista colaborou para a interpretação do que os trabalhadores almejam para o tempo livre e lazer, o que realizam de forma geral e as atividades que de fato são praticadas e vivenciadas nos dias indicados. A sequência do diálogo com Ramiro expressa bem essa questão:

P: Ramiro, o que você gosta e o que costuma fazer de atividades de lazer?

E: Geralmente quando eu tô numa atividade de lazer eu gosto muito de sair com os meus meninos, né? Pra pegar um cinema. Pra ir pra praia. Eu gosto muito de videogame também. Quando eu tô aí em casa, quando eu não saio, esse é meu lazer. Um livro, eu gosto de ler.

P: Legal. Você lembra qual foi o último livro que você leu, e quando que foi?

E: Rapaz, o meu último livro que eu li... Gente, já faz uns meses já.

P: E a última vez que você foi no cinema?

E: No cinema eu fui, já faz um tempinho na minha vida. Faz um tempinho também já [...]

P: E a última vez que você foi pra praia?

E: Eita! Praia já faz um tempinho. Faz um tempinho (Ramiro – Motorista 23).

É patente afirmar que é a própria realidade do trabalho que acarreta a não realização dessas atividades, ou as “barreiras sociais ao lazer”, como se convencionou chamar nesse campo de estudo (Marcellino, 1983). Nessa perspectiva, vale frisar que pudemos observar uma dinâmica em que o trabalho toma conta da vida dos motoristas e entregadores investigados, o que torna mais complexa a apreensão das pequenas janelas dedicadas ao lazer.

Decerto que a sistematização dos diários de uso de tempo não expressa uma fotografia exata da dinâmica do tempo livre e das atividades de lazer dos trabalhadores

---

<sup>50</sup> Trata-se da tipologia clássica criada por Dumazedier (1980), que busca classificar as atividades de lazer a partir de cinco interesses centrais: físico-esportivos; sociais; manuais e artísticos. O campo do lazer no Brasil também discute esses interesses a partir dos interesses turísticos (Camargo, 2003) e virtuais (Schwartz, 2003).

investigados. Todavia, do mesmo modo que os diários oferecem uma importante fonte de informação para a interpretação das tendências relacionadas ao tempo de trabalho, colaboram para a compreensão da tendência geral dos tempos sociais nas demais esferas da vida cotidiana. A partir dessas tendências gerais e das aproximações com os usos do tempo realizadas nesta seção, buscaremos, no próximo capítulo, aprofundar a discussão sobre as singularidades do tempo livre e o lazer dos motoristas e entregadores uberizados, assim como sobre os efeitos dessa forma de organização do trabalho nas vivências cotidianas desses trabalhadores.

## CAPÍTULO IV - COTIDIANO, TEMPO LIVRE E LAZER NA QUADRA DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Tematizamos, nesta pesquisa, algumas das manifestações que compõem a vida cotidiana. Sejam as atividades relacionadas ao trabalho<sup>1</sup>, os diferentes usos do tempo, as atividades que perpassam o tempo livre, as práticas e vivências de lazer, todas guardam em comum o fato de serem expressões de nossa cotidianidade. A vida cotidiana, nessa perspectiva, de acordo com Carvalho (2012), diz respeito à vida de todos os seres humanos em qualquer que seja o tempo histórico observado. Por conseguinte, não existe vida humana sem o cotidiano e a sua cotidianidade.

A vida cotidiana é aquela de todos os dias, com os mesmos ritmos, ritos e atividades: levantar no horário programado, arrumar-se, alimentar-se, deslocar-se para as ações de costume, trabalhar dentro ou fora de casa, cuidar dos filhos, ler uma notícia, encontrar com um amigo, mexer no aparelho celular, assistir televisão... em suma, realizar as atividades rotineiras, aquelas que envolvem a nossa existência (Carvalho, 2012). Do mesmo modo, é no cotidiano que as pessoas vêm ao mundo, vivem e deixam de viver. “É no cotidiano que eles ganham ou deixam de ganhar sua vida, num duplo sentido: não sobreviver ou sobreviver, apenas sobreviver ou viver plenamente. É no cotidiano que se tem prazer ou se sofre. Trata-se do aqui e do agora.” (Lefebvre, 1991, p. 27).

Por dizer respeito à vida humana, o cotidiano, de acordo com Heller (2014), está relacionado ao conjunto de atividades que caracterizam a reprodução dos seres particulares que, por sua vez, possibilitam a reprodução da vida social. Assim, ao mesmo tempo que é a vida em sociedade, pois é nela que produzimos e reproduzimos nossa existência, também é a vida dos seres humanos “inteiros”, com todos os aspectos da sua individualidade e de sua personalidade. A vida cotidiana, desse modo, é *heterogênea*, com as manifestações da cotidianidade sendo expressas de diferentes formas. Conforme as palavras da autora:

A vida cotidiana é, em grande medida, heterogênea; e isso sob vários aspectos, sobretudo no que se refere ao conteúdo e à significação ou importância de nossos tipos de atividade. São partes orgânicas da vida cotidiana: a organização do trabalho e da vida privada, os lazeres e o descanso, a atividade social sistematizada, o intercâmbio e a purificação (Heller, 2014, p. 32).

---

<sup>1</sup> O trabalho, segundo Heller (2014), pode ser situado tanto nas atividades cotidianas como no âmbito das objetivações genéricas, fato diretamente derivado de sua especificidade ontológica.

Além da *heterogeneidade*, Heller (2014) afirma ser a vida cotidiana igualmente permeada por um processo de *hierarquização*. No entanto, diferentemente de sua conjunção heterogênea, sua forma hierárquica não é imutável e se modifica de acordo com as diferentes estruturas políticas, econômicas e sociais. Isso significa dizer que, a depender do momento histórico e da organização social observada, distintas expressões da vida cotidiana podem ganhar centralidade, ficando as demais agrupadas em torno dessa atividade principal, justamente em uma gradação hierárquica<sup>2</sup>.

Essa *heterogeneidade hierarquizada*, que expressa o movimento da vida cotidiana, enceta uma determinada linearidade de gestos, ritos e ações recorrentes no dia a dia, sendo a rotina, traço característico da cotidianidade, constituída, portanto, de ações sequenciais e repetitivas (Carvalho, 2012). Dessa forma, em sua trivialidade, a vida cotidiana é composta por repetições: “gestos no trabalho e fora do trabalho, movimentos mecânicos (das mãos e do corpo, assim como de peças e dispositivos, rotação, vaivéns), horas, dias, semanas, meses, anos; repetições lineares e repetições cíclicas, tempo da natureza e tempo da racionalidade etc.” (Lefebvre, 1991, p.24).

Além de ser heterogênea e hierarquizada, Netto (2012), em diálogo com a ótica lukacsiana sobre a vida cotidiana, discute mais duas determinações fundamentais da cotidianidade: a imediaticidade e a superficialidade extensiva. Em relação à imediaticidade, argumenta que o padrão de comportamento cotidiano se expressa por meio da relação direta entre pensamento e ação, ou seja, a conduta cotidiana é a imediata. No que diz respeito à superficialidade extensiva, destaca que o cotidiano mobiliza em cada ser humano todas as atenções e todas as forças, porém não toda a atenção e não toda a força. Isso significa dizer que a vida cotidiana em sua heterogeneidade e imediaticidade requer “que o indivíduo responda levando em conta o *somatório* dos fenômenos que comparecem em cada situação precisa, sem considerar as *relações* que os vinculam” (Netto, 2012, p. 68 – grifos do autor).

Ainda segundo Netto (2012), essas determinações da vida cotidiana produzem as condições para que cada sujeito se compreenda no mundo apenas como ser singular. Decorre disso, portanto, que a percepção enquanto ser genérico na cotidianidade figure subsumida à dimensão da singularidade. Não significa dizer que a vida cotidiana equivalha à vida privada

---

<sup>2</sup> Heller (2014) tece exemplos de sociedades pré-capitalistas em que o trabalho ocupou o lugar dominante nessa hierarquia, assim como salienta sociedades em que a prática de divertimentos, a contemplação e a atividade social adquiriram essa centralidade.

dos indivíduos, mas sim a uma perspectiva de vida cotidiana estrita em sua singularidade. Isso ocorre, pois:

[..] o acesso à consciência humano-genérico não se realiza neste comportamento: só se dá quando o indivíduo pode superar a singularidade, quando ascende ao comportamento no qual joga não *todas as suas forças*, mas *toda sua força* numa objetivação duradoura (menos instrumental, menos imediata), trata-se, então, de uma mobilização anímica que *suspende* a heterogeneidade da vida cotidiana – que *homogeneiza* todas as faculdades do indivíduo e o direciona num projeto em que ele transcende a sua singularidade numa objetivação na qual se reconhece como portador da consciência humano-genérica. Nesta suspensão (da heterogeneidade) da cotidianidade, o indivíduo se instaura como *particularidade*, espaço de mediação entre o singular e o universal, e comporta-se como *inteiramente homem* (Netto, 2012, p. 69-70).

No mesmo sentido, Heller (2014) irá frisar que a vida cotidiana é a vida do indivíduo, sendo ele próprio, de forma simultânea, sempre particular e ser genérico. O sujeito, desse modo, contém tanto a particularidade quanto o humano-genérico. Trata-se de um ser genérico, pois os seres humanos são a expressão e produto de suas relações sociais, sendo a própria síntese do desenvolvimento da humanidade. O humano-genérico, portanto, jamais será um ser apartado, mas sempre em integração a uma sociedade historicamente situada.

As formulações sobre o cotidiano mostram-se importantes para que o lazer seja situado junto às discussões presentes neste capítulo, afinal, tal fenômeno pode ser compreendido como uma manifestação vivenciada e instituída no âmbito da vida cotidiana, permeada por contradições, por disputas de hegemonia e significados, constituída a partir da síntese de múltiplas determinações (Marcassa, 2003; Mascarenhas, 2005). Ademais, o lazer diz respeito a uma externalização humana historicamente situada que se conforma a partir das relações estabelecidas com o trabalho, o tempo, a práxis, o espaço, a cultura e a educação (Marcassa, 2003), o que demonstra as diferentes possibilidades de manifestação desse fenômeno e, ao mesmo tempo, a pertinência da temática para a apreensão da vida social.

Com essas considerações em vista, e em diálogo constante com as discussões anteriormente apresentadas, este capítulo é dedicado às manifestações da vida cotidiana relacionadas ao lazer – assim como as limitações ou mesmo a ausência dessa dimensão – entre os motoristas e entregadores uberizados. Em um primeiro momento, após situarmos de forma mais precisa as categorias tempo livre e lazer, serão discutidas as questões relativas à dinâmica do trabalho uberizado que impactam essas dimensões da vida. Na sequência, em interlocução com os referenciais críticos do campo do lazer e à luz dos elementos que compõem as vivências

cotidianas apreendidas durante a realização das entrevistas e dos diários de uso do tempo, abordaremos como o lazer se objetiva entre os trabalhadores aqui investigados.

#### **4.1 Impactos da uberização no tempo livre e no lazer de motoristas e entregadores**

Argumentamos, logo na introdução desta pesquisa, que as categorias lazer e trabalho, apesar de serem distintas, não podem ser compreendidas de forma isolada ou interpretadas como opostas, afinal, são atividades indissociáveis que constituem a totalidade da organização dos tempos sociais. Mais do que isso, lazer e trabalho fazem parte de um mesmo binômio, em que o movimento de um afeta diretamente o movimento do outro (Padilha, 2003). Vale reforçar, além disso, que a centralidade da categoria trabalho para as discussões sobre o lazer não está limitada à intrínseca relação existente entre essas duas dimensões da vida cotidiana; partimos do pressuposto de que o trabalho diz respeito a uma categoria ontológica fundamental para a compreensão de qualquer fenômeno social, sendo essencial, portanto, para as discussões relacionadas ao lazer (Custodio, 2012; Hungaro, 2008; Marcassa, 2003; Oliveira, B., 2016; Padilha, 2000; Peixoto, 2007; Sá, 2009).

Ao passo que trabalho e lazer estão intrinsecamente relacionados e que é nítida a existência de uma parcela de tempo associada ao primeiro, decerto que o lazer também se manifesta a partir de um tempo social historicamente construído, sendo esse o tempo de não trabalho ou tempo livre. A noção de tempo livre, como temos discutido, soma-se às categorias trabalho e lazer na composição dos diferentes tempos sociais no atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas. Não apresentamos aqui a intencionalidade de esmiuçar toda a discussão sobre o tempo em que o lazer ocorre. No entanto, é importante destacar que esse debate já dispôs de grande centralidade no campo dos estudos do lazer, a exemplo da própria terminologia tempo livre e das expressões como tempo de não trabalho, tempo livre de trabalho, tempo residual, tempo liberado, tempo conquistado, tempo disponível, entre outras (Gomes, 2004).

Em relação à noção de tempo livre, Waichman (1997), ao estabelecer um diálogo com a literatura internacional e com autores de diferentes tradições intelectuais, identifica as seguintes concepções:

Tempo livre é o que sobra após o trabalho.

Tempo livre é o que fica livre das necessidades e obrigações cotidianas.

Tempo livre é o que fica livre das obrigações e necessidades cotidianas e que empregamos no que queremos.

Tempo livre é aquele que empregamos no que queremos.  
Tempo livre é a parte do tempo destinada ao desenvolvimento físico e intelectual do homem como fim em si mesmo Waichman (1997, p. 73-74).

Ainda para Waichman (1997), essa sistematização demonstra a complexidade para a definição desse fenômeno, assim como a pluralidade de leituras existentes. No Brasil, no que se convencionou chamar de campo do lazer, sobretudo no período em que Peixoto (2007) caracterizou como terceiro ciclo de produção do conhecimento referente ao lazer<sup>3</sup>, também afloraram diferentes concepções sobre o tempo em que o lazer ocorre. Bramante (1998) utiliza-se da ideia de tempo conquistado; Carmargo (1992), além de trabalhar com a ideia de tempo livre, argumenta que o lazer pode ocorrer em um tempo conquistado ou roubado; Cunha (1987) sustenta que o lazer ocorre em um tempo não-produtivo, ou residual, ou complementar, Marcellino (1990), por sua vez, desenvolve a noção de tempo disponível.

Essas diferentes terminologias não dizem respeito, pura e simplesmente, a uma questão semântica, mas sim a conceitos que expressam diferentes perspectivas teóricas e leituras de mundo. Além disso, as formulações sobre essa parcela de tempo também influenciaram mutuamente a própria concepção de lazer dos autores supracitados. De todo modo, a despeito de representarem distintas leituras sobre a realidade, todas elas identificam o lazer como um fenômeno que se manifesta na parcela de tempo não coincidente ao tempo de trabalho. Nesse aspecto, consideramos pertinente a argumentação de Dumazedier (2008), segundo o qual o tempo livre pode ser compreendido enquanto um invólucro para diversas atividades do tempo de não trabalho, entre elas o lazer. Da mesma forma, concordamos com Marcassa (2002), que compreende o tempo livre como aquele liberado do trabalho, uma parcela de tempo exterior ao processo produtivo, sendo o lazer, portanto, uma das manifestações relacionadas à dimensão do tempo livre.

---

<sup>3</sup> Peixoto (2007), sem desconsiderar que determinadas características podem coexistir em diferentes momentos, identifica quatro ciclos de produção do conhecimento referente aos estudos do lazer: o **primeiro (1891-1968)** ocorre no contexto de modernização da indústria nacional, com produção caracterizada pela disseminação de acervos de jogos, brinquedos, brincadeiras, escotismo, acampamentos, visando a conformação moral e ideológica da classe trabalhadora ao projeto burguês de desenvolvimento da industrialização, o **segundo (1968-1987)** é caracterizado pela consolidação do Sistema “S” criado no ciclo anterior, pela preocupação com a formação de profissionais voltadas às redes de promoção do lazer, pela apropriação de referenciais europeus e estadunidenses e de seus embates, e pelas incipientes críticas a esses mesmos referenciais. O **terceiro Ciclo (1979-1989)** é marcado por “um processo intenso de debate e crítica da orientação teórica funcionalista detectada como a marca predominante dos períodos anteriores. Esta crítica à orientação funcionalista predominante no período anterior, entretanto, não é acompanhada da explicação das bases concretas que a produzem” (Peixoto, 2007, p. 127). Já o **quarto ciclo (1990 aos dias atuais)**, período de maior produção, é quando se ampliam os estudos preocupados com a compreensão das relações entre lazer e trabalho, mantém-se a preocupação com os conteúdos culturais, todavia, segundo a autora, com esses sendo analisados no contexto dos modismos e interesses com predominância de viés subjetivistas.

A despeito das ambiguidades e contradições que a terminologia tempo livre pode aventar, reforçamos que ela é aqui utilizada com a compreensão de que nada é realmente livre sob a realidade imperativa do trabalho estranhado, característica central do metabolismo social do capital (Padilha, 2000). Ademais, também vale destacar a argumentação de Mascarenhas (2003, p. 16), segundo o qual: “A definição de tempo livre não pode estar baseada na opção de escolha ou livre iniciativa, no voluntarismo ou espontaneísmo, muito menos no prazer ou desejo individualista contido na possibilidade de cada um fazer o que quer”. Embora o caráter subjetivo não deva ser desprezado, ainda para o mesmo autor, a noção de tempo livre deve considerar a realidade material e a sua concreta objetivação (Mascarenhas, 2003).

O tempo livre como um tempo de não trabalho decorre, portanto, das transformações engendradas a partir da modernidade, com o desenvolvimento do modo de produção capitalista, sendo o lazer, na composição dessa dimensão temporal, um fenômeno passível de ser compreendido como expressão desse mesmo movimento (Marcassa, 2002). Nesse mesmo sentido, Marcellino (1983, p. 14) destaca:

A gestação do fenômeno lazer, como esfera própria e concreta, dá-se, paradoxalmente, a partir da Revolução Industrial, com os avanços tecnológicos que acentuam a divisão do trabalho e a alienação do homem do seu processo e do seu produto. O lazer é resultado dessa nova situação histórica – o progresso tecnológico, que permitiu maior produtividade com menos tempo de trabalho. Nesse aspecto, surge como resposta a reivindicações sociais pela distribuição do tempo liberado do trabalho, ainda que, num primeiro momento, essa partilha fosse encarada apenas como descanso, ou seja, recuperação da força de trabalho.

No Brasil, com um processo de industrialização tardio quando comparado aos países de capitalismo central, o lazer, tal como o identificamos, irá emergir em concomitância com o modo de vida urbano industrial a partir do início do século XX. Trata-se de compreender, segundo Marcassa (2002), que as condições que criaram o aumento do tempo livre foram acompanhadas pelas preocupações por parte do Estado e das classes dirigentes com as atividades que nele seriam realizadas. A autora, ao olhar para o município de São Paulo, no início do século passado, sinaliza o surgimento das primeiras políticas de controle do tempo livre da classe trabalhadora, a exemplo dos centros de recreio e dos clubes de menores operários. Considera, assim, tais políticas como as primeiras tentativas de organização e controle sobre o tempo livre da classe trabalhadora, assim como a constituição das primeiras experiências voltadas ao lazer no país (Marcassa, 2002).

E se não houvesse uma intervenção imediata sobre as práticas culturais como o ócio e os tipos de divertimento, várias outras estratégias foram pensadas e implementadas com o objetivo de controlar e reprimir o trabalhador. Primeiro foram as escolas, as vilas operárias e as formas de instrução oferecidas pelas indústrias, pela Igreja e pelas classes dirigentes que, possuindo objetivos nitidamente utilitários e disciplinares visavam garantir as condições necessárias à reprodução da força de trabalho e o controle do trabalhador dentro dos padrões estabelecidos como “normais” do ponto de vista da civilidade e da racionalidade produtiva. E segundo, a intervenção mesma sobre as diversas ocupações do chamado tempo livre, uma vez que este deveria ser a extensão da lógica do trabalho e se tornar um *locus* de vivência e fruição distinto para as diferentes classes. Enquanto para a burguesia nascente o tempo livre significava a afirmação de certos valores, normas de conduta e difusão de certos confortos, requintes e ideologias, para a classe trabalhadora, *tornou-se um tempo determinado pelo capital, primeiro como tempo necessário à recuperação de suas forças físicas para o retorno à produção e, depois, como um tempo em que as atividades nele contidas deveriam instrumentalizar, conformar e cooptar a classe trabalhadora, contribuindo para a construção de uma nova subjetividade* (Marcassa, 2002, p. 55-56 – grifo nosso).

Não é por menos que Marcellino (1990) irá descrever as abordagens funcionalistas do lazer, as chamadas abordagens romântica, moralista, compensatória e utilitarista. Em todas elas, o autor identifica uma instrumentalização do lazer, baseada em visão uma funcionalista, de viés conservador e de manutenção da atual forma de organização social. Decerto, como Marcellino (1990) também desenvolve, não seria possível compreender o lazer apenas por meio dessas leituras. Afinal, assim como em sua própria gênese, trata-se de um fenômeno permeado por disputas políticas e sociais. Nessa perspectiva, a conceituação de Mascarenhas (2003) colabora para a apreensão do lazer enquanto uma prática social que tem a possibilidade de refletir diferentes projetos de sociedade. Na visão desse último autor, o lazer diz respeito a “um fenômeno tipicamente moderno, resultante das tensões entre capital e trabalho, que se materializa como um tempo e espaço de vivências lúdicas, lugar de organização da cultura, perpassado por relações de hegemonia” (Mascarenhas, 2003, p. 97).

Colocados esses elementos, torna-se possível identificar que as disputas em relação à regulação da jornada que culminaram, conforme debatido no terceiro capítulo, no aumento do tempo livre e emergência do lazer, são partes constitutivas do mesmo processo de mudanças produtivas e sociais advindas da modernidade. Ao compreendermos, por conseguinte, que as disputas entre capital e trabalho adquirem centralidade para a conformação do fenômeno do lazer, decerto que as mais recentes mudanças no mundo do trabalho, sob as quais a uberização ganha destaque, também podem impactar as demais dimensões da vida cotidiana.

Com isso em vista, teceremos, na sequência, considerações sobre os impactos da uberização nas dimensões do tempo livre e do lazer dos trabalhadores investigados. Para tal, as discussões estão organizadas em seis subseções, nelas serão tratadas as questões relativas à “captura” da subjetividade dos motoristas e entregadores à dinâmica do trabalho uberizado, além da retomada do debate sobre o processo de gamificação. Também serão discutidas as questões relacionadas à escassez de tempo e a tomada das demais dimensões da vida pelo tempo de trabalho. Antes disso, como porta de entrada para a reflexão sobre essas implicações, vale dedicar atenção ao debate sobre a fragilidade de acesso ao direito ao lazer no Brasil.

#### **4.1.1 Com a uberização há pouco espaço para o direito ao lazer<sup>4</sup>**

No momento em que nos ocupamos do debate sobre a realidade do trabalho no Brasil e, de forma mais específica, quando foram abordados os efeitos da reforma trabalhista sobre o tempo de não trabalho, ambos no segundo capítulo, destacamos que a uberização também se constitui enquanto uma política ativa do Estado na eliminação da proteção ao trabalho, no desmantelamento dos direitos sociais e na transferência dos custos e riscos ao trabalhador (Abílio, 2020a). Assim dizendo, ao mesmo tempo em que é possível observar a flexibilização e a demolição das regulações estatais relacionadas à atividade laboral, as demais áreas sociais e políticas públicas que, mesmo de forma incipiente, miravam a edificação de direitos sociais, também se tornam alvos das estratégias de redução do tamanho do Estado e do direcionamento de serviços essenciais ao setor privado (Galvão *et al.*, 2017).

Um dos muitos casos em que se tornou evidente a uberização enquanto política de Estado no Brasil foi a proposição inicial do Ministério da Saúde intitulada “Brasil em Movimento”. Esse é um caso emblemático, pois além de apontar para a desresponsabilização do Estado em relação ao direito à saúde, o programa propunha a criação de um aplicativo para *smartphones* para intermediar o trabalho de professores de educação física e potenciais usuários. Com divulgação ocorrida em novembro de 2019<sup>5</sup>, o programa, segundo a carta de repúdio elaborada pelo Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte (CBCE), almejava o oferecimento de serviços de saúde submetidos à lógica do empreendedorismo em detrimento do financiamento para o Núcleo Ampliado de Saúde da Família e Atenção Básica (Nasf-AB).

---

<sup>4</sup> Cabe dizer que algumas das construções textuais deste trecho foram utilizadas no capítulo de livro intitulado “As emendas constitucionais e o (não) lugar do direito ao lazer” (Silvestre; Amaral, 2019b).

<sup>5</sup> Com a crise pandêmica iniciada em março de 2020 no Brasil, o Ministério da Saúde não realizou mais nenhuma declaração pública sobre o referido programa.

A lógica de funcionamento seria a mesma adotada pelas plataformas digitais em operação, baseada no controle algorítmico, sem uma remuneração previsível e com os custos e riscos repassados ao trabalhador (CBCE, 2019).

No que diz respeito à discussão dos impactos da uberização no direito ao lazer, ainda não identificamos, como no caso acima, a proposição de uma política estatal diretamente vinculada às inovações tecnológicas e ao gerenciamento algorítmico. Contudo, a chave de leitura que considera uberização enquanto uma política de Estado, concatenada ao desmonte das políticas sociais, colabora para a compreensão do lazer no atual momento histórico, sobretudo quando se observa a transferência da responsabilidade do Estado para o campo privado. Tendo essa análise como ponto de partida, vale olhar de forma mais detalhada para a trajetória do lazer enquanto um (não) direito social no Brasil.

É fato que após a promulgação da Constituição de 1988 o lazer atingiu uma importância até então não imaginada. Apesar de ter sido fomentado pelo Estado brasileiro bem antes do processo constituinte, no início do século XX, a exemplo das políticas de recreação nos Jardins de Praça ou de Recreio em Porto Alegre, dos Clubes de Menores Operários e Parques Infantis em São Paulo, e da criação do Serviço de Recreação Operária (SRO) nos anos 1940 (Amaral, 2001; Bretas, 2010; Marcassa, 2002), e de ter se firmado como campo acadêmico a partir de 1970 (Galante, 2018), foi apenas a partir de 1988 que o lazer ganhou *status* de direito social.

A Constituição delimita em seu artigo 6º os seguintes direitos sociais: “a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (Brasil, 1988). O lazer, além de estar nesse rol de direitos, é diretamente mencionado em mais três passagens, nos artigos 7º, 217 e 227. No 7º, que versa sobre os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, em seu inciso IV, há a previsão de que os cidadãos tenham o direito de receber um salário mínimo que supra suas necessidades vitais básicas, assim como de sua família, incluindo entre elas o lazer. No parágrafo 3º do artigo 217, que versa sobre o desporto, o lazer figura como responsabilidade do poder público, que deverá incentivá-lo como forma de promoção social. Essa característica é reforçada no artigo 227, que além de configurar o direito ao lazer como dever do Estado, o coloca como dever da família e da sociedade, que, por sua vez, devem assegurá-lo com prioridade à criança, ao adolescente e ao jovem (Brasil, 1988).

A elaboração do texto constitucional, segundo Fernandes (1989), foi fruto da intensa luta política e da resistência à ditadura civil-militar que assolou a sociedade brasileira entre os anos de 1964 a 1985. Por mais limitado que tenha sido o processo constituinte, do ponto de vista das aspirações dos movimentos dos trabalhadores, a sua aprovação abriu novos horizontes e estabeleceu um ponto de partida para novas disputas em torno da ampliação dos direitos sociais (Fernandes, 1989). Santos (2014), por sua vez, destaca que, apesar do lazer ter sido compreendido como fundamental para a vida dos cidadãos brasileiros por todos os atores políticos participantes da constituinte, não houve mobilização popular e organização que justificasse sua definição como direito social no processo de constitucionalização. Uma das decorrências mais imediatas desse processo foi o fato de que, em contraste a outros direitos sociais como o trabalho, a saúde e a educação, não foram definidos os princípios, diretrizes, objetivos e regras institucionais que orientassem a concretização do lazer na vida da população brasileira (Gomes; Isayama, 2015).

Nota-se, assim, que o lazer historicamente ocupou, e ainda ocupa, papel coadjuvante frente ao conjunto dos direitos sociais. Essa localização como um direito de segunda ordem, ou de menor relevância, segundo Athayde (2012), é fruto de uma série de fatores, entre eles, a própria omissão do Estado na implementação de políticas públicas vinculadas ao lazer. Diferentes governos, ainda segundo o autor, tendem a priorizar determinados setores considerados centrais pela máquina pública e pela hegemonia do capital financeiro em detrimento das áreas sociais. Além disso, no próprio quadro dos direitos sociais, o lazer, assim como a cultura, acabam por serem preteridos em relação aos demais (Athayde, 2012).

Um dado que também demonstra a falta de centralidade relacionada às políticas públicas e ao direito ao lazer é a análise das Emendas Constitucionais (EMC). Ao que também pese a ausência de conferências específicas para o lazer, na realização das três Conferências Nacionais do Esporte (CNE), foram propostas dotações orçamentárias mínimas às áreas do esporte e do lazer<sup>6</sup>. Entretanto, nunca houve a aprovação de uma EMC que constitucionalizasse esses investimentos (Carneiro; Pintos, 2021). O fato é que, desde a promulgação da

---

<sup>6</sup> Na I e II CNE, realizadas respectivamente em 2004 e 2006, as resoluções indicaram que 1% do orçamento da União, dos Estados/Distrito Federal e Municípios deveria ser destinado às áreas. Já a III CNE, realizada em 2010, propôs a vinculação mínima de 2% do orçamento da União, 1,5% dos Estados/Distrito Federal e 1% dos Municípios para o esporte e para o lazer (Carneiro; Pintos, 2021).

Constituição em 1988 até o ano de 2022, foram 128 emendas aprovadas<sup>7</sup>. Entretanto, nenhuma delas versou sobre o lazer ou qualquer lampejo de institucionalização ou, como visto, de rubrica orçamentária à área. Não apenas, trata-se de um cenário ainda mais crítico. Apesar de nenhuma EMC ocupar-se diretamente sobre o lazer, é possível identificar aquelas que, de uma forma ou de outra, trazem impactos negativos à edificação desse direito, a exemplo das emendas que implementaram as reformas previdenciárias, ou as que impactaram diretamente a organização e o financiamento de políticas públicas, como a EMC sobre a Desvinculação de Receitas da União (DRU), aprovada no início dos anos 2000, e a EMC 95, que instituiu o teto para os gastos públicos em 2017. Nesse sentido, as emendas constitucionais não seguiram o caminho de ampliação dos direitos sociais, pelo contrário, abriram, em grande medida, o caminho para o desmonte do Estado Nacional<sup>8</sup>.

Somado às diversas medidas de restrição orçamentária, o parco financiamento para o lazer também reforça o segundo plano relegado a esse direito social. Carneiro e Pintos (2021) argumentam que a União, mesmo sendo o ente federado que concentra a maior parte dos recursos públicos arrecados pelo Estado, não é protagonista nos gastos com a subfunção lazer<sup>9</sup> em sua construção orçamentária. Os mesmos autores, ao observarem a magnitude dos gastos com a subfunção lazer nas diferentes esferas federativas, entre os anos de 2013 a 2018, identificaram que a média total do Estado brasileiro no período foi de apenas 0,016%. E acrescentam: “Contudo, enquanto a média de gasto dos Municípios foi de 0,084%, a de Estados/DF foi de 0,017% e da União foi de 0,001%. Isto revela que o gasto com as políticas públicas de lazer pelo Estado brasileiro ocupa um lugar marginal” (Carneiro; Pintos, 2021, p. 171).

---

<sup>7</sup> O artigo 60 da Constituição Federal delimita que uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) pode ser apresentada por um terço dos deputados federais ou dos senadores, pela presidência da república ou por mais da metade das assembleias legislativas estaduais, desde que manifestado pela maioria relativa de seus membros. A PEC deve ser votada nas duas casas legislativas, em dois turnos, e é aprovada caso tenha no mínimo 3/5 dos votos em cada sessão.

<sup>8</sup> Em Silvestre e Amaral (2019b), pontuamos algumas dessas EMC que, na década de 90, pavimentaram o caminho para o desmonte do Estado: a EMC 06 acabou com a diferença entre empresa brasileira e empresa de capital nacional, possibilitando assim que empresas constituídas no Brasil com capital estrangeiro participassem de concessões para a exploração de recursos minerais. A EMC 08 permitiu a concessão do setor de telecomunicações ao setor privado. A EMC 09 possibilitou a concessão de atividades de petróleo e gás natural, acabando com o monopólio estatal. Além dessas, um dos casos mais emblemáticos se deu com a aprovação da EMC 19, conhecida Reforma do Estado. Ocorrida no mandato de Fernando Henrique Cardoso na presidência (1995-2002) e capitaneada por Carlos Bresser-Pereira, Ministro da Administração e da Reforma do Estado, caracterizou-se como marco para a implementação da lógica gerencial nos rumos da gestão do Estado e das políticas públicas no país.

<sup>9</sup> Na composição orçamentária brasileira, a subfunção lazer compõe, em conjunto com as subfunções desporto de rendimento e desporto comunitário e lazer, a Função Desporto e Lazer (Carneiro; Pintos, 2021).

A questão orçamentária também reflete as disputas políticas que envolvem a criação e a consolidação dos direitos sociais. Mais do que isso, as constituições elaboradas pelos Estados nacionais modernos, de acordo com Fernandes (1989), representam a sistematização de um projeto político que traduz ideológica e socialmente a forma como as classes dominantes pretendem organizar a sociedade civil e o Estado. Esse arranjo não ocorre ao acaso, mas como resultado do modo de produção econômica e dos interesses dos “estratos sociais que se apropriam do poder real, dominam outras classes e estratificam a sociedade civil como condição histórica para reproduzir a ordem social existente” (Fernandes, 1989, p.48). Nessa perspectiva, Fernandes (1989) ainda destaca que a Constituição de 1988 veio à tona com mecanismos que remetem a revisões parciais e constantes. Tal previsibilidade, alinhada à contestação e desmonte das frágeis políticas que visavam à construção de um Estado de bem-estar social e o consequente avanço das teses neoliberais, implementadas no país a partir da década de 1990, fragilizaram a implementação e consolidação dos direitos sociais duramente conquistados e previstos no texto constitucional. As restrições orçamentárias e as sucessivas contrarreformas por si só evidenciaram a lógica neoliberal, e colocaram em curso o desmonte das políticas sociais, solaparam a efetivação do direito ao lazer e, da mesma forma, corroboraram a precarização das diferentes dimensões da vida social.

O Estado brasileiro, dessa forma, ao efetuar as políticas neoliberais, iniciou um processo de reforma gerencial que buscou a adequação da sua estrutura e do seu funcionamento à lógica do setor privado. Para Paula (2005), dentre o histórico de reformas no Brasil, as dimensões econômico-financeira e institucional-administrativa suplantaram a dimensão sociopolítica. Como resultado, as políticas oriundas do modelo de Estado gerencial deixam de mirar o pleno exercício da cidadania e a efetivação dos direitos sociais e passaram a ser operadas sob os preceitos da lógica de mercado. Ao mesmo tempo, em um cenário de aprofundamento da reversão neocolonial, as políticas neoliberais reforçam a dependência externa da economia brasileira, na mesma medida em que as classes dominantes buscam de todos os modos vilipendiar e desmantelar os direitos sociais. As políticas neoliberais, portanto, que orientaram a abertura comercial e financeira, as privatizações e as desregulamentações do mercado de trabalho, caracterizam-se por um Estado “fraco” na garantia de direitos, no entanto, “forte” para salvaguardar a máxima exploração do trabalho, assim como o fluxo e a rentabilidade do grande capital.

Sob tal cenário, não é possível compreender o direito ao lazer simplesmente pela sua análise isolada, mas sim por meio da leitura do atual estágio de disputas em torno do

desmonte ou efetivação dos direitos sociais no Brasil. Conforme destacado por Athayde (2012), para além da importância e legitimidade do aparato jurídico-legal, vale compreender que o lazer foi historicamente constituído por meio da luta dos trabalhadores pela redução da jornada de trabalho e pela conquista do tempo livre. Assim, conforme destacado, a compreensão do lazer enquanto um direito social deve levar em conta o atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas, tal como as disputas entre capital e trabalho.

As políticas de lazer no Brasil, como vimos, originaram-se como um tempo e espaço para o controle do tempo livre no qual a racionalidade produtiva foi estendida e perpetuada para o conjunto da classe trabalhadora (Marcassa, 2002). Com isso, é crível traçar um paralelo entre o surgimento das concepções funcionalistas de lazer com o processo de industrialização e com a própria localização do país nas cadeias globais de produção de valor. Um cenário imbricado ao modelo de produção hegemônico à época, o binômio taylorista/fordista, e a um determinado modelo de organização do Estado nacional. No entanto, a partir da reestruturação produtiva e da emergência do neoliberalismo, ocorre o que Mascarenhas (2005) irá caracterizar como a “refuncionalização” do lazer, um processo marcado pela subsunção real do lazer à forma mercadoria<sup>10</sup>. O autor argumenta que, se até a década de 1990, no Brasil, era possível observar um processo de subsunção formal do lazer ao capital, já que tal fenômeno se mostrava vinculado à necessidade de produção e reprodução da força de trabalho, com o avançar das políticas neoliberais, o lazer passa a estar cada vez mais sujeitado aos interesses econômicos de uma nascente indústria vinculada às práticas de divertimento e a se subordinar diretamente à produção e reprodução do capital.

Se antes o lazer caracterizava-se como um *antivalor* ou uma *antimercadoria*, tratado como direito e alçado ao conjunto das políticas sociais como parte integrante da estratégia de financiamento público da reprodução da força de trabalho, além de incrementar a produtividade e preservar o salário para o consumo em massa de bens-duráveis, tal fenômeno assume agora uma posição muito mais de *subordinação real* do que de *subordinação formal* ao capital. Seus antigos atributos ou valores de uso sociais, dentre os quais podemos citar o *descanso*, a *diversão* ou o *desenvolvimento*. atrelados ou não a propósitos de cunho *romântico*, *moralista*, *utilitarista* ou *compensatório*, valem muito pouco no atual estágio de desenvolvimento do modo de produção capitalista. Em larga medida, cederam espaço ao *mercolazer*, do qual não se espera muito mais que a simples realização de um valor de troca, o salto perigoso em direção ao equivalente geral, momento final do giro do capital em que se resgata a *mais-valia* e se conferem os lucros, objetivo essencial e primeiro da indústria do lazer (Mascarenhas, 2005, p.106 – grifos do autor).

---

<sup>10</sup> Mascarenhas (2005) desenvolve o conceito de subsunção real do lazer ao capital a partir dos conceitos de subsunção formal e subsunção real do trabalho ao capital. Tais conceitos foram brevemente abordados na seção 1.3 a partir dos escritos de Marx (2022).

Assim, alinhado aos processos mais amplos como a reestruturação produtiva e a implementação das políticas neoliberais, opera-se, ainda segundo Mascarenhas (2005), uma metamorfose em relação ao lazer, com o direito do consumidor se tornando prevalecente em detrimento dos direitos sociais. Nesse sentido, o lazer subsumido à forma mercadoria não é apenas uma exceção, como identificado em momentos históricos anteriores, mas a regra geral de manifestação desse fenômeno (Mascarenhas, 2005). O lazer, transfigurado em mercadoria, passa, portanto, a ser garantido apenas a quem por ele pode pagar, assumindo, assim, a condição de um não-direito. Nas palavras do autor:

Somente de posse deste “direito”, adquirido numa relação de compra e venda, efetuada no mercado nem sempre de modo direto, que o *cidadão-consumidor*, como proprietário, pode valer-se do direito ao consumo, usufruindo, desfrutando, fruindo ou gozando de um determinado complexo de experiências lúdicas proporcionadas por aquilo que doravante convencionaremos chamar por *mercolazer*, forma contemporânea e tendencial de manifestação do lazer como mercadoria (Mascarenhas, 2005, p. 105-106 – grifos do autor).

O lazer como direito social, mesmo quando passou a ser garantido na Constituição de 1988, nunca foi de fato implementado. Tal realidade, somada à subordinação real do lazer ao capital, faz parte de uma política de desresponsabilização do Estado frente aos direitos sociais. Ao passo que também compreendemos a uberização como uma política ativa do Estado na eliminação da proteção ao trabalho e no dismantelamento de direitos, torna-se possível a interpretação de que a transferência dos custos e riscos ao trabalhador se manifesta em todas as esferas passíveis de intervenção estatal por meio da criação e fomento de políticas sociais. Desse modo, o trabalhador uberizado, ao mesmo tempo em que se torna um autogerente subordinado em relação ao seu trabalho (Abílio, 2019), é impelido a gerir e a se responsabilizar, a partir dos preceitos da lógica de mercado, por todas as esferas que compõem o seu tempo livre, dentre elas o lazer.

O processo de uberização, alinhado ao sucessivo desmonte das políticas sociais, ao operar como uma metástase da precarização do trabalho, tende e exacerbar a precarização das demais dimensões da vida daqueles que dependem dessa ocupação para sobreviver. Decerto que esses processos não ocorrem sem que haja resistência por parte dos trabalhadores

uberizados<sup>11</sup>. No entanto, as impressões relacionadas à precariedade dessa forma de trabalho manifestam-se de forma contraditória entre os motoristas e entregadores investigados. Com isso em vista, vale discutir a batalha no campo das ideias, reforçadas ora pelas empresas, ora pelos próprios trabalhadores, que perpassa essa ocupação, assim como as formas de (auto) gerência do trabalho que impactam as dimensões do tempo livre e do lazer. São justamente essas as reflexões almejadas para a próxima seção.

#### **4.1.2 “Captura” da subjetividade: o trabalho em detrimento do tempo livre e do lazer**

No decorrer da pesquisa de campo, foram apreendidos diversos relatos sobre as precárias condições de trabalho e de vida entre os motoristas e os entregadores uberizados. Contudo, por mais que as condições precárias tenham se mostrado disseminadas entre os trabalhadores de ambas as ocupações, foi possível notar, por meio do processo de análise das entrevistas, diferentes percepções sobre as suas atividades laborativas. Ao mesmo tempo em que muitos identificavam as condições precárias e as inseguranças vinculadas à atividade subordinada às plataformas digitais, conforme exposto nas seções anteriores, não foi menor o quantitativo de trabalhadores atraído pelo discurso de autonomia do trabalho propagado pelas mesmas plataformas.

A crítica à precarização se manifestou, preponderantemente, a partir do paralelo com o trabalho com carteira assinada e a existência dos direitos trabalhistas. Esse é o exemplo de Vinicius, um motorista que estava com 37 anos no momento da entrevista e há seis com cadastrado em aplicativos de transporte de passageiros. Vinicius relatou ter trabalhado por muitos anos como operador de máquinas em uma indústria multinacional situada na RMR. Salientou que, mesmo quando ainda estava em seu emprego formal, trabalhava nos aplicativos como forma de complementar a renda. Todavia, após o fechamento da companhia e consequente desemprego, passou a se dedicar apenas ao trabalho como motorista nas plataformas digitais. Independentemente de ter familiaridade com a ocupação, ao reconhecer as condições precárias de trabalho, Vinicius anunciava a pretensão de retornar ao trabalho formal, mesmo que mantendo a atividade uberizada de forma complementar, vide o relato abaixo.

P: E para o futuro, em relação ao seu trabalho, o que você pensa? Pretende permanecer na plataforma por muito tempo?

---

<sup>11</sup> Conforme Santana (2023), quando o autor discute os processos de mobilização de entregadores, a exemplo do breque dos apps em 2020.

E: Eu pretendo permanecer na plataforma, só não como um trabalho principal, né? Eu buscava fazer aplicativo como complemento de renda, tendo um trabalho de carteira assinada por fora. Por enquanto, eu não estou com um trabalho de carteira assinada, mas eu pretendo voltar para um emprego de carteira assinada, até porque dá direito a plano de saúde, isso e aquilo outro. Já aqui você não tem nada, é um trabalho sem nada, é só paulada (Vinicius – Motorista 26).

Apesar de serem muitas as entrevistas com manifestações similares à de Vinicius, o discurso propagado pelas empresas-aplicativo também conta com muitos adeptos. Trabalhar no tempo livre, fazer o próprio horário, ganhar dinheiro dirigindo, conseguir uma renda que supere a anterior, ser o seu próprio chefe, entre outros exemplos do léxico da uberização, são incorporados à maneira de pensar e de gerir a própria atividade laborativa e a dinâmica da vida cotidiana. Por mais contrastante que possa parecer, não foi raro identificar em um mesmo interlocutor as colocações sobre as condições profundamente precárias de trabalho e os discursos que reproduzem e alimentam a lógica da uberização.

São as próprias condições, ou melhor, a falta de condições dignas de trabalho, conforme as características de mercado de trabalho brasileiro discutidas no segundo capítulo, que produzem essa contradição. Em um mundo do trabalho precário, flexível e com cada vez menos direitos, a uberização, ao se consolidar como a subsunção real da viração (Abílio, 2017) e generalizar a figura do proletariado-de-si-mesmo (Antunes, 2023), aparece como alternativa cruel, mas ainda assim uma alternativa, ao desemprego ou ao ingresso em ocupações ainda mais insalubres e precárias.

Nesse sentido, vale retomar Heller (2014), segundo a qual a vida cotidiana, de todas as dimensões do real, é a mais suscetível ao processo de alienação. Para a autora:

Na cotidianidade, parece “natural” a desagregação, a separação de ser e essência. Na coexistência e sucessão heterogêneas das atividades cotidianas, não há por que revelar-se nenhuma individualidade unitária; o homem devorado por e em seus “papéis” pode orientar-se na cotidianidade através do simples cumprimento adequado desses “papéis” (Heller, 2014, p. 57).

Apesar de Heller pontuar que a estrutura da vida cotidiana não é necessariamente alienada, esse processo foi aprofundado sobremaneira com o desenvolvimento do modo capitalista de produção. A alienação, desse modo, passa a existir quando o desenvolvimento humano-genérico é separado do desenvolvimento dos indivíduos humanos e, do mesmo modo, quando há a separação entre a produção humano-genérica e a participação do indivíduo no processo de produção (Heller, 2014).

A autora irá discutir o processo de alienação na vida cotidiana a partir das formulações marxianas, sobretudo as desenvolvidas nos escritos de 1844, intitulados como “Manuscritos Econômico-Filosóficos”. Nesses escritos, Marx (2004) discorre sobre os processos econômicos da alienação/estranhamento<sup>12</sup>, para, na sequência, identificar como o modo de produção capitalista estranha o ser humano enquanto ser genérico.

O trabalhador se torna tanto mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta em poder e extensão. O trabalhador se torna uma mercadoria tão mais barata quanto mais mercadorias cria. Com a valorização do mundo das coisas aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens. O trabalho não produz somente mercadorias; ele produz a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e isto na medida em que produz, de fato, mercadorias em geral. Este fato nada mais exprime senão: o objeto que o trabalho produz, o seu produto, se lhe defronta como um ser estranho, como um poder independente do produtor (Marx, 2004, p. 80).

A partir dessa argumentação, Marx (2004) discorre sobre quatro dimensões do estranhamento sobre a atividade humana: 1) em relação ao trabalhador com o produto de seu trabalho; 2) em relação ao processo de produção; e por conseguinte, 3) em relação ao ser genérico; 4) em relação ao próprio ser humano, já que o trabalho se torna estranho à sua própria natureza. A questão central desses processos de estranhamento, segundo Ranieri (2015), está na formulação de que o estranhamento genérico dos seres humanos encontra sua raiz no trabalho subordinado ao capital.

Considerar as mudanças nos processos de trabalho, conforme discutido no segundo capítulo, colabora, portanto, para desvelar os processos de estranhamento que perpassam a vida cotidiana, sobretudo quando consideramos as mudanças estruturais no capitalismo contemporâneo, capitaneadas pelo toyotismo e todo complexo de reestruturação produtiva. Um dos pontos paradoxais desse processo de produção, segundo Alves (2011), é ativar intensos dispositivos de envolvimento estimulado do trabalho vivo com a lógica da produção, ao mesmo tempo em que relega uma parcela cada vez maior do trabalho vivo em força de trabalho supérflua do ponto de vista do capital. Tais mudanças ao acarretarem, precisamente, a

---

<sup>12</sup> Utilizamos a versão do Manuscritos Econômico-Filosóficos (Marx, 2004) traduzida por Jesus Ranieri. Em tal tradução, é destacada a diferença entre alienação/exteriorização (*Entäusserung*) e estranhamento (*Entfremdung*). O segundo termo carrega consigo o sentido negativo atribuído em geral, no Brasil, ao termo alienação. Já o primeiro termo, na medida em que exteriorização significa objetivação, não é possível de ser eliminada no contexto histórico do trabalho humano. Assim, é possível identificar que Marx (2004) coloca o estranhamento como forma específica de exteriorização humana sob o domínio do trabalho assalariado no capitalismo. De todo modo, vale salientar que mantivemos a expressão em português utilizada por cada tradutor em diferentes obras, assim, quando dialogamos com Heller (2014) e Mészáros (2009), utilizamos do termo alienação, reconhecendo o sentido negativo expressado pelos autores.

flexibilização e a precarização constituem, ao mesmo tempo, novas estratégias de gerenciamento e controle sobre o trabalho, com a constituição de estratégias gerenciais orientadas à “captura” da subjetividade<sup>13</sup> do trabalhador.

A “captura” da subjetividade é a “captura” da intersubjetividade e das relações sociais constitutivas do ser genérico do homem. O que expõe o significado do movimento de dissolução de coletivos de trabalho e reconstrução de novos coletivos/equipes ditos “colaborativos” com ideias da empresa. Ao desconstruir/reconstruir “coletivos de trabalho”, o capital opera um movimento de “captura” da subjetividade. Nesse movimento, reencontramos o homem social, o trabalhador coletivo como criação do capital. Podemos dizer que a ideia de rede é a ideia de “captura” da intersubjetividade do homem que trabalha. A rede é a técnica de gestão da verdadeira riqueza imaterial e intangível (Alves, 2014, p.56).

É com a perspectiva de caracterizar o nexos essencial que garante o modo de organização toyotista que Alves (2011, 2014) se utiliza da expressão “captura” da subjetividade. Trata-se, na visão do autor, de um novo e intenso nexos psicofísico que busca conciliar e moldar o trabalho aos dispositivos organizacionais próprios do contexto da reestruturação produtiva. Ao passo que a uberização, como anteriormente destacado, incorpora formas de organização e exploração do trabalho características do modelo toyotista, a “captura” da subjetividade não apenas se mantém, mas é alçada a novos patamares. Os trabalhadores uberizados, a exemplo dos motoristas e entregadores aqui investigados, como autogerentes subordinados às plataformas digitais (Abílio, 2019), estão inseridos justamente nesse contexto.

Com isso em vista, nunca é demais reforçar que os trabalhadores uberizados não se constituem enquanto “parceiros”, “colaboradores”, “empreendedores” ou qualquer outro termo que busque ofuscar a relação de trabalho subordinado às plataformas digitais. Na realidade brasileira, como também salientado no segundo capítulo, a ideologia do empreendedorismo se configura, a rigor, “como forma oculta de trabalho assalariado, fazendo proliferar as distintas formas de flexibilização salarial, de horário, funcional ou organizativa” (Antunes, 2018, p. 76). No entanto, a “captura” da subjetividade também opera nessa frente, influenciando, assim, os modos de agir e de pensar dos trabalhadores investigados. Vale, nesse sentido, olhar para alguns exemplos sobre como essa questão se apresenta entre os motoristas e entregadores entrevistados e iniciar o debate de como essa “captura” pode impactar as demais dimensões da vida, como o tempo livre e o lazer.

---

<sup>13</sup> Vale reforçar que Alves (2011, 2014) utiliza a expressão “captura” da subjetividade entre aspas para destacar o caráter metafórico desse processo.

Lorenzo foi um dos entregadores em motocicleta entrevistado na região do “hub” de entregas, localizado ao fundo do *center* Rio Mar na cidade do Recife-PE. Lorenzo havia completado 26 anos à época da entrevista e estava cadastrado nas plataformas digitais há cinco. Relatou ter iniciado como Uber, porém, após ter sido bloqueado por essa empresa, acabou por centrar suas atividades na entrega de produtos e, mais recentemente, no transporte de passageiros em motocicleta. Assim como muitos outros trabalhadores uberizados, passou por variadas ocupações, a exemplo da construção civil e da venda de pipoca e água em semáforos da cidade. Naquele momento, Lorenzo também estava em uma ocupação formal como atendente geral em um dos estabelecimentos do referido *shopping center*. Apesar da entrevista ter ocorrido em seu período de férias remuneradas do trabalho formal, relatou se conectar aos aplicativos todos os dias, qualquer que seja a sua dinâmica laboral.

P: Hoje você entra que horas no seu outro trabalho?

E: Não, hoje eu tô de férias. Tirei um mês de férias.

P: Entendi, daí nesse seu mês de férias você planejou fazer alguma outra atividade ou vai ficar sempre ligado nos aplicativos?

E: Não, depois eu penso, mas não para agora, porque agora estou com planos de pagar algumas coisas.

P: Qual foi o último dia que você pegou que você não rodou nos aplicativos, você lembra?

E: Sério? Deixa eu pensar aqui... Viu, mano, não lembro, não lembro não (Lorenzo – Entregador em Motocicleta 11).

Além da dinâmica de vida inteiramente ocupada pelo trabalho, Lorenzo relatou que, no pouco tempo de não trabalho que lhe resta, busca dedicar energias para a apreensão de conhecimentos que flertam, justamente, com os preceitos do empreendedorismo. Assim, quando não está com jornada em sua ocupação formal e não está conectado aos aplicativos, dedica-se ao estudo de temas relacionados a investimentos e aplicações financeiras, vide o trecho abaixo:

P: O que você costuma fazer quando não está trabalhando?

E: Deixa eu lembrar...

P: Você teve alguma atividade social, assim, saindo com um amigo, ou com a própria família?

E: Sai não...

P: O que você faz além de todos esses trabalhos?

E: Eu frequento, de vez em quando, a igreja. De vez em quando.

P: Você faz alguma leitura, lembra de ter visto algum filme?

E: Faço, todo dia.

P: Todo dia? Você está lendo o quê?

E: Leio livro de... como eu posso falar? É de economia... é de administração. É como se fosse para conhecimento, entendeu? Tipo, crescimento mental, financeiro e assim vai.

P: Você faz essa leitura para estudo, então?

E: Eu faço para aprender mesmo. Quero ver se aprendo a investir...

P: Investimentos financeiros?

E: Tipo isso, assim...

P: E tem alguma coisa que você gostaria de fazer para se divertir, um lazer que atualmente você não faz?

E: Só jogar. Tipo, eu não estou fazendo agora por conta disso da rentabilidade que eu estou pretendendo aprender, entendessee? (Lorenzo – Entregador em Motocicleta 11).

Perspectiva similar é apresentada por Nicolau, entregador em motocicleta já apresentado no primeiro capítulo, na seção 1.3. Nicolau, no entanto, ao invés de enveredar-se como *trader* de investimentos, indicou uma perspectiva de futuro vinculado ao universo das apostas esportivas. Além disso, Nicolau expressou a percepção de que o trabalho como entregador lhe garante melhor rendimento do que o com carteira assinada, conforme demonstra o excerto abaixo:

P: E depois que você sair do trabalho, o que você faz normalmente?

E: Fico em casa, descanso, faço um pouco de academia e também tô estudando um pouco pra ser *trader* esportivo. Não é nada de estudo e tal, é trabalhar com apostas esportivas. Tô estudando e entrando nesse meio também.

P: Você pretende continuar nas plataformas, nas entregas, nos aplicativos? Ou você pretende alguma outra forma de trabalho?

E: Não, pretendo ficar aqui até eu conseguir me estabilizar como *trader* esportivo.

P: Como que é isso?

E: Porque aí eu já subo de nível, né? Aí é valores altos de apoio, etc. O lucro também é bem maior. Aí eu pretendo ficar mais não. Mas, por enquanto, eu não pretendo largar aqui não. Nem pra arrumar carteira assinada, nem nada desse tipo não. Porque não compensa, né?

P: A carteira assinada você acha que não vale a pena?

E: Não vale a pena não, porque carteira assinada você ganha R\$1200,00 fora os descontos. Aí não compensa (Nicolau – Entregador em Motocicleta 15).

A percepção de Nicolau não se mostra equivocada. Como destacado, o mercado de trabalho brasileiro sempre foi marcado por um elevado grau de precariedade e pela presença constante da informalidade, vide as discussões sobre o conceito de viração (Telles, 2006; Abílio, 2021). Nesse sentido, a pesquisa organizada por Festi *et al.* (2023), com entregadores na cidade de Brasília, identificou, apesar desses trabalhadores terem franca noção sobre as condições precárias às quais estão submetidos, a perspectiva do autoempredimento como aquela que mais os atrai à ocupação. Nessa perspectiva, os resultados da pesquisa demonstraram

que a maior parte, 60,3% dos participantes, tem preferência por serem reconhecidos como trabalhadores autônomos ou conta-própria e não como trabalhadores com vínculo empregatício (Festi *et al.*, 2023).

Nota-se, assim, que a retórica vinculada à ideologia do empreendedorismo, com discursos como “ser o seu próprio patrão” e “fazer o próprio horário”, estão espalhadas entre os motoristas e entregadores uberizados<sup>14</sup>. Esse é o sentido expresso no excerto abaixo, extraído da entrevista com Daniel, um entregador em motocicleta com 30 anos de idade naquele momento. Daniel havia iniciado nos aplicativos há cerca de um ano, tendo passado por diversos tipos de trabalho ao longo da vida: muitos “bicos”, ocupação como *call center*, cabelereiro, *barman*, entre outras, de acordo com o seu relato:

P: No período que você está nas plataformas, você chegou a estar de forma concomitante com outro emprego?

E: Então, atualmente só as plataformas mesmo, porque, tipo assim, basicamente só depende da pessoa, né? Tipo assim, se você decidir trabalhar um tempo a mais, você recebe um pouco mais. Então, você tem seu horário, você necessariamente é meio que seu chefe, né? Como nuvem, né? Você vai de manhã, de tarde, de noite você define, o melhor dia, hora, momento [...] olha, momentaneamente, a plataforma tá sendo interessante. Porque, tipo, tem todas as vantagens, né? De tipo, definir o horário, não ter um patrão me perturbando, coisas do tipo assim, mas no momento, no momento é isso mesmo (Daniel – Entregador em Motocicleta 04).

No caso do entregador José, de 27 anos, a não existência de uma chefia imediata, ao que pese a escala organizada pelo OL, também é considerado um ponto importante. Mesmo que José não tenha conseguido relatar com precisão seu último dia de folga, tampouco a última vez que pediu para o seu nome ser retirado da escala, como no caso de diversos outros trabalhadores, a propagada noção de liberdade para trabalhar quando quiser, mesmo sem que isso ocorra na realidade, também se mostrou presente.

P: E para o seu futuro em relação ao trabalho, você pensa em continuar nas plataformas?

E: Poxa, hoje em dia é, né? Não tenho um plano pro futuro não. Aqui ninguém manda na pessoa, a pessoa trabalha o dia que quer, se não quiser passa o turno. Então vou ficando. Vê minha família [amigos entregadores] ali, ó. Vem cá família. Vê pessoas boas assim, ó. Aí, se tivesse aposentadoria eu ficava aqui para sempre (José – Entregador em Motocicleta 09).

---

<sup>14</sup> Não é por menos que as empresas-aplicativo se utilizam desse tipo de propaganda, vide a imagem da Uber que pode ser encontrado no anexo I – “Eu dirijo e faço meu próprio horário”.

Como salientado, sob a uberização e sua imperativa lógica do gerenciamento algorítmico, não se trata de se ter autonomia no trabalho e conseguir fazer, por exemplo, o próprio horário, mas de se estar o tempo todo à disposição, à mercê dessa própria lógica de gerenciamento, sem direitos e com jornadas de trabalho que extrapolam em muito a média de horas do conjunto dos trabalhadores. É possível notar, dessa forma, que a “captura” da subjetividade ao trabalho, com os novos mecanismos de exploração capitaneados pela uberização, além de todos os efeitos deletérios que perpassam essa forma de ocupação, corrobora ainda mais a dimensão laborativa em detrimento das dimensões do tempo livre e do lazer. A “captura” da subjetividade opera, assim, uma legitimação no campo das ideias para a tomada concreta das demais dimensões da vida pelo tempo de trabalho.

#### **4.1.3 Gamificação do trabalho: a ludicidade apropriada pelo capital**

Logo no primeiro capítulo, demarcamos que a gamificação, segundo Woodcock e Jonhson (2018), diz respeito à utilização de sistemas baseados em jogos, com elementos de competição, recompensas e quantificação de comportamentos para finalidades distintas das originalmente esperadas. A gamificação, nessa perspectiva, almeja influenciar o comportamento dos sujeitos envolvidos em ambientes físicos ou virtuais não relacionados aos jogos, como, por exemplo, no trabalho, em processos de treinamento ou qualquer que seja a situação de não-jogo a ser gamificada (Woodcock; Johnson, 2018).

Por mais patente que seja, não é demais frisar que a utilização de elementos lúdicos está no cerne da gamificação. Dessa forma, antes de mais nada, vale salientar que o lúdico, de acordo com Huizinga (2010), é parte indissociável da vida social, sendo o jogo, em sua visão, mais antigo que a própria cultura. Para além disso, a ludicidade ganha tal grau de centralidade no pensamento desse autor que o mesmo sugere o uso da expressão *homo ludens à homo faber* como a forma mais apropriada para designar os seres humanos<sup>15</sup>.

Ao que pese a notabilidade da obra de Huizinga (2010) para as reflexões sobre cultura e ludicidade no contexto da modernidade, Bracht (2003) chama atenção para o fato desse autor pensar a lúdico e estabelecer as características fundamentais do jogo a partir de um tipo ideal. A despeito desse debate, temos que o lúdico, de acordo com Marcellino (2009), não pode ser compreendido de forma isolada em uma ou em outra atividade, como nos brinquedos,

---

<sup>15</sup> Huizinga (2010, p. 16) irá compreender o jogo como: “uma atividade livre, conscientemente tomada como ‘não séria’ e exterior à vida habitual, mas ao mesmo tempo capaz de absorver o jogador de maneira intensa e total. É uma atividade desligada de todo e qualquer interesse material, com a qual não se pode obter qualquer lucro, praticada dentro de limites espaciais e temporais próprios, segundo uma certa ordem e certas regras.”

em festas ou em jogos e brincadeiras, mas sim como um componente da cultura historicamente situada. Para o autor, a cultura, e por decorrência o lúdico, deve ser entendida enquanto produto e enquanto processo e, do mesmo modo, enquanto conteúdo e enquanto forma (Marcellino, 2009). O lúdico, portanto, diz respeito a uma manifestação da cultura que perpassa diversas dimensões da vida humana, podendo ser expresso nas mais diferentes situações. Trata-se, assim, de um fenômeno inerente à cultura e, por isso mesmo, aos seres humanos (Marcassa, 2005).

Os debates que relacionam lazer e ludicidade são frequentes. Não é por menos que o próprio termo lúdico se faz presente em diferentes conceitualizações sobre o fenômeno do lazer, como, por exemplo, em Bramante (1998), Marcellino (2009) e Mascarenhas (2003), demonstrando assim a sua centralidade nos estudos do lazer. Não caberia, contudo, neste momento da discussão, realizar extensas descrições sobre as diferentes definições de lúdico e suas classificações. Mesmo assim, vale pontuar que Caillois (1990) inicia sua classificação dos jogos a partir de dois polos antagônicos:

Numa extremidade, reina, quase absolutamente, um princípio comum de diversão, turbulência, improviso e despreocupada expansão, através do qual se manifesta uma certa fantasia contida que se pode designar de *paidia*. Na extremidade oposta, essa exuberância alegre e impensada é praticamente absorvida, ou pelo menos disciplinada, por uma tendência complementar, contrária nalguns pontos, ainda que não em todos, à sua natureza anárquica e caprichosa: uma necessidade crescente de a subordinar a regras convencionais, imperiosas e incômodas de cada vez mais a contrariar criando-lhe incessantes obstáculos com o propósito de lhe dificultar a consecução do objetivo desejado. Este torna-se, assim, perfeitamente inútil, uma vez que exige um número sempre crescente de tentativas, de persistência, de habilidade ou de artifício. Designo *ludus* esta segunda componente (Caillois, 1990, p. 32-33).

Tal classificação se mostra importante para o debate sobre o processo de gamificação. Woodcock e Johnson (2018), ao partirem das noções de *paidia* e *ludus*, propõem a existência de duas formas de gamificação: a gamificação “vinda de cima” e a gamificação “vinda de baixo”. A gamificação “vinda de cima” é a imposição de sistemas de regulação, vigilância e padronização sobre a vida cotidiana, por meio de formas de interação e *feedbacks* extraídos de jogos (*ludus*), mas separados de seus contextos lúdicos originais (*paidia*). Por outro lado, a gamificação “vinda de baixo” diz respeito à gamificação das dimensões da vida cotidiana por meio da subversão e de corruptelas de atividades que seriam consideradas “sérias” (Woodcock; Johnson, 2018).

Ao analisarem o mundo do trabalho, as discussões de Woodcock e Johnson (2018) apontam para uma gamificação que vem de cima, ou seja, um processo que busca mobilizar a mecânica e o *designer* dos jogos, transpondo-os para um cenário instrumental e não-lúdico, objetivando formas de aumentar a exploração e intensificação da atividade laboral. A gamificação, nessa perspectiva, não diz respeito a uma ferramenta neutra. Pelo contrário, do modo como é implementada, conforme salientado pelos autores, fomenta e corrobora o desenvolvimento ainda mais profundo das relações econômicas do capitalismo neoliberal (Woodcock; Johnson, 2018).

Assim, a partir da lógica de funcionamento das plataformas digitais, a gamificação, alinhada ao gerenciamento algorítmico (Grohmann, 2020), adquire diversas facetas com o objetivo de aumentar o engajamento do trabalhador. Nessa perspectiva, o relato de Marcos, entregador em motocicleta que estava com 43 anos no momento da entrevista, fornece um bom exemplo. Marcos afirmou ter iniciado o trabalho por meio de aplicativos de entrega após ter sido interrompida a sua ocupação anterior em uma empresa de eventos, ainda no início da pandemia de covid-19. Encontrava-se com cadastro por meio do sistema OL na plataforma iFood. No entanto, apesar de realizar entregas prioritariamente subordinadas à essa plataforma, ainda mantinha o seu cadastro na Rappi e no Zé delivery ativos. Marcos detalhou, conforme excerto abaixo, um claro exemplo do processo de gamificação: logo no início de sua atividade como entregador, quando ainda estava com conta ativa apenas na Rappi, lembrou com satisfação o fato de ter sido um dos poucos entregadores da região a alcançar o topo da classificação de entregadores nessa plataforma.

E: Era eu, outro cara lá de Olinda, outro menino da zona sul e tinha um menino de bicicleta que era medalha de ouro. Tinha lá no meu perfil o meu nome e a medalha de ouro do lado. Pra muita gente aquilo ali não significava nada. Mas pra mim sim. Não era todo mundo que tinha aquela medalha ali não!

P: E isso fazia tocar mais entregas para você?

E: Fazia. Mas era porque eu tinha um bom histórico. O cliente pedia um produto, se não tinha, a gente substituía. Então eu fazia o possível para levar todos os produtos que o cliente estava querendo (Marcos – Entregador em Motocicleta 13).

Abílio (2019) irá discutir o processo de gamificação alinhado ao autogerenciamento subordinado. Em um dos exemplos, a autora traz à tona o caso das chuvas e o trabalho dos motoboys. À medida que em dias chuvosos a atividade de entrega se torna ainda mais arriscada, o autogerenciamento inclui a necessidade de o trabalhador avaliar a relação entre os riscos e as possibilidades de remuneração. Isso, pois, em situações de diminuição de entregadores

conectados ao aplicativo, como no caso de fortes chuvas, é comum que as empresas ofereçam bonificações para que mais trabalhadores permaneçam em atividade (Abílio, 2019). Corroborando essa argumentação, vale olhar para o diálogo estabelecido com Arthur. Trata-se de um dos entregadores em bicicleta apresentados na seção 1.4, à época da entrevista com 32 anos, cadastrado no iFood (nuvem), na Rappi, na 99 e no iBolt. A entrevista com Arthur ocorreu em setembro de 2022, poucos meses após as fortes chuvas que assolaram a RMR naquele ano. Arthur relata, justamente, a bonificação das plataformas que faz com que os entregadores permaneçam em atividade mesmo em condições muito adversas.

P: Você já deixou de fazer alguma dessas atividades para ficar mais tempo conectado ao aplicativo?

E: Assim, se caso for preciso. Numa necessidade que for preciso, aí a gente vê que tem a vantagem de ter algum benefício e vem. Se aplicativo botar algum incentivo pra pessoa, motivar o entregador, aí a gente vem. Porque é um dinheiro extra que tá entrando. Assim, principalmente no dia de chuva, é arriscado de trabalhar. A gente acaba trabalhando na chuva não é porque quer, é porque precisa mesmo. O cara não vai querer estar aí, botando o pé dentro de água suja, levando lama nas costas. Quando em um incentivo, que pode... R\$ 3 reais a mais, aí a gente já vem mais.

P: Nesse último período de chuvas você veio fazer entregas?

E: Tive que vir. Pra quem depende disso no momento, o cara tem que enfrentar, infelizmente. O cara tem que enfrentar. Tem filha, paga aluguel, as despesas de casa, então tem que... O cara não pode correr pra outra coisa, tem que enfrentar. Infelizmente é isso (Arthur – Entregador em Bicicleta 02).

Além da questão do autogerenciamento subordinado, a entrevista com Arthur traz um importante indicativo sobre as repercussões da gamificação nas dimensões do tempo livre e do lazer dos trabalhadores uberizados. A pergunta anterior<sup>16</sup> ao trecho apresentado acima fazia alusão, justamente, às atividades de lazer realizadas pelos trabalhadores. Apreende-se, desse modo, que as políticas de bonificação das plataformas tendem a afetar a relação trabalho e tempo livre, assim como a dimensão do lazer.

A dinâmica relatada não é uma exclusividade do entregador Arthur. Pelo contrário, priorizar o trabalho mesmo quem em horários e dias não planejados e em situações adversas se mostrou uma prática generalizada entre os trabalhadores entrevistados, sendo assim, também presente entre os motoristas e os entregadores em motocicleta. Nesse sentido, a entrevista com Dorival, motorista de aplicativo apresentado na seção 1.4, também traz indícios de que a

---

<sup>16</sup> Trata-se da pergunta 24 do roteiro para os entregadores e da pergunta 23 do roteiro para os motoristas, disponibilizadas nos apêndices A e B. A saber: “Quais dessas atividades você realizou na última semana? (atividade física, assistiu filme/série, encontrou amigos/familiares, viajou, jogou no computador/celular, atividade religiosa, fez alguma atividade manual, leu algum livro?)”.

dinâmica da gamificação “vinda de cima” é mais um dos elementos da uberização do trabalho que impacta as dimensões do tempo livre e do lazer. Dorival, além de ser cadastrado nas plataformas Uber e 99, relatou a ocupação como técnico de enfermagem. Seus dias de folga no trabalho formal, no entanto, eram tomados pelo trabalho uberizado, sobretudo, como podemos notar no trecho abaixo, quando Dorival se deparava com alguma campanha de bonificação para os motoristas.

P: Você está sempre rodando nas suas folgas?

E: Não é sempre que eu rodo não, mas na maioria das minhas folgas eu tô rodando, porque às vezes os aplicativos colocam umas campanhas e tal, daí os incentivos chamam a atenção e a gente acaba saindo pra rodar, né.

P: O que determina o quanto você vai rodar por mês?

E: Por exemplo, há duas semanas atrás a 99 lançou uma campanha pra mim, porque eu estava, fazia um tempo, sem rodar nela, uns 5 meses. Aí ela me deu um incentivo pra eu voltar a rodar com ela. Ofereceu R\$ 1500,00 por 150 corridas, num prazo de 10 dias. Então, quando rola uma campanha assim, o que eu faço? Eu dou o foco só nela e trabalho direto. Tento fazer a meta em corrida, tipo: 20 corridas por dia eu consigo fazer saindo de 5h30/6h da manhã, voltando na hora do almoço e depois saindo novamente umas 16h, daí eu já consegui fazer essas 20 corridas. Daí quando tem essas campanhas aí, eu coloco a meta em corrida, entendeu? Quando não é, eu coloco em dinheiro. Então, vou sair agora de 6h, vou rodar, volto almoço, mas hoje eu vou fechar em R\$ 200,00. E assim vai indo, mas claro, tem dia que não dá pra fazer, né?

P: Em relação ao descanso, como que você define esse seu dia?

E: Vai depender da meta (Dorival – Motorista 05).

Para Ramiro, motorista que estava à época com 33 anos, as políticas de incentivo das plataformas digitais também se mostravam uma forma eficiente de aumentar a sua quantidade de trabalho. Nessa linha, Ramiro explicitou já ter deixado de fazer uma série de atividades planejadas nas demais dimensões da vida cotidiana por conta das políticas de incentivos da plataforma Uber.

P: Você já deixou de fazer alguma dessas atividades para ficar mais tempo conectado na plataforma da Uber?

E: Por exemplo, às vezes a Uber lança uns incentivos para fazer uma bonificação e tal. Já teve vezes de lançarem uma campanha e eu largar tudo e ir para rua. Já aconteceu muito isso. Várias vezes já aconteceu de eu cancelar alguma coisa para poder bater um incentivo para ganhar uma grana a mais. Já aconteceu várias vezes. Hoje ela vem mandando menos. Mas, antigamente, eu já deixei várias vezes os compromissos para poder correr, e foi para ganhar esse dinheiro. Várias vezes (Ramiro – Motorista 23).

Já havíamos antecipado, no primeiro capítulo, as estratégias de bonificação e de incentivos para trabalhadores e usuários quando as plataformas-digitais iniciam sua operação

em determinada localidade. Contudo, como notado nos trechos de entrevistas selecionados nesta seção, após a consolidação de uma determinada empresa-aplicativo, as políticas de bonificação tendem a diminuir, porém não deixam de existir. O fato é que essas políticas estão sempre à mercê do gerenciamento algorítmico. Nesse sentido, o entregador Camilo, também anteriormente apresentado e sobre o qual voltaremos a dialogar ainda neste capítulo, salienta algumas nuances e desdobramentos da política de bonificação da plataforma na qual encontrava-se cadastrado e que merecem ser destacados.

P: Você comentou que no início das operações do iFood por aqui houve muitas bonificações. Como que elas estão hoje?

E: Muito pouca, né? Porque assim, a princípio, como eu falo pra todos os amigos da área aqui, o iFood precisou de profissionais pra tá suprindo a necessidade, e ele conseguiu esses profissionais, agora que ele tem, ele não sente necessidade de colocar essas bonificações, esses incentivos. Se ele tem esses profissionais na rua, não tem mais porquê ele colocar. Só coloca quando é um dia de chuva muito pesada, quando não tem ninguém, feriado que ninguém quer trabalhar, aí ele coloca, porque ele precisa de gente na rua e acaba colocando.

P: Quando aparece essas bonificações, mesmo que no feriado ou quando você tem alguma outra coisa atividade prevista, você vai pra rua?

E: Eu gosto de ir, porque normalmente... é o que a gente diz, né? Por exemplo, você trabalha em um feriado que você vai ganhar R\$ 200,00, é melhor do que você ficar o dia todo numa terça, uma quarta-feira pra fazer R\$ 100,00, entendeu? É porque acaba sendo mais fácil pra gente fazer mais dinheiro e tal. Muitos aqui tem essa mentalidade (Camilo – entregador em Motocicleta 03).

Ao continuarmos a análise da entrevista de Camilo, é possível notar que a gamificação não se limita às bonificações, mas permeia a atividade laboral nas plataformas digitais como um todo, sendo igualmente expressa nas políticas de avaliação e ranqueamento dos trabalhadores. Como bem colocado por Abílio (2019), a gamificação, alinhada ao autogerenciamento subordinado, não diz respeito apenas às “campanhas” de bonificação, mas também aos sistemas desenvolvidos com o intuito de deter o trabalhador em estratégias de melhoria de *score* e de classificação, na busca por brindes físicos e por melhores taxas de aceitação.

P: Você já deixou de fazer essas atividades para ficar mais horas conectadas ao aplicativo?

E: Já, já cheguei várias vezes. Assim, o iFood, ele é um sistema de escolha, como eu lhe falei antes. Aqueles que são mais bem avaliados, aqueles que estão melhores, que tiveram menos problemas durante a semana – assim, tipo problema de entrega, coisa do tipo –, ele vai dar mais prioridade. Quando você não está nessa lista dos mais bem avaliados, que ele também tem essa questão aqui da avaliação, demora mais pra tocar. Então, teve semanas pra mim que

foram mais difíceis e realmente eu tive que abdicar o tempo que eu estava, entre aspas, folgando ou descontraindo, pra poder trabalhar. Aqui é um sistema, por exemplo, de avaliações [mostrou a tela do celular]. Ele mostra que eu tive 93% semana passada, das entregas que eu aceitei, eu finalizei 76%, e aqui são as ocorrências, né? Que dessas aqui, 4 foram desalocadas, que é quando o sistema tira da minha tela, outras duas foram canceladas, quando o cliente cancela, né? Aqui é a questão de rejeite, a minha avaliação de cliente, né? Eu tive 3% de avaliação negativa (Camilo – entregador em Motocicleta 03).

A gamificação “vinda de cima”, como colocado por Woodcock e Jonhson (2018), visa intensificar o processo de trabalho, obrigando e convencendo os trabalhadores a despender esforços extras em sua atividade. Dessa forma, não significa dizer que a gamificação incorpora os elementos lúdicos aos processos de trabalho – a própria condição estranhada do trabalho não possibilitaria esse processo. Trata-se propriamente do oposto. A gamificação, ao transpor para a dimensão laboral o cenário dos jogos, e, ao objetivar com isso maior exploração do trabalho, cria as condições para a supressão de dimensões lúdicas da vida. À vista disso, é possível supor que a decadência dos elementos lúdicos nas sociedades contemporâneas, algo em curso, conforme apontado por Huizinga (2010), desde o século XVIII, ganha novas roupagens, um contexto que torna cada vez mais difícil a própria utilização da expressão *homo ludens*.

Desse modo, ao passo que a gamificação, como parte constitutiva do trabalho uberizado, tende a aumentar a atividade laboral em detrimento das demais dimensões da vida, não seria uma incoerência afirmar que esse processo se constitui, justamente, em detrimento da ludicidade. Além disso, à medida que discutimos na seção anterior a “captura” da subjetividade ao trabalho e seus potenciais efeitos sobre o tempo livre e o lazer, a gamificação pode ser interpretada como mais um elemento dessa “captura”, o que afeta, inevitavelmente, as referidas dimensões do cotidiano.

Temos assim que o próprio contexto do trabalho flexível, informal e precário, ao qual a uberização se soma, por si só reforça a diminuição dos elementos lúdicos na contemporaneidade. O fato é que para se ter vivências lúdicas, para se ter lazer, para se ter tempo livre, faz-se necessário ter tempo para a vida e não que todo o tempo disponível seja dedicado à atividade laboral como forma de se garantir a sobrevivência imediata. Como colocado por Caillois (1990, p. 17): “O jogo é uma actividade de luxo que supõe o ócio. Quem tem fome não joga.”

Postos esses elementos, seguimos no trajeto de discussão sobre os impactos do trabalho uberizado nas dimensões do tempo livre e o lazer. Nas próximas seções, a atenção será dedicada a discutir os períodos em que é socialmente esperado que o lazer ocorra: os finais de

semana, os feriados e datas comemorativas e o que deveria ser o período de férias dos trabalhadores.

#### **4.1.4 “Sábados, domingos e feriados estou sempre na rua”: os finais de semana e as datas comemorativas para os trabalhadores uberizados**

Foi a partir da nítida separação entre tempo e espaço de trabalho e as demais dimensões da vida, somado às disputas travadas entre capital e trabalho sobre a regulação da jornada – ambos os processos discutidos no terceiro capítulo –, que os períodos compreendidos pelos finais de semana, datas comemorativas e feriados se constituíram como tempos privilegiados para o lazer. Desvelar, dessa forma, o que as pessoas realizam aos finais de semana, segundo Bahia e Brito (2017), é um importante indicador para conhecer a organização temporal de diferentes grupos sociais<sup>17</sup>.

O descanso semanal remunerado é o foco de duas convenções da OIT: a convenção nº 14, sobre o repouso semanal na indústria, de 1957, entrou em vigor no Brasil nesse mesmo ano; e a convenção nº 106, que versa sobre o repouso semanal no comércio e nos escritórios, com vigência nacional a partir de 1985<sup>18</sup>. Além disso, o descanso semanal remunerado, *preferencialmente aos domingos*, também foi reconhecido na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 7º, inciso XV (Brasil, 1988). O descanso semanal ser socialmente associado ao domingo, segundo Krein, Abílio e Borsari (2021), apresenta uma dimensão religiosa, porém também pode ser compreendido de uma forma mais ampla, já que constitui uma certa garantia ao descanso e ao lazer envoltos em diferentes formas de sociabilidade.

A despeito das referidas convenções e da carta constitucional, os trabalhadores uberizados, por todas as características precárias da ocupação apresentadas, não têm direito ao descanso semanal remunerado. Além disso, como parte das longas jornadas e de uma dinâmica de vida tomada pelo trabalho, o exercício laboral aos finais de semana, em datas comemorativas e em feriados é uma prática recorrente entre esses trabalhadores. Essa realidade, decerto, não é

---

<sup>17</sup> Bahia e Brito (2017), a partir dos dados da pesquisa sobre o lazer do brasileiro (Stoppa; Isayama, 2017), discutem as vivências temporais da população no país. Em relação às atividades realizadas durante o final de semana, destacam a predileção de 64,6% por atividades de cunho social.

<sup>18</sup> Mascarenhas (2005, p. 96 – em nota), resgata a seguinte sistematização sobre o direito ao descanso semanal remunerado: “Segundo Sussekind, Marinho e Góes (1952), o direito ao descanso semanal remunerado foi consagrado pela primeira vez em lei pela China, em 1919; seguida pelo México, em 1926; pela Índia, em 1942; Brasil, em 1943; e pela Colômbia, em 1945. Somente após a 2ª grande guerra que este direito foi estendido aos trabalhadores de outras nações. Já o direito às férias remuneradas foi concedido inicialmente pela Áustria, em 1919. Em 1925, o número de países que reconhecem tal direito sobe para cinco; em 1930, para sete; em 1935, para quatorze; em 1939, para vinte e três; e, em 1948, este número praticamente dobra, elevando-se para quarenta.”

nenhuma exclusividade dos uberizados. Conforme pontuado, a flexibilização das relações laborais é marca histórica do mercado de trabalho no Brasil e vem sendo aprofundada nos últimos anos.

A possibilidade do trabalho aos domingos já era uma realidade brasileira e foi reforçada pela contrarreforma de 2017, com um acréscimo: fragilização do poder negocial dos sindicatos. [...] Já a MP 905/2019 buscou ampliar a liberdade do capital ao permitir que a empresa pudesse conceder uma folga somente a cada sete domingos (Krein; Abílio; Borsari, 2021, p. 69).

Assim, vale olhar para o diálogo estabelecido com o motorista Agostinho. Trata-se da primeira entrevista realizada na cidade do Recife-PE, e que, coincidentemente, ocorreu em sua primeira semana como motorista de aplicativo. Naquele momento, Agostinho estava com 26 anos e acabara de alugar um carro de um conhecido por R\$ 400,00 a semana para se desligar da ocupação como caseiro. Agostinho ainda não sabia quanto conseguiria ganhar, tampouco a quantidade de horas a serem trabalhadas para pagar o aluguel, os demais custos do veículo e ainda garantir a sua subsistência. Naquele momento, soube informar, além do valor do aluguel veicular, a quantidade de horas trabalhadas nos dois dias anteriores, sempre acima de 12 horas de jornada. O ponto central do diálogo, contudo, foi a explanação sobre a sua antiga ocupação e a expectativa de que a atividade como motorista nas plataformas digitais lhe proporcionasse maior autonomia e tempo livre para as demais dimensões da vida.

E: Eu não tô reclamando, mas o meu trabalho era ajeitar tudo para ele [o patrão] ter o lazer. O meu trabalho era o lazer deles. Essa Granja ela é na margem da BR, aí que acontece eu vejo o povo tudo passando, viu? O povo tudo passando lá, sabe? O povo indo relaxar, indo aproveitar, se divertir e ficar feliz e eu lá, só Chicote. É complicado. Quando um trabalhador vê folga, é dia de semana é o meio de semana, né? Não tem nada. Não é aquela folga saborosa. É aquela folga meio amarga porque você tem que descansar para já no outro dia pegar de novo. É complicada a vida do trabalhador (Agostinho – Motorista 01).

Agostinho relatou ter já ter passado pelas mais diferentes ocupações, em sua última, como caseiro, recebia um salário mínimo por mês, com uma jornada oficial de 44 horas semanais, porém, com todo o tempo no local sendo tempo à disposição dos empregadores, independentemente do dia ou horário. A fala de Agostinho expressa uma boa fotografia das discussões acumuladas nesta seção. O ponto de partida demonstra a realidade de um mundo do trabalho permeado pela viração, com as condições precárias e flexíveis da antiga ocupação. Um trabalho que ocupava grande parte de sua vida, incluindo os momentos que deveriam ser

associados ao lazer e à diversão. Na sequência, como mostrado no excerto abaixo, Agostinho afirmou buscar no trabalho como motorista de aplicativos a sonhada liberdade de “fazer o próprio” horário e de ser o “seu próprio patrão”. Todavia, quando perguntado se trabalharia aos finais de semana, após uma certa pausa, alegou que sim, afinal são esses os dias com maior demanda na plataforma. Vejamos:

P: Você comentou que nesse seu trabalho como caseiro a sua folga acontecia geralmente de domingo. E agora, você pretende trabalhar aos finais de semana?

E: É... Eu vou ter que trabalhar, são os melhores dias. Vou tentar ver algum outro dia da semana pra folgar. Porque assim, um dos motivos de eu estar saindo de lá é que é uma granja, tem muito bicho, muito animal, muita obrigação [...]. Aí o patrão também não reconhecia. Aí eu to saindo. Mas é que é o seguinte: lá eu também cansei, eu cansei mentalmente e fisicamente. Aí eu passei pra aqui, pra eu ter uma rentabilidade boa, né? Uma rentabilidade melhor pra mim e, como é que se diz? Ter uma liberdade. Lá eu não tinha liberdade de ir na casa da família. Resumindo, eu não tinha liberdade. To vindo pra cá também em busca disso aí, de uma liberdade. Eu faço meus horários, entendeu? em uma rentabilidade melhor. Lá eu ganhava um salário mínimo. Aqui eu posso ganhar mais. Depende mais de mim também (Agostinho – Motorista 01).

Seja o caso de Agostinho ou de outros motoristas e entregadores, os finais de semana dos trabalhadores uberizados são tomados pela atividade laboral. Isso é o que também contou Humberto, um motorista que estava com 23 anos no momento da entrevista. Humberto iniciou a atividade nos aplicativos no segundo semestre de 2020 na busca por complementar a renda de sua ocupação formal no ramo logístico. Entretanto, depois de um tempo, alugou um carro e decidiu manter apenas a atividade como motorista, pois avaliou conseguir uma remuneração maior apenas nos aplicativos. Sua jornada de trabalho, contudo, mostrou-se uma das maiores entre os entrevistados, sempre estourando as 12 horas da Uber, além de abarcar a totalidade dos finais de semana, incluindo o período da madrugada.

P: Aos sábados e domingos você também se conecta aos aplicativos?

E: São os melhores dias, na verdade.

E: E você mantém essa mesma faixa de horário aos finais de semana?

E: Finais de semana não. Finais de semana a gente pega um pouco mais tarde, no caso acho que umas 2h da tarde, aí vira até o outro dia.

P: Você trabalha a madrugada toda?

E: Da sexta para o sábado e do sábado para o domingo. No domingo a gente larga mais ou menos entre meia noite e 2h da madrugada. Então o principal dia de trabalho acaba sendo o sábado e o domingo.

P: Como que você define a quantidade de tempo em que vai ficar na rua?

E: Depende do movimento também. Dia de semana a gente coloca uma meta de R\$ 200,00 por dia, só que ultimamente tá um pouco mais difícil (Humberto – Motorista 14).

Priorizar os sábados e domingos na atividade laboral faz com que os uberizados elejam para não trabalhar apenas um dia durante a semana útil, normalmente entre segunda e quarta-feira, considerados os dias de menor movimento. O entregador Camilo, com excertos discutidos na seção anterior, traz um relato similar. Camilo, que estava cadastrado nas plataformas iFood (nuvem), iBolt, Uber (moto) e Loggi, quando tira um dia de folga, tende a fazê-lo às terças ou às quartas-feiras, contudo, aos sábados, domingos e feriados, por serem dias com maior demanda de entregas, também está sempre na rua.

P: Qual foi o dia que você folgou nessa última semana?

E: Olha, eu folguei, foi na quarta-feira. Pronto, eu costumo folgar numa terça, numa quarta, que são dias mais parados na plataforma.

P: Aos finais de semana você geralmente faz entregas, então?

E: Nos sábados, domingos e feriados estou sempre na rua. São dias de maiores demandas, entende?

P: Mesmo não sendo aos finais de semana, você sempre tira um dia de folga?

E: É variável, porque, assim, aqui é uma área que tem meses que está legal, tem meses que é difícil. Aí, às vezes, a gente acaba trabalhando mais pra poder suprir, pra poder pagar a conta, né? Porque as contas não param de chegar. Aí tem vezes que eu posso trabalhar mais. Por exemplo, há dois meses atrás, estava muito ruim. Então eu tive que trabalhar mais. Assim não folguei, entendeu? Passei mais um dia trabalhando pra poder compensar. Já tem, por exemplo, final de ano agora que são meses bons, aí você acaba trabalhando menos, entendeu? Até porque cansa mais, né? O tempo que você fica na rua cansa mais, porque não para. Então, é bem relativo, é por isso que o motivo de eu querer sair dessa profissão é porque você não tem mais, assim, o horário certo, assim. Você diz assim, eu quero trabalhar amanhã e tarde, mas acaba trabalhando de noite, às vezes, porque tem que compensar (Camilo – Entregador em Motocicleta 03).

É frequente que muitos motoristas e entregadores, como salientado por Camilo, passem muitas semanas sem tirar um dia de folga. Afinal, a não existência do descanso semanal remunerado faz com que um dia não trabalhado seja um dia sem salário. Assim, quatro dias a menos de trabalho no mês, a depender da época do ano, pode significar uma redução no orçamento familiar mensal desses trabalhadores.

Não ter um dia de folga é o caso de Marcos, entregador em motocicleta apresentado na seção anterior. Marcos, que estava como entregador OL no momento da entrevista, relatou sempre solicitar ao seu operador logístico a entrada na escala no que seria o seu dia de folga e trabalhar de domingo a domingo. O seu relato, no entanto, expressa relação direta com questões

familiares. Como não pode deixar de trabalhar aos finais de semana, dia de folga de sua esposa, Marcos não vê sentido em ficar fora da escala na segunda-feira, teoricamente o qual seria o seu dia de descanso.

P: E tem algum dia da semana que é a sua folga fixa?

E: Tem, na segunda-feira. Mas geralmente eu nem gosto de folgar, porque tipo, minha esposa, ela trabalha de segunda a sexta. Aí sábado e domingo ela tá em casa, dia de semana pra mim não compensa. Então peço escala.

P: Você nunca tira folga?

E: Quando eu não consigo [entrar na escala] às vezes eu aproveito só pra lavar a moto, trocar o óleo e tal.

P: E aos finais de semana, você está sempre na rua então?

E: Sim, final de semana é o tempo todo nas entregas (Marcos – Entregador em Motocicleta 13).

Além dos finais de semana, os feriados e as datas comemorativas, por serem períodos com grande procura por corridas ou entregas, acabam, da mesma forma, se tornando dias prioritários para o trabalho de motoristas e entregadores. Vide o exemplo de Bernardo, motorista apresentado no primeiro capítulo, na seção 1.1.

P: Nas datas comemorativas normalmente você trabalhava, então?

E: Sim, sim. Com certeza. Dias das mães, dia dos pais, natal, ano novo.

P: E como que fica com a família?

E: Aí a gente comemora depois (risos).

P: Eu iria fazer uma pergunta nesse sentido mesmo. Você já deixou de fazer alguma atividade no seu tempo livre por conta do trabalho na Uber?

E: Já sim. Já sim. É porque, vê só, vou usar como exemplo o dia das mães. Pelo menos eu, todos esses dias que eu trabalhei pela Uber, fazia uma média de R\$ 650,00 livre já de gasolina, sobrando livre no bolso R\$ 650,00. Aí, até minha esposa e minha mãe também falavam: vai trabalhar! Depois a gente sai e comemora, janta... Aí quando, se caísse em alguma data comemorativa no domingo, a gente comemorava na segunda-feira, ia jantar. Mas normalmente aquele dia ali eu ficava na Uber (Bernardo – Motorista 03).

Os finais de semana e os feriados parecem, desse modo, estar entre os dias em que as plataformas digitais mais se utilizam da estratégia de bonificações e incentivos discutidas como parte do processo de gamificação na seção anterior. Sabendo disso, muitos trabalhadores, como no caso do motorista Bernardo, nem sequer cogitam a possibilidade de realizar alguma atividade que não seja a de trabalho.

O motorista Leonardo também trouxe um relato muito similar relacionado aos feriados. Para os trabalhadores uberizados, é justamente em datas como essas em que há mais trabalho. Leonardo estava com 38 anos à época da entrevista. Antes de ingressar no trabalho

subordinado às plataformas digitais no ano de 2017 foi caminhoneiro, tendo ido e voltado dessa profissão ao longo dos últimos anos. Interessante notar que a entrevista com Leonardo ocorreu em uma segunda-feira em um dos pontos de concentração de motoristas, dia em que teoricamente ele não trabalharia. Todavia, corroborando a discussão sobre os novos tempos de trabalho (Cardoso, 2017), realizada no capítulo anterior, Leonardo dedicou o dia aos cuidados necessários com o veículo.

P: Você costuma folgar de final de semana?

E: Não é muito não, mas... Dentro de um mês eu tiro, né? Um domingo. Eu tiro um domingo normalmente [...]

P: Hoje [segunda-feira] você me disse que seria seu dia de folga, o que você fez?

E: Hoje eu foquei mais no carro, né?

P: Você se lembra do último dia que você tirou livre para você?

E: Pra mim mesmo? Mas tem tempo. Tem tempo também. Pra mim, pra mim mesmo, assim. Aquele dia só meu mesmo tem tempo...

P: E me diz uma coisa, você trabalha aos feriados? Você está lembrado da última vez que não se conectou aos aplicativos nessas datas?

E: Tem tempo já. Tem tempo. Geralmente a gente deixa pra focar após o feriado. Porque no dia do feriado você tem muita viagem, entendeu? E aí você tem um dinheiro bem melhor, no outro dia você vai e folga.

P: E quando é Natal, Ano Novo, você trabalha também?

E: Trabalha também.

P: No carnaval também?

E: Também. Apesar que o último que a gente rodou foi antes da pandemia, né? Mas foi muito bom. É sempre muita corrida... Eu digo, é a minha rotina. É o dia a dia (Leonardo – Motorista 16).

Com esses relatos se observa que os dias e datas marcadamente destinados ao tempo livre e às atividades de lazer acabam sendo ocupadas pelo trabalho. Mais do que isso, além daqueles trabalhadores que não têm sequer um dia livre na semana, os que conseguem organizar um dia de folga acabam por tê-lo em dias úteis para que assim impacte menos a sua remuneração, já que tampouco essa folga é remunerada. O trabalho uberizado, dessa forma, além de representar, por suas próprias características precárias e flexíveis, uma quebra na sociabilidade relacionada ao local de trabalho e ao estatuto profissional, mina as possibilidades de sociabilidade dos trabalhadores em períodos em que o lazer, a diversão e o descanso são socialmente reconhecidos e esperados.

Outras categorias profissionais também trabalham aos finais de semana e feriados. Todavia, o trabalho uberizado, pelos motivos expostos, tende a transformar essa condição em regra. Além disso, estar o tempo todo à disposição, como vimos na seção anterior quando destacada a questão da gamificação, causa uma profunda desorganização da vida cotidiana. O

fato é que não há previsibilidade de descanso ou de lazer para esses trabalhadores aos finais de semana e nos feriados, tampouco há a perspectiva de férias, como será abordado na próxima seção.

#### **4.1.5 Trabalhador uberizado não tem férias**

Em fevereiro de 2020, o então Ministro da Economia Paulo Guedes disparou a seguinte frase ao comentar a cotação da moeda estadunidense: “todo mundo indo para a Disneylândia, empregada doméstica indo para a Disneylândia, uma festa danada. Pera aí. Pera aí, pera aí.”. Na sequência, tentou explicar melhor sua declaração: “Antes que falem: ‘O ministro diz que a empregada doméstica está indo para a Disneylândia’. Não. O ministro diz que o câmbio estava tão barato que todo mundo estava indo para a Disneylândia, até as classes mais baixas” (Rodrigues, 2020). A fala de Guedes, além do caráter racista e elitista, atestou o descolamento da realidade e o desconhecimento das condições de vida dos trabalhadores brasileiros.

Os números da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) 2017-2018 indicam que 72,4% da população do país vivia em famílias com algum grau de dificuldade de pagamento das despesas mensais. Em relação ao lazer e viagens, a despesa média mensal per capita da população estava em R\$ 53,93. Desse total, R\$ 39,05 (72,4%) foram despendidos com viagens e R\$ 14,87 (27,6%) com outras atividades de lazer. No entanto, a despesa média per capita mensal com lazer e viagens esporádicas das famílias que integravam os 10% mais pobres da população foi de apenas R\$ 0,84 (IBGE, 2021). O fato é que, para além dos recursos financeiros, uma viagem como a mencionada pelo ex-ministro não é possível de ser feita em poucos dias, necessitando, para aqueles que trabalham, de um longo período de folga ou de férias.

A criação das férias remuneradas, segundo Marcassa (2002), na mesma toada das lutas pela redução da jornada de trabalho, foi fruto de intensas lutas políticas por parte do movimento operário e encontrou oposição por parte do setor patronal:

Já a lei de férias, regulamentada pelo Decreto nº 17.496, de 30 de outubro de 1926, encontrou muita resistência no meio empresarial. Primeiro, pelo distanciamento da fábrica e pela possibilidade de organização dos trabalhadores mediante o surgimento e aumento do tempo livre. Depois, pelo risco da improdutividade, tendo em vista que durante os momentos de ócio, divertimento e descontração o operário poderia desperdiçar energias fundamentais a serem empregadas na produção e, por fim, pelo perigo eminente para o homem habituado ao trabalho de se corromper pelos vícios e pelos hábitos da luxúria e da vagabundagem. [...] Para seu devido descanso, o

trabalhador deveria contar com o lar, lugar onde ele teria todo conforto do ambiente doméstico, encontrando-se com seu *habitat* costumeiro, aonde poderia recuperar-se do desgaste físico e as condições psicológicas para o retorno ao trabalho. E mesmo que o trabalhador resolvesse desgastar-se por meio de diversões, em casa ele teria as estruturas morais reparadas pela convivência com os filhos e a sua disciplina renovada com facilidade e dentro dos padrões de normalidade para dar sequência à semana vindoura, coisas que as férias não lhe trariam (Marcassa, 2002, p. 54-55).

Apesar dessa posição do setor empresarial, o Brasil ratificou as convenções 52 e 132 da OIT sobre as férias remuneradas, a CLT determinou o direito a férias anuais remuneradas e a Constituição Federal de 1988 pontuou o mesmo direito, além do adicional de um terço a mais do salário (Castro, 2020). No entanto, assim como quando discutimos o descanso semanal na seção anterior, o direito a férias remuneradas nunca foi de fato garantido ao conjunto dos trabalhadores brasileiros (Krein, 2007).

Para os trabalhadores uberizados, o cenário não poderia ser diferente, como só recebem pelas horas efetivamente trabalhadas, o direito a férias remuneradas após decorrido um ano da atividade laboral é inexistente. Desse modo, constatamos e dialogamos com motoristas e entregadores exercendo a função anos a fio sem nenhum período de descanso.

A última vez que muitos desses trabalhadores usufruíram de férias foi exatamente quando ainda exerciam funções com carteira assinada. Esse é o caso do motorista Ramiro, com o qual estabelecemos diálogo nas seções anteriores. Ramiro relatou que seu último período de férias havia ocorrido em 2019, três anos antes da realização da entrevista, quando ainda trabalhava como metalúrgico no setor industrial. Após o desemprego e o início do trabalho nos aplicativos, Ramiro segue na atividade laboral ininterruptamente.

P: Você se recorda da última vez em que tirou férias?

E: Eu nunca mais tirei férias.

P: Depois do trabalho dos aplicativos você nunca mais parou?

E: Não, não, na Uber não. Minhas últimas férias foram na empresa trabalhando na indústria, né?

P: Sim.

E: E aí era assim, todo ano tinha férias. Mas na Uber eu estou três anos direto, sem férias.

P: Nem uma semana para ir viajar com a família?

E: Não, não! (Ramiro – Motorista 23).

O relato da motorista Lizete também expressa a inexistência de férias. Lizete, como destacado na seção 1.3, iniciou a atividade nas plataformas digitais de transporte em março de 2016, logo no início das operações da empresa Uber na cidade do Recife. Em todo esse tempo

de trabalho contou com apenas dois períodos de descanso: o primeiro, o qual chamou de “mini férias”, com duração de uma semana, ocorreu cerca de 4 anos depois de ter iniciado a atividade nos aplicativos; o segundo, que nomeou de “férias forçadas”<sup>19</sup>, foi por decorrência da pandemia de covid-19. Depois, desses dois períodos, no entanto, Lizete seguia com a atividade laboral há mais de dois anos sem nenhum tempo prolongado para o descanso.

P: Chegou a ter algum período de férias recentemente?

E: Recentemente não. Antes da pandemia eu tirei mini férias, vamos dizer assim, de uma semana. Mas antes da pandemia.

P: Começo de 2020? Depois disso, nunca mais?

E: Nunca mais. Só trabalhei.

P: E durante a pandemia você também continuou rodando?

E: Durante a pandemia eu rodei até um certo tempo, depois eu vendi o carro, como disse, e eu passei três meses sem carro e foi quando eu aluguei esse. Aí vamos dizer que eu passei essas férias forçadas (Lizete – Motorista 11).

No que diz respeito à não existência de férias entre os entregadores, vale salientar as nuances entre aqueles que estão cadastrados diretamente na plataforma e aqueles vinculados ao regime OL do iFood. Arthur, entregador em bicicleta apresentado na seção 1.4, cadastrado, entre outras plataformas, no sistema nuvem do iFood, estava no trabalho subordinado às plataformas digitais há cerca de quatro anos. Sem nenhum período para as férias nesse ínterim, alegou nem sequer pensar em tê-las para não correr o risco de “esfriar” a sua conta. Arthur, argumenta que, caso o entregador não se conectar ao aplicativo por um certo tempo, terá poucas solicitações de entrega ao retornar à atividade.

Bento, por sua vez, conforme apresentado na seção 1.4, além de realizar transporte de passageiros pela 99 moto no turno da manhã, encontrava-se como entregador OL na plataforma iFood. Bento estava há dois anos e meio como entregador, desde a perda de sua ocupação anterior como operador de caixa em supermercado, logo no início da pandemia. Como nos demais casos aqui expostos, havia trabalhado sem interrupção durante todo o período descrito. Para entregadores como Bento, no entanto, o gerenciamento algorítmico opera de outra maneira e a questão de “esfriar” a conta não é um impedimento, já que os pedidos para os OLs são frequentes dentro de suas praças de atuação<sup>20</sup>. Assim, de acordo com o relato de Bento, ele pode tirar férias quando quiser, bastaria combinar a escala com o OL. Entretanto, nunca o fez por questões financeiras. As diferenças relatadas pelos entregadores Arthur e Bento,

<sup>19</sup> A questão da suspensão de trabalho sem intenção será retomada na próxima seção.

<sup>20</sup> Como parte do gerenciamento algorítmico, as políticas para distribuição dos pedidos, assim como os critérios para o valor a ser recebido são obscuros, conforme discutido no primeiro capítulo. As questões aqui levantadas retratam a percepção empírica dos entregadores entrevistados.

contudo, não interferem no resultado final. Em ambos os casos as férias inexistem. Vejamos os dois relatos:

P: Desde que entrou nos aplicativos você teve algum momento de férias?

E: Rapaz...teve, não. Teve não. Trabalhei, trabalhei com frequência todo esse tempo. Assim, eu penso em tirar umas férias, mas assim, no momento não dá pra tirar. Se eu parar pra pensar em tirar férias o que acontece? No próprio aplicativo, se você passar uma semana sem rodar, a conta esfria, entendeu? Você, quando vem pra rua, trabalha com baixa entrega. Mesmo que você reserve, não toca.

P: Toca menos se você ficar um tempo sem fazer entregas?

E: Você passa uma semana sem rodar. Aí eles consideram isso como... ah... passou uma semana fora, o aplicativo vai tocar, mas quando ele toca é uma corrida perdida. Ele não toca com frequência. Agora, quando a gente trabalha todo dia, você já chega com o aplicativo tocando (Arthur – Entregador em Bicicleta 02).

P: Em algum período nesses últimos dois anos você tirou férias?

E: Faz 2 anos e 6 meses que eu tô direto. Aí tem vezes que eu tiro em dois dias de folga, entendeu? Porque a folga é na segunda-feira, mas às vezes eu peço o domingo pra pegar dois dias direto.

P: Caso você precise ou queira de um tempo maior fora da escala, você consegue?

E: Rola, porque a gente é parceiro. A empresa é parceira do iFood e a gente é parceiro dela, não tem isso de funcionário e patrão. Então, se eu quiser viajar, eu viajo, o foda é conseguir o dinheiro pra viajar, né? Porque o motoqueiro nunca tem (Bento – Entregador em Motocicleta 02).

Além dos motoristas e entregadores com dedicação total à atividade nas plataformas digitais, vale salientar o caso dos trabalhadores que estavam com outras ocupações no momento da entrevista. Na seção em que discutimos a “captura” da subjetividade ao trabalho, apresentamos o entregador Lorenzo que, apesar de estar no período de férias em sua ocupação formal, dedicava todo o tempo possível ao trabalho uberizado. Esse não foi um caso isolado. O motorista Dorival relatou a mesma prática.

P: Quando você tem férias no seu outro trabalho, você deixa de rodar nos aplicativos?

E: Não, eu continuo rodando.

P: Você tende a rodar mais ou menos?

E: Um pouco mais, mas também costumo pegar, tipo, fazendo de conta que é o meu trabalho pra não ir rodar. Como se eu não tivesse de férias, entendeu? Pra também não ficar direto. Até porque, a gente acaba se organizando mais em casa com férias, né? Pra tentar passear. Mas eu continuo na pegada dos aplicativos mesmo nas férias (Dorival – Motorista 05).

Em suma, da mesma forma em que não há descanso aos finais de semana e aos feriados, tampouco há a perspectiva de férias para os motoristas e entregadores uberizados. Seja pela falta de tempo, falta de condições financeiras, ou, como de fato se observa, pela junção dessas duas limitações, os relatos apresentados nesta e na seção anterior reforçam o argumento de que o trabalho toma conta das demais dimensões da vida dos motoristas e entregadores uberizados, deixando, assim, poucas possibilidades para as manifestações vinculadas ao lazer em tempos sociais em que historicamente essas atividades são produzidas.

#### **4.1.6 As “folgas” não planejadas (e não remuneradas) de trabalho**

A regulação da jornada de trabalho e a constituição de certos direitos trabalhistas, segundo Krein (2007), foram instrumentos necessários não apenas para a existência do tempo livre, mas também para o desenvolvimento econômico e a viabilização de um mínimo de condição de vida aos trabalhadores. Entretanto, a uberização, na trilha da flexibilização e precarização laboral, opera no sentido oposto: o da fragilização de direitos trabalhistas e sociais. A situação chega a tal grau de degradação que o descanso, ou qualquer outra atividade no âmbito do tempo livre surge, para muitos desses trabalhadores, apenas quando se vêm afetados por elementos externos à necessidade que têm de trabalhar continuamente.

Nesse sentido, é emblemático notar que muitos uberizados, quando indagados sobre o dia de descanso ou sobre as férias, fizeram alusão a períodos em que precisaram suspender involuntariamente suas atividades laborais. Até este momento do texto foram salientados três exemplos. No trecho imediatamente anterior, no relato de Lizete, é possível notar que a motorista afirmou ter passado três meses de “férias forçadas” quando necessitou vender seu carro por decorrência da pandemia de covid-19. Já Alexandra, entregadora em bicicleta apresentada na seção 3.4, disse não conseguir organizar seus dias de descanso, e que os têm apenas quando, mesmo sem compreender os motivos, é bloqueada na plataforma em que é cadastrada. Mathias, por sua vez, conforme discutido na seção 3.4, relatou um grave acidente de motocicleta enquanto realizava entregas por meio de uma conta alugada. Por decorrência do acidente, ficou seis meses em recuperação, portanto, sem conseguir trabalhar.

Os relatos sobre “folgas” não planejadas e “forçadas” após acidentes se mostraram recorrentes. Francisco, por exemplo, relatou um período de “férias” nos aplicativos apenas quando se viu envolvido em um acidente de trânsito. Francisco, com uma vida laboral marcada pela viração, passou por incontáveis ocupações. Com 38 anos no momento da entrevista, disse

ter ingressado no trabalho como motorista em aplicativos em julho de 2019 e foi apenas no começo de 2022, cerca de dois anos e meio depois desse início, que paralisou momentaneamente a atividade.

P: Qual foi a última vez que você tirou férias, que parou de fazer Uber e tirou férias?

E: Rapaz, em janeiro eu tive um acidente, né. Um senhor tava com um carro, daí eu olhei e ele freou: "pei!", acabou com essa lateral aqui. Aí eu quebrei o dedo, né. Aí eu botei o dedo no lugar. Isso aqui [a mão] ficou desse tamanho. Aí fiquei lá, esperei e tal. E assim, acho que foi umas férias pra mim. De janeiro, fevereiro, março e abril. Voltei em maio. Falei: quer saber... Tive que parar, porque que estava doendo muito... (Francisco– Motorista 08).

Da mesma forma como o observado no trecho da entrevista com motorista Francisco e com entregador Mathias, Josué só parou de trabalhar por um tempo após ter sofrido um acidente enquanto realizava entregas em sua bicicleta. Retomaremos a apresentação desse entregador nas próximas seções, de todo modo, vale destacar que Josué, com 25 anos à época, nunca gozou de férias, mesmo quando estava em ocupações formais em que existia essa previsibilidade.

P: Qual foi a última vez que você tirou férias?

E: Rapaz, pra falar a verdade, nem quando eu trabalhava de carteira assinada eu pegava férias não. Eu vendia. A única folga que eu tive, assim, foi quando eu fiquei parado mesmo. Foi há uns três meses. Então, só foi essas férias mesmo.

P: Você nunca havia tido um período de férias, então?

E: Teve essa, mas foi obrigatório, porque sofri um acidente de bike. Aí eu tive que parar. E aí eu tinha que levantar o dinheiro pra ajeitar ela de novo. Mas também só foi esse período.

P: Como foi o acidente?

E: Uma mulher bateu em mim. Mas saiu fora. Não voltou não. Quebrou o amortecedor, da bike, assim, a frente todinha. Menos o quadro. Graças a Deus o quadro deu pra salvar. Aí amortecedor... nada prestou.

P: E você se machucou muito?

E: Só foi esses dois furos aqui, graças a Deus.

P: Foi recente?

E: Foi, acho que foi...acho que vai entrar pra três meses ainda (Josué – Entregador em Bicicleta 09).

Ainda vale salientar o exemplo de Caio, um entregador em bicicleta que estava com 21 anos no momento da entrevista. Caio havia iniciado o trabalho com aplicativos em março de 2020, sendo essa a sua primeira ocupação. Desde então, em seus dois anos e meio de atividade, não havia descansado mais do que o seu dia habitual durante a semana. No entanto, com o

mesmo entendimento expresso nos excertos acima, Caio relatou que teve “férias” quando sofreu um acidente e fraturou a clavícula. O acidente havia ocorrido poucos dias antes da entrevista, sendo que, naquele momento, apesar de ainda estar com essa região do corpo em recuperação, já havia retornado ao trabalho.

P: Depois que começou a fazer entregas, você chegou a ter algum período de férias?

E: Só quando eu sofri um acidente, aí eu parei de trabalhar, fiquei oito dias em casa. Fraturei a clavícula, ainda está um pouco inchado ainda.

P: Como aconteceu?

E: Desci a ladeira. Não deu pro freio da bike. Aí cheguei lá embaixo e bati no ônibus. Aí o Samu socorreu. Passei oito dias parado em casa sem conseguir trabalhar.

P: Você voltou rápido...

E: Tive que voltar porque as coisas começaram a apertar em casa.

P: Você teve algum tipo de auxílio da plataforma?

E: Não, não. Teve não. Mandaram ir atrás, mas não deu certo não, daí já tive que voltar (Caio – Entregador em Bicicleta 03).

Além dos acidentes, outros imprevistos do dia a dia de motoristas e entregadores podem trazer a necessidade de afastamento das atividades. Esse é o caso relatado pelo entregador Pedro, que poucos meses antes da entrevista contou ter feito uma cirurgia de apendicite e se afastado momentaneamente das atividades de entrega. Pedro estava com 30 anos no período da entrevista. Antes de iniciar a atividade como entregador por meio de aplicativos contou ter sido pintor e trabalhado três anos como entregador fixo em uma pizzaria. Havia se cadastrado há muitos meses na plataforma iFood, mas só conseguiu a liberação quando ingressou no regime OL de trabalho. Pedro também descreveu uma vida tomada pela dinâmica de trabalho, com poucas folgas e trabalho aos finais de semana. Quando perguntado sobre as férias, mencionou justamente o momento logo após o procedimento cirúrgico como o último em que se distanciou das atividades laborais.

P: Você tira algum dia de folga na semana?

E: Às vezes nas quartas-feiras. É difícil de eu folgar. Quando eu quero, aí sim eu peço.

P: Amanhã você vai folgar? [a entrevista foi realizada em uma terça-feira].

E: Vou trabalhar, é que é feriado [...]

P: Quando você não está trabalhando, o que você costuma fazer?

E: Costumo descansar. Tudo que quero é descansar.

P: E depois que você descansa. Na última semana, você viu algum filme, viu alguma série, saiu com os amigos?

E: Eu fico morto. A gente fica morto de tanto trabalho. Quando eu não tenho correria, eu vou mexer na moto, sempre precisa fazer alguma coisa [...].

P: E última vez que você teve algum tipo de férias, você lembra?

E: Rapaz, aí foi quando eu fiz a cirurgia de apendicite.

P: Isso foi quando?

E: Faz 3 meses.

P: Foi recente.... E nesse período você já era OL? Foi tranquilo sair e depois voltar para a escala?

E: Foi. Fiquei em casa, mas também não recebi, né... voltei e estou aí na escala de novo (Pedro – Entregador em Motocicleta 18).

Tais casos demonstram que os trabalhadores uberizados, em qualquer que seja a ocupação, têm o sentido do que deveria ser as férias totalmente subvertido. Afinal, elas não existem de fato. Os uberizados, apesar da clara subordinação de seu trabalho, não têm o vínculo empregatício reconhecido, portanto, não têm, assim como a massa de trabalhadores na informalidade no Brasil, o direito a férias remuneradas. Assim, como recebem na exata medida em que realizam a atividade, o fato é que os trabalhadores uberizados não podem parar. Quando o fazem, arcam com o não recebimento de qualquer remuneração e com os custos dessa interrupção. O trabalho uberizado cria, desse modo, uma situação peculiar, ao mesmo tempo em que os trabalhadores são lançados à condição de autogerente subordinado, ou seja, quando os meios de trabalho e parte do gerenciamento são terceirizados aos próprios trabalhadores (Abílio, 2019), esses parecem ter reduzidas as possibilidades de gerenciamento sobre as demais dimensões de seu cotidiano.

Enfim, as considerações dos motoristas e entregadores sobre o trabalho aos finais de semana, feriados e datas comemorativas, somadas à ausência de férias e às longas e extenuantes jornadas de trabalho, colaboram para atestar que esses trabalhadores têm pouco ou quase nada de tempo para ser destinado aos demais tempos sociais fora da atividade laborativa. Assim, ao contrário das teses que propagam a suposta liberdade de escolha do tempo de trabalho entre os uberizados, trata-se, com efeito, de uma realidade em que a atividade laborativa passa a tomar conta das demais dimensões da vida. A única escolha possível parece ser entre trabalhar muito ou trabalhar ainda mais.

#### **4.2 A organização e as manifestações do lazer em um cotidiano tomado pelo trabalho**

Como anteriormente destacado, a pressão por parte dos detentores e gestores do capital para a flexibilização laboral criou impulsos, sobretudo a partir da década de 1990, para a reaproximação entre os tempos de trabalho e de não trabalho, acarretando a crescente indefinição sobre onde se iniciam e onde se encerram esses tempos sociais (Antunes, 2018; Cardoso, 2017; Krein, 2007). Em tal contexto, segundo Mascarenhas (2005), as claras fronteiras

que outrora delimitavam os diversos períodos de tempo livre existentes no cotidiano dos trabalhadores também passam a ser flexibilizados. Afinal, uma produção flexível, requer um modo de vida também flexível. Nas palavras do autor:

Ao passo que os limites e fronteiras que antes demarcavam com certo grau de nitidez os períodos de tempo livre do *final do dia*, do *fim de semana*, do *fim de ano* – ou seja, as férias – e do *final da vida* – isto é, da aposentadoria – são também flexibilizados, os lapsos temporais que passam a ser dispensados ao lazer, agora sem um contorno mais preciso, ficam cada vez mais curtos, quase sempre fragmentados, descontínuos, incertos e, para muitos, inexistentes. Quando raramente ou rapidamente ocorrem, nada mais conta a não ser o desejo e a vontade imediatos. Deixando-se seduzir, o indivíduo não resiste, curva-se ao prazer e ao consumo instantâneo dos objetos de fruição hodiernamente despejados no mercado (Mascarenhas, 2005, p. 83-84 – grifos do autor).

Com o avançar da flexibilização e as novas etapas de precarização e exploração do trabalho desencadeadas nas últimas décadas, vale olhar de maneira mais detalhada para as atividades de lazer vivenciadas por aqueles e aquelas que logram o trabalho uberizado. No último trecho do terceiro capítulo, almejando uma primeira aproximação com os usos do tempo dos motoristas e entregadores investigados, esse movimento foi realizado a partir da análise dos diários de uso do tempo desses trabalhadores. Por meio dessa sistematização e das demais discussões acumuladas, torna-se possível assinalar que a uberização impõe uma dinâmica em que as fronteiras entre trabalho e tempo livre se tornam nebulosas, com o tempo de trabalho tendendo a ocupar grande parte do cotidiano desses trabalhadores.

Não se trata de argumentar que os trabalhadores uberizados não têm lazer. Apesar das pressões relacionadas ao tempo de trabalho, decerto que o lazer enquanto produção da cultura<sup>21</sup> se faz presente entre esses trabalhadores, assim como é parte da vida cotidiana da classe trabalhadora de modo *lato*. A ludicidade, como visto anteriormente, as práticas de divertimento e o lazer – esse entendido como forma predominante de apropriação tempo livre

---

<sup>21</sup> A noção de cultura, de acordo com Marcassa (2003), é fundamental para a compreensão do lazer. O lazer é cultura, pois: “na medida em que toda experiência de lazer se constitui no e pelo universo da produção material e simbólica da sociedade. Ou ainda por que as próprias atividades de lazer correspondem ao contato e apreensão da produção cultural da humanidade. [...] o lazer é cultura, sobretudo, por que a cultura compreende os modos de ser, agir, pensar e sentir, as crenças e os valores, os sentidos e os significados atribuídos as coisas e às relações humanas no interior de uma dada sociedade, e estes modos, práticas e relações estão presentes e interferem nas escolhas e comportamentos frente ao lazer. Entretanto, isto não quer dizer que o lazer represente toda a cultura, nem que a cultura seja um conjunto de signos desconexos, sem qualquer relação com as necessidades materiais e objetivas. *O lazer é uma esfera da vida cotidiana por onde a cultura penetra e se organiza, ao passo que esta é um conjunto articulado de modos de vida determinados pela ação concreta dos sujeitos sociais divididos em classes que, dialeticamente e permanentemente, respondem às condições objetivas produzidas e reproduzidas por eles.*” (Marcassa, 2003, p. 03 – grifo nosso).

no atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas (Mascarenhas, 2005) –, são partes indissociáveis da vida humana. Nesse sentido, são diversos os exemplos na literatura acadêmica que exemplificam e discutem as práticas de divertimento e o lazer vivenciados pelos trabalhadores em diferentes períodos históricos, a exemplo das discussões de Thompson (2013) sobre os costumes da classe trabalhadora inglesa no início da revolução industrial, das descrições realizadas por Dumazedier (2011) sobre o lazer dos trabalhadores franceses, no período que ficou conhecido como os trinta anos gloriosos do capitalismo nos países centrais, assim como a argumentação de Marcassa (2002), quando a autora discute a emergência do lazer no país e as práticas durante o tempo livre do incipiente operariado brasileiro no início do século XX<sup>22</sup>.

Como vimos, a construção dos tempos sociais, incluindo, por certo, o tempo para o lazer, sempre se mostrou permeada por disputas políticas e lutas sociais. Essa noção é fundamental, afinal, de acordo com Peixoto (2007), a forma como se produz e os sentidos atribuídos ao lazer estão intimamente interligados à forma de organização do trabalho em diferentes modos de produção. Com efeito, a possibilidade de fruição do lazer dependerá, além da dinâmica da luta de classes, das condições objetivas dos usos do tempo, das atividades e dos valores introjetados pela sociedade em cada momento histórico (Peixoto, 2007).

Ocorre que, no contexto de crise estrutural e de ofensiva do capital sobre o trabalho, segundo Belluzzo (2009), acirram-se as disputas e a clivagem social dos modos de vida: de um lado aqueles que, com acúmulo de capital fictício, usufruem do tempo livre e do consumo de luxo; do outro, aqueles que se tornam dependentes da obsessão consumista, endividados, que, permanentemente ameaçados pelo desemprego, veem-se obrigados a competir desesperadamente pela sobrevivência. Nesse sentido, o lazer, na condição de um não direito, de acordo com Mascarenhas (2005), encontra-se diante da seguinte situação:

[...] de um lado, os ricos e endinheirados, *os com-lazer*, aqueles que podem pagar pelo melhor das mercadorias e estilos de vida, tendo acesso ao *primeiro mundo do lazer*; no meio, sob a constante pressão gerada pelo empobrecimento e influência determinada pelo mimetismo e pelo simulacro, localiza-se a classe média, com frequentes escapadas ao *primeiro mundo*, afundando-se em dívidas ou liquidando suas economias, contudo, em sua

---

<sup>22</sup> Para Marcassa (2002, p. 82 – grifo nosso): “O operariado frequentava as sociedades recreativas dançantes, gostava de futebol, dos bares e das casas de jogos e apostas. Suas diversões se confundiam com as diversões populares dos bairros pobres da cidade e muitos dos seus passatempos ainda possuíam uma profunda vinculação com a calendário festivo da igreja, aonde os festejos, quermesses, romarias aliavam o lúdico ao religioso. As atividades lúdicas, as diversões, as reuniões, festas e comemorações preenchiam, então, o parco tempo livre dos trabalhadores e das camadas populares, para os quais não tinha qualquer conotação diferente a palavra *lazer*, cuja existência não era sequer reconhecida”.

maioria, tendo contato somente com o mais barato, com passaporte apenas para o *segundo mundo do lazer*, cópia inferior do *primeiro mundo*, onde pululam as ofertas de *lazer-genérico* e crescem as apropriações do já descartado *lazer de segunda-mão*; e, na base da pirâmide, o *terceiro mundo do lazer*, dos pobres e dos miseráveis, dos *quase sem* e dos *sem-lazer*, a maioria da população, os que somente tem acesso ao pouco de *lazer-aberto* que ainda restou, ou mesmo, aqueles que são assistidos por programas do tipo *lazer solidário* ou *lazer-filantrópico*, iniciativas geralmente funcionalistas, mantidas por ONG's, Igrejas, organizações comunitárias, associações de moradores, fundações empresariais, sociedades beneficentes etc., em grande parte, subvencionadas pelo Estado ou recebendo apoio de organismos internacionais (Mascarenhas, 2005, p. 106-107 – grifos do autor).

O cerne desse debate diz respeito, justamente, às desigualdades de acesso ao lazer. Uma sociedade desigual produz, por certo, um lazer também desigual. Com isso em vista, somado aos debates sobre as condições flexíveis e precárias do trabalho uberizado, vale olhar para as formas de manifestação do lazer dos motoristas e entregadores aqui investigados. Para tal, a argumentação deste subcapítulo encontra-se sistematizada em cinco subseções que, apesar de distintas, apresentam o mesmo fio condutor, com discussões que apontam para a existência de um lazer precário, embricado aos modos de vida periférico, decorrente dos processos mais amplos de retirada de direitos e que tende a se espalhar e a se generalizar concomitantemente à uberização do trabalho.

#### **4.2.1 “E acabaram com teu carnaval”: trabalhador *just-in-time* não tem hora para o lazer**

Na cidade de Toritama, localizada no agreste pernambucano, a cerca de 160 km de Recife, o barulho das máquinas de costura nas fábricas de jeans e nas incontáveis pequenas facções, conforme mostrado no documentário “Estou me guardando para quando o carnaval chegar” (2019), quase nunca cessa. Conhecida como a capital do jeans, a economia do município se encontra baseada na produção e na comercialização de vestimentas e acessórios com esse tipo de tecido<sup>23</sup>. Os trabalhadores das facções da cidade, geralmente instaladas nas salas das casas ou em construções precárias nos fundos de quintais, cobrem todas as etapas da

---

<sup>23</sup> Toritama produz cerca de 60 milhões de peças de roupa por ano, sendo em grande parte nas pequenas facções. A indústria têxtil da região emprega cerca de 15 mil pessoas e há outros 60 mil trabalhadores envolvidos com essa produção (Monteiro; Quesada; Vieira, 2019).

produção. Sem vínculo empregatício, realizam um trabalho sob demanda, utilizando-se de seus próprios equipamentos e espaços nessa produção<sup>24</sup>.

Por ser uma atividade nos moldes *just-in-time*, com trabalhadores subcontratados e sem qualquer relação de emprego, o trabalho nas facções de jeans em Toritama guarda, por essas e por outras características precárias e flexíveis, certos elementos em comum com o trabalho uberizado. Os trabalhadores recebem na exata medida em que produzem, com a volta ao passado do salário por peça mostrando-se a face mais moderna do trabalho em Toritama. Além disso, conforme exibido no referido documentário, as longas jornadas e o discurso sobre as “vantagens” de se “trabalhar sem patrão” se fazem presentes entre a população da cidade do agreste de Pernambuco. “Aqui, somos as donas” argumentava uma das trabalhadoras entrevistadas nas facções. Sentada em frente à máquina de costura, a costureira narrou a sua dinâmica diária de trabalho: a jornada é iniciada às 7h da manhã e com pausas para café da manhã, almoço e janta, a produção segue firme até às 22h.

Como não poderia ser diferente, o histórico de vida permeado pela viração também é uma característica marcante entre os trabalhadores de Toritama. Leonardo dos Santos, conhecido como Léo, com 33 anos à época, é uma das figuras centrais no documentário. Léo começou a trabalhar com corte de cana aos 13 anos de idade, ganhando entre R\$ 10,00 e R\$ 12,00 por semana. Relatou já ter feito de tudo um pouco: arrancar toco de árvores, carregar e descarregar caminhões, cavar buracos e diversas outras atividades braçais que lhe garantissem continuar a ser solicitado ao trabalho em sua comunidade. No momento da gravação, além da atividade nas confecções e nas lavanderias de tecido, trabalhava como ajudante de pedreiro, tendo como pagamento a promessa de trabalho futuro na nova facção a qual ajudava a erguer as paredes.

Há poucos dias de descanso em Toritama. Além de domingo ser o dia da maior feira do jeans na cidade, muitas confecções funcionam de segunda a segunda, fazendo com que o ritmo artificial da produção seja prevaiente ao da vida humana<sup>25</sup>. Um dos poucos momentos de pausa no incessante barulho das máquinas de costura ocorre na semana do carnaval. Durante esse período do ano, como mostrado no documentário, a cidade fica praticamente deserta. Os trabalhadores da indústria do jeans fazem o que for preciso, incluindo a venda apressada de

---

<sup>24</sup> A partir dos dados do censo demográfico de 2010 Esteves (s.d.) indica que 94,5% dos trabalhadores em Toritama são informais. Além disso, também destaca que em cada canto da cidade o cenário se repete: homens, mulheres, crianças e idosos recortam, picotam, pregam, moldam, dão cor e costuram o tecido jeans (Esteves, [s.d]).

<sup>25</sup> Importante frisar que a pandemia de covid-19 também impactou negativamente a vida dos trabalhadores de Toritama, sobretudo a dos trabalhadores informais, como pode ser consultado na matéria “Tempo do coser: como a pandemia de Covid-19 mudou a vida dos trabalhadores de Toritama (PE), a Capital do Jeans” (Araújo, 2020).

veículos, televisores, geladeiras ou qualquer que seja o eletroeletrônico disponível, para arrecadar quantidade necessária de dinheiro e arcar com os custos do deslocamento e estadia no litoral. Na semana seguinte, contudo, a produção e o ritmo brutal de trabalho são retomados e se inicia a longa espera pelo próximo carnaval.

Uma vida dominada pelo trabalho sob demanda, com pouco ou nenhum tempo livre e experiências esparsas de lazer, não é exclusividade dos trabalhadores da indústria têxtil de Toritama. Como colocado, um mundo do trabalho sob a sombra da acumulação flexível acaba por afetar o fenômeno do lazer, que também passa a manifestar facetas dessa flexibilidade. Assim, por mais particular que possa parecer o caso desses trabalhadores, muitos paralelos da dinâmica narrada no documentário podem ser traçados com o modo de vida encampado pelos uberizados. Com efeito, se a realidade de degradação do trabalho no Brasil faz com que seja possível realizar aproximações entre a atividade laboral nas referidas facções de jeans e a realidade flexível e precária do trabalho uberizado, as aproximações com o lazer também se mostram pertinentes. O fato é que o lazer dos motoristas e entregadores aqui investigados, em sua maioria moradores da grande Recife, guarda inquietantes semelhanças com o reduzido e descontínuo lazer vivenciado pelos trabalhadores da capital do jeans situada no agreste pernambucano.

Em uma realidade em que a atividade laboral toma conta de grande parte da vida, não é inesperado que o tempo para o lazer se mostre diminuto. De todo modo, como visto, o lazer enquanto produção da cultura é parte indissociável da vida cotidiana, sendo sua produção e reprodução inerentes aos seres humanos. Desse modo, guardadas, por suposto, as devidas condições de classe, situação laboral, as questões de raça, gênero, idade e demais fatores condicionantes para sua objetivação, o lazer se faz presente na vida dos trabalhadores. Nesse sentido, nota-se a existência de alguns momentos em que a dinâmica laboral é bruscamente interrompida e os trabalhadores se lançam de forma resoluta ao lazer. Para os toritamenses das facções de jeans esse período corresponde, justamente, ao carnaval. No caso dos motoristas e entregadores uberizados, no entanto, o mesmo escape não é possível. Como vimos na seção anterior, finais de semana, datas comemorativas e feriados, incluindo essa festa popular, são momentos cruciais para que consigam maior retorno financeiro e possam, assim, garantir a sua sobrevivência.

Todavia, essa condição não inviabiliza a argumentação de aproximação entre os modos de vida dos uberizados e dos trabalhadores toritamenses. A despeito da uberização ter “acabado com o carnaval” de motoristas e entregadores, ao menos no que diz respeito ao

descanso e/ou envolvimento com as festividades, foram encontrados trabalhadores uberizados com estratégias para cavar um tempo livre e com modos de lidar com o lazer, em outros períodos do ano, muito semelhantes à descrição das vivências desses tempos sociais dos trabalhadores da indústria têxtil de Toritama. Vejamos alguns dos casos.

O motorista Hélio estava com 39 anos no momento da entrevista e há seis realizava transporte de passageiros por meio da plataforma da Uber. Antes do iniciar a atividade como motorista, Hélio trabalhou por muitos anos em um pequeno negócio familiar. Viu nas plataformas um modo de mudar de área e mencionou não vislumbrar outra possibilidade de ocupação até então. Como diversos trabalhadores uberizados, Hélio não descansava mais do que um dia por semana, geralmente às segundas-feiras. Portanto, a perspectiva de ter um período maior sem o trabalho nunca estava colocada na ordem do dia. Em todo o seu tempo como motorista na plataforma Uber, Hélio mencionou apenas um período mais extenso de pausa nas atividades, ocorrido cerca de dois anos antes da realização da entrevista. Em um momento de saturação com o trabalho, Hélio deixou de lado suas atividades laborais e organizou uma viagem de quinze dias junto à família. Relatou ter se conectado ao aplicativo e realizado algumas corridas durante a viagem, com o intuito de compensar os dias sem trabalho. Essa reposição, no entanto, ocorreu de fato apenas na volta, quanto aumentou ainda mais a sua jornada semanal para dar conta do período não trabalhado, conforme explicitado no excerto abaixo:

P: Você falou que está há seis anos trabalhando como motorista aplicativo. Nesses seis anos, teve algum período que você tirou férias?

E: Não tirei não. Quer dizer, teve, mas faz dois anos já. Eu tirei um tempo e dei uma viajada.

P: Você tirou quantos dias?

E: Quinze dias.

P: Como você se organizou para esse período?

E: Eu não estava aguentando mais não. Daí parei esses quinze dias e fui viajar. Na volta eu resolvi os gastos.

P: Resolveu como?

E: Assim, eu até tentei rodar uns dias por lá, para ver se garantia a volta. Mas eu acabei compensando com mais corridas depois (Hélio – Motorista 13).

O motorista Joaquim, conforme apresentado na seção 3.4, deslocava-se 30 km todos os dias do interior para a capital para esperar por chamadas na região do aeroporto da cidade do Recife. No dia da entrevista estava aguardando há horas por uma boa corrida, mas até aquele momento continuava a aparecer apenas viagens de pouca distância e baixos valores. Joaquim também descreveu uma vida tomada pelo trabalho, em que o lazer se mostra inexistente ou

aparece de forma residual em seu dia a dia. Nesse sentido, na mesma toada dos trabalhadores de Toritama, Joaquim mencionou alguns momentos em que, mesmo sem planejamento prévio, se afasta de suas atividades para ir à praia com a família. No retorno, contudo, assim como descrito por Hélio, tem que intensificar sua atividade laboral com o intuito de arcar com os custos de seu pequeno momento de descanso e diversão, assim como para conseguir repor os ganhos que deixou de ter no período em que não trabalhou.

P: O que você fez no domingo?

E: Ah, eu parei. Tirei um dia de lazer com a família. Nem lembro mais da última vez que tinha feito isso.

P: O que vocês fizeram?

E: A gente foi pra praia. Esporadicamente, a gente passa um cartão assim, faz um dia de passeio, feito domingo. Uma coisa e outra, mas não é rotina, né?

P: E além desse dia, você fez alguma outra atividade de lazer na última semana?

E: Não faço, não. Não tenho tempo, não. Não tenho tempo nem de assistir nada. Tô aqui pagando o cartão agora.

P: E o que você gostaria de fazer no seu tempo livre, de atividade de lazer, que atualmente você não faz?

E: Ai, meu Deus do céu. Não tenho tempo livre. A gente quer o quê? Tomar uma, se divertir e tal. Mas não dá tempo, não. Não dá, velho. Socializar, né. Porque a gente só se encontra assim pra trabalhar, o dia inteiro, direto. Mas só fala de trabalho, só tá aqui pra trabalhar e a gente nunca para pra tomar uma, conversar, churrasco, alguma coisa assim (Joaquim – Motorista 15).

Entre os motoristas ainda vale salientar os exemplos de Leda e Maria, duas trabalhadoras que fizeram amizade nos pontos de espera por chamadas nos aplicativos de transporte. Com a inconfundível dinâmica laboral dos uberizados, o modo de vida expresso por Leda e Maria não poderia ser diferente dos demais entrevistados: as longas jornadas de trabalho e o pouco tempo para as demais esferas da vida dão a tônica do cotidiano de ambas as motoristas.

Leda nasceu no estado de Pernambuco, mas se mudou para outra região do país durante sua adolescência. No momento da entrevista, estava com 38 anos e havia retornado para Pernambuco cerca de sete anos antes. Em todo esse tempo na região, contou ter feito seu primeiro passeio para o estado da Paraíba há pouquíssimo tempo. Mesmo com uma distância de apenas 115 km entre Recife e João Pessoa, com o trajeto de ida e volta, como vimos, sendo percorrido em corridas de aplicativo no mesmo dia por muitos motoristas uberizados, a dinâmica de trabalho e de vida ainda não havia permitido que Leda conhecesse a capital vizinha ao Recife. Foi após um longo período sem nenhuma forma de descanso prolongado, somado a

um relatado acúmulo de desgaste físico e mental, que Leda combinou com Maria de ambas viajarem por três dias para João Pessoa.

P: Qual foi o último dia que você tirou uma folga?

E: O último dia foi.... que dia é hoje mesmo? Hum...Foi na última semana de setembro [de 2022], porque eu botei na minha cabeça que queria conhecer João Pessoa. Larguei tudo e fui. Fiquei três dias lá. Fui na quinta e voltei no sábado. Fiquei encantada. Queria morar lá. Fui com minha amiga. Fui num bar enorme, não sei quantos andares pra cima. Achei a vista de lá maravilhosa. Rapaz, eu fiquei assim, óh!

P: Todo esse tempo por aqui e você não tinha ido para João Pessoa?

E: Não, você acredita? Dessa vez eu aluguei uma pousada. Fiquei nos barzinhos a noite, eu fui à praia, eu fui conhecer esse lugar que dá pra ver essa vista maravilhosa (Leda – Motorista 10).

P: Quantos dias você trabalha por semana?

E: Todos.

P: Sábado, domingo e feriado também?

E: De domingo a domingo.

P: Tem algum dia que você separa para ser o de descanso?

E: Muito aleatório. Muito aleatório. Final de semana é quase nunca. Quase nunca. Mais durante terça, segunda, quarta, que são os piores dias.

P: Teve dia de folga?

E: Teve não! Dia de folga da gente? Acho que faz 14 dias que a gente não folga. Acho que a última vez foi que eu te falei de João Pessoa. Foi a última vez que a gente parou. De lá pra cá só trabalhando. Eu não considero folga o dia em que chega uma determinada hora e eu paro de trabalhar. Folga pra mim é folga. Eu não vou fazer nada. Em relação ao aplicativo, nem nada. Então isso aí já vai fazer uns 14 dias (Maria – Motorista 20).

A dinâmica relatada até aqui entre os motoristas também se mostra presente entre os entregadores. O motoboy Luís, com 25 anos à época, assim como os demais colegas de ocupação, relatou uma rotina intensa de trabalho. Luís trabalhava todas as noites, com a realização de entregas até às 23h e com transporte de passageiros em sua moto no turno da madrugada. Luís não relatou um dia fixo de folga e não se recordava exatamente do seu último dia de descanso. Entretanto, contou que cerca de seis meses antes da realização da entrevista, após quatro anos ininterruptos de trabalho, fez uma pequena pausa e viajou para o interior do estado de Pernambuco com o intuito visitar alguns parentes.

P: Você lembra da última vez que ficou um período maior sem se conectar aos aplicativos?

E: Não lembro quando foi, mas mais para o começo deste ano. Eu larguei as coisas aqui e fui pro interior. Tava precisando parar. Fazia uns quatro anos que eu tava rodando direto (Luís – Entregador em Motocicleta 12).

Ainda vale destacar o exemplo do *bikeboy* Leandro, então com 28 anos, um dos entregadores cuja a dinâmica de trabalho foi discutida na seção 3.4. Leandro, como vimos, relatou não ter nenhum dia de folga. Assim, além do pouco tempo de descanso, descreveu poucas atividades relacionadas ao lazer. De toda forma, seguindo os casos dos demais trabalhadores apresentados nesta seção, Leandro relatou um determinado momento em que deixou de lado suas atividades de trabalho e seguiu para outro estado para acompanhar seu time de futebol, atividade que conseguia realizar com maior frequência antes do ingresso nas plataformas digitais de trabalho.

P: Você tem algum dia fixo de descanso, ou você trabalha sempre?

E: Todo dia, todo dia.

P: Todo dia?

E: Todo dia. Não, só quando eu quero tirar um lazer, eu tiro um lazer no domingo. Às vezes no domingo, porque domingo é o melhor dia pra rodar.

P: E você se recorda da última vez que você tirou um dia de descanso?

E: Oxe! Faz tempo. Eu torço pelo Sport, já fui da torcida jovem, mas não tô muito envolvido. Mas teve um jogo que eu peguei e disse: “Eu vou”. Eu tinha estourado a bicicleta, não ia rodar. Fui pra desopilar! (Leandro – Entregador em Bicicleta 10).

Argumentamos em diversos momentos que os trabalhadores uberizados destinam todo o tempo possível ao trabalho. Além disso, que não têm finais de semana, feriados ou férias remuneradas. Em alguns momentos, nesse ínterim, como forma de “desopilar”<sup>26</sup> – emprestando a expressão utilizada pelo entregador Leandro –, escapam momentaneamente de suas atividades laborativas para algum lazer possível. No entanto, em uma realidade de trabalho sem direitos, isso não ocorre sem ônus. É recorrente que os trabalhadores uberizados tenham que intensificar ainda mais sua atividade para mitigar os impactos dos dias não trabalhados em suas rendas. Assim, de forma similar aos trabalhadores da indústria têxtil de Toritama, descritos no documentário “Estou me guardando para quando o carnaval chegar” (2019), que se vêm obrigados a intensificar o trabalho para recomprar os equipamentos domésticos e eletroeletrônicos vendidos logo antes do carnaval, os uberizados aumentam o tempo conectados aos aplicativos para o pagamento das despesas relacionadas às atividades de lazer e recuperar a renda dos dias não trabalhados.

Com periodicidade até mesmo menor que a dos trabalhadores toritamenses, que anualmente paralisam suas atividades durante o carnaval, os motoristas e entregadores

---

<sup>26</sup> O verbo desopilar é correntemente utilizado em Pernambuco. No sentido figurado, significa “Conseguir esquecer ou resolver as preocupações, as tristezas etc.; aliviar, desoprimir” (Desopilar, 2023).

uberizados estão entre aqueles que, quando muito, acessam o que Mascarenhas (2005) caracterizou como lazer-genérico, o segundo mundo do lazer, porém tendendo ao que o autor delimita como o terceiro mundo do lazer, onde se encontram os quase sem e os sem-lazer. A uberização, desse modo, além da indefinição sobre o que é tempo de trabalho e de não trabalho, parece disseminar ainda mais a ausência de lazer entre os setores mais precarizados e pauperizados dos trabalhadores brasileiros.

Ao passo que a uberização generaliza e dá visibilidade a formas de trabalho e modos de vida tipicamente periféricos (Abílio, 2018; 2020b; 2021), é possível dizer que essa modalidade de trabalho também dissemina relações e vivências com o lazer até então tidas como periféricas. Assim, para além das vivências esparsas e não previstas de lazer, que ocorrem quando os uberizados, exauridos pela dinâmica laboral cotidiana, escampam do trabalho, vale olhar para os pequenos fragmentos de lazer restantes ao final das longas jornadas laborais, existentes entre um dia e outro do trabalho ou no dia de folga no meio da semana. É justamente esse o intuito das próximas seções.

#### **4.2.2 Lazer dos uberizados: o pouco que resta é precário**

Não é demais reforçar que os motoristas e entregadores uberizados têm jornadas laborais que tomam conta da maior parte de suas vidas. Diferentemente da ideia de liberdade de escolha do tempo de trabalho e do tempo de vida, propagado pelas plataformas digitais, é nítida a constatação de que esses trabalhadores destinam todo o tempo humanamente possível ao trabalho. No cenário contemporâneo, com a reaproximação e indefinição sobre o tempo de trabalho e o de não trabalho, trata-se de compreender, segundo Cantor (2019), que a expropriação do tempo não se limita apenas à esfera laborativa, mas foi estendida a todos os âmbitos da existência humana, expressando-se, assim, de maneira paradoxal, numa vida em que a falta de tempo se mostra constante.

O pouco tempo livre e a privação de lazer por parte dos trabalhadores uberizados, comumente originados das longas jornadas e das limitações financeiras, vem sendo extensivamente retratada neste texto. Com efeito, a ausência de tempo é uma das principais barreiras ao lazer. A partir dos dados da pesquisa “O lazer do brasileiro”, Gruber e Stoppa (2017) salientam exatamente a falta de tempo, com 37,8% das respostas, como o principal fator

para a não realização de atividades de lazer dentre os moradores de zonas urbanas do país<sup>27</sup>, seguido pela limitação de recursos financeiros, sinalizada por 31,7% dos participantes da pesquisa. Com isso em vista, ainda vale explorar de forma específica as atividades de lazer que os trabalhadores uberizados deixam de fazer, gostariam de vivenciar e as que conseguem de fato realizar. Vejamos inicialmente o relato de três trabalhadores.

O motorista Renato, que no momento da entrevista estava com 40 anos, além da atividade por meio dos aplicativos, exercia a ocupação formal como vigilante. Como trabalhava no regime 12 por 36, ou seja, 12 horas de jornada e 36 de descanso, utilizava-se de parte desse período para a atividade nas plataformas de transporte de passageiros, sendo cadastrado na Uber, na 99 e na InDrive. Renato, dessa forma, descreveu uma jornada muito maior do que a inicialmente prevista. Além de realizar corridas ao final de seu turno de trabalho, também se conectava aos aplicativos por cerca de 12 horas no que seriam os seus dias de descanso. Por conta de suas extensas horas de trabalho, afirmou ter poucas vivências de lazer, tendo mais a falar sobre os seus interesses e menos sobre o que realmente conseguia realizar em seu cotidiano. Nesse sentido, quando perguntado sobre o que gostaria de fazer no seu tempo livre, manifestou o anseio de conhecer outras regiões do país, visto que há anos não dispunha das condições de viajar para outras localidades.

P: Você já deixou de fazer alguma atividade programada para estar conectado aos aplicativos?

E: Sim. Sempre. É que fico o tempo todinho que posso rodando de aplicativo.

P: E tem alguma coisa que você gostaria de fazer no seu tempo livre, de atividade de lazer, que você não faz?

E: Olha, um sonho que eu tenho é que até hoje, com 40 anos que eu tenho, é viajar pra fora de Pernambuco, entendeu? Pra São Paulo, pra Fortaleza, pra onde eu ainda não fui...

P: Você já saiu de Pernambuco alguma vez?

E: Eu só saí pra Alagoas que é aqui... Natal já faz mais de 20 anos já. Depois eu nunca mais saí daqui não. O que eu queria era sair conhecendo as coisas por aí (Renato – Motorista 24).

O conteúdo cultural do lazer ligado ao turismo mobiliza os desejos e interesses da população de forma geral. Trata-se de mais um dos indicativos da pesquisa “O lazer do brasileiro”. Quando perguntados sobre o que gostariam de fazer no tempo livre, 78,8% dos entrevistados indicou esse como o interesse prioritário (Bahia; Brito, 2017). O exemplo do motorista Renato versa justamente sobre essa questão. Todavia, como discutido na seção 4.1.4,

---

<sup>27</sup> Gruber e Stoppa (2017) salientam que a falta de tempo para o lazer é proveniente da realização de outras atividades, como os cuidados com os filhos e o excesso de trabalho.

a inexistência de férias, finais de semana e feriados, somado às demais condições objetivas do trabalho uberizado, impacta a dimensão do lazer como um todo e causa substancial dificuldade para vivências relacionadas aos interesses turísticos.

Além das atividades de lazer que requerem maiores planejamentos, quantidades de tempo e recursos financeiros, a dinâmica do trabalho uberizado também impacta as práticas e vivências do dia a dia, aquelas que podem ser facilmente correlacionadas aos demais interesses do lazer: os físico-esportivos, sociais, manuais e artísticos (Dumazedier, 1980). Esse é o caso de Arnaldo, motoboy cadastrado no regime OL do iFood e também nas plataformas Rappi e 99, e que estava com 23 anos à época da entrevista. Arnaldo iniciou o trabalho subordinado às plataformas digitais em setembro de 2020, após ter ficado desempregado e ter se mudado para Recife. Desde então, não teve mais períodos de descanso. Além de trabalhar sempre aos finais de semana, também relatou que há anos não conseguia jogar futebol, uma de suas atividades preferidas.

P: Nesses seus dois anos nos aplicativos, já teve algum período que você tirou um final de semana todo, ou algum período em que não trabalhou, como se fosse umas férias?

E: Caraca, mano. Deixa eu pensar se teve algum dia.... acho que não teve. Não teve. [...]

P: Final de semana é bem prioritário no trabalho pra você?

E: Final de semana é o dia de fazer dinheiro.

P: E o que você gostaria de fazer no seu tempo livre que você não faz atualmente?

E: A última vez que eu joguei bola foi lá 2018. Aí às vezes me dá vontade de bater uma bolinha.

P: Por aqui você ainda não conseguiu jogar?

E: Não dá tempo, não. Não dá tempo pra mais nada (Arnaldo – Entregador em Motocicleta 01).

Não recordar ou ter pouco o que relatar sobre últimas vivências e práticas de lazer mostrou-se algo recorrente entre os trabalhadores uberizados. Beatriz, por exemplo, uma entregadora em motocicleta cadastrada na plataforma iFood por meio do sistema nuvem, contou que a sua dinâmica de trabalho não permite que ela vivencie as atividades de lazer como antes, visto que não consegue ter sequer um dia de descanso na semana. Beatriz estava com 31 anos no momento da entrevista, além do trabalho como entregadora realizava estágio remunerado e cursava os últimos semestres da graduação. Decerto que as atividades acadêmicas contribuem para a falta de tempo, porém o trabalho de Beatriz como entregadora penetra em todos os poros do que seriam o seu tempo livre, deixando poucas possibilidades para as vivências de lazer.

- P: O que você costuma fazer quando lhe sobra algum tempo livre?  
 E: Eu pedalava.  
 P: E com essa sua jornada de trabalho, você continua pedalando?  
 E: Não.  
 P: Qual foi a última vez que você pedalou?  
 E: Faz quase dois anos que eu parei. Quase dois anos. É o esporte que eu mais gosto.  
 P: E me diz uma coisa, na última semana você fez alguma atividade física?  
 E: Eu pretendia começar a ir pra academia, mas não. Não tá dando tempo.  
 P: Você viu algum filme ou série na última semana?  
 E: Não dá tempo também não.  
 P: Chegou a ler algum livro, visitou algum parente ou amigo?  
 E: Também não (risos)  
 P: O que você conseguiu fazer para além do trabalho?  
 E: Assim, às vezes eu vejo a novela. Só que só uma novela só (Beatriz – Entregadora em Motocicleta 16).

Tais relatos, desse modo, corroboram a argumentação de que a uberização cria uma massa de trabalhadores quase sem ou sem-lazer, conforme proposição de Mascarenhas (2005). Mas não se trata apenas disso, o lazer que ainda resta assume uma natureza precária. De acordo com Martins (2018), ao passo que o trabalho é precarizado, as atividades de lazer também passam pelo processo de precarização. O resultado mais imediato é a prevalência de um lazer fragmentado e residual, sobressaindo a televisão, o uso de aparelhos celulares e da internet mediados, em sua maioria, pela indústria cultural.

Não é de agora, contudo, que as discussões sobre o lazer em telas figuram no debate acadêmico do campo do lazer. Marcellino (1990), ao considerar esse incipiente debate na área, já nas décadas finais do século XX, indicava que a maioria do tempo disponível era fruído no ambiente doméstico, sendo que essa condição possibilitava a criação de um público cativo em frente aos aparelhos televisores. Mascarenhas (2005), por sua vez, ao considerar que a televisão aberta continuava a ser uma das principais atividades de lazer entre a população brasileira, traçou um paralelo entre o universo da propaganda e o processo de realização do valor a partir da venda de mercadorias.

Por certo que o avanço das TICs agudiza ainda mais esse processo. Para Cantor (2019), a expropriação do tempo livre se manifesta, dentre outras dimensões, na relação com as telas dos televisores e aparelhos celulares, sob os quais os trabalhadores são impelidos a perder seu tempo ao mesmo passo em que geram uma fonte inesgotável de lucro às megacorporações. Nas palavras do autor:

[...] podemos dizer que, hoje, nem os pobres podem dispor gratuitamente de seu tempo, pois têm sido expropriados e obrigados pelo capitalismo a *usá-lo*

*permanentemente para conversar ao celular ou para ver o lixo televisivo, com que não somente perdem seu tempo mas também geram lucros fabulosos para as corporações multinacionais que controlam e dirigem a economia dos telefones celulares. [...] Em síntese, com a universalização do capitalismo, o que vivemos hoje é a plena “subsunção da vida ao capital”, o que significa que todos os aspectos da vida foram mercantilizados e submetidos à tirania do tempo abstrato. Em concordância com esse pressuposto, o capital rompeu a distância que separava do tempo do trabalho o tempo livre, ou o tempo de vida (Cantor, 2019, p. 48 – grifo nosso).*

Em grande medida, no contexto do lazer precário, o que ainda resta aos trabalhadores são as atividades com alta exposição às telas dos aparelhos televisores e celulares. Nesse sentido, Gruber e Stoppa (2017) destacam que, dentre as 2400 pessoas entrevistadas na pesquisa sobre o lazer do brasileiro, as atividades mais citadas foram: assistir televisão (64,75%), navegar na internet (20,67%) e, com grande diferença, a leitura (6,42%) e o ato de descansar/dormir (5,88%). No caso dos trabalhadores uberizados, essa realidade não poderia ser diferente. As longas jornadas somadas, como tem sido observado, à realidade precária de trabalho, restringem as possibilidades de fruição de lazer, colocando a televisão e o aparelho celular como uma das poucas possibilidades ao alcance desses trabalhadores<sup>28</sup>. Como visto na análise sobre os usos do tempo, exposta na última seção do terceiro capítulo, o consumo de mídia de massas se mostra a atividade prevalecente de lazer, tanto nos dias de descanso como nos dias de trabalho, conforme sistematizado no quadro 15 da referida seção. Os exemplos de lazer a partir de telas são inúmeros, como no caso da entregadora Beatriz, visto acima, e também em relação ao entregador Josué.

Um dos excertos do entregador Josué foi trazido à discussão quando tratamos das “férias forçadas”. Josué foi um dos trabalhadores que relatou ter pausado as atividades laborais apenas quando sofreu um acidente com sua bicicleta, enquanto realizava uma de suas entregas. Por ter uma vida permeada pelo trabalho, sob o qual chega a pedalar 80 km por dia, Josué também teve pouco a falar sobre as atividades relacionadas ao lazer, se limitando a descrever que assistia um pouco televisão após cessar a sua longa jornada de trabalho.

---

<sup>28</sup> Nessa perspectiva, vale destacar a exemplificação realizada por Basso (2018) ao discutir as extensas jornadas dos trabalhadores japoneses: “se 30% dos trabalhadores japoneses estão absorvidos por uma quantidade habitual de trabalho que lhes provoca o medo de morrer de *karoshi* (morte por excesso de trabalho), como é possível supor que, fora do local de trabalho, esses trabalhadores consigam tecer ricas redes de relações pessoais? Como imaginar que possam querer pintar, esculpir, compor uma música, escrever poesias ou mesmo ‘somente’ apreciar artes? Como esperar que sejam protagonistas nas linhas de frente da vida política e social? A resposta é óbvia: eles são – e não podem não ser – os principais consumidores de televisão (ou consumidos pela televisão) no mundo, lado a lado com seus colegas estadunidenses ‘sobrecarregados de trabalho’. A longa, a enervante coação a um trabalho de execução fragmentada e banal nas fábricas produz trabalhadores coagidos a engolir passivamente, em doses cavalares, o lixo fornecido pela indústria da banalidade da mídia de massa.” (Basso, 2018, p. 55).

- P: Você se lembra da última vez que ficou um dia sem realizar entregas?  
 E: Ah, sim. Foi na semana retrasada. Foi quando eu trabalhei na oficina do meu pai.  
 P: Então foi um outro dia trabalho ainda...  
 E: É, quando não é isso, é ajeitando em casa mesmo, as atividades de casa. Aí é lavar a bike, essas coisas assim.  
 P: E de atividades de lazer, você chegou a ler algum livro nos últimos meses?  
 E: Não li não.  
 P: De atividade física, bem... Você falou que pedala uns 80 km no dia. Você pratica algum esporte?  
 E: De atividade física é só a bike mesmo.  
 P: Você encontrou com algum amigo, saiu para algum lugar?  
 E: Também não. Não encontrei não...  
 P: Em algum momento nesses últimos dias você parou para ver algum filme, alguma uma série?  
 E: Assim não. Assisto mais quando eu chego mesmo, boto a TV um pouco ligada pra ir dormir (Josué – Entregador em Bicicleta 09).

Por conta de grande parte dos trabalhadores uberizados entrevistados residir em uma região litorânea, não seria um desatino imaginar que ao menos uma parcela vivenciasse a praia como espaço de lazer<sup>29</sup>, haja vista as aspirações, o imaginário e as construções sociais que envolvem o litoral. A praia carrega o sentido de vida ao ar livre, um espaço de encontros e divertimentos<sup>30</sup> (Montenegro; Soares, 2019). Mas essa ideia não se confirmou. Excetuado o momento em que os trabalhadores uberizados escapam à praia, em movimento similar aos trabalhadores da indústria têxtil de Toritama, o comum é que motoristas e entregadores investigados não tenham o litoral como um espaço cotidiano de lazer.

Vejamos o exemplo de Silvio, um dos motoristas cujo trecho de entrevista também foi discutido na seção 3.4. Silvio ingressou nas plataformas de transporte de passageiros em 2017, logo após ter encerrado as atividades de um pequeno negócio. Desde então, não contava com nenhum dia planejado de descanso, tampouco se recordava da última vez em que não trabalhou. Silvio é natural de outra região do país e havia se mudado para Pernambuco em 2014. Morava, portanto, há oito anos no estado. Entretanto, com pouquíssimo tempo livre, há sete anos que não “pisava na areia”.

P: E as atividades de lazer, o que você faz?

<sup>29</sup> De acordo com a Prefeitura do Recife, cerca de 70% dos moradores da cidade afirmam que a orla da praia de Boa Viagem é o principal equipamento de lazer da cidade (Prefeitura, 2023).

<sup>30</sup> Montenegro e Soares (2019) sinalizam a mudança de sentido atribuído ao litoral de Fortaleza a partir da década de 1920. As autoras atribuem essa mudança ao aparecimento do discurso médico higienista, alinhado ao discurso educacional, que alçou o litoral ao novo lugar para o que discutem como cultura *physica*. Apesar de argumentarem os sentidos atribuídos ao litoral da cidade cearense, a praia como local de lazer e divertimento se estende a outras cidades litorâneas do Brasil, a exemplo de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes, cidades de moradia de grande parte dos trabalhadores investigados nesta pesquisa.

E: Então, quando eu paro, eu bebo (risos). Vou pra casa, entorno o caneco e fico doidão.  
 P: Você está fazendo alguma atividade física no momento?  
 E: Faço não.  
 P: Vendo algum filme, série?  
 E: Não.  
 P: Lendo alguma coisa?  
 E: Não.  
 P: Qual foi a última vez que você foi no cinema, você lembra?  
 E: Faz uns seis, sete anos.  
 P: E ir para a praia?  
 E: Rapaz, eu sou de [outro estado], né? Eu cheguei aqui faz oito anos. Eu só fui no primeiro ano. Faz sete anos que eu não vou pra praia, que não piso a areia. Sete anos, você acredita? (Silvio – Motorista 25).

O exemplo de Silvio, por certo, trata-se de um dos mais extremos. De toda forma, como colocado, a praia não se mostrou um local possível de ser frequentado frente à dinâmica do trabalho uberizado aqui descrita. O ambiente doméstico, por outro lado, apresenta-se como o *locus* preponderante de lazer (precário) entre os trabalhadores investigados. Tal constatação também coaduna com a argumentação de Gruber e Stoppa (2017), que destacam a casa como o principal espaço de desenvolvimento de cinco dos seis conteúdos culturais do lazer, excetuando-se apenas o conteúdo relacionado aos interesses sociais.

É nesse cenário que se expande a expropriação do tempo livre com as mais novas formas de mercadoria e de consumo<sup>31</sup> relacionados ao lazer. Com efeito, o ambiente doméstico, desde os rádios e os televisores e, mais recentemente, com a internet e os *smartphones*, configura-se como a única possibilidade de lazer ao alcance dos trabalhadores. Nesse sentido, Oliveira (2022) destaca que as experiências audiovisuais, dominadas há muito por grandes corporações, revelaram o alcance do capital ainda mais concentrado com o advento dos *streamings* e a oferta sob demanda de produções visuais e musicais por meio das diferentes plataformas que pululam a cada instante. Tais serviços consolidaram seu espaço a partir da pandemia de covid-19, deixando ainda mais nítida a tendência de expansão da forma-mercadoria, que acompanha o capital desde sua origem, também no lazer (Oliveira, 2022).

O excerto abaixo, da entrevista com Arthur, entregador em bicicleta, com o qual dialogamos em muitas outras seções, mostra-se um interessante exemplo da prevalência do lazer no espaço doméstico, assim como da centralidade que a internet e os *smartphones* adquirem no cenário contemporâneo. Conforme visto, Arthur, desde que ingressou nos aplicativos, não teve nenhum período prolongado de folga. Além disso, as suas colocações

---

<sup>31</sup> A relação lazer e consumo será melhor explorada na última seção deste capítulo.

colaboraram para a identificação dos efeitos do gerenciamento algorítmico e da gamificação nos modos de vida dos trabalhadores uberizados. Assim, o lazer de Arthur não poderia ser diferente, tendo em vista o local em que vive e a vida que leva, o pouco que lhe resta de lazer é vivenciado de forma digital, a partir de conteúdos na internet.

P: Qual foi o seu último dia de folga? Essa terça você folgou?

E: Eu folguei no sábado, aí nessa terça-feira eu tive que reforçar, porque eu tinha folgado no sábado. E tô reforçando hoje, porque essa semana eu já não vou mais folgar. Eu vou trabalhar direto.

P: E o que você fez no sábado?

E: A mesma coisa de sempre, fiquei em casa descansando. Não dá pra sair não. É difícil sair, eu sou muito caseiro. Eu não sou muito da rua, não. Só vim pra rua pra trabalhar.

P: E na sua casa, o que você faz como lazer?

E: O lazer que a gente mais em casa é mais assim... [...] O lazer que a gente tem hoje é um *wi-fi* pra gente em casa. No subúrbio isso se torna um lazer. Então, o que é mais fácil é isso. Se não, quando eu tô com o dinheiro disponível, eu tiro o dinheiro pra comprar uma pizza pra família se sentir bem. Isso é um dia de lazer que a gente tem. Quando eu tô com o dinheiro disponível. Quando não tenho, não tenho (Arthur – Entregador em Bicicleta 02).

Colocadas as discussões sobre a prevalência de um lazer precário no pouco tempo restante para essa dimensão da vida cotidiana entre os uberizados, continuaremos o percurso de reflexão sobre a forma-mercadoria e a esfera do consumo relacionados ao lazer. Antes disso, contudo, ainda vale destacar mais alguns elementos sobre a predominância das vivências de lazer no espaço doméstico e as implicações do trabalho uberizado na vida das motoristas e entregadoras mulheres.

### 4.2.3 A uberização é ainda pior para o tempo livre e o lazer das mulheres<sup>32</sup>

Refletimos em seções anteriores, em especial quando realizada a análise dos usos do tempo dos trabalhadores uberizados, acerca das implicações dessa atividade laboral no tempo livre e no lazer das motoristas e entregadoras mulheres. Apesar de serem categorias predominantemente composta por homens, nota-se, conforme Góes, Firmino e Martins (2022),

---

<sup>32</sup> O título desta seção foi inspirado no artigo publicado pela “Agência Pública”, intitulado “A uberização do trabalho é pior para elas” (Dolce, 2019).

um pequeno, porém constante crescimento do contingente de mulheres nas ocupações de motoristas e entregadoras<sup>33</sup>.

No decorrer das duas etapas do trabalho de campo, foram realizadas oito entrevistas com mulheres: quatro motoristas, duas entregadoras em bicicletas e duas entregadoras em motocicleta, sendo uma dessas entrevistada durante o estudo piloto. Apesar dessas informações terem sido apresentadas ao longo da seção 1.2, em conjunto com o perfil geral dos trabalhadores entrevistados, o quadro abaixo traz a sistematização agrupada do perfil dessas trabalhadoras uberizadas.

**Quadro 16** – Perfil das motoristas e entregadoras entrevistadas

Nome	Apps e Ferramenta de Trabalho	Idade	Cor/Raça	Estado Civil	Nº de Filhos	Escolaridade	Cidade em que mora
Célia	Uber e 99 Carro Alugado	54	Branca	Divorciada	2 e 1 neto	Sem Informação	Paulista-PE
Leda	Uber e 99 Carro Alugado	38	Branca	Casada	0	Médio Completo	Camaragibe-PE
Lizete	Uber e InDrive Carro Alugado	34	Branca	Viúva	0	Superior Incompleto	Jaboatão dos Guararapes-PE
Maria	Uber Carro Alugado	40	Branca	Divorciada	2	Superior Completo	Recife-PE
Alexandra	Rappi Bike Própria	21	Parda	Solteira	0	Médio Completo	Recife-PE
Clara	iFood (OL) e Rappi Bike Própria	20	Branca	Divorciada	1	Médio Completo	Recife-PE
Beatriz	iFood (nuvem) Moto Própria	31	Branca	Solteira	0	Superior em andamento	Olinda-PE
Andreia	iFood (nuvem) e Rappi Moto Própria	24	Branca	Solteira	0	Superior Completo	Campinas-SP

Fonte: Elaboração própria.

Durante as últimas décadas, conforme discutido, houve um progressivo aumento da inserção das mulheres no mercado de trabalho. Esse aumento, entretanto, não as eximiu dos afazeres domésticos (Barbosa, 2018; Nogueira, 2004; Soares; Saboia, 2006). O fato é que, sob o processo de mundialização do capital e avanço do neoliberalismo, o crescimento do trabalho feminino em diferentes ocupações ocorreu de forma contraditória. Mesmo que o número de mulheres em ocupações formais e informais tenha aumentado, as modalidades de trabalho são frequentemente as mais precárias, sendo que o trabalho da esfera reprodutiva continua recaindo

<sup>33</sup> Em nota do IPEA, é demonstrado que 95,3% dos motoristas de aplicativo e taxistas são homens e 4,7% são mulheres. Entre os entregadores em motocicletas, a proporção é parecida, 94,1% são homens e 5,9% são mulheres (Góes; Firmino; Martins, 2022).

sobre a população feminina, ampliando as disparidades na composição da jornada de trabalho (Nogueira, 2004).

Nesse sentido, vale destacar que, no ano de 2022, a população brasileira dedicava, em média, 17 horas semanais às atividades domésticas e/ou ao cuidado de pessoas. As mulheres, por sua vez, dedicavam 21,3 horas semanais e, os homens, 11,7 horas (IBGE, 2023b). Como visto, essa condição não é diferente entre aqueles e aquelas que sobrevivem a partir do trabalho uberizado, tanto as motoristas como as entregadoras têm mais horas semanais dedicadas ao trabalho doméstico e/ou cuidado de pessoas quando comparadas aos homens que exercem a mesma ocupação – vide tabela 4 da seção 3.3, quando foram analisados os dados da PNAD Contínua, e o quadro 14 da seção 3.4, quando apresentada uma das sistematizações sobre os diários dos usos do tempo. Assim, mesmo que historicamente a população feminina apresente menor quantidade de horas no mercado de trabalho, ao se olhar de forma conjunta para a quantidade de horas dedicadas à esfera produtiva e reprodutiva, torna-se incontestável que as mulheres têm maior tempo dedicado ao trabalho.

Essa realidade por si só representaria uma maior dificuldade de acesso das mulheres ao lazer. Mas não se trata apenas dessa questão, a intensificação e a precarização do trabalho uberizado tendem a se manifestar de forma ainda mais acentuada para as mulheres, degradando as condições de vida como um todo (Dolce, 2019). Nesse sentido, ainda no quadro 14 da seção 3.4<sup>34</sup>, é possível identificar o menor número de horas dedicados às necessidades básicas/cuidados pessoais e para as práticas vinculadas ao lazer entre as trabalhadoras entrevistadas quando comparadas aos homens na mesma condição.

Vale reforçar que, entre aqueles e aquelas que preencheram os diários dos usos do tempo, encontramos uma condição *sui generis*. As mulheres não têm apenas uma maior quantidade de horas dedicadas ao trabalho doméstico e/ou aos cuidados de pessoas na própria residência ou à familiares, elas também destinavam, em média, mais horas ao trabalho diretamente vinculado às plataformas digitais do que os homens. Esse é o caso da motorista Célia, que teve sua extensa rotina de trabalho discutida nas seções 1.4 e 3.4. Célia, com jornada de mais de 16 horas nas diferentes plataformas em que estava cadastrada, foi uma das trabalhadoras que relatou não ter sequer um dia de descanso.

---

<sup>34</sup> O quadro 14, assim como os demais da referida seção, sistematiza os usos do tempo das mulheres e homens entrevistados na cidade do Recife. Trata-se, portanto, das trabalhadoras e trabalhadores que preencheram os diários sobre os usos do tempo utilizados na segunda etapa do trabalho de campo.

E: Assim, eu praticamente não tenho vida. Eu não tenho vida, eu vivo aqui dentro. Entendeu? Eu não tenho vida social, eu trabalho de domingo a domingo.

P: Mas tem algum dia que você fala assim: hoje eu vou folgar?

E: Não, toda vez que eu digo que vou folgar, eu não posso, porque eu tenho que levantar isso. Por exemplo, eu tenho um neto. Eu vivo... estava dizendo à minha amiga, eu vivo pouco com o meu neto. Está crescendo, eu estou perdendo. Porque eu tenho que estar aqui dentro para pagar os compromissos (Célia, 54 anos – Motorista 09).

Dessa forma, ao serem analisadas as entrevistas e os diários dos usos do tempo das motoristas e entregadoras, é possível notar que o processo de uberização impõe grandes barreiras ao tempo livre e às vivências de lazer. Essa realidade não poderia ser diferente, afinal, além das longas jornadas descritas, o trabalho feminino também é ocupado pela esfera da reprodução social<sup>35</sup>, aquele realizado em âmbito privado, como cozinhar, arrumar, cuidar de crianças e familiares e todas as demais atividades necessárias à manutenção da vida. Vejamos mais alguns casos entre as trabalhadoras uberizadas.

Clara foi uma das entregadoras em bicicleta entrevistada, a única trabalhadora mulher que ainda não havia sido apresentada até esta altura do texto. Começou a atividade nas plataformas em julho de 2020, sendo essa a sua primeira ocupação. Clara estava cadastrada na Rappi e no iFood (OL). Nessa última plataforma, cumpria escala em três turnos, sempre das 11h às 23h. No momento da entrevista, relatou não ter nenhum dia de folga. Trabalhava, portanto, de domingo a domingo.

P: Qual que é o seu dia fixo de descanso?

E: Eu não tenho no momento. Não tô folgando desde que eu comecei. Eu folgava na segunda, mas o máximo que eu folguei foi umas três [nesse momento clara e dois colegas de trabalho que estavam próximos deram risada].

P: Por que o riso?

E: É porque eles estão ligados já.

P: Do que?

E: De que eu não folgo. Tirei uma folga. Só não lembro quando. Faz um tempinho já.

P: Quando você tirou essa folga, o que você fez? Descansou, saiu, viajou?

E: Nada, eu fiquei em casa dormindo (Clara, 20 anos – Entregadora em Bicicleta 20).

---

<sup>35</sup> A reprodução social está diretamente relacionada ao trabalho feminino sob a lógica do capital (Saffioti, 1976). É justamente sobre o fato de nas sociedades capitalistas ocorrer a subordinação da reprodução social à esfera produtiva, que a opressão de gênero se instaura. A reprodução social diz respeito à atividade vital relacionada à produção de pessoas, que na atual forma de organização societal é encoberta e renegada em termos de valorização, sendo, no entanto, fundamental para os mecanismos de geração e extração de valor.

Com 20 anos à época da entrevista, Clara relatou ser divorciada e ter um filho de três anos de idade. Sua escala de entregas do regime OL se iniciava às 11h, sendo o período da manhã dedicado às tarefas domésticas e aos cuidados parentais.

P: O que você gosta de fazer no seu tempo livre?

E: É muito pouco o meu tempo livre, né? Muito pouco. No que eu tenho, eu fico com meu filho, cuido dele.

P: Quando você está no trabalho, ele fica com quem?

E: Com a minha mãe. Eu pago ela pra ficar com ele.

P: Em sua casa, quem realiza muitos dos serviços domésticos?

P: Eu realizo. Eu realizo sempre [...].

P: E como você faz?

E: É com tempo livre, de manhã. Aí quando eu não faço também fica lá.

P: E o seu ex-marido, ele fica um tempo com o filho?

E: Não, não tem contato, não fica. É porque eu tenho muita coisa pra fazer em casa, eu falo que trabalho mais em casa do que trabalho aqui. Tem criança pra cuidar, tem casa, tem um bocado de coisa. Hoje mesmo, eu tive que acordar cedo pra levar ele na escola. Tenho que fazer feira sozinha, tenho que trazer, tenho que vir pra cá, depois tenho que chegar, arrumar ele [...] (Clara, 20 anos – Entregadora em Bicicleta 20).

As longas jornadas são uma característica marcante do trabalho de motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais de trabalho. Todavia, como discutido, a uberização, ao mesmo tempo em que dissemina a precarização da esfera laboral, reforça as condições de uma vida quase sem ou mesmo sem-lazer (Mascarenhas, 2005) para os trabalhadores que exercem essa atividade. No caso das mulheres uberizadas, uma existência tomada pelo trabalho nas plataformas e pelo trabalho doméstico não remunerado parece acentuar ainda mais essa condição.

Observa-se, assim, que o processo de uberização é ainda pior para o tempo livre das mulheres, já que, em uma existência tomada pela atividade laborativa, resta pouco tempo fora do trabalho e das demais obrigações cotidianas às motoristas e entregadoras entrevistadas. Afinal, além da gestão imediata da sobrevivência, as mulheres ainda precisam lidar com as preocupações constantes relacionadas aos afazeres domésticos e/ou cuidado de pessoas. O lazer, por sua vez, segue pelo mesmo caminho. Com a dinâmica de vida descrita pelas entrevistadas, há pouco tempo para as vivências relacionadas ao lazer.

Clara, em mais um exemplo de afastamento do espaço litorâneo, relatou que antes de ingressar no trabalho por meio dos aplicativos costumava ir à praia. Certo que, pela pouca idade e por essa ser a sua primeira ocupação, essa memória faz alusão ao período da adolescência, durante a conclusão da vida escolar e de quando ainda não era mãe. No entanto,

nada anula o fato de que sua dinâmica laboral exaure suas energias e deixa pouco espaço para essa e para as demais vivências relacionadas ao lazer.

P: E o que você costumava fazer no tempo livre antes de começar a trabalhar nos aplicativos?

E: Eu costumava ir à praia, que eu moro pertinho, agora eu sou mais caseira, então eu fico em casa assistindo. Porque também a gente fica todo dia na rua. Daí quando chega em casa, cansa (Clara, 20 anos – Entregadora em Bicicleta 20).

Uma vida permeada pela constante exaustão física e mental foi um ponto muito frisado por Alexandra, também entregadora em bicicleta. Alexandra, como visto na seção 3.4, só tem dias de descanso quando recebe algum tipo de bloqueio da plataforma em que é cadastrada. À medida em que pedala mais de 50 km em um dia típico, o seu tempo livre é utilizado, sobretudo, para dormir e descansar. Vide o excerto abaixo<sup>36</sup>:

P: Você assistiu televisão, algum filme ou série nessa última semana?

E: Moço, eu não tenho paciência disso não.

P: O que você faz quando chega em casa?

E: Olha, eu nem as coisas arrumo, moço. Eu deixo tudo lá e vou embora dormir. Isso é a única coisa que eu penso. Meu corpo só pede isso.

P: Mas consegue assistir alguma coisa, um filme, uma série, ou joga alguma coisa no celular?

E: Não vejo não. Tenho cabeça pra isso não. Mas eu escuto muito rádio. Eu escuto muito. Deixo lá ligado.

P: E você leu algum livro na última semana, alguma coisa?

E: Não, eu só leio a bíblia mesmo isso (Alexandra – Entregadora em Bicicleta 12).

O ambiente doméstico, conforme discutido na seção anterior, figura como local prioritário de lazer (Gruber; Stoppa, 2017). Com os mesmos resultados da pesquisa sobre o lazer do brasileiro, Mayor e Isayama (2017) indicam a tendência de que as vivências de lazer entre as mulheres ocorrem com maior frequência dentro das próprias casas. Nessa perspectiva, Bonalume (2023) acrescenta que essas práticas são as prevalentes entre as mulheres exatamente por conta das obrigações domésticas e com os filhos e familiares. Excetuados os momentos em que as trabalhadoras “escapam” do trabalho para que tenham algum momento de lazer, como acompanhado no caso das motoristas Maria e Leda na seção 4.2.1, todos os demais relatos indicaram, justamente, a vivência de atividades de lazer no ambiente doméstico.

---

<sup>36</sup> As duas primeiras perguntas e respostas também foram destacadas na seção 3.4.

Desse modo, ao passo que é patente afirmar que a uberização é pior para as mulheres, com a existência de graus mais elevados de precarização do trabalho e degradação da vida, também notamos que o processo capitaneado pela uberização do trabalho tende a tomar ainda mais o tempo de vida das mulheres, restando-lhes ainda menos vivências de lazer.

#### **4.2.4 Não há para onde escapar: o celular está no trabalho e no lazer da juventude periférica**

Distante das principais entradas de dois dos maiores *shopping centers* da cidade do Recife, o *Shopping RioMar* e o *Shopping Recife*<sup>37</sup>, pode ser visto um contêiner vermelho, estampando a marca da plataforma iFood e, em sua volta, alguns bancos e mesas. Trata-se do espaço denominado pela empresa de *iFood Hub*. Durante todo o período de funcionamento desses locais, a cena aos fundos dos *shoppings* se repete: a concentração de entregadores começa a aumentar e, enquanto alguns aproveitam para completar a carga na bateria do aparelho celular e outros para beber água e conversar, um trabalhador terceirizado da administradora do *shopping center* traz, diretamente da praça de alimentação, um carrinho de mão carregado com os pedidos realizados na plataforma digital da empresa iFood. Os pedidos são então deixados com um outro trabalhador, dessa vez do próprio *hub* e, na sequência, distribuídos para os entregadores responsáveis por cada uma das entregas.

Por mais que o procedimento descrito acima tenha mais etapas do que o habitual contato entre entregadores e estabelecimentos, toda a dinâmica continua a ser organizada através do gerenciamento algorítmico. Conforme colocado por Grohmann (2020), como em todo gerenciamento, não há nenhuma neutralidade ou ação despretensiosa, visto que a construção dos algoritmos, além de ser permeada por concepções políticas, aspectos ideológicos e financeiros, também é transpassada por concepções de tempo, espaço, classe, gênero e raça. Nesse sentido, o que chama mais atenção no gerenciamento dos *hubs* não é a maior quantidade de trabalhadores envolvidos no processo de entrega dos pedidos, mas sim a nítida clivagem entre o espaço de lazer e consumo representado pelo *shopping center*<sup>38</sup> e o local “escondido” reservado aos entregadores.

Essa segregação não é uma novidade em si, o espaço do *shopping center*, de acordo com Padilha (2006), reflete a estrutura socioeconômica da sociedade, sendo, portanto, “espaços

<sup>37</sup> Ambos os locais estão destacados no apêndice F.

<sup>38</sup> Vale destacar que a discussão sobre lazer e consumo nos *shopping centers*, o que Padilha (2006) caracteriza como *shopping center híbrido*, será retomada na próxima seção.

de segregação que selecionam a entrada e a circulação de pessoas conforme clivagens de classe” (Padilha, 2006, p. 179). A uberização, como destacado, ao mesmo tempo que escancara a precarização do trabalho operada em larga escala no país, traz à tona e dá novas formas a processos de trabalho que já se faziam presentes, mas que até então não recebiam grande visibilidade (Abílio, 2018, 2020b, 2021). Esse é o caso dos *bikeboys* espalhados pelos diferentes centros urbanos. De acordo com Abílio (2020b), a atividade de entregas em bicicleta já existia, mas se expandiu rapidamente e passou a figurar como possibilidade de trabalho a partir do grande *boom* das empresas-aplicativo de entregas. Os *bikeboys*, nesse contexto, desempenham a mesma função que os *motoboys*, porém de forma mais precária e arriscada<sup>39</sup>.

Abílio (2020b) também chama a atenção ao fato de que mesmo no interior do processo de uberização, tendo em vista as desigualdades estruturantes da sociedade brasileira, a degradação do trabalho se produz e reproduz de diferentes formas<sup>40</sup>. É nesse sentido que a ocupação de entregador, sobretudo a dos *bikeboys*, apresenta um claro recorte etário e racial. São jovens, em sua maioria negros e pardos, moradores das zonas periféricas dos centros urbanos<sup>41</sup>, que se deslocam por dezenas de quilômetros todos os dias para desempenhar o trabalho de entregas de produtos e alimentos em condições precárias e insalubres (Abílio, 2020b; Aliança Bike, 2019). Os entregadores em bicicleta entrevistados nesta pesquisa seguem esse mesmo perfil. Em conformidade com o descrito na seção 1.2, a média de idade dos *bikeboys* apresentou-se como a menor entre os três agrupamentos de trabalhadores investigados, sendo de 25,8 anos. Já em relação à cor/raça foram entrevistadas 15 pessoas que se declararam como pretas ou pardas e cinco que se declararam como brancas.

À medida que a degradação do trabalho se manifesta de diferentes formas no interior do processo de uberização, reproduzindo, assim, as desigualdades históricas da sociedade brasileira, é de se esperar que as vivências de lazer também reproduzam essas desigualdades, vide a discussão sobre a uberização ser ainda pior para o tempo livre e o lazer

---

<sup>39</sup> Nesse sentido, vale destacar as discussões de Souza (2021), também realizadas em tese de doutorado defendida em um Programa de Educação Física. Além de todos os riscos que envolvem a ocupação, Souza (2021) salienta a dificuldade desses trabalhadores para a utilização de sanitários, para alimentarem-se de forma digna e respirarem de forma saudável, haja vista que identificou a inalação de quantidades muito maiores de poluentes atmosféricos entre os ciclistas do que entre aqueles que se deslocam de maneira passiva.

<sup>40</sup> Vale destacar, de acordo com Telles (2006), que a circunstância atual do mercado de trabalho brasileiro, para os mais jovens, não significa uma degradação de condições melhores e mais promissoras de outros tempos. A juventude já ingressa em um mundo revirado, “em que o trabalho precário e o desemprego já compõem um estado de coisas com o qual têm que lidar, e estruturam o solo de uma experiência em tudo diferente da geração anterior.” (Telles, 2006, p. 176).

<sup>41</sup> Como colocado na seção 1.2, ainda há a presença de *bikeboys* menores de idade que trabalham com contas alugadas ou cedidas por familiares. Esses jovens, contudo, considerando os cuidados éticos da pesquisa, não foram entrevistados.

das mulheres realizada logo antes. Para os *bikeboys*, os mais precários dentre os precários, a realidade não poderia ser outra. O próprio caso das entregadoras em bicicleta Alexandra e Clara, apresentadas na seção anterior, indicam algumas pistas sobre esse processo, tendo em vista que ambas, dentre todas as entrevistadas e entrevistados, estiveram entre as que relataram pouquíssimas vivências de lazer.

Vejamos novamente o exemplo da Clara, então com 20 anos. A praça (região de entrega de um OL) para qual Clara foi designada é justamente a de um dos *shoppings* mencionados no início desta seção. Entretanto, aquele espaço que, para alguns, é visto como um centro de lazer, para Clara é sempre o espaço de trabalho, conforme o excerto abaixo:

P: Você sempre fica aqui nesse *hub* do iFood?

E: Sim aqui é a minha área.

P: Você entra no *shopping* ou espera os pedidos sempre por aqui?

E: Eles chegam aqui. Daí a gente pega e vai.

P: Ah sim. Mas você costuma frequentar lá dentro do *shopping* em algum momento.

E: Quando eu saio já fechou, né. Só quero ir pra casa. Como quase todos os meus pedidos chegam aqui, então fico aqui mesmo (Clara, 20 anos – Entregadora em Bicicleta 20).

Os *shopping centers* representam um local para um “tempo livre” e lazer imbricados e submetidos à lógica de mercado (Padilha, 2006). De todo modo, a compreensão da segregação entre aqueles que frequentam e aqueles que trabalham nas imediações desse espaço não deixa de trazer importantes elementos para a apreensão das vivências de lazer. É como se os *hubs* escondidos ao fundo desses grandes centros de compra funcionassem como um local reservado aos jovens que durante sua adolescência marcaram os “rolezinhos” nos *shoppings centers* de muitas regiões do país<sup>42</sup>. Uma espécie de resposta, por parte do capital, reforçando qual o local reservado para os setores mais pauperizados da classe trabalhadora. Essa resposta, contudo, aparece agora lapidada pela ideologia do empreendedorismo, com a difusão da ideia de que esses jovens conseguirão, via o trabalho subordinado às plataformas digitais, acessar o tão propagandeado consumo proporcionado por essas catedrais da mercadoria (Padilha, 2006).

Trata-se, contudo, do oposto. Como colocado por Belluzo (2009), no contexto da crise estrutural do capital e ofensiva sobre o trabalho, as disputas e a clivagem social dos modos de vida foram acirradas. O fato é que o “muro” de desigualdades que separa ricos e pobres no

---

<sup>42</sup> Entre o final do ano de 2013 e início de 2014, espalharam-se pelo país os chamados “rolezinhos”. Marcados por meio das redes sociais, os “rolezinhos” se configuraram pela reunião de centenas de jovens da periferia em *shopping centers*, gerando uma série de discussões sobre juventude, consumo e acesso ao lazer (Cunha, 2014).

Brasil aumentou nos últimos anos (Oxfam, 2020). Nesse sentido, se as vivências de lazer para o conjunto dos trabalhadores uberizados aqui investigados vêm se mostrando limitadas, entre os entregadores em bicicleta essa condição parece ser ainda mais aguda, reproduzindo, como colocado, as desigualdades historicamente construídas no país. Vejamos o exemplo de Luan.

O entregador Luan, com 19 anos no momento da entrevista, encontrava-se cadastrado nas plataformas iFood (nuvem), Rappi e 99. Havia iniciado o trabalho como entregador em bicicleta em março de 2022, logo após ter sido demitido da ocupação com serviços gerais em um pequeno comércio. Luan alegou trabalhar todos os dias da semana, com folgas esporádicas nas segundas-feiras.

P: Quando você não está trabalhando, o que você gosta de fazer de atividade de lazer?

E: Eu curto ir na praia.

P: Qual foi a última vez que você foi?

E: Uma vez, assim, perdida. Teve um dia de feriado lá atrás...Fui pro Pina.

P: E além disso da praia, na última semana você chegou a ver algum filme, série?

E: Filme, eu vi, agora só não lembro o nome, mas eu vi.

P: Você viu, assistiu. Leu algum livro?

E: Livro não.

P: Fez alguma outra atividade de lazer que se lembra?

E: Jogo no celular. Futebol mesmo.

P: Você costuma jogar no celular quando você tá esperando uma viagem?

E: Não, não. Não jogo na rua não. Joga quando tô em casa. Vai usar internet.

P: E jogar bola ou alguma outra atividade?

E: Jogar bola, faz tempo todo que eu não sei o que é isso.

P: Você jogava bastante?

E: Jogava bastante, mas hoje em dia é obrigação de trabalhar que não dá tempo.

P: E me diz uma coisa, qual a última vez você viajou?

E: Oxe! Isso aí faz tempo, não sei não. Faz pra mais de três, quatro anos já que eu não viajo.

Diferentemente dos motoristas que, em posse de um veículo próprio ou alugado, conseguem escapar ao trabalho e esporadicamente viajar<sup>43</sup>, encontramos menos relatos de viagens entre os entregadores em bicicleta. Luan, por exemplo, não havia feito nenhuma viagem nos últimos anos; Samuel, por sua vez, como veremos abaixo, não conseguiu nem sequer precisar a última vez em que viajou.

---

<sup>43</sup> Pedrão e Uvinha (2017), também em análise da pesquisa sobre o lazer do brasileiro, destacam que as atividades relacionadas aos interesses turísticos estão sempre na ordem do dia das vontades de população de maneira geral. Entretanto, salientam as diferenças entre as barreiras sociais para a fruição de viagens. Para brancos e pardos, a principal barreira é a questão da falta de tempo, já para amarelos, pretos e indígenas a falta de dinheiro/recursos financeiros aparece como barreira principal.

Samuel, que estava então com 23 anos, além do trabalho como entregador é músico e contou que às vezes conseguia trabalhar tocando em alguns eventos pela região em que mora. Antes de ingressar na atividade de entrega por meio dos aplicativos, trabalhou como ajudante de pedreiro. Assim como muitos entregadores, demorou para conseguir concluir o cadastro na plataforma iFood, mas o tempo de liberação coincidiu com a mesma quantidade de meses em que se dedicou para conseguir peças para arrumar a sua bicicleta. Samuel alegou trabalhar todos os dias, exceto de segunda-feira.

P: Tem algum dia fixo de folga que você descansa?

E: Na segunda-feira, na segunda-feira. É o dia que também não bomba muito, aí eu pego e tiro pra tirar o dia de folga. Que cansa também, né?

P: Quando você não tá trabalhando, o que você gosta de fazer?

E: Ficar em casa assistindo Netflix no celular, descansando...

P: Você assiste pelo celular mesmo?

E: Já tá ali pertinho...

P: E além disso, se você puder me dizer, na última semana, você fez alguma

P: Você lembra qual a última vez que você fez alguma viagem?

E: Ah, foi há muito tempo. Foi bem antes de 2020.

O entregador Eduardo, também com 19 anos à época, e que foi apresentado na seção 1.3, estava nas suas primeiras semanas de trabalho subordinado às plataformas digitais, ainda no processo de “esquentar” a conta. Como anteriormente descrito, iniciou a atividade nos aplicativos após sair de sua ocupação anterior como ajudante de carga. Na mesma perspectiva dos relatos dos demais entregadores, Eduardo centrou sua descrição das vivências de lazer no aparelho celular.

P: O que você faz quando não está trabalhando?

E: Eu gosto de jogar, mas eu gosto mais de jogar em celular. Daí quando posso, fico nele.

P: Em um dia comum, você joga quantas horas?

E: Depende, é porque eu passo mais tempo no meio da rua e eu não converso tanto nem com a minha namorada, mas antigamente eu tirava mais, jogava umas 4 horinhas, 3 horinhas.

P: E tem alguma atividade que você gostaria de fazer no seu tempo livre que atualmente você não faz?

E: Não sei...

P: Jogar alguma outra coisa, fazer algum esporte....

E: Não sei. Não tenho nem tanta mais animação pra alguns esportes assim. Eu jogava futebol antigamente, mas depois parei. Eu to gostando mais de ficar em lugar mais calmo e tal. Pra mim já é um esporte... (Eduardo – Entregador em Bicicleta 06).

Vemos que o lazer desses *bikeboys* não ocorre na praia e a realização de uma viagem não se coloca como uma perspectiva próxima. O lazer também não se dá por meio da leitura, tampouco pela realização de alguma prática corporal – até porque, já pedalam dezenas de quilômetros todos os dias. As vivências de lazer dos entregadores em bicicleta, assim como o trabalho que necessita da instalação de um aplicativo para *smartphone*, também ocorre prioritariamente por meio da tela de seus aparelhos celulares, seja para jogos ou para as transmissões das plataformas de *streaming*, denotando, de forma acentuada, o que estamos discutindo como lazer precário.

Por certo que o uso dos *smartphones* e da internet é grande entre a juventude, mas essa também é uma tendência crescente em toda a população. Os dados da PNAD Contínua sobre as TIC de 2021 demonstram que o celular era o principal dispositivo de acesso à internet na casa das pessoas, sendo utilizado em 99,5% dos domicílios e todos os grupos etários entre 14 e 49 anos têm percentuais superiores a 90% de uso da internet (Nery; Britto, 2022). Porém, no caso dos entregadores, tendo em vista a dinâmica precária de trabalho e de vida, a tela do telefone se configura como uma das poucas possibilidades de lazer.

#### 4.2.5 Manifestações do lazer e a prevalência do consumo entre os uberizados

Foram muitos os exemplos, conforme acompanhado no decorrer deste capítulo, de trabalhadores que não tiveram muito a falar sobre as suas vivências e práticas de lazer. Esse é o caso do motorista Leonardo, 38 anos, apresentado na seção 4.1.4, quando discutida a questão do trabalho realizado aos finais de semana e feriados. Leonardo, como visto, estava em um de seus dias de “folga”, porém, da mesma forma que muitos outros trabalhadores uberizados, utilizava-se desse dia para a manutenção e os cuidados necessários ao instrumento de trabalho, no caso, o seu veículo.

P: O que você fez nesse último dia de folga?

E: É que eu tenho duas filhas pequenas ainda. Uma de 8 e uma de 2 anos. Levo elas pra um *shopping*, pra elas passearem, entendeu?

P: Hoje você me disse que focou mais no carro, né? Qual foi o último dia que você tirou livre pra você, então?

E: Pra mim mesmo? Mas tem tempo. Tem tempo. Pra mim, pra mim mesmo, assim, aquele dia só meu mesmo, tem tempo.

P: Mas no seu tempo livre, como atividade de lazer, na última semana você fez alguma atividade física?

E: Não fiz

P: Você leu algum livro?

E: Não também.

P: Jogou alguma coisa, tipo videogame, computador, celular?

E: No celular, né? No celular...

P: O que você costuma jogar no celular?

E: Futebolzinho. Jogo de futebol.

P: E você viu algum filme, alguma série?

E: Também não.

E: E tem algumas dessas atividades que você gostaria de fazer?

E: Uma coisa que eu venho tentando pôr em prática pra mim é justamente um exercício físico. Eu venho tentando fazer. Hoje eu não tenho tempo ainda. Mas eu acredito que tudo na vida é questão de programação, você se programar, né? (Leonardo – Motorista 16).

Algumas vivências de lazer, que podem ser enquadradas dentre as de interesses físicos, como a almejada por Leonardo, figuram como uma constante aspiração. Porém, tanto esse como outros interesses são poucas vezes alcançados. Na realidade concreta, o pouco de lazer vivenciado segue o caminho reservado à massa de trabalhadores precários que, quando muito, têm acesso ao segundo mundo do lazer com ofertas de lazer-genérico (Mascarenhas, 2005). Nessa linha, o que está ao alcance para parte desses trabalhadores é a manifestação do lazer em sua forma-mercadoria, tendo o *shopping center* como espaço difundido desse tipo de manifestação.

De acordo com Padilha (2006), a ocupação do tempo livre em *shopping center* representa uma das expressões da submissão do lazer aos preceitos do mercado. Segundo a autora, se no decorrer do século XX o tempo livre já havia sido transformado em tempo de consumo, tanto de mercadoria como de serviços e entretenimento, o espaço do *shopping* elevou à máxima potência a submissão da sociabilidade, da liberdade e da criatividade à lógica de mercado. O *shopping center*, nesse sentido, representa a racionalização do capital, ao unir consumo e lazer em um mesmo espaço, processo que a autora caracteriza como *shopping center híbrido*. Nas palavras de Padilha (2006, p. 26):

[...] o lazer incorporou-se aos *shopping centers* de forma tão significativa que hoje confundimos centro de compras com centro de lazer. Os consumidores foram, nesse processo, sendo levados (de diversas formas e por diversas razões) a procurar lugares de compras que ofereçam opções de divertimento. Assim, os bens materiais de consumo, para uma circulação mais rápida e garantida no mercado, passam a ser quase dependentes das atividades de lazer e dos serviços, que de apêndices tornaram-se atrações principais.

A junção de lazer e consumo em um mesmo espaço, ainda segundo Padilha (2006), não é fenômeno exclusivo dos *shoppings centers*. Viagens com pacotes turísticos em *resorts* ou em clubes de férias, parques temáticos e uma série de outras atividades de lazer previamente programadas e transformadas em negócio representam o mesmo processo. A própria autora

pondera que a maior parte dessas práticas são resguardadas às camadas que podem arcar com os seus custos. Nessa perspectiva, no que diz respeito aos trabalhadores uberizados, o *shopping center híbrido* – com a ressalva da discussão da seção anterior de que a parcela mais precarizada também não o acessa como espaço de lazer – é o local que congrega o lazer mercadoria ao alcance. A série de relatos abaixo ajuda a demonstrar esse contexto.

Vicente é um motoboy que estava com 45 anos no momento da entrevista e encontrava-se cadastrado nas plataformas iBolt e James. Não soube informar precisamente quando iniciou o trabalho de entrega por meio dos aplicativos, mas relatou um sem número de ocupações pelas quais sempre transitou e que ainda realizava alguns “bicos”, dentre elas a de serviços gerais, auxiliar de cozinha, *barman* e garçom em hotéis e restaurantes. Em uma vida tomada pelo trabalho, Vicente também não teve muito o que dizer sobre suas práticas de lazer, porém, mesmo nessa condição, a questão do consumo e o *shopping* como espaço para a realização do lazer mercadoria apareceram em seu relato.

P: Você falou que trabalha bastante, da 9h da manhã às 9h da noite. Quando você não está trabalhando, o que você gosta de fazer?

E: Ah, para eu ser sincero, não faço nada porque eu vivo na rua. Quando eu quero resolver alguma coisa eu desligo o aplicativo e vou. Se eu quiser ir no *shopping*, comprar alguma coisa eu desligo e vou. Porque hoje, assim, eu trabalhei muito. Hoje isso aí para mim não é trabalho que nem eu trabalhava (Vicente – Entregador em Motocicleta 21).

Relato similar é a de Mathias, entregador apresentado na seção 1.3. Mathias, então com 29 anos, depois de muito tempo esperando pela efetivação de seu cadastro, estava com a própria conta e realizava entregas por meio do sistema nuvem na plataforma iFood. Como visto, Mathias já havia transitado entre as entregas em bicicleta e com sua antiga moto. Porém, depois do grave acidente que sofreu enquanto trabalhava e a venda do que restou de sua moto, voltou a realizar entregas apenas em sua bicicleta. Mathias, contou tirar poucos dias de folga no mês e ter menos tempo ainda para as vivências de lazer. Nesses poucos dias, o *shopping center* aparece como a diversão ao alcance de Mathias e de sua família, como é possível observar no excerto abaixo.

P: Mas o que eu queria saber também é do seu tempo livre, o que você consegue fazer de lazer?

E: Ficar com a família, com a minha filha, sair pelos cantos. Nem todas as vezes, as que eu tenho que tirar, exemplo, compromisso com o médico, compromisso, tenho que arrumar pagar a conta de energia, tenho que ficar com as meninas, tem as coisas de casa, manutenção. De um mês, por exemplo,

eu folgo quatro vezes, dois eu tiro o lazer, porque dois eu tenho que resolver mais coisas.

P: Entendi. E nesses dois dias que você faz?

E: Eu gosto de gastar dinheiro. Aí eu pego minha filha, venho aqui no *shopping*. Eu sou mais família. Aí eu gosto mais de ir o tempo todo com minhas filhas mesmo, porque até porque a amizade não leva a tudo em vão. Minha avó dizia, família e estudo têm que andar junto. Ela até dizia e até rimava, família e estudo tem que andar junto. Até rimava. O problema é que, sou inteligente, sou proativo, mas o problema foi ter que trabalhar, deixar de estudar, porque realidade é uma coisa, ficção é outra (Mathias – Entregador em bicicleta 13).

O *shopping center* também teve centralidade no relato de Manoel, um motorista que no momento da entrevista estava com 43 anos. Manoel, já havia sido caminhoneiro e feito uma tentativa com um próprio negócio de confecção de roupas. Ingressou no trabalho por aplicativo depois do fechamento da confecção. No momento do diálogo, além dos aplicativos, trabalhava com transporte particular, saindo da região do aeroporto da cidade do Recife. Mesmo tendo relatado mais dias de folga que o habitual entre muitos motoristas e entregadores, incluindo alguns domingos, o lazer em si não diferiu do vivenciado pelos demais trabalhadores investigados, além da menção ao *shopping center*, Manoel também destacou o consumo de produtos da indústria dos *games* e da indústria cultural.

P: E qual foi o seu último dia de folga?

E: Nessa semana eu tirei o domingo pra tentar ficar com a família.

P: E o que vocês fizeram?

E: Fui pro *shopping*, pra levar a mulher pra sair.

P: E o que mais?

E: Fiquei vendo a Netflix e tem um joguinho aí de tiro... como chama?

P: De celular?

E: É... Joguei também (Manoel – Motorista 17).

Como anteriormente destacado, a forma mercadoria assumida pelo lazer ganha centralidade no Brasil a partir da década de 1990, impulsionada pelo neoliberalismo. Trata-se do processo que Mascarenhas (2005) irá caracterizar como a “refuncionalização” do lazer, marcado pela subsunção real desse fenômeno ao capital. Isso significa dizer, segundo o autor, que, sob a prevalência das atuais formas de sociabilidade, o tempo livre também se subordina em sua totalidade à lógica capitalista, não se restringindo, assim, apenas às necessidades de descanso e recuperação das energias para um novo dia de trabalho. Essa funcionalidade, em verdade, torna-se secundarizada frente ao estímulo das relações fetichizadas de consumo, representadas pelo lazer em sua forma mercadoria (Mascarenhas, 2005).

Essas relações fetichizadas de lazer estão imbricadas ao espaço do *shopping center* híbrido em suas salas de cinema, nos espaços de jogos eletrônicos, nas praças de alimentação, nos brinquedos e ocasionais eventos (Padilha, 2006) e, do mesmo modo, já se mostravam disseminadas no ambiente doméstico por meio da televisão (Mascarenhas, 2005). Mais recentemente, longe de qualquer mudança, o universo informacional-digital, com a difusão da internet e dos *smartphones*, cria as condições para a ampliação dessas relações de consumo. Com a produção e fruição cultural cada vez mais atreladas aos meios digitais, segundo Oliveira (2022), os trabalhadores são levados “voluntariamente” a viver o tempo todo com instrumentos que os prendem às cadeias de mercado, com o mapeamento das práticas cotidianas que aceleram ainda mais à lógica de circulação das mercadorias e a realização do valor.

Nessa perspectiva, é possível notar que tanto o tempo de trabalho como o tempo livre dos uberizados estão cercados pelo universo informacional-digital. Por uma via, nota-se todos os elementos da plataformização do trabalho discutidos, com suas lógicas algorítmicas, dataficadas e financeirizadas (Grohmann, 2020); pela outra, sob a prevalência do lazer precário, as plataformas digitais de lazer e consumo, como no caso das redes sociais e das plataformas de *streaming*, figurando como umas das poucas possibilidades de lazer para esses trabalhadores. Esse é um processo que corrobora a argumentação de Cantor (2019) – apresentada na seção 4.2.2, nas discussões sobre o lazer precário –, para qual presenciamos a plena “subsunção da vida ao capital”.

O uso das plataformas de lazer e consumo se mostrou presente em grande parte das entrevistas e já foi salientado em outros momentos desta tese. Vejamos mais alguns relatos, como do motorista Vinicius e da motorista Lizete, ambos apresentados em seções anteriores. Vinicius, um motorista que estava com 37 anos no momento da entrevista e há seis com cadastrado em aplicativos de transporte de passageiros, além de destacar o *shopping center* como local de lazer com a família, também deu centralidade para o consumo de séries em plataformas de *streaming*. Sendo esse o mesmo caso de Lizete, a motorista que se utilizou da expressão “férias forçadas”, com a qual dialogamos anteriormente. Lizete destaca que o seu lazer cotidiano, após as longas jornadas de trabalho, é centrado, basicamente, no consumo do conteúdo disponível nessas plataformas.

P: O que você costuma fazer no seu tempo livre, quando você não está rodando nos aplicativos?

E: Quando eu não estou rodando, geralmente eu gosto de ficar com a minha família, né? Minha esposa, minha filha, aí às vezes vou para a igreja, vou sair no *shopping* para passear um pouco.

P: Nessa semana você folgou na segunda?

E: Isso.

P: O que você fez?

E: Eu tirei mesmo pra ficar em casa, descansar. Fiquei vendo série.

P: Tá assistindo algum em específico?

E: Eu vou vendo as indicações e vou assistindo... (Vinicius – Motorista 26).

P: Qual dia que você não trabalha, tem algum dia?

E: Ou terça ou de quarta.

P: E se for feriado? Na quarta-feira, você estava na rua?

E: Não tem feriado... Aí é na rua (risos).

P: E no dia que você não está trabalhando, que não está com o aplicativo ligado, o que você costuma fazer?

E: Quando eu desligo ele [o aplicativo] e chego em casa, então eu vou e fico assistindo série até dormir. Porque como eu já chego muito pilhada, eu não consigo dormir logo. Porque eu tenho um problema de ansiedade, depressão, então quando eu estou muito tempo na rua, que eu chego em casa, eu não durmo logo, não. Então às vezes eu vou dormir 3 ou 4 horas da manhã. Fico assistindo, aí que eu durmo (Lizete – Motorista 11).

A partir do exposto, nota-se que nos pouco momentos de tempo livre restantes aos trabalhadores uberizados, o consumo do lazer na sua forma-mercadoria, seja nos *shopping centers* ou via plataformas digitais de lazer e consumo, é o que se mostra prevalente e, em muitos casos, o único. Nesse sentido, na sociedade da uberização total e da plena subsunção da vida ao capital, a argumentação de Thompson (2013, p. 298 – grifo do autor) encontra ainda mais nexos na realidade: “Na sociedade capitalista madura, todo o tempo de ser consumido, negociado, *utilizado*; é uma ofensa que a força de trabalho meramente ‘passe o tempo’”.

Tendo em vista um tempo livre e um lazer embrenhados na lógica do consumo, vale resgatar que a expressão tempo livre vem sendo sempre utilizada com o entendimento de que nada é realmente livre sob a realidade imperativa do trabalho estranhado (Padilha, 2000). Nesse sentido, é interessante notar que, no momento em que mais se propaga a liberdade para a organização do trabalho e das demais dimensões da vida, como temos visto, menos liberdade é encontrada. Não por menos, o tempo livre, conforme destaca Adorno (1995), depende da situação geral da sociedade. Assim, nem no trabalho, tampouco na consciência, é possível se colocar em real liberdade. Segundo o autor: “tornar-se-ia imperiosa a suspeita de que o tempo livre tende em direção contrária à de seu próprio conceito, tornando-se paródia deste. Nele se prolonga a não-liberdade, tão desconhecida da maioria das pessoas não-livres como a sua não-liberdade em si mesma” (Adorno, 1995, p. 71).

É patente dizer que o lazer em sua forma mercadoria e o consumo fetichizado não se limitam aos uberizados ou àqueles que ocupam os postos mais precários de trabalho. Pelo

contrário, essa forma, sob o processo de mundialização do capital e avanço cada vez maior da lógica neoliberal, mostra-se como a expressão dominante do lazer. Trata-se de compreender que a precarização do trabalho, segundo Alves (2006) é, do mesmo modo, a precarização da vida social e pessoal. “A precarização atinge afetos e relações sociais as mais diversas, seja no trabalho, quanto no lazer, instaurando superfluidades e virtualidades espúrias no campo de objetos e valores, que são apropriadas pela indústria cultural, tornando-se ícones (e signos) do suposto tempo livre” (Alves, 2006, p.35).

Desse modo, como decorrência direta da precarização do trabalho, foram abordadas, nesta seção, diferentes manifestações da precarização do lazer alinhadas ao modo de vida também precário e periférico. À medida que as nítidas fronteiras entre trabalho e tempo livre são flexibilizadas, discutimos que o lazer também se torna flexível, com prevalência de vivências fragmentadas e residuais. Nesse sentido, foi observado que os trabalhadores uberizados aqui investigados, além de terem as demais dimensões da vida invadidas pelo tempo de trabalho, tendem, no pouco tempo de lazer cotidiano que lhes resta, a ter o contato com vivências precárias, em que se sobressai, de modo conjunto ao lazer em sua forma-mercadoria, o uso de televisores, de aparelhos celulares e da internet com o consumo de produções da indústria cultural. Em suma, por mais que as vivências de lazer descritas não sejam exclusividade dos trabalhadores uberizados, a propagação indiscriminada dessa modalidade de trabalho sob demanda, assim como tende a dar visibilidade e disseminar o modo de vida precário e periférico, tende também a alastrar um lazer residual, fragmentado e precário.

## **CAPÍTULO SUPLEMENTAR - PANDEMIA DE COVID-19: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRABALHO UBERIZADO, O TEMPO LIVRE E O LAZER<sup>1</sup>**

“Agora dão duas opções para quem é pobre, morrer na rua de corona ou em casa de fome. Entre morrer em casa e morrer na rua, eu prefiro nenhuma das duas” (Rap dos Informais).

Esta pesquisa foi desenvolvida, em sua maior parte, durante a pandemia de covid-19. Com início anunciado em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou o fim da emergência de saúde pública apenas no dia 05 de maio de 2023. Nesse interim, o SARS-CoV-2 infectou cerca de 765 milhões de pessoas e causou quase sete milhões de mortes em todo mundo, em dados registrados pela referida organização (ONU, 2023). No Brasil, o cenário pandêmico mostrou-se calamitoso, mesmo com menos de 3% da população mundial, o número de óbitos foi de cerca de 10% do total global (Fiocruz, 2021), estando acima da marca dos 700 mil em maio de 2023 (Ministério da Saúde, 2023).

Apesar da pandemia ter atingido toda a humanidade, os efeitos sociais e econômicos mostraram-se diferentes para as camadas mais ricas e mais pobres da população. Ao passo que a América Latina e Caribe se tornaram o epicentro mundial da crise sanitária, segundo Relatório da Oxfam publicado em 2020, 73 bilionários da região aumentaram sua fortuna em US\$ 48,2 bilhões de dólares. No Brasil, 42 desses bilionários tiveram sua fortuna aumentada em US\$ 34 bilhões, subindo de US\$ 123,1 bilhões, em março, para US\$ 157,1 bilhões em julho de 2020 (Oxfam, 2020). Por outro lado, os efeitos deletérios foram agudos para todos aqueles que vivem do trabalho, sobretudo para os desempregados e trabalhadores informais. Nesse sentido, no segundo trimestre de 2020, os dados da PNAD Contínua, que abrangeram três meses inteiros desde o início da pandemia, mostraram um fechamento de 8,9 milhões de postos de trabalho em apenas três meses, com a menor taxa de ocupação da série histórica, iniciada em 2012. Ademais, a taxa de desocupação no Brasil subiu para 13,3% (12,8 milhões de pessoas) e o número de desalentados, aqueles que deixaram de procurar trabalho, mas que estão disponíveis e gostariam de trabalhar, é de 5,7 milhões de pessoas. A população subutilizada, portanto, somava 31,9 milhões (IBGE, 2020b).

---

<sup>1</sup> Dada a urgência e atualidade da temática, parte deste capítulo suplementar, sobretudo o trecho sobre os entregadores, somado a outras discussões, foi enviado no formato de artigo para a Revista Brasileira de Ciências do Esporte (RBCE) sob o título “Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19 (Silvestre; Santos Neto; Amaral, 2021).

Os dados da PNAD Contínua também demonstraram que a taxa de informalidade, que abarca, entre outros, os motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais de trabalho, atingiu 36,9% no mesmo período (30,8 milhões de pessoas). Quando comparada ao trimestre imediatamente anterior – meses de janeiro, fevereiro e março de 2020 –, ou seja, o último antes do início da crise sanitária, a taxa em questão apresentou uma diminuição de três pontos percentuais. No entanto, essa diminuição não significou que mais trabalhadores galgaram um vínculo formal de emprego, mas sim que muitos informais perderam a sua ocupação no período analisado (IBGE, 2020b).

O fato é que a crise econômica, política e social que se arrasta não está desconectada do sistema de metabolismo antissocial do capital (Antunes, 2020). Conforme discutimos, mesmo antes do início da pandemia, dadas as características históricas da formação econômica e social do Brasil, expressivas parcelas da classe trabalhadora já se encontravam privadas do conjunto de direitos e proteções sociais (Colombi *et al.*, 2020; Krein, 2007). Nessa perspectiva, segundo Colombi *et al.* (2020), a crise originada pela covid-19 encontrou no país um mercado de trabalho pouco estruturado, heterogêneo, com grande taxa de informalidade, com baixa remuneração e com distribuição desigual dos rendimentos do trabalho. É sob essas circunstâncias que uma massa de trabalhadores, sem perspectivas de encontrar uma outra ocupação, mira o trabalho nas plataformas digitais como forma de garantir a sobrevivência imediata.

Ao mesmo tempo em que já era possível identificar o crescimento de motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais de trabalho, a realidade pandêmica da covid-19 trouxe novas consequências para a dinâmica de trabalho e de vida desses trabalhadores. Além disso, novos continentes da classe trabalhadora foram levados a buscar nas plataformas digitais por uma ocupação frente ao cenário de aumento do desemprego e informalidade. Não é por menos que mais de dois anos depois do início da pandemia, no processo de realização das entrevistas semiestruturadas da segunda fase do trabalho de campo, ainda identificamos 12 trabalhadores entre motoristas e entregadores que mencionaram o encerramento da ocupação anterior, causado pelo contexto pandêmico, como o principal motivo para ingresso no trabalho subordinado às plataformas digitais. Nesse sentido, vale olhar para os dois grupos de trabalhadores investigados de modo a identificar as nuances relacionadas à pandemia em cada uma das ocupações para, assim, na sequência, refletir sobre os impactos desse mesmo contexto nas dimensões do tempo livre e o lazer.

### *O trabalho de motoristas uberizados durante a pandemia de covid-19*

A pandemia de covid-19, conforme destacado, impactou toda a classe que vive do trabalho. Os reflexos dessa realidade, no entanto, foram sentidos de diferentes formas a depender da ocupação, incluindo as distintas modalidades de trabalho uberizado. Na ocupação como motorista de aplicativo, a necessidade de isolamento e consequente restrição de circulação de pessoas afetou diretamente a quantidade de horas trabalhadas, a remuneração, assim como o próprio número de trabalhadores que exerciam essa atividade.

Diferentemente da categoria dos entregadores, que apresentou um expressivo crescimento, o número de motoristas, dentre eles os uberizados, diminuiu após o início da pandemia quando comparado ao período imediatamente anterior. Esse é o indicativo do estudo de Lapa (2022) que, ao explorar os dados da PNAD Covid<sup>2</sup>, identificou um decréscimo de 6% dos motoristas entre maio e novembro de 2020. Góes, Firmino e Martins (2022), ao analisarem os dados da PNAD Contínua, também identificaram um processo de diminuição de pessoas nessa ocupação. Nesse sentido, destacam que, no quarto trimestre de 2021, apesar da tendência de recomposição do número de motoristas, o exercício dessa atividade ainda era 16% menor do que o registrado no terceiro trimestre de 2019.

Decerto que ambas as pesquisas supracitadas, conforme debatido no terceiro capítulo, não trazem dados exclusivos para os motoristas que trabalham por meio de aplicativos. Todavia, por se tratar de uma parcela importante e crescente do segmento, é factível interpretar que o contexto pandêmico acarretou um decréscimo do número desses trabalhadores. Não há uma única resposta que explique esse dado, senão um conjunto de fatores. Além, é claro, da mencionada restrição da circulação de pessoas e consequente redução do número de corridas, o próprio receio de contágio por parte dos motoristas pode ser considerado um fator importante para interpretação desse cenário, abordaremos um relato sobre isso mais à frente. Antes disso, no entanto, vale considerar que o início da pandemia, em 2020, correspondeu ao período de consolidação das plataformas de transporte de passageiros em muitas localidades do país. A Uber, por exemplo, anunciou nesse mesmo ano a marca de 1 milhão de motoristas cadastrados no Brasil (Uber, 2020a). Conforme discutido, processos de consolidação como esse estão quase sempre acompanhados do fim das políticas de incentivo, das bonificações e do decaimento do

---

<sup>2</sup> A PNAD Covid, com indicadores que podem ser relacionados à PNAD Contínua, foi realizada com periodicidade mensal pelo IBGE tendo como foco as áreas de saúde e trabalho. A pesquisa encontra-se encerrada, tendo ocorrido entre maio e novembro de 2020 (Lapa, 2022).

valor da força do trabalho empregada nas plataformas. Ainda se somou a isso a chegada de novos contingentes de trabalhadores desocupados por consequências diretas da pandemia às diferentes plataformas digitais. Os diálogos com os motoristas Gustavo, trabalhador apresentado no segundo capítulo, cadastrado nos aplicativos de transporte desde 2016, e Matheus, que ingressou nos primeiros meses da crise sanitária em 2020, trazem algumas pistas sobre esse processo.

P: No início da pandemia você parou de fazer corridas?

E: Nada. Parei um dia ou outro quando não teve corrida.

P: E como foi?

E: Como o desemprego aumentou, mais gente veio pra Uber. Aí na pandemia, invés dela ajudar os profissionais com algum custo, ela fez “melhor” pra nós, diminuiu a taxa para os motoristas. O ganho que a gente tinha diminuiu. Diminuiu pra nós, pra ela não. A plataforma continua ganhando o dela, mas o nosso diminuiu. A revolta também é essa. Governo dando auxílio, etc. e tal, mas a gente não teve auxílio de forma alguma da plataforma, sabe? Motorista tem 23 mil viagens, 43 mil viagens... Vamos dedicar, vamos dar uma bonificação a cada motorista? Vamos classificar por motorista? Quem tem 5 mil viagens, vamos classificar X, vamos dar um jogo de pneu, sabe? Então assim, a Uber deveria ela começar organizar mais para os profissionais, porque sem a gente ela quebra. A Uber só tira dinheiro da gente (Gustavo – Motorista 12).

E: Eu tava fazendo a minha pós-graduação, mas com a pandemia não tive mais condições, e tive que sair da agência de eventos que eu trabalhava fixo. Aí acabei ficando sem emprego. E eu tinha comprado um carro recentemente também, foi mais uma forma que eu tive de me virar, pagar minhas contas e não vender o carro [...].

P: E hoje, você voltou a trabalhar fora da plataforma?

E: Eu faço alguns freelancers, mas tá voltando aos poucos ainda, né? E aí eu estou com bastante tempo livre, e nesse momento eu aproveito para rodar (Matheus – Motorista 18).

O motorista Matheus, que estava com 36 anos à época de realização da entrevista, iniciou a atividade de transporte por meio dos aplicativos logo no início da pandemia de covid-19, assim que perdeu o trabalho fixo como promotor de eventos. Após quase dois anos de trabalho nas plataformas digitais, ainda não havia conseguido retornar à sua atividade anterior. Mesmo nesse contexto, ainda considerava a ocupação nos aplicativos como um “bico”, realizada no que considerava ser o seu “tempo livre”. No entanto, Matheus folgava apenas às terças-feiras, dia que alegou ser um dos com menor movimento, nos demais, incluindo finais de semana e feriados, tendia a realizar corridas por volta das 15h até às 23h30.

Vale destacar que foram cinco os motoristas entrevistados que iniciaram ou retornaram às plataformas digitais por decorrências diretamente relacionadas à pandemia, como

nos casos dos motoristas Ernesto e Leda, ambos apresentados na seção 1.3 do primeiro capítulo. Leda retornou ao trabalho nos aplicativos de transporte de passageiros após ter que fechar seu próprio negócio. Ernesto, por sua vez, apesar de ser cadastrado em diferentes aplicativos desde 2017, ingressou integralmente na dinâmica do trabalho uberizado a partir de abril de 2020, quando perdeu seu emprego formal como motorista particular.

Casos como esses ilustram que, ao mesmo tempo em que uma parcela dos motoristas se afastou da atividade no decorrer da crise sanitária, outro contingente foi impelido a retomar ou a iniciar o trabalho uberizado. De todo modo, independentemente da continuidade, da retomada ou da chegada a esse tipo de ocupação, o fato é que os motoristas, da mesma forma em que estão inseridos em uma relação em que são obrigados a arcar com os custos e riscos de sua ocupação, também tiveram que se encarregar dos custos relacionados às medidas de proteção à exposição e risco de contaminação pelo Sars-CoV-2. Condição agravada por desempenharem uma atividade em local fechado e com proximidade a outras pessoas dentro do automóvel (Greggo *et al.*, 2022).

Nessa perspectiva, os dados da PNAD Covid também apontam que um percentual de 15,6% dos motoristas foi testado entre os meses de maio e novembro de 2020 e que 3,32% positivaram para a doença. Número próximo aos 3% da população em geral (Lapa, 2022). No entanto, Lapa (2022) também destaca a potencial subnotificação originada da impossibilidade dos trabalhadores uberizados suspenderem sua atividade para realização de cuidados com a saúde, afinal interromper o trabalho em uma atividade sem nenhum direito laboral se traduz na imediata ausência de renda.

No que tange as plataformas digitais, pressionadas pela opinião pública, assim como por manifestações do MPT e ações judiciais<sup>3</sup>, as empresas se viram obrigadas a garantir o mínimo de políticas de prevenção e alguma espécie de auxílio para os trabalhadores infectados ou em isolamento por decorrência do Sars-CoV-2. A empresa Uber, nesse sentido, alega ter implementado um programa de auxílio aos motoristas e entregadores. O trabalhador que estivesse infectado ou em isolamento recomendado por uma autoridade de saúde teria acesso

---

<sup>3</sup> A exemplo da nota técnica Conafret 01/2020 que buscou orientar a atuação do MPT em face das medidas governamentais de contenção da pandemia de covid-19, voltada às empresas-aplicativo de transporte de pessoas e entregas de mercadorias (Brasil, 2020a). Vale também destacar a ação civil pública ajuizada pelo MPT que levou à sentença proferida pela 73ª Vara do Trabalho de São Paulo que condenou a empresa Uber a reforçar a proteção dos entregadores contra a covid-19, assim como a garantir o auxílio financeiro para entregadores e motoristas vinculadas às plataformas da empresa que, por ventura, sejam infectados por essa doença (Ministério Público do Trabalho, 2020).

uma única vez, mediante comprovação, a um auxílio baseado na média diária dos seis meses anteriores ao dia 06 de março de 2020, por um período de até 14 dias (Uber, 2020c).

No entanto, observamos relatos de que a burocracia envolvida para a solicitação, a restrição de dias e o baixo valor criaram dificuldades para que muitos trabalhadores obtivessem de fato acesso a esse recurso<sup>4</sup>. O trecho de entrevista abaixo, retirado do diálogo com Bernardo, motorista apresentado na primeira seção do primeiro capítulo, contextualiza um pouco essa situação.

P: Durante a pandemia você continuou rodando?

E: Quando iniciou a pandemia eu parei nos 10 primeiros dias. Fiquei sem rodar. Aí depois, o pessoal do grupo de WhatsApp que a gente participa, o de motoristas, falou que o movimento tava bom, que não tava essas coisas, mas que tava bom, daí eu perdi o medo e voltei e não parei mais.

P: Você chegou a se infectar pela covid?

E: Peguei, dei uma parada, mas graças a Deus fiquei bem.

P: A Uber ofereceu algum tipo de ajuda.

E: Teve amigos que foram atrás e como foi meio difícil, nem tentei. Graças a deus eu pude voltar rápido (Bernardo – Motorista 03).

Já a entrevista com o motorista Dagoberto, realizada nos primeiros meses da pandemia, em maio de 2020, além de trazer elementos que colaboram para a apreensão da dinâmica de trabalho no período, traz um bom exemplo da preocupação do trabalhador com o referido momento, preocupação em grande medida compartilhada com os demais motoristas de aplicativo frente à exposição direta ao cenário pandêmico. Dagoberto, até então com 33 anos, havia iniciado o trabalho nas plataformas digitais de transporte de passageiros no final do ano de 2018, após perder o emprego como vendedor. Estava à procura de um novo emprego em sua ocupação anterior, mas viu as possibilidades praticamente se extinguirem após o início da crise sanitária. Chegou a paralisar as atividades nos aplicativos nas semanas de maior isolamento e menor fluxo de pessoas nas ruas, mas teve a necessidade de retornar às corridas pouco tempo depois.

E: A gente tem medo de ir pra rua, né? Boto máscara, uso álcool, limpo o carro, mas dá medo de levar a doença pra casa. Mas não tem como, eu dei uma

---

<sup>4</sup> Dentre os inúmeros de casos de motoristas que não conseguiram acesso a esses recursos financeiros, vale pontuar o caso divulgado pelo portal G1. Um motorista da cidade de Belo Horizonte contraiu o Sars-CoV-2 em sua atividade como motorista de aplicativo. Após ficar 20 dias no hospital e realizar mais seis dias de hemodiálise, teve que ficar um ano sem trabalhar até se recuperar totalmente da covid-19. Apesar do desenvolvimento da forma grave da doença, a empresa Uber negou solicitação de acesso ao auxílio financeiro, alegando que o trabalhador não atendia aos critérios para o recebimento do auxílio. O Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região sentenciou a empresa Uber a pagar uma indenização para esse trabalhador (Luz, 2023).

parada de um mês. Tava com muita pouca corrida também. Mas tive que voltar, porque as contas não param. Mas tá fraco ainda.

P: Você está trabalhando mais ou menos horas do que antes da pandemia de covid?

E: Olha, antes eu tinha mais corrida, então ficava um pouco menos de tempo na rua. Agora tô ficando mais parado, tá tocando menos.

P: E como você define essa quantidade de horas trabalhadas?

E: Eu coloco o meu patrimônio aqui em cima [do painel], sabe? É as minhas contas pra pagar [risos] (Dagoberto – Motorista, Entrevistas Piloto).

Manzano e Krein (2020), ao também analisarem os dados da PNAD Covid, observaram que os motoristas estiveram entre aqueles com maior taxa de afastamento temporário do trabalho, dentre os agrupamentos aqui investigados, sendo de 15,2 % em maio de 2020. Ademais, os autores destacam a redução da jornada e também do salário no mesmo período. Acompanhando a tendência de afastamento, os motoristas tiveram sua jornada média semanal reduzida em 52,2% quando comparada à jornada habitual, ficando em 22,9 horas frente às 43,9 horas anteriores. Já a remuneração teve uma queda abrupta, sendo reduzida em média de R\$1.876 para R\$1.147, ou seja, esse grupo de trabalhadores recebiam apenas 61,2% do que o habitual antes do período pandêmico (Manzano; Krein, 2020).

No mesmo sentido, o estudo de Greggo *et al.* (2022), realizado com 104 motoristas entre setembro e dezembro de 2020, também observou a redução da jornada de trabalho e da renda mensal desses trabalhadores durante o período estipulado. Nota-se, dessa forma, que a situação de insegurança do trabalho uberizado, já sempre presente, foi ainda mais agravada pelo cenário pandêmico. Não é por menos que, entre maio e novembro de 2020, os dados da PNAD Covid também trouxeram à tona que mais de 60% dos motoristas receberam auxílio emergencial. Além disso, cerca de 10% solicitaram empréstimos bancários no mesmo período (Lapa, 2022).

Seja pelos dados da PNAD Covid, da PNAD Contínua ou por meio dos elementos apreendidos nas entrevistas com os motoristas da região Sudeste ou Nordeste do país, nota-se que o cenário pandêmico impactou profundamente o trabalho e a dinâmica de vida dos motoristas subordinados às plataformas digitais. Apesar das nuances inicialmente indicadas entre os agrupamentos de trabalhadores uberizados aqui investigados, alguns dos impactos centrais da pandemia são compartilhados entre motoristas e entregadores. Desse modo, também cabe olhar de forma mais detalhada para o trabalho desse outro grupo de trabalhadores a partir do recorte da pandemia de covid-19.

### *O trabalho de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19*

Desde o início da pandemia de covid-19 no Brasil, os sons de escapamentos das motocicletas dos entregadores tornaram-se ainda mais frequentes nos centros urbanos do país. Com as típicas mochilas térmicas coloridas, estampando as logomarcas de diferentes plataformas digitais, a atividade desempenhada por entregadores de produtos e alimentos por meio de aplicativos ganhou visibilidade ao longo da pandemia. Considerado um serviço essencial<sup>5</sup>, esse tipo de trabalho se tornou ainda mais presente na vida de centenas de milhares de pessoas. Entretanto, a notoriedade adquirida por essa atividade não esteve limitada às necessidades do isolamento social; as mobilizações nacionais da categoria trouxeram à tona uma série de denúncias relacionadas às precárias condições de trabalho encontradas por quem se cadastra como entregador nas plataformas digitais<sup>6</sup>.

O perfil dos entregadores uberizados – corroborado pelos dados explicitados no primeiro capítulo – é formado, sobretudo, de jovens, negros, moradores das áreas periféricas dos grandes centros urbanos (Abílio *et al.*, 2020; Aliança Bike, 2019). Tal parcela da população esteve justamente entre as mais afetadas pelo desemprego, pela informalidade, assim como foi um das mais impactados pela pandemia de covid-19. O desemprego entre a população negra no segundo trimestre de 2020, por exemplo, foi 71% maior que entre os brancos e, entre a população que se declara parda, 48% maior, também em relação à população branca (IBGE, 2020b). Em relação aos jovens, a pesquisa realizada pelo Conselho Nacional da Juventude durante a pandemia demonstrou que quatro entre dez jovens perderam a renda ou tiveram ela diminuída. Além disso, a mesma pesquisa apontou que 27% dos jovens pararam de trabalhar completamente no período investigado (Conjuve, 2020).

Diferentemente do processo observado entre os motoristas, os dados da PNAD Covid indicaram um aumento da categoria dos entregadores entre os meses de maio e novembro de 2020 (Lapa, 2022). Nesse mesmo sentido, os dados da PNAD Contínua sistematizados por Góes, Firmino e Martins (2022) demonstram que a observada tendência de crescimento desse

---

<sup>5</sup> A entrega de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção foi considerada uma atividade essencial para o enfrentamento da pandemia causada pela covid-19 de acordo com o Decreto 10.329 de 28 de abril de 2020, que regulamenta a Lei nº 13.979 de 06 de fevereiro de 2020 (Brasil, 2020b).

<sup>6</sup> No ano de 2020, destacaram-se duas mobilizações nacionais realizadas pelos entregadores: a primeira em 01 de julho e a segunda no dia 25 do mesmo mês. Chamada de “breque dos apps”, as mobilizações reivindicavam, entre outros, o aumento do valor recebido por quilômetro rodado; aumento do valor mínimo de entrega; fim do sistema de pontuação e fim dos bloqueios indevidos.

setor antes do início da pandemia foi ampliada progressivamente a partir dos primeiros meses da crise sanitária e se manteve na mesma toada desde então.

Nesse sentido, dentre os entregadores entrevistados, observamos que oito dos motoboys e 14 dos *bikeboys*, mesmo que não tenham indicado uma relação direta com a pandemia, iniciaram o trabalho após o início da crise sanitária no Brasil, ou seja, antes de março de 2020. Além desses, vale destacar que foram sete os entregadores que relataram o ingresso na atividade em plataformas digitais por decorrência direta da pandemia de covid-19, seis entre os motoboys e um entre os *bikeboys*. Os trechos abaixo, com os entregadores Gilberto, Juan e Josué dizem respeito justamente ao ingresso nas plataformas pelo desemprego decorrente da crise pandêmica que assolou o país.

O motoboy Gilberto, que estava com 54 anos à época de realização da entrevista, trabalhava no setor de informática até perder o emprego em abril de 2020. Gilberto, apesar de também ser cadastrado na plataforma da 99, realizava entregas apenas pelo iFood, por meio do regime OL. Como sua escala de trabalho ocorria prioritariamente a partir do turno da tarde, Gilberto também realizava nos turnos da manhã o trabalho como agente de locação de veículos em pontos de circulação de turistas, sobretudo no aeroporto do Recife.

P: Antes de vir para o iFood, você trabalhava no quê?

E: Trabalhava com informática. No momento eu até voltei a trabalhar com locação de veículo pra ajudar na renda também. Trabalho como locador, como agente de locação de veículo, certo? Autônomo, do mesmo jeito. Trabalho para algumas locadoras [...]. Tive que entrar por causa da pandemia, né? Sem trabalho, sem nada.

P: Há quanto tempo que você está na iFood então?

E: Um ano e meio.

P: E no iFood hoje você está no esquema nuvem ou OL?

E: OL. Trabalho normalmente na escala de 15h às 22h (Gilberto, Entregador em Motocicleta 07).

O entregador Juan também iniciou o trabalho nas plataformas após ficar desempregado por decorrência da pandemia, em outubro de 2020, permanecendo apenas nessa ocupação desde então. No momento da entrevista, Juan estava com 26 anos. Diferentemente de Gilberto, realizava entregas pela plataforma iFood por meio do regime nuvem, com jornadas de trabalho de cerca de 12 horas por dia, das 8h às 14h e das 16h até por volta das 22h, emendando com frequência os sete dias da semana no trabalho.

E: Eu trabalhava de operador logístico em uma empresa [...]. Aí passei grande parte trabalhando lá, passei uns 4 anos lá, antes de virar entregador.

P: E por que você veio para as entregas?

E: Na pandemia foi muita gente que veio. A empresa fechou, aí eu tive que ir para a entrega, era o modo mais prático (Juan, Entregador em Motocicleta 10).

Vale ainda trazer o exemplo de Josué, um dos *bikeboys* entrevistados e que estava com 25 anos no momento da entrevista. Josué trabalha como inspetor de controle de qualidade. Entretanto, assim como nos demais relatos apresentados, perdeu sua ocupação a partir da pandemia. Ao buscar um modo de sobrevivência, ingressou nos aplicativos e começou a realizar entregas com sua bicicleta. Josué estava cadastrado nas plataformas Rappi e iFood (nuvem) e havia ingressado como entregador fixo em uma pizzaria de sua comunidade. Relatou trabalhar de domingo a domingo e priorizar as entregas por meio dos aplicativos durante o dia e as entregas em sua atividade fixa das 17h às 00h.

P: E antes de vir para os aplicativos, você estava em algum outro trabalho remunerado?

E: Eu era inspetor de qualidade.

P: E por que que você saiu desse trabalho?

E: A pandemia. Aí fechou. A gente tava lá, foi-se embora. Fui mandado embora. Aí conectei nos aplicativos. (Josué, Entregador em Bicicleta, 09).

Colocados esses relatos, é importante frisar que a principal diferença dos dados laborais no decorrer da pandemia entre motoristas e entregadores esteve concentrada na procura pelo cadastro nas plataformas e no número de pessoas ocupadas nas respectivas formas de trabalho. As informações referentes à remuneração e exposição às condições insalubres, por exemplo, trazem à tona muitas similaridades. Por esse ângulo, a piora das condições laborais e de vida, compartilhada por muitos trabalhadores uberizados, também fez com que um número acentuado de entregadores tivesse que recorrer ao auxílio emergencial e/ou aos empréstimos bancários. No caso do auxílio emergencial, os dados da PNAD Covid demonstram uma porcentagem sempre próxima aos 60% entre os meses de maio a novembro de 2020. No que tange aos pedidos de empréstimo, a porcentagem inicial quase dobra, indo de 6,41%, em julho, para 12,71% em novembro do mesmo ano (Lapa, 2022).

O estudo da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (Remir) sobre o trabalho em plataformas digitais, durante a pandemia de covid-19, além de ter identificado o aumento da duração da jornada entre os entregadores, constatou uma

expressiva e generalizada queda na remuneração. A redução no valor recebido<sup>7</sup> ocorreu tanto para os entregadores que mantiveram como para os que aumentaram o seu tempo de trabalho, e tem relação direta com o crescimento do número de entregadores cadastrados nas plataformas digitais durante esse período. Importante destacar que a mesma pesquisa identificou que as medidas de proteção contra o Sars-Cov-2, a exemplo do uso de máscaras de proteção e álcool em gel, foram, em geral, custeadas pelos próprios entregadores, agravando ainda mais a diminuição da remuneração (Abílio *et al.*, 2020).

Nessa mesma perspectiva, em Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021), com questionário online respondido por 114 entregadores, entre julho e agosto de 2020, observamos indícios do aumento da quantidade de horas trabalhadas, já que 82 trabalhadores indicaram esse aumento. Em relação à extensão da jornada, 69 participantes disseram trabalhar entre 9 e 12 horas por dia, número já acima das 8 horas convencionadas de trabalho, e 27 afirmaram trabalhar ainda mais, com jornadas entre 13 e 16 horas diárias. Tal constatação foi reforçada pelos relatos apreendidos nas entrevistas piloto. Por meio do diálogo com os trabalhadores uberizados, foi possível identificar que, no período inicial da pandemia, momento com menor fluxo de pessoas em circulação, as já extensas jornadas de trabalho ficaram ainda mais intensas e extenuantes. Conforme discutimos, como não há uma jornada estabelecida, é recorrente que esses trabalhadores permaneçam nas ruas até que suas metas de remuneração, estabelecidas individualmente, sejam alcançadas, como é possível observar no excerto abaixo.

P: Você sabe dizer quantas horas você trabalhava antes da pandemia e quantas trabalha agora?

E: No início dos apps eu trabalhava umas 7 ou 8 horas por dia, sempre até cumprir minha meta pessoal. Depois de um tempo, eu tive que trabalhar mais horas. Porque o aplicativo é assim: quando ele chega, nossa (!), paga bem pra geral, mas depois, olha.... vai lá pra baixo. [...] Agora na pandemia nem meta eu tenho mais, fico na rua o tempo que dá. O que não dá, é o dinheiro pra pagar as contas (Diego – Entregador em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

A pandemia de covid-19, em suma, colaborou para acelerar processo já em curso no trabalho uberizado, degradando ainda mais a condição laboral daqueles que se arriscam nas plataformas como forma de garantir a sobrevivência. Conforme destacam Abílio *et al.* (2020), durante a crise sanitária, a despeito do aumento do número de solicitações de entregas, foi

---

<sup>7</sup> Importante destacar que a pesquisa de Abílio *et al.* (2020) identificou que as medidas de proteção contra o Sars-Cov-2, corona vírus que causa a covid-19, como máscaras e uso de álcool em gel, são, em geral, custeadas pelos próprios entregadores, o que reduz ainda mais a remuneração.

possível observar um aumento das horas trabalhadas, acompanhado de uma expressiva queda na remuneração, resultado da redução do valor da força de trabalho e da diminuição das políticas de bonificação outrora mais frequente em diferentes plataformas.

Postos esses elementos, ao passo que o trabalho subordinado às plataformas digitais vem demonstrando tomar conta de grande parte da vida dos trabalhadores, também se mostra significativo realizar uma breve incursão sobre os reflexos da realidade pandêmica nas dimensões do tempo livre e do lazer dos motoristas e entregadores uberizados.

*“Sem tempo irmão”: lazer e tempo livre dos trabalhadores uberizados na pandemia*

Se a atividade uberizado já demonstrava nítidos traços de precarização, com extensas jornadas, baixa remuneração e total ausência de direitos relacionados ao trabalho, a realidade pandêmica, agravada pela crise social, econômica e política brasileira, aprofundou ainda mais o processo de degradação das condições laborais desses trabalhadores. Como vimos ao longo desta pesquisa, é patente afirmar que um dos desdobramentos mais imediatos dessa forma de trabalho é a expressiva redução do tempo livre e precarização de todas as dimensões da vida. Assim, se o cotidiano desses trabalhadores já se mostrava tomado pela atividade laboral mesmo antes do início do estado de calamidade pública causada pela covid-19, a realidade pandêmica reduziu ainda mais o tempo livre e as possibilidades relacionadas ao lazer dos motoristas e entregadores, que lograram o trabalho em plataformas digitais como forma de sobrevivência.

Nesse sentido, vale destacar que as infundáveis horas de trabalho não respeitam as fronteiras de dias e horas tradicionalmente utilizadas nas atividades laborais. No caso dos trabalhadores uberizados, conforme destacamos, o trabalho ocorre a todo o momento, sobretudo aos finais de semana, dias de grande procura por entregas e transporte de pessoas. Não é por menos que quase a totalidade dos trabalhadores entrevistados afirmaram trabalhar aos sábados e/ou aos domingos.

P: E como ficou o seu tempo livre após o início da pandemia?

E: Tempo livre? Sem tempo, irmão. A vida aqui é em cima da moto. [...] depois dessa parada aí – o vírus né –, nem me fala, já nem me lembro mais da última vez que passei um dia fora dos corres de entrega (Carlos – Entregador em Motocicleta, Entrevistas piloto).

O excerto acima demarca de forma muito nítida a prevalência do trabalho em relação ao tempo livre dos entregadores uberizados, assim como a limitação de tempo para as demais dimensões da vida. Vale destacar que em Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021), identificamos uma considerável redução dessa parcela de tempo, com indicação de que os entregadores uberizados vivenciaram uma dinâmica de vida tomada pelo trabalho e, por consequência, com menos tempo livre ao longo dos primeiros meses da pandemia.

O fato é que a classe trabalhadora foi colocada sob fogo cruzado, pois, por um lado foi imperiosa a necessidade de isolamento e quarentena para conter o contágio pelo coronavírus, por outro, a inevitabilidade de se trabalhar para garantir a sobrevivência imediata bateu à porta dos setores mais pauperizados, dos informais, dos intermitentes, dos terceirizados, dos subutilizados e dos uberizados (Antunes, 2020). Isso não significa dizer que parcelas da classe que vive do trabalho, as que exercem atividades laborais às quais ainda estão envoltas por alguns direitos, tenham interrompido a atividade laborativa. De todo modo, é inegável reconhecer que os trabalhadores mais precarizados, como os uberizados, foram os mais afetados pela pandemia, pois além de terem, como vimos, sua carga de trabalho aumentada em conjunto com a redução do valor da sua força de trabalho, permaneceram com suas atividades laborais e mais expostos ao coronavírus e às consequências da covid-19.

Para além dessa consequência imediata sobre o tempo livre, a dinâmica de trabalho dos uberizados também causa uma desorganização sobre as demais dimensões de suas vidas. Nesse sentido, vale reforçar que os novos tempos de trabalho, cada vez mais presentes e facilitados pelas tecnologias da informação e comunicação, caracterizam-se pela total assincronia com os outros tempos sociais (Cardoso, 2017). O lazer, desse modo, como um fenômeno da vida cotidiana, um tempo e espaço de organização da cultura, permeado por contradições e por disputas de hegemonia (Marcassa, 2003; Mascarenhas, 2003), também é impactado pela dinâmica do trabalho uberizado. Não é por menos que os entregadores uberizados, quando indagados sobre a satisfação com as atividades de lazer durante o período pandêmico, demonstraram estar preponderantemente descontentes com as atividades relacionadas a essa dimensão da vida (Silvestre; Santos Neto; Amaral, 2021).

Outro exemplo similar é encontrado na entrevista com o entregador Rodrigo, até então com 54 anos e cadastrado nas plataformas digitais desde setembro de 2020. Rodrigo é mais um dos trabalhadores entrevistados com uma história de vida que expressa muito bem a categoria de viração, debatida no segundo capítulo. Trabalhou grande parte da vida na construção civil e mais recentemente também exercia a função de zelador. Ingressou no trabalho

uberizado após ficar desempregado por conta da pandemia. Já realizou entregas pela plataforma da Rappi e pelo Uber *Eats*. No momento da entrevista, contudo, trabalhava apenas por meio do regime OL na plataforma iFood, com escala fixa entre terça-feira e domingo das 11h às 23h.

P: E você tem a impressão de ter mais atividades de lazer depois que iniciou o trabalho nas plataformas ou quando estava no seu trabalho anterior?

E: Olha, agora eu só tenho um dia de folga e é na segunda. Às vezes eu até peço um final de semana, mas como é quando mais toca, então não gosto muito. Aí tá difícil encontrar com a folga da família e tem o custo também.

P: Você falou que o seu dia fixo de descanso, ele está na segunda-feira, então?

E: Segunda-feira. Eu achei meio assim, mas é quase que o final de semana. Quando eu quero um final de semana, eu falo com ele [OL], pra ele trocar, pra tentar passar um final de semana com a família (Rodrigo – Entregador em Motocicleta 19).

Não surpreende o fato de a investigação com entregadores no período pandêmico ter identificado que muitos trabalhadores mostravam insatisfação e quase a totalidade dos respondentes gostariam de vivenciar outras atividades de lazer. A pandemia, no entanto, não foi a única razão para a não realização dessas atividades. A limitação de tempo, a falta de estrutura adequada, assim como a própria condição objetiva de vida dos trabalhadores uberizados também são pontos recorrentes que limitam o acesso de todos que vivem do trabalho ao lazer (Silvestre; Santos Neto; Amaral, 2021).

Decerto que, no cenário pandêmico, os efeitos sobre o trabalho, assim como a relação dessa dimensão com o tempo livre dos uberizados, influencia a concretude do lazer dessa categoria. Mas não apenas, Ribeiro *et al.* (2020) discutem que o isolamento social decorrente da pandemia impactou severamente as práticas e vivências de lazer da população como um todo. De todo modo, Oliveira, Custodio e Hungaro (2020) apontam que a pandemia consolida algo que já estava em curso no Brasil: o lazer como um não direito social. Da mesma forma, discutem que o rebaixamento nas condições de vida da população, consequência da precarização das relações de trabalho e dos ataques às políticas sociais, corrobora a tendência de conversão de todo o tempo de vida do trabalhador em tempo de trabalho (Oliveira; Custodio; Hungaro, 2020).

Importante destacar, desse modo, que as consequências da pandemia sobre o lazer de trabalhadores uberizados, da mesma forma com o ocorrido com a esfera do trabalho, mais de que impor uma outra dinâmica, agravaram e aceleraram traços já presentes anteriormente na vida desses trabalhadores. O relato abaixo, apreendido em uma das entrevistas semiestruturadas, exemplifica tal cenário ao explicitar a falta de direito à desconexão.

P: Você consegue se desligar, digo esquecer das suas atividades no trabalho quanto está fora dele?

E: A gente fica tanto com a cabeça no trabalho, que esquece das outras coisas. Tem uma história que até acho engraçada: eu tinha uma festa de casamento para ir, era na *Black Friday*. A pessoa vai me casar na *Black Friday*, mano? (risos). Nesse dia tem bastante entrega pra fazer. O engraçado é que cheguei na igreja uma hora antes do casamento começar. Como eu tinha ido de moto mesmo, não pensei duas vezes, liguei o aplicativo, coloquei o capacete e fui fazer uma corrida, de vestido e maquiada mesmo (risos). No fim, eu cheguei atrasada, mas pelo menos garanti uma entrega (risos)

P: Isso ocorreu antes da pandemia?

E: Sim! Sim!

P: E agora, como você está em relação ao seu trabalho, fica pensando nele quando não está fazendo entregas?

E: Agora está até pior. Como dá medo de ficar na rua, fico pensando o tempo todo no que fazer e no que não fazer, e o que vou fazer quando chegar em casa. Parece que tô no trabalho o tempo todo. E às vezes até tô (risos) (Andreia – Entregadora em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

À medida em que as fronteiras entre o tempo de trabalho e as demais dimensões da vida se tornam embaralhadas, é recorrente que os trabalhadores fiquem pensando em sua ocupação o tempo todo, seja na organização da sua própria jornada de trabalho, seja elaborando as melhores estratégias para garantir uma maior remuneração. É isso que nos conta Gabriel, um motoboy de 23 anos, em entrevista realizada em agosto de 2020, ainda nos primeiros meses da pandemia.

Eu fico ligado no trampo o tempo todo, tá ligado? Troco ideia e fico atento nos grupos dos motoboys sobre a melhor estratégia para conseguir bônus, qual o melhor ponto, região da cidade e hora que tá garantindo melhor retorno no momento... O barato é loco! Se você não estiver ligado nas paradas que tão rolando, cê toma rasteira dos apps e fica pra trás (Gabriel – Entregador em Motocicleta, Entrevistas Piloto).

Observa-se, portanto, que esses trabalhadores, assim como no referido relatório SIPS do Ipea (Campos, 2012), sentem dificuldade para se desconectar do trabalho. Outro dado que corrobora tal constatação foi o fato de 75 dos 114 entregadores que participaram da pesquisa com os entregadores durante o período pandêmico destacaram que não conseguem parar de pensar no trabalho quando desligam os aplicativos das plataformas digitais em que estão cadastrados (Silvestre; Santos Neto; Amaral, 2021).

Enfim, a investigação sobre o tempo livre e o lazer dos entregadores uberizados durante os primeiros meses da pandemia no Brasil, o período de maior isolamento social, traz indícios de que a redução dessas dimensões da vida não foi uma realidade transitória. Pelo

contrário, conforme as discussões levantadas no decorrer deste estudo, observamos um processo em que as transformações no mundo do trabalho, que acarretam, sobretudo, a degradação das condições laborais, vêm restringindo ainda mais o tempo livre e o acesso ao lazer. Trata-se de um cenário em que grande parte dos tempos, em alguns dos casos todos, passam a ser dedicados ao trabalho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciamos as discussões desta tese com a descrição de uma das propagandas da empresa Uber espalhadas pelos centros urbanos do país. Tratava-se da imagem de um homem de meia idade, sentado no banco de seu veículo, com a seguinte frase estampada: “eu dirijo no meu tempo livre”. Nos quase cinco anos que separam a divulgação dessa imagem da finalização deste texto, não apenas cresceu a quantidade de propagandas das plataformas digitais de trabalho, como também aumentou o número de trabalhadores cadastrados e que exercem a ocupação como motoristas e entregadores uberizados no Brasil. Desde então, os motoristas concentrados nas áreas dos aeroportos à espera de uma corrida, os motoboys com as mochilas térmicas estampando a logomarca das empresas-aplicativo, enfrentando cotidianamente os perigos do trânsito urbano, assim como os *bikeboys*, que pedalam dezenas de quilômetros por dia, deslocando-se das periferias às regiões centrais para a realização de entregas, tornaram-se parte do cenário das grandes cidades brasileiras.

O crescente número de trabalhadores subordinados às plataformas digitais que encontrava a principal forma de subsistência nessa atividade já demonstrava os indícios de que a propagada ideia de “dirigir no tempo livre” não correspondia à verdadeira face do trabalho uberizado. Com efeito, destacamos que a uberização diz respeito a um novo estágio de exploração do trabalho, uma atividade em que os custos e riscos são transferidos aos trabalhadores. Trata-se, como vimos, de uma indiscriminada propagação do modelo *just-in-time*, um trabalho sob demanda em que, além da inexistência de garantias e regulações, opera-se uma importante mudança sobre onde se iniciam e onde se encerram as atividades de trabalho e de não trabalho (Abílio, 2017, 2019, 2021).

Com esse cenário em vista, buscamos investigar os efeitos do processo de uberização sobre as dimensões do tempo livre e do lazer de motoristas e entregadores que trabalham por meio de plataformas digitais. Para tal, levantamos os seguintes questionamentos: (1) *Quais os impactos do processo de uberização do trabalho nas demais esferas da vida cotidiana?* (2) *Como essa nova etapa da exploração do trabalho afeta o tempo livre daqueles que sobrevivem por meio do trabalho uberizado?* (3) *De que forma os motoristas e os entregadores uberizados vivenciam o lazer?*

Ao considerarmos a estreita relação entre trabalho e lazer, partirmos do pressuposto de que as condições precárias de trabalho, intrínsecas aos motoristas e entregadores uberizados,

refletem em processos de precarização das demais dimensões da vida. Da mesma forma, levantamos a possibilidade de captura dos outros tempos sociais pelo tempo de trabalho, um processo de ampliação exacerbada da atividade laborativa em detrimento das demais esferas do cotidiano. Assumimos, desse modo, a ideia de que os entregadores e motoristas investigados, diferentemente do discurso hegemônico propagado pelas empresas-aplicativo – o de liberdade de escolha do tempo de trabalho e de organização da vida –, acabam por destinar todo o tempo humanamente possível à atividade laborativa.

Buscamos construir uma investigação sobre a relação entre trabalho, tempo livre e lazer considerando que a realidade é formada por uma totalidade, permeada por disputas e contradições, e pela síntese de múltiplas relações e determinações. O materialismo histórico-dialético foi, dessa forma, a teoria do conhecimento que orientou a execução da pesquisa. Vale ressaltar, em diálogo com essa tradição de pensamento, que não existem conjuntos de regras formais que possibilitem a apreensão do objeto de estudo, tampouco um conjunto de técnicas pré-fixadas de pesquisa que revelem a dinâmica da realidade social. Foi, portanto, a própria estrutura e dinâmica do objeto investigado, em diálogo com as categorias centrais da pesquisa, que comandaram os caminhos e procedimentos utilizados na investigação (Netto, 2011).

Do ponto de vista operacional, além do processo de debate e reflexão a partir dos dados da realidade brasileira e da literatura acadêmica pertinente à temática, valemo-nos da extração de microdados da PNAD Contínua, da realização de entrevistas semiestruturadas e da aplicação de diários sobre os usos do tempo. Assim, em relação aos dados empíricos, dialogamos com 80 trabalhadores uberizados em dois locais e momentos distintos. No primeiro, realizado no estado de São Paulo, foram feitas 12 entrevistas: oito com entregadores e quatro com motoristas, abrangendo, em ambos os casos, trabalhadores vinculados a diferentes plataformas digitais. O segundo momento do trabalho de campo ocorreu entre os meses de junho e novembro de 2022, na cidade do Recife-PE, no qual realizamos 68 entrevistas, além da aplicação dos diários sobre os usos do tempo com todos os participantes. Dentre esses, 27 foram feitas com motoristas, 21 com motoboys e 20 com *bikeboys*. As análises das entrevistas foram apresentadas e discutidas nos cinco capítulos que compuseram a tese. A argumentação foi desenvolvida de modo a articular as categorias analíticas e empíricas apreendidas na análise (Souza Júnior; Melo; Santiago, 2010) com as discussões sobre os elementos estruturais do mundo do trabalho, os traços assumidos pela uberização, o tempo de trabalho e o tempo livre e as vivências de lazer dos motoristas e entregadores investigados.

Para tecer as respostas aos questionamentos anteriormente apresentados, sobretudo para compreender *os impactos do processo de uberização do trabalho nas demais esferas da vida cotidiana*, foi necessário, em um primeiro momento, apreender os elementos-chave que perpassam o processo de uberização. Desse modo, no primeiro capítulo, intitulado “*Uberização e plataformas digitais: trabalhadores, empresas, formas de organização e de exploração do trabalho*”, delimitados, a partir das definições do trabalho em plataformas digitais, as características centrais da uberização. Logo de início, trouxemos à discussão as apreensões do trabalho de campo e o diálogo com os referenciais teóricos que discutem o trabalho uberizado no Brasil e no mundo. Também, foi nesse capítulo que apresentamos o perfil geral dos motoristas e entregadores investigados em todas as etapas do trabalho de campo e seguimos para a caracterização das empresas-aplicativo em que esses trabalhadores se encontravam cadastrados. Da mesma forma, a partir da mobilização dos elementos apreendidos na pesquisa de campo, sobretudo em diálogo com as entrevistas analisadas, abordamos os elementos que perpassam a dinâmica de trabalho dos entregadores e motoristas subordinados às plataformas digitais.

O fato é que as plataformas digitais de trabalho podem ser consideradas processo e produto do desenvolvimento informacional-digital. Nesse sentido, reforçamos que as precárias condições que envolvem a atividade dos motoristas e entregadores investigados extrapolam a intermediação das plataformas digitais, sendo o trabalho uberizado a expressão mais recente de processos que há décadas fragilizam as redes de proteção social do trabalho. Em países periféricos, como o Brasil, as características dessa atividade, como a informalidade, intermitência, precariedade e demais ausências de direitos não representam uma novidade em si, mas sempre se conformaram como parte constitutivas do mercado de trabalho no país (Antunes, 2018; Abílio 2019).

Foi nessa perspectiva que tematizamos, no segundo capítulo, chamado “*Mudanças no mundo do trabalho e o contexto brasileiro: cenário propício à uberização*”, os elementos estruturais mais centrais para a compreensão do processo de uberização, como as sucessivas crises no padrão de acumulação, as discussões sobre as mudanças nos processos de trabalho, o desenvolvimento do universo informacional-digital e a emergência da indústria 4.0. Discutimos ser evidente que os avanços relacionados à nova etapa tecnológica impactaram diretamente o mundo do trabalho e a relação da classe trabalhadora com a atividade laborativa. Desse modo, articulamos essas problemáticas com os debates sobre a flexibilização e precarização do trabalho, assim como com as discussões sobre o desemprego.

A partir desse acúmulo, traçamos uma aproximação com os elementos que conformam a dura condição de trabalho e de vida da classe trabalhadora no Brasil, trazendo à tona a categoria viração, as discussões sobre a informalidade e intermitência. Da mesma forma, tecemos considerações sobre os efeitos da reforma trabalhista para as condições laborais, especialmente as relacionadas à redução do tempo de não trabalho. Com a ideia de que só é possível apreender o lazer a partir da compreensão do modo de produção (Peixoto, 2007), buscamos, com esses capítulos iniciais, pavimentar o caminho para as reflexões posteriores sobre os efeitos da uberização na vida dos motoristas e entregadores investigados.

Assim, para respondermos como *essa nova etapa da exploração do trabalho afeta o tempo livre daqueles que sobrevivem por meio do trabalho uberizado*, dedicamos esforços para a apreensão dos usos do tempo desses trabalhadores. Ao considerarmos as relações entre o tempo de trabalho e o tempo que resta às demais dimensões da vida, à luz das recentes modificações engendradas para o mundo do trabalho, discutimos, especificamente no capítulo terceiro, intitulado “*Jornada de trabalho e usos do tempo sob a uberização: quando todo tempo é tempo de trabalho*”, as disputas entre capital e trabalho na composição da jornada laboral em diferentes momentos históricos. Na sequência, realizamos as primeiras aproximações com usos do tempo propriamente dito. Partimos, dessa forma, da apresentação de experiências que encamparam os estudos sobre os usos do tempo no Brasil para, na sequência, analisar as variáveis presentes na PNAD Contínua que podem servir de parâmetro para a investigação dos usos do tempo de motoristas e entregadores uberizados.

Esse acúmulo, somado à análise dos dados mais amplos sobre a realidade do trabalho uberizado no Brasil, serviu de base para a proposição de uma abordagem qualitativa para a apreensão dos usos do tempo. Desse modo, apresentamos a sistematização dos diários de uso do tempo dos motoristas e entregadores investigados e concluímos, a partir do debate sobre as pressões por parte do capital para a reaproximação entre trabalho e não trabalho, assim como da conformação de novos tempos de trabalho (Cardoso, 2017), que a atividade laboral tende a invadir a vida dos trabalhadores uberizados, o que torna mais complexa a apreensão das pequenas janelas dedicadas ao lazer.

Colocados esses elementos, vale destacar que a realização do trabalho de campo se mostrou um desafio, não apenas pela sua execução ter ocorrido do interim da pandemia de covid-19, mas também pelas dificuldades de se acessar os elementos que compõem a vida cotidiana para além do tempo de trabalho. Foi nesse sentido que a articulação entre os diários

de uso do tempo e as entrevistas semiestruturadas se mostraram fundamentais para a apreensão dos diferentes tempos sociais e das vivências de lazer dos motoristas e entregadores uberizados.

Tendo sido debatida a organização temporal da vida cotidiana dos trabalhadores uberizados, dedicamo-nos a apreender *de que forma os motoristas e os entregadores pesquisados vivenciam o lazer*. Para tal, é importante lembrar que nos baseamos na ideia de que as categorias lazer e trabalho não podem ser compreendidas de forma isolada ou interpretadas como opostas. Ambas são atividades indissociáveis que compõem, cada qual à sua maneira, a totalidade da organização dos tempos sociais. Nessa perspectiva, trabalhamos com a compreensão de que lazer e trabalho são parte de um mesmo binômio, no qual o movimento de um afeta o movimento do outro (Padilha, 2003). Foi justamente por essa relação que, para a apreensão do tempo livre e do lazer dos motoristas e entregadores aqui investigados, fez-se necessário considerar a centralidade da categoria trabalho, assim como a organização e as especificidades do mercado de trabalho no Brasil.

Dessa forma, no capítulo quarto, nomeado “*Cotidiano, tempo livre e lazer na quadra da uberização do trabalho*”, em diálogo constante com as discussões anteriormente apresentadas, abordamos o tempo livre e as manifestações da vida cotidiana relacionadas ao lazer, assim como as limitações ou mesmo a ausência dessas dimensões. Partimos da ideia de que a investigação sobre o cotidiano pode fornecer importantes elementos para a apreensão da vida social. Foi nesse capítulo que buscamos discorrer sobre as categorias empíricas diretamente vinculadas às categorias tempo livre e lazer, como o (não) direito ao lazer; a falta de tempo; o lazer mercadoria e a esfera do consumo; os finais de semana, datas comemorativas, feriados e a questão das férias ou mesmo a sua ausência. Foi, portanto, nesse momento que fizemos os principais diálogos e apontamentos sobre as vivências de lazer dos trabalhadores uberizados.

Para tanto, o quarto capítulo foi organizado em duas partes. Na primeira delas, chamada “*Impactos da uberização no tempo livre e no lazer de motoristas e entregadores*”, após o detalhamento das categorias tempo livre e lazer, foram discutidos os efeitos dos processos de uberização sobre essas dimensões da vida dos motoristas e entregadores investigados. Em um primeiro momento, discutimos o lazer como um não direito e a uberização como política de Estado no Brasil. Na sequência, argumentamos que a uberização opera uma “captura” da subjetividade dos trabalhadores e tal processo também impacta as dimensões do tempo livre e do lazer, sendo a gamificação um dos elementos que corroboram essa “captura”. Nessa mesma seção, discutimos que os motoristas e entregadores uberizados têm o sentido dos

convencionais momentos de tempo livre totalmente subvertido. Argumentamos que esses trabalhadores, apesar da clara subordinação de seu trabalho, não têm o vínculo empregatício reconhecido, portanto, não têm, assim como a massa de trabalhadores na informalidade no Brasil, o direito a férias remuneradas, tampouco finais de semana, feriados ou qualquer período programado de descanso. Consideramos, portanto, que o trabalho uberizado cria uma situação peculiar: ao mesmo tempo em que os trabalhadores são lançados à condição de autogerentes subordinados, ou seja, quando os meios de trabalho e parte do gerenciamento são terceirizados aos próprios trabalhadores (Abílio, 2019), esses parecem ter reduzidas as possibilidades de gerenciamento sobre as demais dimensões de seu cotidiano.

Na segunda seção, “*A organização e as manifestações do lazer em um cotidiano tomado pelo trabalho*”, à luz dos elementos que compõem as vivências cotidianas apreendidas durante a realização das entrevistas e dos diários de uso do tempo, foram abordados, além da registrada interlocução com os referenciais críticos do campo do lazer, a maneira como esse fenômeno se objetiva entre os motoristas e entregadores. Foi nesse trecho que identificamos algumas singularidades em relação ao lazer desses trabalhadores. Argumentamos se tratar de um lazer precário, mas que não surge apenas com o trabalho uberizado, tampouco se limita a ele. Buscamos demonstrar que se trata de um lazer embrenhado a um modo de vida periférico, decorrente dos processos mais amplos de retirada de direitos e que tende a se espalhar e a se generalizar *pari passu* à uberização.

Tendo em vista que a pesquisa foi desenvolvida, em grande medida, durante a pandemia de covid-19, foram apresentadas, no chamado capítulo complementar, breves considerações sobre o trabalho de motoristas e entregadores uberizados nesse contexto, assim como reflexões sobre os efeitos do cenário pandêmico sobre o tempo de trabalho e o tempo de vida, com ênfase nas dimensões do tempo livre e do lazer. Apesar da pandemia ter atingido toda a humanidade, seus efeitos deletérios foram sentidos de diferentes formas entre as camadas mais ricas e mais pobres da população. O fato é que a crise originada pela covid-19, como vimos, encontrou no país um mercado de trabalho pouco estruturado, heterogêneo, com grande taxa de informalidade, com baixa remuneração e com distribuição desigual dos rendimentos do trabalho. Nesse contexto, ao mesmo tempo em que já era possível identificar o crescimento de motoristas e entregadores cadastrados nas plataformas digitais de trabalho, a realidade pandêmica trouxe novas consequências para a dinâmica laboral e demais esferas da vida cotidiana desses trabalhadores. Olhamos, desse modo, para os dois grupos de trabalhadores investigados e identificamos as nuances relacionadas à pandemia em cada uma das ocupações

para, na sequência, refletir sobre os impactos desse mesmo contexto nas dimensões do tempo livre e do lazer.

Em síntese, a partir do desenvolvimento deste estudo podemos dizer que a uberização, por conta de suas características precárias e flexíveis, cria as condições para o superdimensionamento da esfera do trabalho e para a precarização das demais dimensões da vida. Argumentamos, assim, que, à medida em que a atividade laboral é precarizada, tanto as relações sociais como as demais esferas do cotidiano, externas ao tempo de trabalho, entre elas o lazer, também passam pelo mesmo processo. Frente a isso, identificamos entre o conjunto dos motoristas e entregadores uberizados, ou seja, no mesmo grupo de trabalhadores já precarizados, que quanto mais degradadas as condições de trabalho, tão ou mais precárias serão essas outras dimensões da vida.

Responder de que forma a uberização afeta o tempo livre significou discutir a organização temporal e o cotidiano desses trabalhadores. Desse modo, a partir da análise dos usos do tempo dentro e fora do trabalho, observamos que, de forma concatenada à precarização, o trabalho toma conta da vida dos motoristas e entregadores uberizados. Além das longas e extenuantes jornadas de trabalho, percebemos que esses trabalhadores têm pouco ou quase nada de tempo para ser destinado aos demais tempos sociais fora da atividade laborativa, sendo grande parte do tempo livre dedicado à renovação das energias para o dia subsequente de trabalho.

Nessa mesma perspectiva, observamos que os uberizados não têm férias, um dos períodos de maior tempo livre na dinâmica cotidiana de um trabalhador em atividade. Ademais, trabalham aos finais de semana, feriados e datas comemorativas. Assim, ao contrário das teses que propagam a suposta liberdade de escolha do tempo de trabalho e do tempo livre para os uberizados, trata-se, com efeito, de uma realidade em que a atividade laborativa passa a tomar conta das demais dimensões da vida. A única escolha possível parece ser entre trabalhar muito ou trabalhar ainda mais.

Também é importante dizer que, à medida que as nítidas fronteiras entre trabalho e tempo livre são flexibilizadas, o lazer também se torna flexível, com prevalência de vivências esparsas e residuais. Nesse sentido, constatamos que os trabalhadores uberizados, além de terem as demais dimensões da vida invadidas pelo tempo de trabalho, tendem a não conseguir planejar suas vivências de lazer. Assim, quando exauridos pela dinâmica laboral, conseguem, em alguns casos, escapar ao trabalho e se lançar a alguma forma de lazer, em movimento similar aos

trabalhadores da indústria têxtil de Toritama-PE<sup>1</sup>. Todavia, o período de retorno à atividade laboral é marcado por ainda mais trabalho.

Ademais, vale salientar que percebemos, no diminuto tempo de lazer cotidiano que resta a esses trabalhadores, a prevalência de vivências precárias, em que se sobressai, de modo concatenado ao lazer em sua forma mercadoria, o uso de televisores, de aparelhos celulares e da internet com o consumo de produções da indústria cultural. Decerto que o lazer mercadoria e o consumo fetichizado não se limitam aos uberizados ou àqueles que ocupam os postos mais precários de trabalho. No entanto, por mais que esse tipo de vivência de lazer não seja exclusividade dos trabalhadores uberizados, a propagação dessa modalidade de trabalho sob demanda, assim como tende a dar visibilidade e disseminar o modo de vida precário e periférico, tende também a alastrar um lazer residual, fragmentado e precário.

Frente aos apontamentos realizados, poderíamos ser questionados que em muitos momentos do desenvolvimento da pesquisa não garantimos a centralidade necessária ao fenômeno lazer frente às extensas discussões sobre as condições de trabalho dos uberizados. Essa constatação não seria de todo equivocada. No entanto, para além da importância da categoria trabalho para a compreensão das relações sociais, ao elegermos um determinado setor da classe trabalhadora como enfoque do estudo, a análise das condições de trabalho assume de imediato uma grande centralidade. Além disso, como vimos, o próprio modo de vida dos motoristas e entregadores uberizados, com o superdimensionamento da esfera laboral em detrimento das demais dimensões da vida, trouxe a inevitabilidade de construção da argumentação crítica sobre condições de trabalho e do tempo fora dele, do que possibilidades de se abordar o lazer desses trabalhadores.

Cabe dizer que não foi possível discorrer sobre a sociabilidade dos trabalhadores entre os seus próprios pares. A questão da sociabilidade no local de trabalho ou em espaços externos dentre os trabalhadores de uma mesma ocupação ou local está na gênese de muitas práticas corporais e de divertimento, assim como se conecta à própria emergência do lazer no Brasil. A quebra da rede de sociabilidade do trabalho formal e a maneira como ela se organiza a partir das formas precárias de ocupação, como na uberização, mostra-se, portanto, um interessante mote de pesquisa. Da mesma forma, não abordamos a questão da aposentadoria (ou mesmo a falta desse direito) entre os uberizados, já que essa não foi uma questão que ganhou centralidade nos diálogos com entrevistados. De toda forma, como discutido, à medida que as

---

<sup>1</sup> Conforme discutido na seção 4.2.1 – “E acabaram com teu carnaval”: trabalhador *just-in-time* não tem hora para o lazer.

fronteiras que demarcavam o trabalho e o tempo livre, como os períodos ao final do dia, os feriados, os finais de semana as férias e também a aposentadoria – comumente o tempo ao final da vida – também são flexibilizados (Mascarenhas, 2005). Assim, as discussões sobre o tempo livre ao final da vida para aqueles que exercem ou que exerceram atividades uberizadas podem se tornar agendas de pesquisas relevantes nos estudos sobre lazer e trabalho.

Fato é que os debates sobre as relações entre lazer e trabalho ganharam importante aporte teórico nos estudos do lazer com o desenvolvimento do campo crítico, sobretudo com as produções realizadas na primeira década dos anos 2000. Após esse período, no entanto, nota-se uma diminuição de reflexões dessa natureza. Nesse sentido, tendo em vista a centralidade da categoria trabalho para a apreensão do lazer, agendas de pesquisa que se debruçam nessa relação se mostram fundamentais, sobretudo no cenário de crescente ofensiva do capital sobre a classe trabalhadora.

Por tematizar os impactos nas mais recentes formas de exploração do trabalho sobre o tempo livre e o lazer, as questões de pesquisa trazidas nesta investigação ainda não haviam sido exploradas no campo dos estudos do lazer. Desse modo, esperamos contribuir para a compreensão dos impactos do processo de uberização sobre a vida cotidiana e, em especial, sobre o tempo livre e o lazer dessa parcela crescente da classe trabalhadora. Assim, tendo em vista a generalização da uberização, também consideramos pertinente o desenvolvimento de outras pesquisas com o enfoque nos usos do tempo e na relação trabalho e lazer em outras modalidades de trabalho uberizado<sup>2</sup>. Do mesmo modo, que possam ter como temáticas específicas os aspectos que perpassam essa forma de trabalho, como, por exemplo, o gerenciamento algorítmico e a gamificação.

Investigar as dimensões da vida fora do trabalho, como o tempo livre e o lazer, pode parecer uma questão menos imediata frente às degradações do mundo do trabalho e as imensas desigualdades sociais da realidade brasileira. Com este estudo, esperamos ter contribuído para um entendimento inverso. Pautar a importância de tempo livre e de vivências de lazer como um direito e não como mercadoria também se mostra uma forma de reafirmar a necessidade de uma vida digna no trabalho e a urgência de se pensar um novo modo de produção e reprodução da vida.

---

<sup>2</sup> Importante destacar que, no momento de finalização deste texto, está em debate possíveis regulações e medidas de proteção trabalhista e social aos trabalhadores uberizados. Entretanto, os desfechos ainda não são favoráveis aos trabalhadores, conforme destaca a nota da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/regulacao-do-trabalho-controlado-por-plataformas-e-apps-nao-pode-trazer-retrocessos-nem-rebaixar-protecoes-trabalhistas-e-sociais/>. Acesso em 05 de out. 2023.

## REFERÊNCIAS

99. **Sobre a 99:** O ponto de partida da 99 são as pessoas. 2023a. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em 22 abr. 2023.
99. **Categorias para Motorista parceiro 99.** 2023b. Disponível em: <https://99app.com/motorista/#categorias>. Acesso em 22 abr. 2023.
99. **O que preciso para ser motorista de app parceiro 99 em Recife?** 2023c. Disponível em: <https://99app.com/cidades/pe/recife/>. Acesso em 22 abr. 2023.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Sem maquiagem:** o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo: Boitempo/Fapesp, 2014.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e viração: Mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista. **Margem Esquerda – Revista da Boitempo**, São Paulo, nº 31, setembro de 2018, p. 54-61.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho:** subsunção real da viração. *Passa Palavra*. 19 fev 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 20 jun. 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020a.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, v. 39, n. 3, p. 579-597, 2020b.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização, autogerenciamento e governo da viração. **Margem Esquerda – Revista da Boitempo**, São Paulo, nº 36, p. 55-69, abril de 2021.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. Sociologias, 2021 23(57), p. 26–56, maio 2021. <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, 8 jun. 2020.
- ABRAMO, Laís. Mercado de trabajo, flexibilización y nuevas formas de regulación. **Trabajo**. Ano 2, nº 4, Enero-Julio del 2001, p. 145-187.
- ADORNO, Theodor. **Tempo Livre**. Tradução: Maria Helena Ruschel. *In: Palavras e sinais: modelos críticos 2*. Petrópolis: Vozes, 1995, p. 70-82.

AGÊNCIA IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: desocupação recua em oito das 27 UFs no 4º trimestre de 2022. 28 fev. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/36345-pnad-continua-desocupacao-recua-em-oito-das-27-ufs-no-4-trimestre-de-2022>. Acesso em 25 jun. 2023.

AGÊNCIA IBGE. **Desemprego cai para 11,9% na média de 2019; informalidade é a maior em 4 anos**, 2019. Disponível em: < <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26741-desemprego-cai-para-11-9-na-media-de-2019-informalidade-e-a-maior-em-4-anos>>. Acesso em: 02 de fev. 2020.

AGRELA, Lucas. Dark Stores: o segredo da Rappi para fazer entregas em 10 minutos. **Revista Exame**, 11 nov. 2021. Disponível em: <https://exame.com/negocios/dark-stores-o-segredo-da-rappi-para-fazer-entregas-em-10-minutos/>. Acesso em: 01 jun. 2023.

AGUIAR, Neuma. Metodologias para o levantamento do uso do tempo na vida cotidiana no Brasil. **Revista econômica**, v. 12, n. 1, junho de 2010, p. 64-82.

AGUIAR, Neuma. Mudanças no uso do tempo na sociedade brasileira. **Revista de ciências sociais-política & trabalho**, v. 34, abril de 2011, p. 73-106.

ALESSI, Gil. Jornada maior que 24 horas e um salário menor que o mínimo, a vida dos ciclistas de aplicativo em SP. **El país**, 07 ago. 2019. <[https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/06/politica/1565115205\\_330204.amp.html?\\_\\_twitter\\_impression=true](https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/06/politica/1565115205_330204.amp.html?__twitter_impression=true)>. Acesso em: 09 abr. 2020.

ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, Brasil: Aliança Bike, 2019. Disponível em: [https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio\\_s2.pdf](https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf). Acesso em: 10 mai. 2020.

ALVES, Giovanni. **O novo e precário mundo do trabalho**: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000.

ALVES, Giovanni. Trabalho, subjetividade e lazer: estranhamento, fetichismo e reificação no capitalismo global. In: PADILHA, Valquíria. **Dialética do lazer**. São Paulo: Cortez, 2006, p. 19-49.

ALVES, Giovanni. **Trabalho e subjetividade**: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo, 2011.

ALVES, Giovanni. A disputa pelo intangível: estratégias gerenciais do capital na era da globalização. In: ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2014. p.55-72.

ALVES, Giovanni. O novo (e precário) mundo do trabalho no Brasil: perspectivas para a década de 2020. **Margem Esquerda** – Revista da Boitempo, São Paulo, nº 31, p. 35-41, setembro de 2018.

AMARAL, Sílvia Cristina Franco. Espaços e vivências públicas de lazer em Porto Alegre: da consolidação da ordem burguesa à busca da modernidade urbana. **Revista brasileira de Ciências do Esporte**, v. 23, n. 1, 2001.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras-estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, p. 59-71, 2020.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe; MEVIS, Camila. Empreendedorismo: uma forma de americanismo contemporâneo? **Caderno CRH**, Salvador, v. 34, p. e021018, 2021. DOI: <https://doi.org/10.9771/ccrh.v34i0.36219>.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 4ª ed. São Paulo: Cortez, Campinas-SP, 1997.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 6. ed. São Paulo: Boitempo, 2002.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviço na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era de desantropomorfização do trabalho. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva**: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023, p. 11-39.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (org.). **Infoproletários**: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo, DRUCK, Graça. A epidemia da terceirização. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2015, p. 13-24.

ARAÚJO, Mateus. Tempo do coser: como a pandemia de Covid-19 mudou a vida dos trabalhadores de Toritama (PE), a Capital do Jeans. **Tab Uol**, 08 jun. 2020. Disponível em: <https://tab.uol.com.br/edicao/toritama/#page1>. Acesso em: 01 jul. 2023.

ARAYA, María José. **Un acercamiento a las encuestas sobre el uso del tiempo con orientación de género**. Santiago de Chile: Cepal – Unidad Mujer y Desarrollo, 2003.

ASPLUND, Rita *et al.* Polarization of the Nordic Labour Markets. **Finnish Economic Papers**, 2011, vol. 24, issue 2, pages 87-110.

ATHAYDE, Pedro Fernando Avalone. O direito ao lazer e as novas expressões da “questão social” frente à (ir) realidade brasileira. **Licere-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 16, n. 2, 2013.

BAHIA, Mirleide Chaar; BRITO, Ronivaldo dos Santos. *In*: STOPPA, Edmur, Antonio; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O lazer no Brasil**: representações e concretizações das vivências cotidianas. Campinas-SP: Autores Associados, 2017, p. 95-109.

BARBOSA, Ana Luiza Neves de Holanda. **Tendências nas horas dedicadas ao trabalho e lazer: uma análise da alocação do tempo no Brasil**. Texto para Discussão, n. 2416/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro: Ipea, 2018. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9310/1/td\\_2416.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9310/1/td_2416.pdf). Acesso em: 15 jun. 2022.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa, Portugal: Editora 70, 1977.

BARAJAS, Maria de la Paz López. Avanços na América Latina na medição e valoração do trabalho não remunerado realizado pelas mulheres. *In*: FONTOURA, Natália; ARAÚJO, Clara (org.). **Uso do tempo e gênero**. Rio de Janeiro: UERJ, 2016, p. 21-42.

BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Tradução: Patrícia Villen. Campinas-SP: Editorada Unicamp, 2018.

BEE DELIVERY. **Sobre a Bee Delivery**. 2023a. Disponível em: <https://www.beedelivery.com.br/sobre>. Acesso em 01 jun. 2023.

BEE DELIVERY. **Empreenda na franquia de delivery que mais cresce no Brasil**. 2023b. Disponível em: <https://www.beedelivery.com.br/seja-franqueado>. Acesso em 01 jun. 2023.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. O regime do capital e o desenvolvimento capitalista *In*: BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **Antecedentes da tormenta**: origens da crise global. Campinas-SP: Edições Facamp/Unesp, 2009.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **O capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Unesp, 2013.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. A internacionalização recente do regime do capital. Campinas: Cesis/IE/Unicamp - **Carta Social e do Trabalho n° 27** – julho/setembro de 2014.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga; GALÍPOLO, Gabriel Galípolo. **Manda quem pode, obedece quem tem prejuízo**. São Paulo: Contracorrente, 2017.

BEHRING, Elaine Rossetti. Conservadorismo e políticas sociais no Brasil. **Margem Esquerda** – Revista da Boitempo, São Paulo, n° 40, p. 111-118, abril de 2023.

BIAVASCHI, Magda Barros; DROPPA, Alisson. A dinâmica da regulamentação da terceirização no Brasil: as súmulas do Tribunal Superior do Trabalho, os projetos lei e as decisões do Supremo Tribunal Federal. **Política & Trabalho**, n. 41, 2014.

BIHR, Alain. **Da grande noite à alternativa**: o movimento operário em crise. São Paulo: Boitempo, 1998.

BONALUME, Cláudia Regina *et al.* Mulheres, trabalho e lazer no Brasil: entre tempos, gostos, desejos e a fruição de um direito. **Revista Estudos Feministas**, v. 31, n. 2, p. e83799, 2023.

BRACHT, Valter. Educação física escolar e lazer. *In*: WERNECK, Christianne Luce Gomes; ISAYAMA, Hélder Ferreira (org.). **Lazer, recreação e educação física**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2003.p. 147-172.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado**: do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012.

BRAMANTE, Antonio Carlos. Lazer, concepções e significados. **Licere-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 1, n. 1, 1998.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 191-A, p. 1, 5 out. 1988. Legislação Informatizada – Constituição de 1988 – Publicação Original. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)> Acesso em: 20 jun. 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm)> Acesso em: 20 jun. 2020.

BRASIL. Ministério Público do Trabalho. **Nota Técnica CONAFRET Nº 01/2020**. Procuradores: Tadeu Henrique Lopes da Cunha e Carolina de Prá Camporez Buarque. Brasília, 19 mar. 2020a. Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nota-conafret-coronavirus-01.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020**. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Diário Oficial da União 07 fev. 2020b; 27:1.

BRETAS, Ângela. **Nem só de pão vive o homem: criação e funcionamento do Serviço de Recreação Operária (1943-1945)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

BROWNING, Kellen. Uber's Revenue Up 29% as U.S. Ride-Hailing Business Improves. **The New York Times**, 02 mai. 2023. <https://www.nytimes.com/2023/05/02/business/uber-earnings-revenue.html>. Acesso em: 09 mai. 2023.

BRUSCHINI, Cristina. Trabalho doméstico: inatividade econômica ou trabalho não-remunerado? **Revista brasileira de estudos populacionais**. São Paulo, v. 23, n. 2, p. 331-353, jul./dez. 2006.

CAILLOIS, Roger. **Os jogos e os homens**: a máscara e a vertigem. Edições Cotovia: Lisboa, 1990.

CAMARGO, Luiz Otávio de Lima. **O que é lazer?** 3ªed. São Paulo: Brasiliense, 1996.

CAMPOS, André Gambier. **Trabalho e tempo livre**. Brasília: Ipea, 2012. Texto para Discussão, n. 1767/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea,

2012. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1083/1/TD\\_1767.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1083/1/TD_1767.pdf). Acesso em: 15 jun. 2022.

CANTOR, Renan Vega. A expropriação do tempo no capitalismo atual. In: ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida**. São Paulo: Boitempo, 2019, p. 45-61.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempo de trabalho, tempos de não trabalho: vivências cotidianas de trabalhadores**. 2007. 354 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. Direito e dever à desconexão: disputas pelos tempos de trabalho e não trabalho. **Revista da Universidade Federal de Minas Gerais**, Belo Horizonte, v. 23, n. 1 e 2, p. 62–85, 2017. DOI: 10.35699/2316-770X.2016.2756. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistadaufmg/article/view/2756>. Acesso em: 5 jan. 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Tempo à disposição é todo tempo à disposição. In: SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. **Resistência: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O trabalho em plataformas e o vínculo de emprego: desfazendo mitos e mostrando a nudez do rei. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTO, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020. p. 65-83.

CARNEIRO, Fernando Henrique Silva; PINTOS, Ana Elenara. O Financiamento do Lazer no Brasil pelos Diferentes Entes Federados. **Licere - Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, [S. l.], v. 24, n. 3, p. 160–181, 2021. DOI: <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2021.36296>.

CARVALHO, Maria do Carmo Brant de. O conhecimento da vida cotidiana: base necessária à prática social. In: NETTO, José Paulo; CARVALHO, Maria do Carmo Brant de. **Cotidiano: conhecimento e crítica**. 10ªed. São Paulo: Cortez, 2012, p. 17-64.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTILLO, Mario; GLIGO, Nicolo; ROVIRA, Sebastiá. La política industrial 4.0 en América Latina In: CIMOLI, Mario. *et al.* (org). **Políticas industriales y tecnológicas em América Latina**. Santiago: CEPAL/ONU, 2017.

CASTRO, Viviane Vidigal. **As ilusões da uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber**. 2020. 303f. Dissertação. (Mestrado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2020.

CAVALCANTI; PAULO; HANY. **A pesquisa piloto de uso do tempo do IBGE 2009/2010. Seminário Internacional Fazendo Gênero 9: diásporas, diversidades, deslocamentos**. 2010. Florianópolis: UFSC, 2010. p. 1–10.

CBCE. Carta de repúdio ao programa Brasil em Movimento do Governo Federal. **Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte** – GTT Atividade Física e Saúde, novembro de 2019.

Disponível em:

<https://www.cbce.org.br/upload/biblioteca/carta%20rep%C3%BAdio%20programa%20Brasil%20em%20Movimento.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2022.

CEPAL. Classification of time-use activities for Latin América an de Caribbean (Cautal).

Cepal-México. **Instituto Nacional de Estadística y Geografía**. Mai. 2016. Disponível em:

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/7dfd3129-d685-4376-9d02-a613bdf4b34e/content>. Acesso em: 02 dez. 2022.

COLOMBI, Ana. Paula *et al.* Emprego, trabalho e renda para garantir o direito à vida. GT –

Mundos do Trabalho: Reformas, do Cesit. Disponível em: <[http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/04/Versa%CC%83o.final\\_.pdf](http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/04/Versa%CC%83o.final_.pdf)>.

Acesso em: 02 set. 2020.

CONJUVE. **Juventudes e a pandemia do coronavírus**. Relatório de Pesquisa. Junho de

2020. Disponível em: <[https://4fa1d1bc-0675-4684-8ee9-031db9be0aab.filesusr.com/ugd/f0d618\\_41b201dbab994b44b00aabca41f971bb.pdf](https://4fa1d1bc-0675-4684-8ee9-031db9be0aab.filesusr.com/ugd/f0d618_41b201dbab994b44b00aabca41f971bb.pdf)>.

Acesso em: 02 set. 2020.

COUTO, José Carlos. *'Dark kitchens': o que são as 'cozinhas fantasma', que só existem em apps de comida*. **BBC Brasil**, 01 mar. 2020. Disponível em:

<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-51624844>. Acesso em: Acesso em 15 de mar. de 2022.

CUNHA, Carolina. Rolezinhos - Jovens da "nova classe média" colocam em xeque modelo de

inclusão social. **Uol**, 11 de jan. 2014. Disponível em: <https://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/sociedade-os-rolezinhos-e-a-inclusao-social-pelo-consumo.htm>.

Acesso em: Acesso em: 09 abr. 2020.

CUNHA, Newton. **A felicidade imaginada: a negação do trabalho e do lazer**. São Paulo:

Brasiliense, 1987.

CUSTODIO, Mariana Lopes. **Trabalho, tempo livre e lazer: as possibilidades de liberdade**

no capitalismo contemporâneo. 2012. 126 f. Dissertação (Mestrado) – Mestrado em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012.

CUT. Secretaria de Relações Internacionais e Instituto Observatório Social. **Condições de**

**trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife**. São Paulo: Central Única dos Trabalhadores,

2021. Disponível em: <https://www.cut.org.br/acao/condicoes-de-trabalho-direitos-e-dialogo-social-para-trabalhadoras-e-trabalhador-ac01>. Acesso em: 20 de mar. 2023.

CYRINO, Rafaela. A gestão do trabalho doméstico entre as mulheres executivas: um exemplo de combinação de dados de uma pesquisa de Usos do Tempo com metodologia qualitativa.

**Revista de Ciências Sociais - Política & Trabalho**, [S. l.], v. 34, n. 34, 2011.

DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade: o castigo de Prometeu**. São Paulo:

LTr, 1996.

DAL ROSSO, Sadi. **Mais trabalho!** A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

DAL ROSSO, Sadi. Tempos de trabalho em redução: continuar as lutas para construir direitos. *In: DAL ROSSO, Sadi et al. (org.). O futuro é a redução da jornada de trabalho.* Porto Alegre: CirKula, 2022. p. 31-47.

DEDECCA, Claudio Salvadori. Tempo, Trabalho e Gênero. *In: COSTA, Ana Alice et al. (org.). Reconfiguração das Relações de Gênero no Trabalho.* São Paulo: CUT Brasil, 2004.

DE MASI, Domenico. **O Ócio Criativo.** Entrevista a Maria Serena Palieri. 3. ed. Trad. Léa Manzi. Rio de Janeiro: Sexante, 2000.

DESOPILAR. *In: Michaellis*, Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=desopilar>. Acesso em: 01 ago. 2023.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the "just-in-time workforce":** on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Conditions of work and employment series, No. 71, Geneva: ILO, 2016.

DIAS, Maria Claro. Tembici, de aluguel de bikes, será financiada pelo BNDES para ampliar mobilidade sustentável. **Revista Exame**, 02 fev. 2023. Disponível em: <https://exame.com/negocios/tembici-sera-financiada-pelo-bndes-projeto-mobilidade-sustentavel/>. Acesso em: 01 jul. 2023.

DIEESE. **A reforma trabalhista e os impactos para as relações de trabalho no Brasil.** Nota técnica número 178. São Paulo: DIEESE, mai. 2017.

DOLCE, Julia. A uberização do trabalho é pior pra elas. **Agência Pública**, 28 mai. 2019. <https://apublica.org/2019/05/a-uberizacao-do-trabalho-e-pior-para-elas/>. Acesso em: 09 abr. 2020.

DRUCK, Graça. A precarização social do trabalho no Brasil. *In: ANTUNES, Ricardo (org.). Riqueza e miséria no Brasil II.* São Paulo: Boitempo, 2013.

DUMAZEDIER, Joffre. **Valores e conteúdos culturais.** São Paulo: SESC, 1980.

DUMAZEDIER, Joffre. **Sociologia empírica do lazer.** 3ªed. São Paulo: Perspectiva, 2008.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular.** 3ªedição – 1ª reimpressão. São Paulo: Perspectiva, 2011.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo.** Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

ESTEVES, Eduarda. O império do jeans em Toritama: uma cidade revestida de fábricas. **Leia já.** [s.d]. Disponível em: <http://especiais.leiaja.com/descosturandoacrise/materia2.html>. Acesso em: 01 mar. 2022.

ESTOU me guardando para quando o carnaval chegar. Direção: GOMES, Marcelo. Recife-PE: Carnaval Filmes, 2019. Documentário (86 min).

EVANS-PRITCHARD, E.E. **Os Nuer**: uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota. Tradução: Ana M. Goldberger Coelho. São Paulo: Perspectiva, 2013.

FAIRWORK. **Fairwork Brasil 2021**: por trabalho decente na economia de plataformas. Porto Alegre: Fairwork, 2022. Disponível em: <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2022/03/Fairwork-Report-Brazil-2021-PT-1.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2022.

FAIRWORK. **Fairwork Brasil 2023**: ainda em busca de trabalho decente na economia de plataformas. Oxford, Reino Unido; Berlin, Alemanha: Fairwork, 2023. Disponível em: <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2023/07/Fairwork-Brazil-Ratings-2023-report-PT-red.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2023.

FERNANDES, Florestan. A Constituição como projeto político. **Tempo Social**, v. 1, n. 1, p. 47-56, 1989.

FESTI, Ricardo *et al.* Que pensam os entregadores sobre a regulação laboral? **Outras palavras**. 10 ago. 2023. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/o-que-pensam-os-entregadores-da-regulacao-laboral/#:~:text=A%20regula%C3%A7%C3%A3o%20laboral%20%E2%80%9Cideal%E2%80%9D&text=Dos%2Fas%20entregadores%2Fas%20que,9%25%20dos%2Fas%20votantes.> Acesso em: 15 ago. 2023.

FILGUEIRAS, Vitor. As promessas da reforma trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. *In*: KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras de; FILGUEIRAS, Vitor. **Reforma trabalhista no Brasil**: promessas e realidade. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019, p. 13-52.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020.

FILGUEIRAS, Vitor; RIESCO-SANZ, Alberto. Brasil e Espanha: duas respostas à uberização. **Outras palavras**. 29 set. 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/brasil-e-espanha-duas-respostas-a-uberizacao/> Acesso em: 15 ago. 2023.

FIOCRUZ. **Boletim observatório covid-19**. 21 fev. a 06 mar. de 2021. Disponível em: [https://agencia.fiocruz.br/sites/agencia.fiocruz.br/files/u34/boletim\\_covid\\_2021-semanas\\_08-09-red.pdf](https://agencia.fiocruz.br/sites/agencia.fiocruz.br/files/u34/boletim_covid_2021-semanas_08-09-red.pdf). Acesso em: 01 jun. 2023.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo-**Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FONTOURA, Natália; ARAÚJO, Clara. Introdução. *In*: FONTOURA, Natália; ARAÚJO, Clara (org.). **Uso do tempo e gênero**. Rio de Janeiro: UERJ, 2016, p. 17-20.

FONTOURA, Natália *et al.* Pesquisas de uso do tempo no Brasil: contribuições para a formulação de políticas de conciliação entre trabalho, família e vida pessoal. **Revista Econômica**, v. 12, n. 1, 2010.

FREYSSINET, Jacques. As trajetórias nacionais rumo à flexibilidade da relação salarial. A experiência Europeia. *In: Trabalho Flexível, Empregos Precários?* Uma comparação Brasil, França, Japão. Nadya Araújo Guimarães, Helena Hirata e Kurumi Sugita, organizadoras. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. pp. 25-48

FREY, Carl Benedikt; OSBORNE, Michael. **The future of employment:** how susceptible are jobs to computerization? University of Oxford. 2013.

GALANTE, Regiane Cristina. **Memórias do CELAZER:** influências e contribuições para os estudos do lazer no Brasil. 2018. 122 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, 2018.

GALVÃO, Andréia *et al.* **Dossiê reforma trabalhista.** Campinas: IE/Unicamp, jun. 2017

GAULEJAC, Vincent de. **Gestão como doença social:** Ideologia, poder gerencialista e fragmentação social. 6ª impressão. Aparecida – SP: Ideias e Letras, 2015.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. **Estadão.** 28 abr. 2019a. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos/>. Acesso em: 20 dez. 2020.

GAVRAS, Douglas. 5,5 milhões usam apps de transporte para trabalhar. **Estadão.** 28 abr. 2019b. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/5-5-milhoes-usam-apps-de-transporte-para-trabalhar/>. Acesso em: 20 dez. 2020.

GIMENEZ, Denis Maracci. Sobre o tempo de trabalho nos EUA. *In: DAL ROSSO, Sadi et al. (org.). O futuro é a redução da jornada de trabalho.* Porto Alegre: CirKula, 2022. p. 133-157.

GIMEMEZ, Denis. Maracci; SANTOS, Anselmo Luís dos. **Indústria 4.0, manufatura avançada e seus impactos sobre o trabalho.** Textos para Discussão. Unicamp, IE, Campinas, nº 371, nov. 2019.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil:** quem, onde, quantos e quanto ganham. Carta de Conjuntura, número 55 – Nota de Conjuntura 14. Brasília: Ipea, 2º trimestre de 2022 Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf). Acesso em: 02 de abr. 2023.

GÓES, Geraldo Sandoval *et al.* **A proteção social dos trabalhadores da Gig Economy do setor de transporte no Brasil.** Carta de Conjuntura, número 58 – Nota de Conjuntura 16. Brasília: Ipea, 1º trimestre de 2023 Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wp-content/uploads/2023/02/230215\\_nota16.pdf](https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wp-content/uploads/2023/02/230215_nota16.pdf). Acesso em: 02 de abr. 2023.

GOMES, Christianne Luce. Lazer – Concepções. *In*: GOMES, Christianne Luce. **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. p.119-126.

GOMES, Christiane Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira. Multiplicidade de olhares sobre o lazer como direito social. *In*: GOMES, Christiane Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O Direito social ao lazer no Brasil**. Autores Associados, 2015.

GRAHAM, Mark; WOODCOCK, Jamie. Towards a Fairer Platform Economy: Introducing the Fairwork Foundation. **Alternate Routes**, v. 29, 2018.

GRAMSCI, Antonio. **Americanismo e fordismo**. Tradução: Gabriel Bogossian. São Paulo: Editora Hedra, 2008.

GREGGO, João Pedro *et al.* Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde em Debate* [online]. v. 46, n. 132, fev. 2022, pp. 93-106. DOI: <https://doi.org/10.1590/0103-1104202213206>.

GROHMANN, Rafael. Trabalho plataformizado e luta de classes. **Margem Esquerda – Revista da Boitempo**, São Paulo, nº 36, p. 40-46, abril de 2021.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, 2020.

GRUBER, Gabriela Varjão; STOPPA, Edmur Antonio. O lazer do brasileiro: representações e concretizações nos espaços e equipamentos. *In*: STOPPA, Edmur Antonio; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas-SP: Autores Associados, 2017, p. 81-94.

HAKIM, Mariana Piton *et al.* Exploring dark kitchens in Brazilian urban centres: A study of delivery-only restaurants with food delivery apps. **Food Research International**, Volume 170, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.foodres.2023.112969>.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 24º ed. São Paulo: Loyola, 2013.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder. 10ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

HOWELL, David R. Undercounting the unemployed: how official indicators have missed millions of underutilized workers. **Working Paper Series** no. 232, Political Economy Research Institute, set. 2010.

HUIZINGA, Johan. **Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura**. Tradução: João Paulo Monteiro. 6º ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.

HUNGARO, Edson Marcelo. **Trabalho, Tempo livre e emancipação humana: os determinantes ontológicos das políticas sociais de lazer**. 2008. 295 f. Tese (Doutorado em Educação Física) Faculdade de Educação Física, Unicamp, Campinas, 2008.

HUWS, Ursula. **A formação do cibertariado: trabalho virtual num mundo real**. Tradução de Murillo Van der Lann. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2017

HUWS, Ursula; SPENCER, Neil, H.; COATES, Matt. **The platformisation of work in Europe**: Highlights from research in 13 European countries. Bruxelas: Foundation for European Progressive studies, 2019.

IBGE. **Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018**. Perfil das despesas no Brasil: indicadores selecionados de alimentação, transporte, lazer e inclusão financeira. IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101844.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2023.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: notas técnicas – versão 1.7. Rio de Janeiro, 2020a. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101708\\_notas\\_tecnicas.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101708_notas_tecnicas.pdf)>. Acesso em 25 abr. 2020.

IBGE. **Indicadores IBGE**: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, divulgação especial, medidas de Subutilização da Força de Trabalho no Brasil, 2º trimestre de 2020. 28 de agosto de 2020. 2020b. Disponível em: <[https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho\\_e\\_Rendimento/Pesquisa\\_Nacional\\_por\\_Amostra\\_de\\_Domicilios\\_continua/Trimestral/Novos\\_Indicadores\\_Sobre\\_a\\_Forca\\_de\\_Trabalho/pnadc\\_202002\\_t\\_rimestre\\_novos\\_indicadores.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Trimestral/Novos_Indicadores_Sobre_a_Forca_de_Trabalho/pnadc_202002_t_rimestre_novos_indicadores.pdf)>. Acesso em 20 dez 2020.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022 – Investigações Experimentais. 2023a. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035\\_informativo.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035_informativo.pdf). Acesso em: 02 nov. 2023.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: outras formas de trabalho 2022 – informativo. 2023b. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102020\\_informativo.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102020_informativo.pdf). Acesso em: 15 set. 2023.

IBOLTT. **Quem somos?** 2023a. Disponível em: <https://iboltt.com.br/site/quem-somos/>. Acesso em: 01 jun. 2023.

IBOLTT. **Para prestadores: comece a ganhar agora mesmo!** 2023b. Disponível em: <https://iboltt.com.br/site/para-prestadores/>. Acesso em: 01 jun. 2023.

I FOOD. **Uma boa parceria é uma via de mão dupla: seja um parceiro entregador**. 2021. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/comunidade/entregadores>. Acesso em: 12 de fev. de 2021.

I FOOD. **Taxa de entrega iFood: entenda seu cálculo e como ela funciona**. 2022. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/taxa-de-entrega-ifood/>. Acesso em 22 de ago. de 2022.

I FOOD. **Primeiros passos**. 2023a. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/taxa-de-entrega-ifood/>. Acesso em 27 de mai. de 2023.

I FOOD. **Nossa história**. 2023b. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/institucional/>. Acesso em 27 de mai. de 2023.

IFOOD. **OL e nuvem: como entregadores trabalham no app do iFood?** 26 de jan. 2023c. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/ol-e-nuvm-como-entregadores-trabalham-no-app-do-ifood/>. Acesso em: 30 de mai. de 2023.

IFOOD. **EntreGô.** 09 de fev. 2023d. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/nossaentrega-informacao/conheca-a-entrega-nova-solucao-para-gestao-logistica-de-pedidos/>. Acesso em: 30 de mai. de 2023.

IFOOD. **O que é o Score?** 2023e. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/score-no-ifood-entenda-os-indicadores-levados-em-consideracao-3-1/> Acesso em: 01 de jun de 2023.

IFOOD; TEMBICI. **Planos: iFood pedal.** 2023. Disponível em: <https://ifood.tembici.com.br/planos/>. Acesso em 01 de jun. de 2023.

ILO. **Work for a brighter future: global commission on the future work.** International Labour Office. Geneva, 2019.

INDRIVE. **Nossos Valores.** 2023a. Disponível em: <https://indrive.com/pt/our-story/about-us/>. Acesso em: 02 mai. 2022.

INDRIVE. **O aplicativo para viagens justas.** 2023b. Disponível em: <https://indrive.com/pt/city/>. Acesso em: 02 mai. 2022.

INDRIVE. **InDrive Serviços.** 2023c. Disponível em: <https://indrive.com/pt/inlocal/>. Acesso em: 02 mai. 2022.

IPEA. Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012. **Comunicado do Ipea, nº 161.** 24 de outubro de 2013. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024\\_comunicadoipea161.pdf.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea161.pdf.pdf)>. Acesso em: 09 abr. 2020.

JAMES. **Vem ser um, James!** 2023. Disponível em: <https://www.jamesdelivery.com.br/entregadores>. Acesso em: 03 jun. 2023.

JESUS, Jordana Cristina de. **Trabalho doméstico não remunerado no Brasil: uma análise de produção, consumo e transferência.** 2018. 120 f. Tese (Doutorado em Demografia) UFMG, 2018.

KALLEBERG, Arne L. **Good Jobs, Bad Jobs.** The Rise of Polarized and Precarious Employment Systems in the United States, 1970s to 2000s. A Volume in the American Sociological Association's Rose Series in Sociology. Hardcover, 2011.

KERGOAT, Danièle. Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. *In:* HIRATA, Helena, et. al. (org.). **Dicionário Crítico do Feminismo.** São Paulo: Editora UNESP, 2009, p. 67-75.

KEYNES, John Maynard. As possibilidades econômicas de nossos netos. *In:* SZMRECSÁNYI, Tamás (org.) e FERNANDES, Florestan (coord), Keynes, **Coleção Grandes Economistas,** São Paulo: Editora Ática, 1984.

KREIN, José Dari. **Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil, 1990-2005**. 2007. 347 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

KREIN, José Dari; ABÍLIO, Ludmila; BORSARI, Pietro. A despadroneização do tempo de trabalho: múltiplos arranjos e sofisticação dos mecanismos de controle da jornada. *In*: KREIN, José Dari *et al.* **O trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021, p. 252-282.

KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras de. Os impactos da reforma trabalhista nas condições de trabalho. *In*: KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras de; FILGUEIRAS, Vitor. **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019, p. 127 -155.

KREIN, José Dari *et al.* Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. *In*: KREIN, J. D.; GIMENEZ, D. M.; SANTOS, A. L. **Dimensões críticas da reforma trabalhista no Brasil**. Campinas: Ed. Curt Nimuendajú, 2018, p. 95-122.

LAFARGUE, Paul. **O Direito à preguiça**. São Paulo: Hucitec/Editora Unesp, 1999.

LAMEIRAS, Maria Andreia Parente; CORSEUIL, Carlos Henrique; CARVALHO, Sandro Sachet de. Mercado de trabalho. **Carta de Conjuntura Ipea**, nº 46, 2020. Disponível em: < [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/200312\\_cc\\_46\\_mercado\\_de\\_trabalho.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/200312_cc_46_mercado_de_trabalho.pdf)>. Acesso em: 09 abr. 2021.

LAPA, Raphael Santos. O Trabalho em plataformas digitais e a pandemia de Covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. 2021. *In*: SILVA, Sandro Pereira; CORSEUIL, Carlos Henrique; COSTA, Joana Simões. **Impactos da Pandemia de covid-19 no mercado de trabalho e na distribuição de renda no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea): Brasília-DF, 2022. DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-042-4/capitulo13>.

LAZONICK, William. Profits without prosperity: how stock buybacks manipulate the market, and leave most americans worse off. **Paper prepared for the Annual Conference of the Institute for New Economic Thinking, Toronto**, abr. 2014

LEE, Sangheon; McCANN, Dordre, MESSENGER, Jon. **Duração do trabalho em todo o mundo: tendências de jornadas de trabalho, legislação e políticas numa perspectiva global comparada**. Secretaria Internacional de Trabalho. Brasília: OIT, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEONE, Eugenia Trancoso. O avanço das mulheres na expansão do mercado de trabalho após 2003. **Carta Social**, número. 29 Jan/mar, IE/Unicamp, 2015.

LEWER, Laura. SP é a cidade que mais usa Uber no mundo; aplicativo é citado por 52% dos entrevistados. **Folha de S. Paulo**. 24 abr. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/o-melhor-de-sao-paulo/servicos/2018/04/1966515-sp-e-a->

[cidade-que-mais-usa-uber-no-mundo-aplicativo-e-citado-por-52-dos-entrevistados.shtml](#).

Acesso em: 09 abr. 2020.

LINHART, Danièle. Modernização e precarização da vida no trabalho. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2014. p.45-54.

LUZ, Patrícia. Justiça do Trabalho condena Uber a pagar R\$ 200 mil a motorista que ficou afastado por Covid-19. **G1 Minas**. 13 de abr. de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/04/13/justica-do-trabalho-condena-uber-a-pagar-r-200-mil-a-motorista-que-ficou-afastado-por-covid-19.ghtml>. Acesso em: 07 de jun. de 2023.

MACHADO, Leandro. Por corrida cara, motorista do Uber “acampa” por 12h perto de aeroporto. **Folha de S. Paulo**, 09 fev. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/paywall/login.shtml?https://www1.folha.uol.com.br/cotidian/2017/02/1857136-por-corrída-cara-motorista-do-uber-acampa-por-12-h-perto-de-aeroporto.shtml>>. Acesso em: 25 set. 2019.

MACHADO, Leandro. ‘Só nos vemos na garagem’: as famílias que dividem o carro para trabalhar 24h por dia em apps de transporte. **BBC Brasil**, 25 nov. 2019. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50383388>>. Acesso em: 09 abr. 2020.

MACHADO, Leandro. A rotina de ameaças e expulsões de entregadores terceirizados do IFood. **BBC Brasil**, 24 jul. 2020. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/geral-53521791>>. Acesso em 12 de fev. de 2021.

MACHADO, Gustavo Seferian Scheffer; SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. Limitação do trabalho como direito fundamental. *In*: SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. **Resistência: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

MANYIKA, James. *et al.* **A Future that Works: Automation, Employment, and Productivity**. McKinsey Global Institute, 2017.

MANZANO, Marcelo, KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativo no Brasil**. Campinas: Cesit/Unicamp. 13 de julho de 2020 Disponível em: [https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020\\_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf](https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf). Acesso em: 20 dez de 2020.

MARCASSA, Luciana. **A invenção do lazer: educação, cultura e tempo livre na cidade de São Paulo (1888-1935)**. Goiânia. 2002. 204 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Educação, Universidade Federal de Goiás, 2002.

MARCASSA, Luciana. As faces do lazer: categorias necessárias à sua compreensão. *In*: XV Encontro Nacional de Recreação e Lazer, 2003, Santo André: **Anais...**Santo André: XV ENAREL, 2003.

- MARCASSA, Luciana. Verbete Lúdico. In: GONZÁLEZ, Fernando Jaime; FENSTERSEIFER, Paulo Evaldo. **Dicionário crítico de educação física**. Editora Unijuí, 2005.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e humanização**. Campinas: Papirus, 1983.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e educação**. 2. ed. Campinas, SP: Papirus, 1990.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. Lúdico, educação e educação física. 3º ed. **Ijuí: Unijuí**, 2009.
- MARTINS, Danilo Herbert Queiroz. Trabalho e lazer precarizado. In: SANTOS, Cleito Pereira dos; ALMEIDA, Felipe Mateus de (org.). **Lazer, trabalho e consumo: a dinâmica mercantil e os impactos socioculturais**. Curitiba: CRV, 2018, p. 143-178.
- MARTINS, José de Souza. **Uma sociologia da vida cotidiana: ensaios na perspectiva de Florestan Fernandes, de Wright Mills e de Henri Lefebvre**. São Paulo: Contexto, 2020.
- MARX, Karl. **Para a crítica da economia política; Salário, preço e lucro; O rendimento e suas fontes**. 2ªed. São Paulo: Nova Cultural, 1986.
- MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução: Jesus Ranieri. São Paulo: Boitempo, 2004.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.
- MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, Karl. **Capítulo VI (inédito):** manuscritos de 1863-1867, O capital, livro I. São Paulo: Boitempo, 2022.
- MASCARENHAS, Fernando. **Lazer como prática da liberdade**. Goiânia: Editora UFG, 2003.
- MASCARENHAS, Fernando. **Entre o ócio e o negócio: teses acerca da anatomia do lazer**. 2005. 308 f. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.
- MAYOR, Sarah Teixeira Souto; ISAYAMA, Hélder Ferreira. O lazer do brasileiro: sexo, estado civil e escolaridade. In: STOPPA, Edmur Antonio; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas-SP: Autores Associados, 2017, p. 19-36.
- MELO, Victor Andrade de; ALVES JUNIOR, Edmundo de Drummond. **Introdução ao lazer**. Barueri – SP: Editora Manole, 2003.
- MELLO, Gabriela. Candidatos a entregador do iFood mais que dobram após coronavírus. Reuters. 01 abr. 2020. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/tech-apps-coronavirus-idBRKBN21J6N4-OBRIIN>. Acesso em: 10 mai. 2020.

MÉSZÁROS, István. **A teoria da alienação em Marx**. 1º ed. 2º reimpressão. São Paulo: Boitempo, 2009.

METZGER, Jean-Luc; MAUGERI, Salvatore; BENEDETTO-MEYER, Marie. Predomínio da gestão e violência simbólica. **Revista brasileira de saúde ocupacional**. Dez 2012, vol.37, no.126, p.225-242.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 7ª ed. São Paulo: Hucitec, 2000.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Painel coronavírus**. 28 de jun. de 2023. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 28 jun. 2023.

MODA, Felipe. **Trabalho por aplicativo: as práticas gerenciais e as condições de trabalho nos motoristas da Uber**. 2020. 149f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia e Ciências Humanas, Guarulhos, 2020.

MONTEIRO, Aureliano; QUESADA, Eduardo; VIEIRA, Rosana. **Estudo econômico das indústrias de confecções de Toritama-PE**. SEBRAE: Recife, abril de 2019.

MONTENEGRO, Nara Romero; SOARES, Carmem Lúcia. Cultura physica e vida ao ar livre: a reinvenção do litoral de fortaleza (1920-1940). **Movimento**, [S. l.], v. 25, p. e25092, 2019. DOI: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.88925>.

MOREIRA, Daniela. O que é uma startup? **Revista Exame**, 03 fev. 2016. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/pme/o-que-e-uma-startup/>>. Acesso em: 09 abr. 2021.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Uber Eats é condenada a reforçar proteção dos entregadores contra Covid-19. **Ministério Público do Trabalho da 2ª região**. 20 de ago. 2020b. Disponível em: <https://www.prt2.mpt.mp.br/811-uber-eats-e-condenada-a-reforcar-protecao-dos-entregadores-contr-covid-19>. Acesso em: 01 jun. de 2021.

MTUS. Multinational Times Use Study. **User Guide**. Out. 2020. Disponível em: [https://www.timeuse.org/sites/default/files/2021-02/User%20Guide\\_2021.pdf](https://www.timeuse.org/sites/default/files/2021-02/User%20Guide_2021.pdf). Acesso em: 02 dez. 2022.

MUNIZ, Bianca; CÍCERO, José. Aplicativos de delivery: a nova faceta do trabalho infantil. **Agência Pública**, 20 out. 2021. <https://apublica.org/2021/10/aplicativos-de-delivery-a-nova-faceta-do-trabalho-infantil/>. Acesso em: 20 abr. 2022.

NERY, Carmen; BRITTO, Vinícius. Internet já é acessível em 90,0% dos domicílios do país em 2021. **Agência IBGE**, 16 set. 2022. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/34954-internet-ja-e-acessivel-em-90-0-dos-domicilios-do-pais-em-2021>. Acesso em: 20 dez. 2022.

NETTO, José Paulo. **Introdução ao estudo do método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NETTO, José Paulo. Para a crítica da vida cotidiana. *In*: NETTO, José Paulo; CARVALHO, Maria do Carmo Brant de. **Cotidiano: conhecimento e crítica**. 10ªed. São Paulo: Cortez, 2012, p. 65-93.

NEUBERT, Luiz Flávio. Disposições Sociais e Usos do Tempo para Lazer. **Teoria e Cultura**, v. 8, n. 2, 2013.

NOGUEIRA, Cláudia. Mazzei **A feminização do mundo do trabalho**. Campinas – SP: Autores Associados, 2004.

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego**: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018. Disponível em: [https://csb.org.br/wp-content/uploads/2019/01/CONAFRET\\_WEB-compressed.pdf](https://csb.org.br/wp-content/uploads/2019/01/CONAFRET_WEB-compressed.pdf). Acesso em: 09 abr. 2020.

OIT. **Relatório Global sobre os Salários 2012/13**. Salários e crescimento equitativo. OIT, Genebra, 2013a.

OIT. **Tendencias mundiales del empleo juvenil 2013**. Una generación en peligro. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo; Resumen ejecutivo, 2013b.

OIT. **Tendencias mundiales del empleo 2014**. ¿Hacia una recuperación sin creación de empleos? Genebra: Oficina Internacional del Trabajo, 2014. Resumen ejecutivo.

OIT. **O futuro do trabalho**: iniciativa do centenário. Genebra, 2015. Disponível em: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/genericdocument/wcms\\_665200.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/genericdocument/wcms_665200.pdf). Acesso em: 15 de dez. de 2019.

OIT. **Perspectivas Sociais e de Emprego no Mundo 2021**: O papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho Bureau Internacional do Trabalho - Genebra: OIT, 2021. Disponível em: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/publication/wcms\\_830697.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/publication/wcms_830697.pdf). Acesso em: 15 de mar. de 2023.

OLIVEIRA, Bruno Assis de. **Subjetividade e lazer**: contribuições para uma análise crítica. 2016. 153 f. (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

OLIVEIRA, Bruno Assis de. **Quando e onde termina o trabalho?** Para a crítica do lazer no século XXI. 2022. 305 f. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

OLIVEIRA, Bruno Assis de; CUSTODIO, Mariana Lopes; HUNGARO, Edson Marcelo. (2020). Disputas em Torno do Tempo e da Vida (ou Morte) do Trabalhador Brasileiro: Contribuições para uma Análise Crítica das Relações entre Lazer, Trabalho e Pandemia. **Licere - Revista Do Programa De Pós-graduação Interdisciplinar Em Estudos Do Lazer**, v. 23, n. 3, p. 216–250, 2020.

OLIVEIRA, Felipe. De médico a maquiadora, ‘uberização’ avança no país. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 23 mar. 2016. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/03/1754407-de-medico-a-maquiadora-uberizacao-avanca-no-pais.shtml>>. Acesso em: 09 abr. 2020.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. 1ª ed., 4ª reimpressão. São Paulo: Boitempo, 2013.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Práxis**, v. 11, n. Rev. Direito Práx., 2020 11(4), p. 2609–2634, out. 2020. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/50080>

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Chefe da Organização Mundial da Saúde declara o fim da covid-19 como uma emergência de saúde global. **Notícias**. 05 mai. 2023. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/230307-chefe-da-organiza%C3%A7%C3%A3o-mundial-da-sa%C3%BAde-declara-o-fim-da-covid-19-como-uma-emerg%C3%Aancia-de-sa%C3%BAde>. Acesso em: 20 jun. 2023.

OXFAM. **Quem paga a conta?** Taxar a riqueza para enfrentar a crise da Covid-19 na América Latina e Caribe. Nota informativa, julho de 2020. Disponível em: <[https://d2v21prk53tg5m.cloudfront.net/wp-content/uploads/2021/04/cms\\_files\\_115321\\_15997803591595622094Nota\\_informativa\\_da\\_Oxfam\\_Quem\\_Paga\\_a\\_Conta.pdf](https://d2v21prk53tg5m.cloudfront.net/wp-content/uploads/2021/04/cms_files_115321_15997803591595622094Nota_informativa_da_Oxfam_Quem_Paga_a_Conta.pdf)>. Acesso em: Acesso em: 02 set. 2020.

PADILHA, Valquíria. **Tempo Livre e Capitalismo: Um Par Imperfeito**. Campinas – SP: Alínea, 2000.

PADILHA, Valquíria. Se o trabalho é doença, o lazer é remédio? *In*: MÜLLER, Ademir; DACOSTA, Lamertine Pereira. **Lazer e trabalho: um único ou múltiplos olhares**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003, p. 243-266.

PADILHA, Valquíria. **Shopping center: a catedral das mercadorias**. São Paulo: Boitempo, 2006.

PADILHA, Valquíria. **Desejos e hábitos de consumo: um estudo sobre o papel do consumo na construção de referências identitárias de jovens portugueses**. (Relatório de Pesquisa - Fapesp). Ribeirão Preto, São Paulo, 2021.

PAULA, Ana Paula Paes de. **Por uma nova gestão pública**. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

PEDRÃO, Cinthia Casimiro; UVINHA, Ricardo Ricci. O lazer do brasileiro: discussão dos dados coleados em escolaridade, renda, classes sociais e cor/raça. *In*: STOPPA, Edmur Antonio; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas-SP: Autores Associados, 2017, p. 37-47.

PEIXOTO, Elza Margarida de Mendonça. Notas introdutórias sobre a teoria e as categorias centrais para a pesquisa da problemática do lazer. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, SP, v. 11, n. 41e, p. 332–346, 2011. <https://doi.org/10.20396/rho.v11i41e.8639913>.

PEIXOTO, Elza Margarida de Mendonça. **Estudos do lazer no Brasil**: apropriação da obra de Marx e Engels. 2007. 362 f. Tese (Doutorado em Educação). Faculdade de Educação. Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2007.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século 20**: taylorismo, fordismo e toyotismo. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

POCHMANN, Márcio. **O mito da grande classe média**: capitalismo e estrutura social. São Paulo: Boitempo, 2014.

POCHMANN, Márcio. A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. **EPSJV/Fiocruz**, 2016. Entrevista concedida a André Antunes. Disponível em: < <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>>. Acesso em: 05 de fev. de 2020.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; VAN DIJCK, José. Plataformização. **Fronteiras - estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, 2020.

POLLIN, Robert. Is full employment possible under globalization? Working Paper Series no. 141, **Political Economy Research Institute**, April. 2008.

PRATES, Jane Cruz. O método marxiano de investigação e o enfoque misto na pesquisa social: uma relação necessária. **Textos & Contextos** (Porto Alegre), v. 11, n. 1, p. 116-128, 2012.

PREFEITURA lança projeto que integra e requalifica toda a orla do Recife. **Prefeitura do Recife**. Recife, PE, 28 set. 2023. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/28/09/2023/prefeitura-lanca-projeto-que-integra-e-requalifica-toda-orla-do-recife>. Acesso em: 01 de out. 2023.

PRONI, Marcelo Weishaupt. Teorias do desemprego: debates contemporâneos. **Revista Pesquisa & Debate**. São Paulo, v. 27, nº 1 (49), p. 63-90, mar. 2016.

RANIERI, Jesus. O Fenômeno do estranhamento e a atualidade do conteúdo da crítica ao capital: ainda Marx. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2015. p. 107-119.

RAPPI. **História da companhia**. 2023a. Disponível em: <https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>. Acesso em 01 jun. 2023.

RAPPI. **Rappi entregador**. 2023b. Disponível em: <https://rappientregador.com.br/>. Acesso em 01 jun. 2023.

RAPPI. **Estados do entregador**: o que são e para que servem? 2023c. Disponível em: <https://rappientregador.com.br/estados>. Acesso em 01 jun. 2023.

RIBEIRO, Olívia Cristina Ferreira *et al.* Os Impactos da Pandemia da Covid-19 no Lazer de Adultos e Idosos. **Licere - Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, [S. l.], v. 23, n. 3, p. 391–428, 2020. DOI: <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2020.25456>.

RODRIGUES, Douglas. Paulo Guedes critica dólar baixo: ‘empregada doméstica ia para a Disney’. **Poder 360**. 12 de fev. de 2020. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/com-dolar-baixo-empregada-domestica-ia-para-a-disney-diz-guedes/>. Acesso em: 10 jun. de 2023.

SÁ, Kátia Oliver de. **Pressupostos ontológicos da produção do conhecimento do lazer no Brasil - 1972 a 2008**: realidades e possibilidades na pós graduação e graduação em Educação Física. 2009. 344 f. Tese (Doutorado em Educação). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

SAFFIOTI, Heleith. **A mulher na sociedade de classes**: mito e realidade. Petrópolis: Vozes, 1976.

SAMPAIO Jr. Plínio de Arruda. Desafios do momento: histórico e lições do governo Lula. In: DE PAULA, João Antônio; PAULANI, Leda (Org.) **Adeus ao desenvolvimento**: a opção do governo Lula. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

SAMPAIO Jr. Plínio de Arruda. Globalização e reversão neocolonial: o impasse brasileiro. In: HOYOS VÁSQUEZ, Guillermo. **Filosofia y teorías políticas entre la crítica y la utopia**. Buenos Aires: CLACSO, 2007, p-143-155.

SÁNCHEZ GAMBOA, Silvio. Quantidade-qualidade: para além de um dualismo técnico e de uma dicotomia epistemológica. SANTOS FILHO, José Camilo dos; SÁNCHEZ GAMBOA, Silvio (org.). **Pesquisa educacional**: quantidade-qualidade. 8ª ed. São Paulo: Cortez, 2013.

SÁNCHEZ GAMBOA, Silvio. **Epistemologia da Pesquisa em Educação**. Campinas - SP, Praxis. 1998

SANTANA, Marco Aurélio. As plataformas e as lutas: desafios para a ação digital da classe trabalhadora. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva**: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo; 2023, p. 469-489.

SANTOS, Flávia da Cruz. Procurando o lazer na constituinte: sua inclusão como direito social na Constituição de 1988. **Movimento**, v. 20, n. 4, 2014.

SARAIVA, Aléxia. James Delivery completa 4 anos com aumento de 800% em pedidos no 1º tri de 2020. **Gazeta do Povo**, 03 jun. 2020. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/gazz-conecta/james-delivery-completa-4-anos-com-aumento-de-800-em-pedidos-no-1-tri-de-2020/>. Acesso em: 03 mar. 2022.

SEBRAE. O que é uma startup e o que ela faz? **SEBRAE**, 24 abr. 2020. Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ufs/pi/artigos/voce-sabe-o-que-e-uma-startup-e-o-que-ela-faz,e15ca719a0ea1710VgnVCM1000004c00210aRCRD>. Acesso em: 09 abr. 2022.

SENA, Victor. Pesquisa mostra que aplicativos como Uber atraem legião de desempregados. **Exame**. 11 nov 2020. < <https://exame.com/carreira/pesquisa-mostra-que-aplicativos-como-uber-atraem-legiao-de-desempregados/>>. Acesso em: 09 abr. 2020.

SEVERO, Valdete Souto. A Hermenêutica trabalhista e o princípio do direito ao trabalho *In*: SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. **Resistência: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

SILVA, Luciene Ferreira da; MORENO, José Carlos de Almeida; VERALDO, Katyucia Cardoso. Relações com o trabalho. *In*: STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F. **O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas-SP: Autores Associados, 2017, p. 49-64.

SILVESTRE, Bruno Modesto. **Precários no trabalho e no lazer: um estudo sobre os professores da rede estadual paulista**. 2016. 140f. Dissertação (Mestrado em Educação Física). Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.

SILVESTRE, Bruno Modesto; AMARAL, Silvia Cristina Franco. Precários no trabalho e no lazer: um estudo sobre os professores da rede estadual paulista. **Movimento**, v. 25, p. e25014, 2019a. <https://doi.org/10.22456/1982-8918.86965>.

SILVESTRE, Bruno Modesto; AMARAL, Silvia Cristina Franco. As emendas constitucionais e o (não) lugar do direito ao lazer. *In*: ISAYAMA, Hélder Ferreira; SILVA, Luciano Pereira da (org.). **A Constituição brasileira de 1988 e as políticas públicas de esporte e lazer: produções em programas de pós-graduação**. Campinas, SP: Autores Associados, 2019b. p. 31-50.

SILVESTRE, Bruno Modesto; SANTOS NETO, Samuel Ribeiro dos; AMARAL, Silvia Cristina Franco. “Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 43, p. e000421, 2021. <https://doi.org/10.1590/rbce.43.e000421>.

SILVESTRE, Bruno Modesto; SIGMORELLI MIGUEL, Rebeca; ASSIS, Ana Elisa Spaolonzi Queiroz. Reforma Trabalhista e o (Não) Direito ao Lazer. **Licere - Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, [S. l.], v. 23, n. 1, p. 419–438, 2020. DOI: <https://doi.org/10.35699/1981-3171.2020.19780>.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres. São Paulo: Elefante, 2017.

SOARES, Roberta. Uber e 99 Moto: o que diz a Prefeitura do Recife sobre o serviço. **Jornal do Comércio**. 12 jun. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/10/15095743-uber-moto-servico-invadiu-o-pais-e-o-recife-mesmo-sem-regulamentacao-da-prefeitura.html>. Acesso em: 20 nov. 2022.

SOARES, Cristiane; SABOIA, Ana Lucia. **Tempo, trabalho e afazeres domésticos: um estudo com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios de 2001 e 2005**. (Texto para Discussão, n. 21). Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

SOUZA JÚNIOR, Marcílio Barbosa de; MELO, Marcelo Soares Tavares de; SANTIAGO, Maria Eliete. A análise de conteúdo como forma de tratamento dos dados numa pesquisa qualitativa em educação física escolar. **Movimento**, [S. l.], v. 16, n. 3, p. 29–47, 2010. DOI: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.11546>.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **Do direito à desconexão do trabalho**. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região. Campinas, nº 23, 2003.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; ROCHA, Bruno Gilga Sperb. A história da ilegitimidade da Lei nº 13.467/14. *In*: SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. **Resistência: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. Os 201 ataques da “reforma” aos trabalhadores. **Blog Jorge Luiz Souto Maior**. 08 mai. 2017. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/os-201-ataques-da-reforma-aos-trabalhadores>. Acesso em: 21 nov. 2021.

SOUZA, Eduardo Rumenig de. **Rebocadores urbanos e capitalismo de plataforma: ensaio sobre a entrega por bicicleta em São Paulo**. 2021. Tese (Doutorado em Estudos Socioculturais e Comportamentais da Educação Física e Esporte) - Escola de Educação Física e Esporte, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

SRNICEK, Nick. **Plataform capitalism**. Cambridge/Malden: Polity, 2017.

STANDING, Guy. **O precariado**. Belo Horizonte: Autêntica, 2020.

STIGLITZ, Joseph. **O mundo em queda livre**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010

STOPPA, Edmur Antonio; ISAYAMA, Hélder Ferreira. **O lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas**. Campinas-SP: Autores Associados, 2017.

STREECK, Wolfgang. **Tempo comprado: a crise adiada do capitalismo democrático**. São Paulo: Boitempo, 2018.

SCHWARTZ, Gisele Maria. O conteúdo virtual: contemporizando Dumazedier. **Licere**, Belo Horizonte, v.2, n.6, p.23-31, 2003.

SZALAI, Alexander. **The use of time: daily activities of urban and suburban populations in twelve countries**. The Hague: Paris, Mouton & Co., 1972.

TAYLOR, Frederick Winslow. **Princípios de administração científica**. 7. Ed. São Paulo: Atlas 1987.

TELLES, Vera da Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo social**, v. 18, p. 173-195, 2006. <https://doi.org/10.1590/S0103-20702006000100010>.

THOMPSON, Edward. Palmer. **Costumes em Comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

TOMAZELLI, Idiana. Trabalhador enfrenta fila de espera para se tornar entregador em aplicativos. **Estadão**, 19 jul. 2020. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,trabalhador-enfrenta-fila-de-espera-para-se-tornar-entregador-em-aplicativos,70003368974>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

UBER. **Recife, seu Uber acabou de chegar!** 2016. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/recife/recife-seu-uber-acabou-de-chegar/>>. Acesso em: 12 de mar. 2023.

UBER. **Requisitos para os motoristas parceiros**. 2023. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acesso em: 12 de mar. 2023.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 2020a. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 22 de ago. de 2022.

UBER. Uber lança ferramenta que limita o tempo online do motorista dirigindo usando o aplicativo para promover segurança viária. **UBER Newsroom**. 04 de mar. 2020b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-ferramenta-que-limita-o-tempo-online-do-motorista-dirigindo-usando-o-aplicativo-para-promover-seguranca-viaria/>. Acesso em 17 de fev. 2023.

UBER. Covid-19: Uber cria programa para apoiar parceiros no Brasil. **UBER Newsroom**. 24 de mar. 2020c. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/programa-para-apoiar-parceiros-no-brasil/>. Acesso em: 05 jul. 2023.

UBER. **Conheça o Uber Pro**. 24 de junho de 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/uber-pro/>. Acesso em: 12 de mar. 2023.

UBER. **Dirigir**. 2022. Disponível em: [https://www.uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/?uclick\\_id=63e9e354-16fd-4d32-acf3-ad0819634e79](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/?uclick_id=63e9e354-16fd-4d32-acf3-ad0819634e79). Acesso em 22 de ago. de 2022.

UBERIZATION. *In*: **Cambridge dictionary**. Disponível em: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english-portuguese/uberization>. Acesso em: 01 ago. 2023.

UNITED NATIONS. **Guide to Producing Statistics on Time Use: Measuring Paid and Unpaid Work**. 2005. Disponível em: <[https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesf/seriesf\\_93e.pdf](https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesf/seriesf_93e.pdf)> . Acesso em: 09 abr. 2020.

UNITED NATIONS. **International Classification of Activities for Time-Use Statistics 2016**. United Nations - Department of Economic and Social Affairs Statistics Division. New York, 2021. Disponível em: <<https://unstats.un.org/unsd/gender/timeuse/23012019%20ICATUS.pdf>> . Acesso em: 09 nov. 2022.

VAN DOORN, Niels. Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. **Information, Communication & Society**, 20:6, 898-914, 2017. DOI: <http://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>

VENCO, Selma. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil? **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, supl. 1, 2019. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2019000503003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2019000503003&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 20 de mar. 2020.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, Campinas, SP, v. 22, n. 44, 2014.

WAICHMAN, Pablo. **Tempo livre e recreação**: um desafio pedagógico. Tradução de Jorge Peres Gallardo. Campinas-SP: Papyrus, 1997.

WELLER, Jürgen; GONTERO, Sonia; CAMPBELL, Sussana. **Cambio tecnológico y empleo**: una perspectiva latinoamericana. Riesgos de la sustitución tecnológica del trabajo humano y desafíos de la generación de nuevos puestos de trabajo. Macroeconomía del desarrollo 201. ONU – Cepal, 2019.

WISSKIRCHEN, Gerlind *et al.* Artificial intelligence and robotics and their impact on the workplace. **IBA Global Employment Institute**, v. 11, n. 5, p. 49-67, 2017.

WIZIACK, Julio. *99 Food* encerra operação do app a partir de abril. **Folha de S. Paulo**: Coluna Painel-SA. 17 mar. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2023/03/99food-encerra-operacao-do-app-a-partir-de-abril.shtml>. Acesso em: 20 de abr. 2023.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. Tradução de Murillo van der Lann e Marco Gonsales. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. 1º ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 23-45.

WOODCOCK, Jamie; JOHNSON, Mark R. Gamification: What it is, and how to fight it. **The Sociological Review**, v. 66, n. 3, p. 542-558, 2018.

## APÊNDICES

### Apêndice A - Roteiro das entrevistas com os motoristas

Bloco	Perguntas
<b>Dados pessoais</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nome completo, idade, cor/raça, estado civil, com quem mora.</li> <li>2. Tem quantos filhos?</li> <li>3. Mora em que cidade/local?</li> <li>4. Escolaridade/formação. Estuda no momento?</li> </ol>
<b>Sobre o trabalho</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Em quais aplicativos você é cadastrado?</li> <li>6. Há quanto tempo você trabalha nessa(s) plataforma(s)?</li> <li>7. Exerce alguma outra atividade remunerada no momento?</li> <li>8. Exercia alguma outra atividade antes da atual?</li> <li>9. O veículo é próprio ou alugado?</li> <li>10. Tem alguma região específica em que busca dirigir/realizar entregas?</li> <li>11. Quanto você ganha mensalmente nesta atividade? (Abordar as bonificações/gorjetas/ incentivos)</li> </ol>
<b>Dinâmica de trabalho</b> (Preencher o diário de uso do tempo – dia típico de trabalho)	<ol style="list-style-type: none"> <li>12. Você participa de algum grupo de motoristas?</li> <li>13. Fale um pouco sobre o seu trabalho: quantos dias você trabalha por semana, quantas horas e qual o período prioritário?</li> <li>14. Quais os seus principais dia de trabalho?</li> <li>15. Você tem um dia fixo de descanso?</li> <li>16. Como você define os dias e a quantidade de horas em que ficará conectado ao aplicativo?</li> <li>17. O que você faz quando está aguardando uma viagem?</li> <li>18. O que fez hoje desde a hora em que levantou e o que pretende fazer?</li> <li>19. O que você gosta e o que você não gosta neste seu trabalho?</li> </ol>
<b>Usos do tempo fora do trabalho</b> (Preencher o diário de uso do tempo – dia de não trabalho)	<ol style="list-style-type: none"> <li>20. Quando não está trabalhando, o que costuma fazer? (Tem internet em casa?)</li> <li>21. O que você faz como lazer (Usa o celular para isso)? (Trazer exemplos, caso necessário).</li> <li>22. Quando realiza essas atividades? (Em casa, quando está na rua?)</li> <li>23. Quais dessas atividades você realizou na última semana? (Atividade física, assistiu filme/série, encontrou amigos/familiares, viajou, jogou no computador/celular, atividade religiosa, fez alguma atividade manual, leu algum livro?).</li> <li>24. Já deixou de fazer alguma dessas atividades para permanecer mais tempo conectado ao aplicativo?</li> <li>25. Você encontra com os seus colegas motoristas, o que costumam fazer? (para aqueles que participam de algum grupo)</li> <li>26. Qual foi o seu último dia de folga e o que fez nele?</li> <li>27. Qual foi a última vez que teve férias e o que você fez?</li> <li>28. Existe algo que você gostaria de fazer como lazer no seu tempo livre que atualmente não faz?</li> <li>29. Quais as razões de não fazer?</li> </ol>
<b>Futuro e finalização da entrevista</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>30. O que planeja para o futuro em relação ao trabalho?</li> <li>31. Quais seus planos para a vida fora dele?</li> <li>32. Tem mais alguma coisa que gostaria de falar sobre seu trabalho ou sobre seu tempo livre?</li> </ol>

### Apêndice B - Roteiro das entrevistas com os entregadores

Bloco	Perguntas
<b>Dados pessoais</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nome completo, idade, cor/raça, estado civil, com quem mora.</li> <li>2. Tem quantos filhos?</li> <li>3. Mora em que cidade/local?</li> <li>4. Escolaridade/formação. Estuda no momento?</li> </ol>
<b>Sobre o trabalho</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Em quais aplicativos você é cadastrado?</li> <li>6. Você trabalha como Nuvem ou com Operador Logístico (OL)?</li> <li>7. Há quanto tempo você trabalha nessa(s) plataforma(s)?</li> <li>8. Exerce alguma outra atividade remunerada no momento?</li> <li>9. Exercia alguma outra atividade antes da atual?</li> <li>10. A moto/bicicleta é própria, emprestada, alugada?</li> <li>11. Tem alguma região específica em que busca dirigir/realizar entregas?</li> <li>12. Quanto você ganha mensalmente nesta atividade? (Abordar as bonificações/gorjetas/ incentivos)</li> </ol>
<b>Dinâmica de trabalho</b> (Preencher o diário de uso do tempo – dia típico de trabalho)	<ol style="list-style-type: none"> <li>13. Você participa de algum grupo de entregadores?</li> <li>14. Fale um pouco sobre o seu trabalho: quantos dias você trabalha por semana, quantas horas e qual o período prioritário?</li> <li>15. Quais os seus principais dias de trabalho?</li> <li>16. Você tem um dia fixo de descanso?</li> <li>17. Como você define os dias e a quantidade de horas em que ficará conectado ao aplicativo?</li> <li>18. O que você faz quando está aguardando uma entrega?</li> <li>19. O que fez hoje desde a hora em que levantou e o que pretende fazer?</li> <li>20. O que você gosta e o que você não gosta neste seu trabalho?</li> </ol>
<b>Usos do tempo fora do trabalho</b> (Preencher o diário de uso do tempo – dia de não trabalho)	<ol style="list-style-type: none"> <li>21. Quando não está trabalhando, o que costuma fazer? (Tem internet em casa?)</li> <li>22. O que você faz como lazer (Usa o celular para isso)? (Trazer exemplos, caso necessário - usa o celular para isso?).</li> <li>23. Quando realiza essas atividades? (Em casa, quando está na rua?)</li> <li>24. Quais dessas atividades você realizou na última semana? (Atividade física, assistiu filme/série, encontrou amigos/familiares, viajou, jogou no computador/celular, atividade religiosa, fez alguma atividade manual, leu algum livro?).</li> <li>25. Já deixou de fazer alguma dessas atividades para permanecer mais tempo conectado ao aplicativo?</li> <li>26. Você encontra com os seus colegas entregadores, o que costumam fazer? (para aqueles que participam de algum grupo)</li> <li>27. Qual foi o seu último dia de folga e o que fez nele?</li> <li>28. Qual foi a última vez que teve férias e o que você fez?</li> <li>29. Existe algo que você gostaria de fazer como lazer no seu tempo livre que atualmente não faz?</li> <li>30. Quais as razões de não fazer?</li> </ol>
<b>Futuro e finalização da entrevista</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>31. O que planeja para o futuro em relação ao trabalho?</li> <li>32. Quais seus planos para a vida fora dele?</li> <li>33. Tem mais alguma coisa que gostaria de falar sobre seu trabalho ou sobre seu tempo livre?</li> </ol>

**Apêndice C – Diário sobre os usos do tempo**

<b>INVENTÁRIO SOBRE OS USOS DO TEMPO</b>							
<b>Data:</b>	<b>Dom ( )</b>	<b>Seg ( )</b>	<b>Ter ( )</b>	<b>Qua ( )</b>	<b>Qui ( )</b>	<b>Sex ( )</b>	<b>Sáb ( )</b>
<b>Intervalo de Hora</b>	<b>Atividades Desenvolvidas – Assinalar a atividade prioritária em caso de mais de uma</b>						
	<b>1/4 de Hora</b>	<b>2/4 de Hora</b>	<b>3/4 de Hora</b>	<b>4/4 de Hora</b>			
00h às 1h							
1h às 2h							
2h às 3h							
3h às 4h							
4h às 5h							
5h às 6h							
7h às 8h							
8h às 9h							
9h às 10h							
10h às 11h							
11h às 12h							
12h às 13h							
13h às 14h							
14h às 15h							
15h às 16h							
16h às 17h							
17h às 18h							
18 às 19h							
19h às 20h							
20 às 21h							
21h às 22h							
22h às 23h							
23h às 24h							

## Apêndice D

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

**Pesquisador Responsável – Bruno Modesto Silvestre**

**Número do CAAE: 17150619.8.0000.5404**

Você está sendo convidado a participar como voluntário de uma pesquisa. Este documento, chamado Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), visa assegurar seus direitos como participante e é elaborado em duas vias, uma que deverá ficar com você e outra com o pesquisador. Por favor, leia-o com atenção e calma, aproveitando para esclarecer suas dúvidas. Se houver perguntas antes ou mesmo depois de assiná-lo você poderá esclarecê-las com o pesquisador. Se preferir, você poderá levar este TCLE para casa e consultar seus familiares ou outras pessoas antes de decidir participar. Não haverá nenhum tipo de penalização ou prejuízo se você não aceitar participar ou caso queira retirar a sua autorização.

#### **Justificativa e objetivos**

O objetivo desta pesquisa consiste em compreender os efeitos do processo de uberização sobre as dimensões do *tempo livre* e do *lazer* de motoristas e entregadores que trabalham por meio de plataformas digitais. Essa temática, apesar de ainda pouco estudada, é de suma importância para a compreensão da dinâmica de vida dentro e fora do trabalho sob a prevalência da chamada uberização do trabalho. Assim, este estudo, além de trazer a possibilidade de um maior entendimento sobre a dinâmica do tempo de trabalho, tempo livre e lazer, possibilita um maior entendimento dos efeitos das novas modalidades de trabalho sobre as diferentes dimensões da vida dos trabalhadores uberizados.

#### **Procedimentos**

Ao participar desta pesquisa você será convidado a responder uma entrevista semiestruturada e a preencher um diário sobre os usos do tempo. Você terá acesso ao roteiro da entrevista antes dela começar e poderá esclarecer qualquer dúvida antes, durante ou mesmo após o término da mesma. O tempo de duração será de aproximadamente 30 minutos. O diário sobre os usos do tempo está incorporado à dinâmica da entrevista e compreende a descrição das atividades realizadas em um dia típico de trabalho e o último dia de descanso. Neles, será solicitada a descrição/preenchimento de sua rotina ao longo de 24 horas, em intervalos de 15 minutos, indicando, caso mais de uma atividade tenha sido realizada ao mesmo tempo, qual a prioritária.

Os dados desta pesquisa serão armazenados no formato digital e ficarão sob responsabilidade do pesquisador pelo período de 5 anos após o final da pesquisa, de acordo com a Resolução CNS 510/16.

#### **Desconfortos e riscos**

A pesquisa não representa riscos físicos ou psicológicos previsíveis para o participante. Todavia, o preenchimento do diário sobre os usos do tempo, assim como a realização da entrevista semiestruturada podem acarretar alguma forma de constrangimento de caráter pessoal, já que ambos requerem que as atividades realizadas no dia típico de trabalho e no dia de descanso sejam descritas ao pesquisador. Assim, caso o participante não se sinta à vontade para preencher alguma atividade no diário sobre os usos do tempo ou responder alguma

pergunta da entrevista, será sugerido o não preenchimento ou a não descrição da atividade. Vale destacar que o participante pode interromper a entrevista o preenchimento do diário a qualquer momento sem que haja a existência de qualquer tipo de ônus para o mesmo.

### **Benefícios**

Não há previsão de benefícios diretos aos participantes da pesquisa. Os benefícios são de caráter científico, constituídos pelo aprofundamento do conhecimento e compreensão acerca do tempo livre e do lazer dos trabalhadores uberizados.

### **Acompanhamento e assistência**

Os participantes podem entrar em contato com o pesquisador para esclarecimento e assistência sobre qualquer aspecto relacionado à pesquisa.

### **Sigilo e privacidade**

O participante tem a garantia de que sua identidade será mantida em sigilo e nenhuma informação identificada será dada a outras pessoas que não façam parte da equipe de pesquisadores. Na divulgação dos resultados deste estudo o nome dos participantes não será de forma alguma mencionado.

A entrevista, caso autorizado pelo participante, será gravada no formato de áudio com o objetivo de transcrição das respostas e futura discussão e análise dos dados de acordo com a metodologia utilizada.

### **Ressarcimento e indenização**

Não haverá nenhum tipo de ônus financeiro aos participantes da pesquisa, portanto não haverá ressarcimento de despesas. Os participantes, no entanto, têm a garantia ao direito a indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa quando comprovados nos termos da legislação vigente.

### **Contato**

Em caso de dúvidas sobre o estudo, você poderá entrar em contato com o pesquisador Bruno Modesto Silvestre. Av. Érico Veríssimo, nº 701, Departamento de Educação Física e Sociedade, Faculdade de Educação Física da Unicamp, Campinas –, CEP: 13083-851, ou pelo Telefone: (19) 3521-6605 e do e-mail: [modesto.b@gmail.com](mailto:modesto.b@gmail.com).

Em caso de denúncias ou reclamações sobre sua participação e sobre as questões éticas do estudo, você poderá entrar em contato com a secretaria do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Unicamp das 08:00hs às 11:30hs e das 13:00hs as 17:30hs na Rua: Tessália Vieira de Camargo, 126. CEP 13083-887, Campinas – SP. Telefone (19) 3521-8936 ou (19) 3521-7187. E-mail: [cep@fcm.unicamp.br](mailto:cep@fcm.unicamp.br).

### **O Comitê de Ética em Pesquisa**

O papel do CEP é avaliar e acompanhar os aspectos éticos de todas as pesquisas envolvendo seres humanos. A Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), tem por objetivo desenvolver a regulamentação sobre proteção dos seres humanos envolvidos nas pesquisas. Desempenha um papel coordenador da rede de Comitês de Ética em Pesquisa (CEPs) das instituições, além de assumir a função de órgão consultor na área de ética em pesquisas.

**Consentimento livre e esclarecido**

Após ter recebido esclarecimentos sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, benefícios previstos, potenciais riscos e o incômodo que esta possa acarretar, aceito participar:

Nome do(a) participante: \_\_\_\_\_

Contato telefônico: \_\_\_\_\_

e-mail: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Assinatura do(a) participante: \_\_\_\_\_

**Termo de autorização de áudio**

Após ter sido esclarecimento sobre a natureza da gravação da entrevista, aceito que o áudio seja gravado e utilizado para as finalidades da pesquisa.

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Assinatura do(a) participante: \_\_\_\_\_

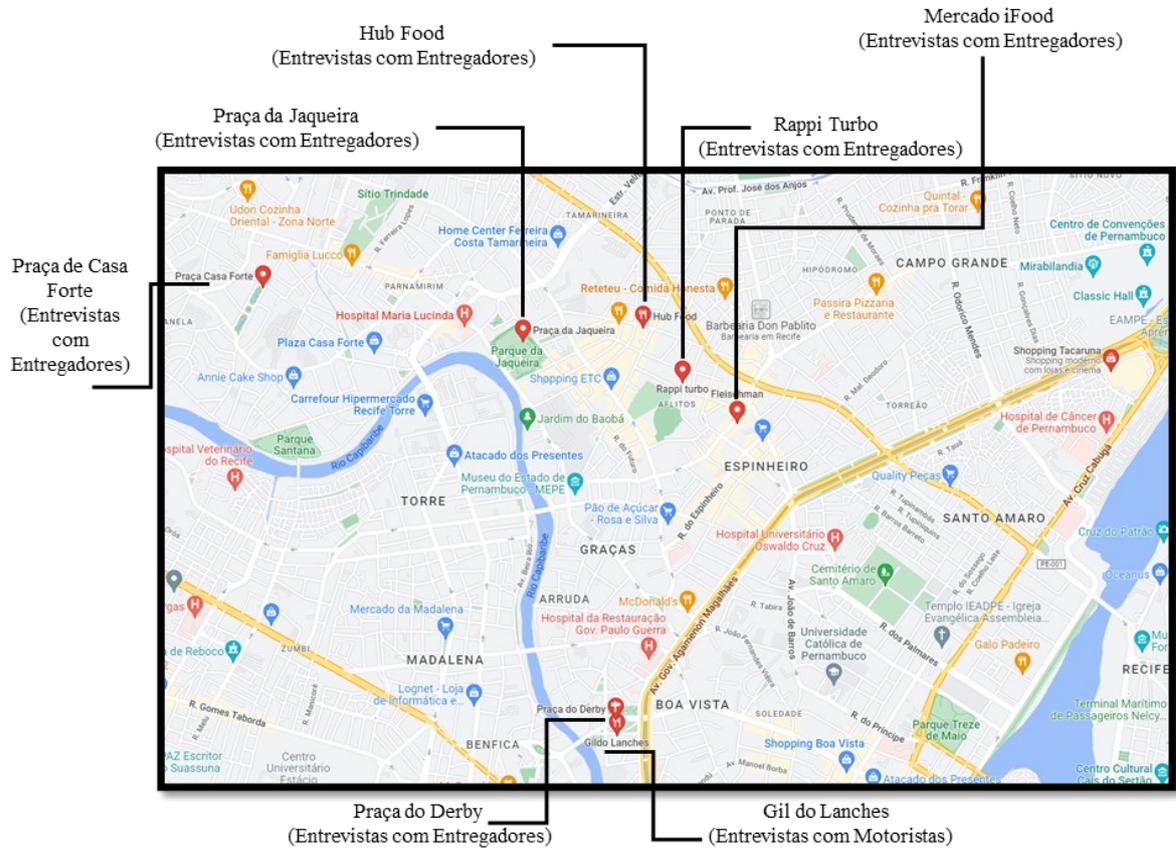
**Responsabilidade do Pesquisador**

Asseguro ter cumprido as exigências da resolução 510/2016 CNS/MS e complementares na elaboração do protocolo e na obtenção deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Asseguro, também, ter explicado e fornecido uma via deste documento ao participante. Informo que o estudo foi aprovado pelo CEP perante o qual o projeto foi apresentado. Comprometo-me a utilizar o material e os dados obtidos nesta pesquisa exclusivamente para as finalidades previstas neste documento ou conforme o consentimento dado pelo participante.

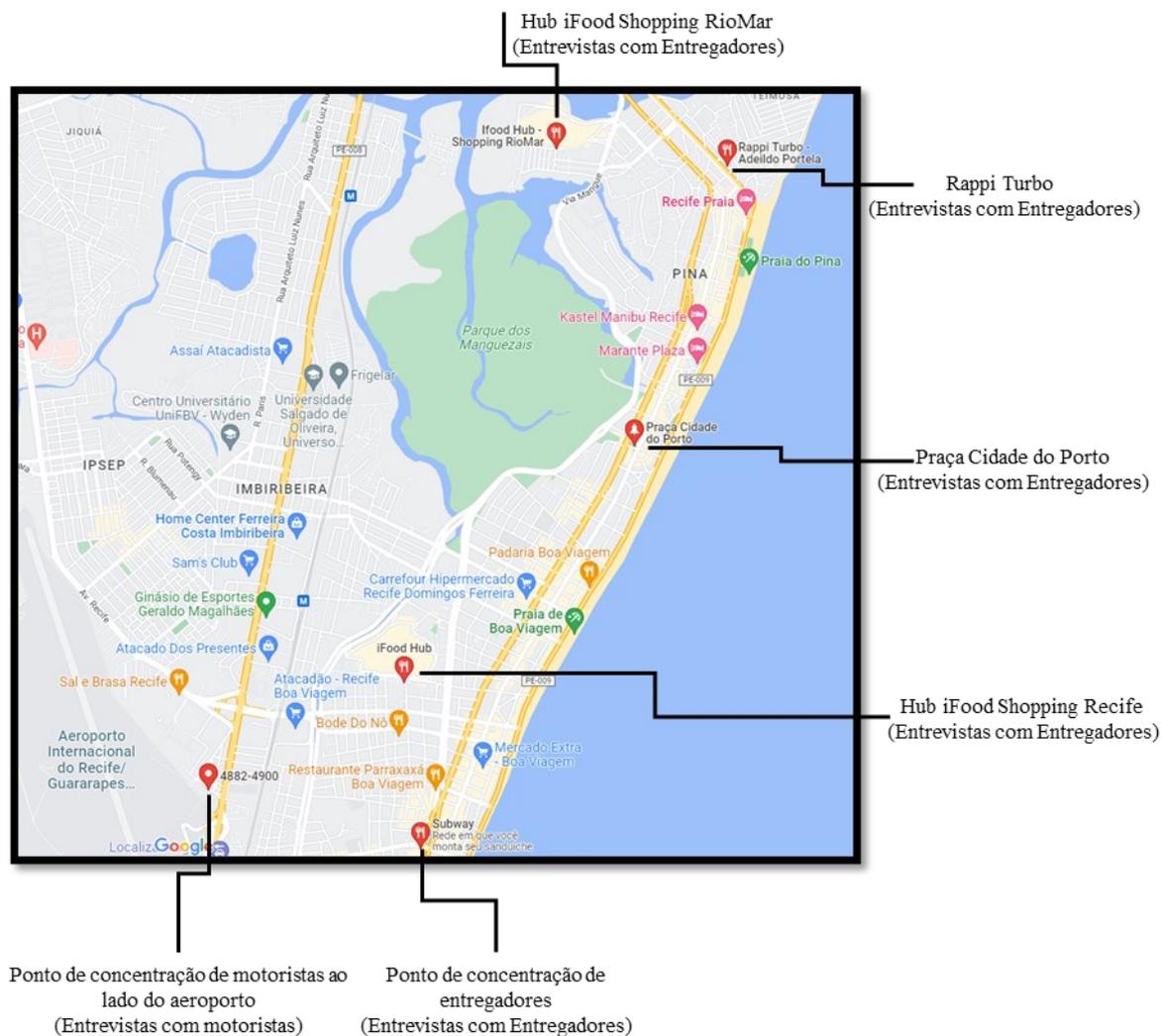
Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura do Pesquisador: \_\_\_\_\_

### Apêndice E – Locais de entrevistas na Zona Norte de Recife



## Apêndice F – Locais de entrevistas na Zona Sul de Recife



## ANEXOS

## Anexo A – Propaganda da Uber em ponto de ônibus na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Imagem captada por câmera de celular<sup>1</sup>

## Anexo B – Estimativa da Uber sobre o recebimento semanal dos motoristas em Recife

**Dirigir** Visão geral Requisitos Entregador parceiro Noções básicas Ganhos Soluções de veículos Segurança Uber Pro Fale com a gente

**Estimativa de ganhos** Horas por semana

**R\$ 1.240 / semana** **Cerca de 50 horas**

(inclui R\$ 2 em extras)

em Recife

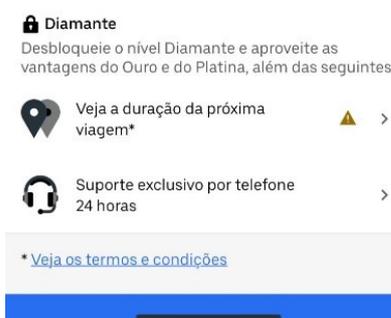
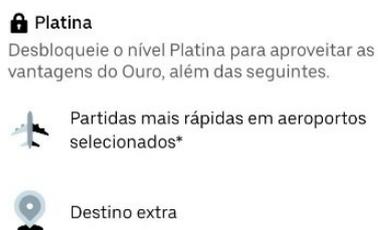
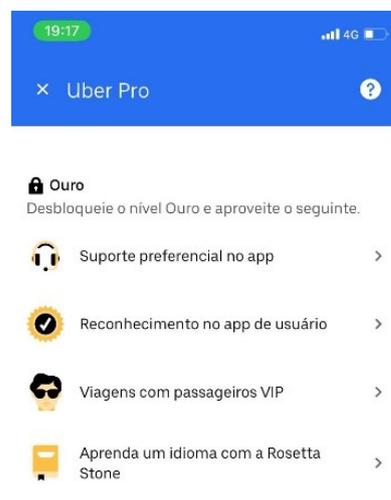
A estimativa informada não inclui os custos de sua responsabilidade, como combustível e manutenção. Para mais informações sobre o cálculo dos ganhos, consulte as [perguntas frequentes](#).

Usamos os dados dos motoristas parceiros da cidade (Recife) onde dirigiram nas últimas quatro semanas para estimar os ganhos. É particularmente difícil prever os padrões das viagens devido à COVID-19, por isso seus ganhos reais podem ser diferentes das estimativas.

Fonte: UBER. **Dirigir**. 2022. Disponível em: [https://www.uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/?uclick\\_id=63c9e354-16fd-4d32-acf3-ad0819634e79](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/vehicle-solutions/?uclick_id=63c9e354-16fd-4d32-acf3-ad0819634e79). Acesso em 22 de ago. de 2022.

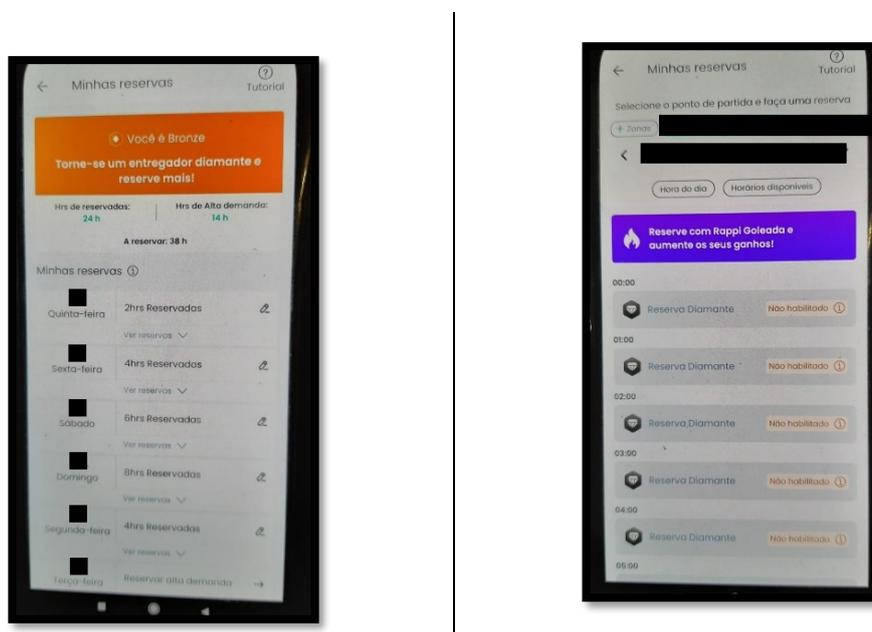
<sup>1</sup> Agradeço ao amigo Leonardo Mattos da Motta Silva pelo envio da imagem.

## Anexo C – Programa Uber Pro: imagem da tela de um dos motoristas entrevistados



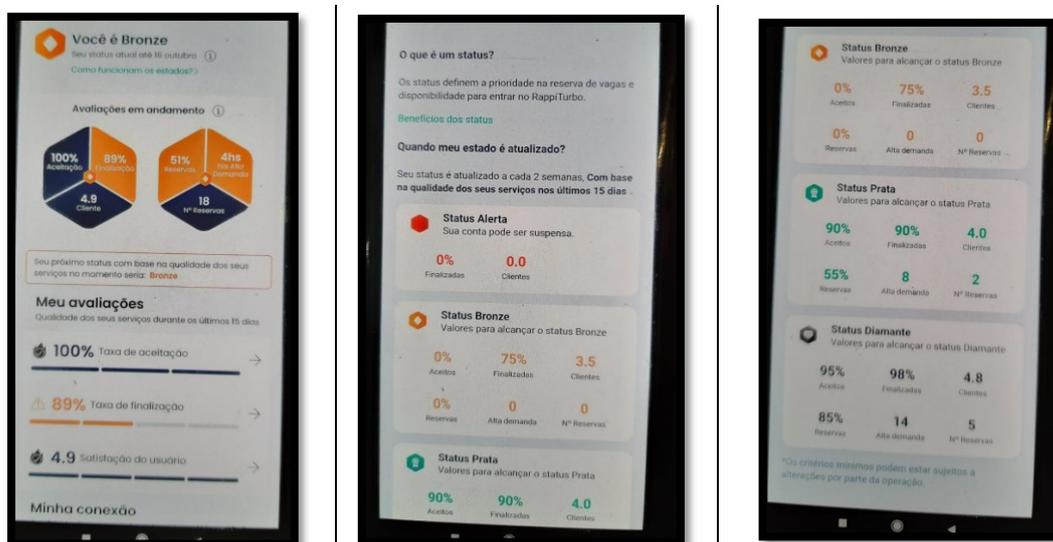
Fonte: Motoristas entrevistados

## Anexo D - Reserva de horários no aplicativo da Rappi



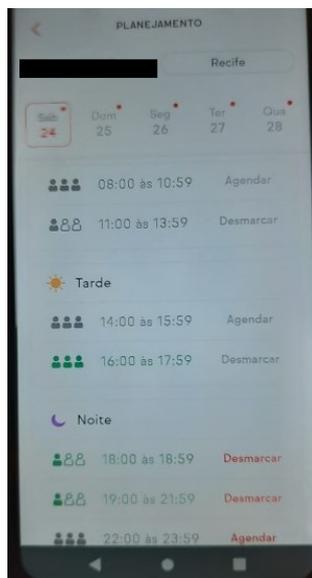
Fonte: Entregadores entrevistados

## Anexo E - Classificação do entregador na plataforma Rappi



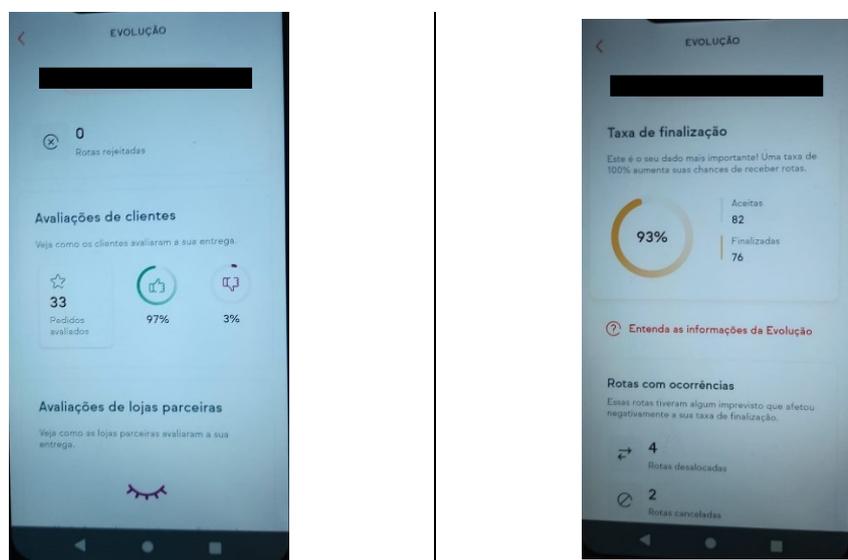
Fonte: Entregadores entrevistados

## Anexo F - Agendamento na plataforma iFood



Fonte: Entregadores entrevistados

## Anexo G – Scores na plataforma iFood



Fonte: Entregadores entrevistados

**Anexo H** – *Bikeboys* descansam sob o monumento das musas, na Avenida Faria Lima em São Paulo – SP.



Fonte: Acervo Estadão. Foto de Tiago Queiroz. A história da foto pode ser encontrada em: <https://www.estadao.com.br/acervo/a-foto-que-virou-simbolo-da-precarizacao-de-uma-profissao/>.

Acesso em: 10 ago. 2023.

**Anexo I** – Propaganda da Uber – Eu dirijo e faço meu próprio horário



Fonte: Propaganda da empresa Uber.

## Anexo J – Parecer Consubstanciado do CEP



### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

#### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** UBERIZAÇÃO DO TEMPO LIVRE

**Pesquisador:** Bruno Modesto Silvestre

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 17150619.8.0000.5404

**Instituição Proponente:** Faculdade de Educação Física

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 3.510.585

#### Apresentação do Projeto:

As informações contidas nos campos "Apresentação do Projeto", "Objetivo da Pesquisa" e "Avaliação dos Riscos e Benefícios" foram obtidas dos documentos apresentados para apreciação ética e das informações inseridas pelo Pesquisador Responsável do estudo na Plataforma Brasil.

#### Introdução:

A presente proposta buscará investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer como parte de uma totalidade, fruto de múltiplas determinações, permeada por contradições, disputas de hegemonia e de significados.

A conformação do fenômeno do lazer está atrelada à forma de organização do trabalho moderno.

Com a implantação do modelo de produção industrial e a organização do trabalho fabril foi possível observar a artificialização dos tempos sociais, dentre eles o do chamado tempo livre.

As categorias de tempo livre e trabalho, apesar de serem distintas, não podem ser compreendidas de forma hierarquizada, muito menos de maneira isolada.

Uma análise apurada revela que ambas são igualmente importantes e constituem a possibilidade de satisfação e dotação de sentido na vida humana.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126

**Bairro:** Barão Geraldo

**CEP:** 13.083-887

**UF:** SP

**Município:** CAMPINAS

**Telefone:** (19)3521-8936

**Fax:** (19)3521-7187

**E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

Compreende-se o lazer como uma das exteriorizações humanas que ocorre no tempo livre, constituído como parte integral do atual modelo de organização social.

Trata-se de um “fenômeno tipicamente moderno, resultante das tensões entre capital e trabalho, que se materializa como um tempo e espaço de vivências lúdicas, lugar de organização da cultura, perpassado por relações de hegemonia”.

Ademais, lazer e trabalho formam um sistema, onde o movimento de um afeta o movimento do outro. Desse modo, ao se buscar investigar o tempo livre e o lazer de qualquer grupo social, também se faz oportuno o direcionamento do olhar para o tempo de trabalho.

Corroborando esse raciocínio, também é pertinente discutir as características que o mundo do trabalho assume na atualidade, a sua organização e as consequências para as relações sociais, sobretudo quando se considera que o trabalho, tanto para homens como para mulheres, caracteriza-se por ser a atividade que mais ocupa parcelas de tempo das pessoas.

Neste cenário, vale destacar que, mais do que nunca, em pleno século XXI, bilhões em todo o mundo dependem de forma exclusiva do trabalho para sobreviver, entretanto, aqueles que logram a manutenção do emprego assistem o intenso processo de extinção de postos de trabalho e expulsão de trabalhadores do mundo produtivo.

No caso brasileiro, ao mesmo tempo em que é possível observar o aumento das taxas de desemprego e o crescente número da força de trabalho subutilizada, a classe que-vive-do-trabalho é impactada pela degradação dos direitos sociais e pela série de (contra) reformas, como a trabalhista e da previdência, que propagam o processo de precarização do trabalho e das demais esferas da vida social.

A precarização do trabalho é entendida como um elemento central na dinâmica de funcionamento do capitalismo atual.

Tal processo, além de estar diretamente relacionado à precarização social, generaliza as formas atípicas de trabalho.

Na realidade brasileira, o conteúdo de uma (nova) precarização é dado pela condição de instabilidade, insegurança e volatilidade, que fragiliza os vínculos e impõe perdas dos mais diferentes tipos, tanto na esfera do emprego, como na vida de todos que vivem do trabalho.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

Caracteriza-se também, como um processo de precarização e intensificação do trabalho que atinge a todos os trabalhadores indiscriminadamente, deixando de ser uma condição provisória para se tornar cada vez mais um traço permanente.

É possível, também, avançar cada vez mais a ideia de uma precariedade subjetiva.

Tal forma de precariedade emerge como um componente do trabalho moderno e pode ser compreendida como o sentimento de não dominar seu trabalho, de ter de se esforçar de maneira permanente para se adaptar e cumprir com os objetivos fixados.

Como resultado observa-se, frequentemente, o medo, a ansiedade e a sensação de insegurança, também chamada comodamente de estresse.

Sob a prevalência da precariedade objetiva e subjetiva, destaca-se que a longa transformação do capital chegou à era da financeirização e mundialização em escala global, introduzindo assim uma nova divisão internacional do trabalho.

Tal processo, além da sua clara tendência à precarização e ao crescimento da informalidade, promove o crescimento do setor de serviços e das modalidades de trabalho vinculadas às tecnologias da informação, as chamadas TICs.

Neste cenário, ao contrário das teses que vislumbravam a eliminação completa do trabalho pelo maquinário informacional-digital, presencia-se o exponencial crescimento do novo proletariado de serviços.

Dentre as formas de trabalho mais emblemáticas encontra-se o mediado por aplicativos, como por exemplo, o engendrado pela empresa Uber.

Nesta modalidade de trabalho: "trabalhadores e trabalhadoras com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com suas despesas de seguridade, com gastos de manutenção dos veículos, de alimentação, limpeza, etc., enquanto o "aplicativo" – na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado – apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com os deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora" (Antunes, 2018).

A 'uberização' pode ser caracterizada como um novo estágio de exploração das relações de trabalho, acarretando mudanças nas formas de organização, controle e gerenciamento.

A Uber não é proprietária das ferramentas e meios de produção (o automóvel e o celular), mas

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

controla a propriedade da capacidade de agenciar e viabilizar a junção entre meios de produção, força de trabalho e consumo, sem a intermediação de um “emprego”.

A amplitude tomada por essa nova modalidade de trabalho foi tamanha que uberização se tornou o termo corrente para designar as formas correlatas de serviços mediadas por empresas conhecidas como startups, dentre elas a própria Uber e empresas similares como a Lyft, Cabify e a 99 taxi, ou mesmo as empresas que oferecem o serviço de entrega de produtos e alimentos, realizados por motofretistas e entregadores em suas bicicletas, como a Uber Eats, Rappi e Ifood.

No Brasil, segundo os dados da PNAD no trimestre até fevereiro de 2019, dos 23,8 milhões de trabalhadores na condição de autônomos, 3,8 milhões (17%) têm a sua principal fonte de renda por meio do trabalho realizado a partir das plataformas digitais – o trabalho uberizado.

Os motoristas, motofretistas, ciclistas, entre outras modalidades de trabalho uberizadas, não estabelecem nenhuma forma de vínculo empregatício com as empresas que gerem as plataformas digitais as quais são cadastrados.

Esses trabalhadores, considerados “parceiros” pelas startups, disponibilizam sua força de trabalho sem nenhuma garantia de direito trabalhista e, frequentemente, tampouco têm a dimensão do tempo, distância e remuneração que irão encontrar nessa prestação de serviço.

Alguns autores consideram a uberização com sendo um novo estágio de exploração do trabalho que traz mudanças nas formas de organização, gerenciamento e controle sobre o trabalho.

Trata-se da consolidação da transformação do trabalhador em um nanoempreendedor de si próprio. A emergência da uberização do trabalho vai ao encontro do que se caracteriza como 'gerencialismo': uma ideologia que preconiza o produtivismo, a flexibilidade, a adaptabilidade e a reatividade acima de tudo, requerendo assim, de forma direta ou indireta, que o trabalhador fique permanentemente disponível para o trabalho.

Nesse sentido, os princípios da ideologia gerencialista extrapolam as barreiras do trabalho para abranger outras esferas da vida humana, sendo que os princípios da eficácia, da performance e da concorrência passam a ser estruturantes para as relações sociais.

Sob esta lógica, os trabalhadores são conduzidos a “gerir” as diferentes dimensões da vida, como a saúde, o lazer e a educação de seus filhos, como se tratasse de um investimento, um capital a ser otimizado.

Ao se considerar esses elementos, esta pesquisa se justifica, para além de colaborar com as

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

discussões sobre os efeitos das mutações do mundo do trabalho sobre as diferentes dimensões da vida, por possibilitar a apreensão dos efeitos do processo de uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer.

Dessa forma, esta pesquisa tem por objetivo investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer de trabalhadores que obtêm a sua principal fonte de renda por meio das plataformas digitais de transporte, seja as de passageiros ou as de entrega de produtos e alimentos.

Trata-se de uma pesquisa de abordagem fundamentalmente qualitativa de caráter exploratório que buscará investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer como parte de uma totalidade, fruto de múltiplas determinações, permeada por contradições, disputas de hegemonia e de significados.

#### Hipótese:

Ao levar em conta a estreita relação entre trabalho e lazer, admite-se como hipótese que as condições precárias de trabalho, intrínsecas aos trabalhadores uberizados, reverberam em processos de precarização de outras dimensões da vida, como o tempo livre e o lazer.

A precarização da vida em sentido lato, alinhada à apologia ao empresariamento de si, faz com que também se considere a hipótese da colonização dos outros tempos sociais pelo tempo de trabalho.

#### Metodologia Proposta:

A presente proposta se configura como uma pesquisa de abordagem fundamentalmente qualitativa de caráter exploratório que buscará investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer como parte de uma totalidade, fruto de múltiplas determinações, permeada por contradições, disputas de hegemonia e de significados.

Estará baseada na realização de entrevistas semiestruturadas, condicionadas à aplicação da técnica de pesquisa sobre os usos do tempo, questionários socioeconômicos e na análise dos dados da PNAD contínua pertinentes à temática de estudo.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

A técnica de pesquisa que realiza a análise dos usos do tempo baseia-se na descrição das atividades desenvolvidas por uma população durante determinada parcela de tempo.

Para esta pesquisa, os diários compreenderão o período de uma semana típica de trabalho mais o final de semana anterior ou subsequente.

Nestes diários os participantes da pesquisa descreverão sua rotina ao longo de 24 horas, em intervalos de 15 minutos, durante sete dias, indicando, caso mais de uma atividade seja realizada ao mesmo tempo, qual a prioritária.

Técnicas de coletas de dados como entrevistas, observações da dinâmica de trabalho e avaliação dos registros dos usos do tempo permitem uma avaliação importante de como as pessoas utilizam o seu tempo dentro de um período estipulado.

Em um recente trabalho, utilizou-se de pesquisas com a análise dos usos do tempo e traçou paralelos entre o tempo de trabalho, cuidados e obrigações pessoais e lazer de operários de diversas partes do mundo. Desse modo, para além das influências exercidas sobre os estudos do lazer no Brasil, esse recurso constitui como uma importante referência para as discussões sobre os usos do tempo.

Em outro trabalho, as análises dos usos do tempo, quando incorporadas aos estudos sobre o trabalho feminino no Brasil, cumpriram importante papel ao tornar visível o trabalho doméstico e outras atividades sem remuneração desempenhadas pelas mulheres.

Nesse sentido, apesar do Brasil não contar com uma pesquisa nacional específica sobre os usos do tempo, a PNAD, a partir do início da década de 2000, passou a coletar informações sobre o tempo despendido no trajeto de casa para o trabalho e tempo dedicado aos afazeres domésticos.

Ainda que a presente pesquisa tenha em seu escopo a aplicação do inventário sobre os usos do tempo na perspectiva qualitativa, o cruzamento das informações específicas sobre o tempo livre e o lazer que poderão ser identificadas no inventário semanal dos trabalhadores uberizados trarão elementos fundamentais para serem discutidos em conjunto com os dados quantitativos presentes na PNAD.

Ademais, vale destacar que os inventários sobre os usos do tempo serão acompanhados de um questionário com questões socioeconômicas, que almeja o levantamento de dados como idade, escolarização, última ocupação, renda, entre outros elementos.

Os dados dos questionários socioeconômicos e dos inventários sobre os usos do tempo serão

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

tabulados e relacionados com os dados da PNAD.

As entrevistas semiestruturadas, desenvolvidas a partir de certos questionamentos básicos que interessam à temática da pesquisa, serão realizadas com os voluntários após o retorno dos inventários sobre os usos do tempo, buscando assim a adequação para captar ao máximo a dinâmica de vida no tempo livre e as atividades de lazer desenvolvidas.

O conteúdo das entrevistas semiestruturadas serão transcritos, caso autorizado pelos voluntários, e terão seu conteúdo analisado em constante diálogo com os referenciais teóricos utilizados na pesquisa.

A definição do número de participantes considerará o critério da saturação das entrevistas.

Desse modo, após o estabelecimento da aproximação necessário ao campo, da constatação da reincidência de informações e de elementos considerados suficientes para responder os questionamentos iniciais, a realização das entrevistas será encerrada e, por conseguinte, terá início a etapa de transcrição e análise das mesmas.

Os possíveis participantes da pesquisa serão abordados pelo pesquisador nos chamados pontos de apoio ou locais de grande concentração dos motoristas, motofretistas e ciclistas que trabalham por meio das plataformas digitais.

**Critério de Inclusão:**

Serão considerados e então convidados a participar da pesquisa, englobando o preenchimento do questionário socioeconômico, inventários sobre os usos do tempo e a realização de entrevistas semiestruturadas, todos aqueles trabalhadores que obtêm a sua principal fonte de renda do trabalho realizado por intermédio das plataformas digitais de transporte de passageiros, como a Uber, Cabify e 99 Taxi, das plataformas de entrega de produtos e alimentos, como a Uber Eats, Rappi e Ifood, ou de qualquer outra empresa similar que vier a ser criada e que ofereça serviços nos moldes descritos durante o período de realização da pesquisa.

**Critério de Exclusão:**

O critério de exclusão será adotado para os trabalhadores uberizados que não tenham a principal fonte de renda originada do trabalho intermediado pelas plataformas digitais.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

Serão utilizados dados da PNAD continua, sobretudo os microdados relacionadas às taxa de ocupação, desocupação e número de horas trabalhadas.

Grupos em que serão divididos os participantes da pesquisa neste centro:

- Motofretistas cadastrados em plataformas digitais (15 voluntários)
- Motoristas cadastrados em plataformas digitais (20 voluntários)
- Ciclistas cadastrados em plataformas digitais (15 voluntários)

Conforme já apresentado, todos serão submetidos à aplicação de questionário socioeconômico, preenchimento do inventário sobre os usos do tempo e realização de entrevista semiestruturada.

Tamanho da Amostra no Brasil: 50

#### **Objetivo da Pesquisa:**

O objetivo geral desta pesquisa consiste em investigar os efeitos da uberização do trabalho sobre o tempo livre e o lazer de trabalhadores que obtêm a sua principal fonte de renda por meio das plataformas digitais de transporte, seja as de passageiros ou as de entrega de produtos e alimentos.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

(conforme informado pelo pesquisador)

##### **Riscos:**

A pesquisa não representa riscos físicos ou psicológicos previsíveis para o participante.

Todavia, o preenchimento do questionário socioeconômico e do inventário sobre os usos do tempo, assim como a realização das entrevistas semiestruturadas podem acarretar alguma forma de constrangimento de caráter pessoal por requererem que as atividades desenvolvidas ao longo de uma semana sejam descritas ao pesquisador.

Assim, caso o participante não se sinta à vontade para preencher alguma atividade no inventário sobre os usos do tempo ou responder alguma pergunta da entrevista, será sugerido o não preenchimento ou a não descrição da atividade.

Além disso, caso o pesquisador ou o participante identifique algum dano no percurso da pesquisa, irão discutir e decidir pelas providências cabíveis.

Vale destacar que o participante pode interromper a entrevista o preenchimento do questionário ou do inventário sobre os usos do tempo a qualquer momento, sem que haja a existência de nenhum ônus para o mesmo.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126

**Bairro:** Barão Geraldo

**CEP:** 13.083-887

**UF:** SP

**Município:** CAMPINAS

**Telefone:** (19)3521-8936

**Fax:** (19)3521-7187

**E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

**Benefícios:**

Não há previsão de benefícios diretos aos participantes.

Os benefícios são de caráter científico, constituídos pelo aprofundamento do conhecimento e compreensão acerca do tempo livre e do lazer dos trabalhadores uberizados.

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

Título do projeto na folha de rosto - adequado

Nome do pesquisador responsável na folha de rosto - adequado

Nome da representante da unidade proponente (nome, função, carimbo) - adequado

Proposta de tese de doutoramento.

Equipe de Pesquisa:

- Bruno Modesto Silvestre (pesquisador principal)

- Prof<sup>a</sup> Dra Sílvia Cristina Franco Amaral (orientadora)

No campo 'cronograma' do documento gerado pela Plataforma Brasil, as entrevistas e coletas de dados estão previstas para os meses de janeiro a março de 2020 - adequado

No campo 'orçamento' do documento gerado pela Plataforma Brasil, o pesquisador relata um orçamento de 'R\$807,50'. Esse orçamento é compatível com o orçamento de um projeto de pesquisa financiado pelo próprio pesquisador.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Linguagem acessível ao sujeito da pesquisa - adequado

Justificativa, objetivos e descrição de procedimentos - adequado

Desconfortos, riscos e benefícios - adequado

Garantia de esclarecimentos - adequado

Liberdade na recusa ou retirada do consentimento - adequado

Garantia de Sigilo - adequado

Menção sobre ressarcimento - ou não - de despesas - adequado

Menção sobre garantia de indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa - adequado

Anuência sobre a permissão ao armazenamento de material de áudio gravado - adequado

Menção ao TCLE assinado em duas vias - adequado

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126

**Bairro:** Barão Geraldo

**CEP:** 13.083-887

**UF:** SP

**Município:** CAMPINAS

**Telefone:** (19)3521-8936

**Fax:** (19)3521-7187

**E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

Menção ao CEP em caso de abusos ou reclamações de cunho ético - adequado

Nome e contato com o pesquisador da pesquisa - adequado

Rubrica do pesquisador e do voluntário em TCLEs com mais de uma página - adequado

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Após readequação do TCLE, todos os itens previstos pela Resolução 466/2012 foram contemplados.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

- O participante da pesquisa deve receber uma via do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, na íntegra, por ele assinado (quando aplicável).

- O participante da pesquisa tem a liberdade de recusar-se a participar ou de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma e sem prejuízo ao seu cuidado (quando aplicável).

- O pesquisador deve desenvolver a pesquisa conforme delineada no protocolo aprovado. Se o pesquisador considerar a descontinuação do estudo, esta deve ser justificada e somente ser realizada após análise das razões da descontinuidade pelo CEP que o aprovou. O pesquisador deve aguardar o parecer do CEP quanto à descontinuação, exceto quando perceber risco ou dano não previsto ao participante ou quando constatar a superioridade de uma estratégia diagnóstica ou terapêutica oferecida a um dos grupos da pesquisa, isto é, somente em caso de necessidade de ação imediata com intuito de proteger os participantes.

- O CEP deve ser informado de todos os efeitos adversos ou fatos relevantes que alterem o curso normal do estudo. É papel do pesquisador assegurar medidas imediatas adequadas frente a evento adverso grave ocorrido (mesmo que tenha sido em outro centro) e enviar notificação ao CEP e à Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA – junto com seu posicionamento.

- Eventuais modificações ou emendas ao protocolo devem ser apresentadas ao CEP de forma clara e sucinta, identificando a parte do protocolo a ser modificada e suas justificativas e aguardando a aprovação do CEP para continuidade da pesquisa. Em caso de projetos do Grupo I ou II apresentados anteriormente à ANVISA, o pesquisador ou patrocinador deve enviá-las também à mesma, junto com o parecer aprovatório do CEP, para serem juntadas ao protocolo inicial.

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126

**Bairro:** Barão Geraldo

**CEP:** 13.083-887

**UF:** SP

**Município:** CAMPINAS

**Telefone:** (19)3521-8936

**Fax:** (19)3521-7187

**E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

- Relatórios parciais e final devem ser apresentados ao CEP, inicialmente seis meses após a data deste parecer de aprovação e ao término do estudo.

-Lembramos que segundo a Resolução 466/2012 , item XI.2 letra e, "cabe ao pesquisador apresentar dados solicitados pelo CEP ou pela CONEP a qualquer momento".

-O pesquisador deve manter os dados da pesquisa em arquivo, físico ou digital, sob sua guarda e responsabilidade, por um período de 5 anos após o término da pesquisa.

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1388222.pdf	12/08/2019 19:51:00		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_Readequado.pdf	12/08/2019 19:48:22	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Outros	Carta_Resposta_ao_CEP.pdf	12/08/2019 19:48:10	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_enviado_CEP_CHS.pdf	10/07/2019 03:31:13	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Orçamento	ORCAMENTO.pdf	10/07/2019 03:28:47	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Cronograma	CRONOGRAMA.pdf	10/07/2019 03:28:12	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Outros	Documento_pesquisado_principal_carteirinha_estudantil.pdf	10/07/2019 03:14:35	Bruno Modesto Silvestre	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_Rosto_Assinada.pdf	10/07/2019 02:56:58	Bruno Modesto Silvestre	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br



Continuação do Parecer: 3.510.585

CAMPINAS, 15 de Agosto de 2019

---

**Assinado por:**  
**Renata Maria dos Santos Celeghini**  
**(Coordenador(a))**

**Endereço:** Rua Tessália Vieira de Camargo, 126  
**Bairro:** Barão Geraldo **CEP:** 13.083-887  
**UF:** SP **Município:** CAMPINAS  
**Telefone:** (19)3521-8936 **Fax:** (19)3521-7187 **E-mail:** cep@fcm.unicamp.br