



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
CURSO DE DOUTORADO

TIELLY ROSADO MADERS

**“A MINHA VIDA É DE ACORDO COM A DEMANDA”:  
GERENCIAMENTO DAS  
TEMPORALIDADES COTIDIANAS POR MOTORISTAS DE APLICATIVO NO  
ESPAÇO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**

FLORIANÓPOLIS

2021

TIELLY ROSADO MADERS

**“A MINHA VIDA É DE ACORDO COM A DEMANDA”: GERENCIAMENTO DAS  
TEMPORALIDADES COTIDIANAS POR MOTORISTAS DE APLICATIVO NO  
ESPAÇO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**

Tese elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, do Departamento de Psicologia, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Doutora em Psicologia, Práticas Culturais e Processos de Subjetivação – Linha 2 – Processos de subjetivação, gênero e diversidades.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Chalfin Coutinho

FLORIANÓPOLIS

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Maders, Tielly Rosado

"A MINHA VIDA É DE ACORDO COM A DEMANDA": GERENCIAMENTO  
DAS TEMPORALIDADES COTIDIANAS POR MOTORISTAS DE APLICATIVO  
NO ESPAÇO URBANO DE FLORIANÓPOLIS / Tielly Rosado Maders ;  
orientadora, Maria Chalfin Coutinho, 2021.  
160 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa  
de Pós-Graduação em Psicologia, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Psicologia. 2. Psicologia Social e do Trabalho. 3.  
Motoristas de Aplicativo. 4. Espaço-tempo urbano. I.  
Chalfin Coutinho, Maria. II. Universidade Federal de Santa  
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III.  
Título.

Tielly Rosado Maders

**Título: “A MINHA VIDA É DE ACORDO COM A DEMANDA”:  
GERENCIAMENTO DAS TEMPORALIDADES COTIDIANAS POR MOTORISTAS  
DE APLICATIVO NO ESPAÇO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Dr.(a) Maria Chalfin Coutinho  
(PPGP UFSC – Orientadora)

Prof.(a) Dr.(a) Meriti de Souza  
(PPGP UFSC - Examinadora Interna)

Prof.(a) Dr.(a) Suzana da Rosa Tolfo  
(PPGP UFSC - Examinadora Interna)

Prof. Dr. Fábio de Oliveira  
(IP USP – Examinador Externo)

Prof.(a) Dra.(a) Geruza Tavares D'Avila  
(PPGP FURG – Suplente Externa)

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Doutora em Psicologia.

---

Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia

---

Prof.(a) Dr.(a) Maria Chalfin Coutinho  
Orientadora

Florianópolis, 2021.

*À minha família, por todo amor, incentivo e suporte.*

*À classe trabalhadora.*

## AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Maria Chalfin Coutinho, por todo apoio, atenção e cuidado durante todos esses anos. Por se fazer sempre presente, acompanhando cada etapa, me incentivando e dando “puxões de orelha” quando necessário. Obrigada por essa relação de trabalho e também de amizade, a qual considero uma verdadeira parceria!

Aos trabalhadores, participantes desta investigação, que diante de um cotidiano tão corrido, doaram seu tempo e compartilharam suas histórias de vida e experiências no trabalho. Sem vocês este trabalho não seria possível! Muito obrigada!

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa de estudos.

Aos meus pais, Vera Maria Gudolle Rosado Maders e Jorge Maders, por todo amor, cuidado, incentivo, apoio e segurança que, mesmo à distância, foram a base desse processo. Agradeço por estarem seguros, com saúde e vacinados contra o coronavírus.

Ao meu irmão, Terry Rosado Maders e, à minha cunhada, Katiuscia Schiemer Vargas, por toda compreensão, apoio e discussões filosóficas/sociais que, também à distância, foram fundamentais pra mim.

Às colegas do Núcleo de Estudos sobre Trabalho e Constituição do Sujeito (NETCOS-UFSC), pelas trocas sinceras e respeitadas e também pelos laços afetivos desenvolvidos durante todos esses anos: Camila Trindade, Geruza Tavares D’Avila, Laila Graf, Liandra Savanhago, Mariéli Bitencourt e Regina Célia Borges (*in memoriam*).

Aos professores do PPGP/UFSC: Andréa Barbará S. Bousfield, Carmen Leontina Ojeda Ocampo Moré e Adriano Beiras; em especial ao secretário Gileade Braga, por toda dedicação, atenção e cuidado aos discentes em momentos significativos da trajetória acadêmica. Muito obrigada!

Às minhas amigas de longa data e às amigas que a UFSC me proporcionou: Janaína da Silva Dal Moro, Deise Bressan, Fabiane Rosado Lorenzoni, Flora Bittencourt, Caroline Moreira e Gabriela Silvério. Espero logo poder estar com vocês!

Às minhas “mais que vizinhas”, que estiveram comigo dia após dia, durante todo processo de escrita da tese, apoiando meus altos e baixos em meio ao confinamento e isolamento social decorrente da Pandemia do Covid-19, os quais interromperam os convívios tão necessários com a família, amigos e colegas da universidade. Gurias, Marinna Sellmer Gonçalves, Ana Flávia Melhado, Camila Ferrari e Priscila Veiga Guterres: nos tornamos uma

verdadeira família, obrigada por me aguentarem falando da tese o tempo inteiro! Serei eternamente grata!

Aos meus dois primeiros e grandes amores caninos, Bob e Raposo, os quais me acompanharam durante muitos anos, mas partiram recentemente. Vocês me ensinaram muito sobre o tempo, sobre o amor e sobre a vida, de uma forma que eu não imaginava ser possível. Meus eternos pacotinhos de amor, embrulhados em pelos e com quatro patas, obrigada por tanto! A saudade é imensurável!

Às duas vizinhas e “afilhadas” caninas, Pipoca e Mel, as quais me ajudaram a preencher o vazio que ficou, me acompanharam o tempo inteiro no escritório. Vocês tornaram o processo de escrita mais alegre e menos solitário! Obrigada pela cãopanhia!

*“A vida é o dever que nós trazemos para fazer em casa.*

*Quando se vê, já são seis horas!*

*Quando se vê, já é sexta-feira!*

*Quando se vê, já é natal...*

*Quando se vê, já terminou o ano...*

*Quando se vê perdemos o amor da nossa vida.*

*Quando se vê passaram 50 anos!*

*Agora é tarde demais para ser reprovado...*

*Se me fosse dado um dia, outra oportunidade, eu nem olhava o relógio.*

*Seguiria sempre em frente e iria jogando pelo caminho a casca dourada e inútil das horas...*

*Seguraria o amor que está a minha frente e diria que eu o amo...*

*E tem mais: não deixe de fazer algo de que gosta devido à falta de tempo*

*A única falta que terá será a desse tempo que, infelizmente, nunca mais voltará”.*

*(Mário Quintana – O tempo)*



Tielly Rosado Maders. **“A minha vida é de acordo com a demanda”**: gerenciamento das temporalidades cotidianas por motoristas de aplicativo no espaço urbano de Florianópolis. Florianópolis, 2021. Tese de Doutorado em Psicologia – Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina. Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Chalfin Coutinho. Data da defesa: 10/08/2021.

## RESUMO

A presente investigação está situada no âmbito das transformações laborais do século XXI, em que os avanços tecnológicos, com destaque para as tecnologias de informação e comunicação, vêm modificando substancialmente as relações de produção, inaugurando novas sociabilidades e modalidades de comunicação, de consumo, de cultura e de ocupações laborais, como é o caso dos trabalhadores de aplicativos surgidos na última década. O crescimento exponencial dessas atividades laborais e os processos de aceleração das estruturas sociais configuram mudanças expressivas no espaço-tempo da vida cotidiana, ao interpor, de forma cada vez mais híbrida e veloz, a racionalidade dos tempos produtivos aos ritmos das sociabilidades pessoais e coletivas. A pesquisa buscou compreender como os motoristas que trabalham por aplicativos gerenciam as temporalidades cotidianas no espaço urbano de Florianópolis, Santa Catarina. Como objetivos específicos almejou-se conhecer o cotidiano dos motoristas e identificar as condições e relações de trabalho vivenciadas por estes trabalhadores. Baseada no materialismo histórico dialético e por meio do método denominado história de vida, foram realizadas entrevistas recorrentes com quatro motoristas de aplicativos, que possuem essa atividade como principal fonte de renda. Foram geradas três unidades de análise: “Como virei Uber?” Articulação das trajetórias laborais dos participantes; “Seja um parceiro da Uber”: condições e relações de trabalho e “Trabalhe quando você quiser”: gestão das temporalidades cotidianas no espaço urbano. Foi possível compreender que os motoristas gerenciam suas temporalidades de acordo com as demandas de renda e fluxos da cidade, aspectos sempre variáveis, gerando um não discernimento de quanto tempo, efetivamente, dedicam ao trabalho. A disponibilidade permanente para realização das corridas, possibilitada pelos avanços tecnológicos, com destaque para a internet e dispositivos móveis, altera a própria reprodução do espaço urbano e os ritmos coletivos da cidade. As temporalidades laborais e das demais esferas heterogêneas da vida cotidiana se entrecruzam condicionadas pelo ritmo intenso de trabalho, configurando um tempo absolutamente racional e pragmático, com a exigência de resolução de tarefas constantes e efêmeras, sendo a vida cotidiana

absorvida pela cotidianidade e marcada pelo economicismo. Além disso, a gestão dos motoristas é condicionada pelas novas formas de controle e subordinação impostas pelos aplicativos, em relações totalmente assimétricas e desiguais, nas quais as regras são definidas unilateralmente pelas plataformas digitais e todos os custos e riscos da atividade exercida são transferidos para os motoristas, que não possuem nenhuma garantia ou proteção trabalhista. Essa condição ainda engloba a vigilância tecnológica dos algoritmos que, por meio das avaliações dos usuários, cumpre um papel inédito de moldar o comportamento e subjetividade dos motoristas para se adequarem às exigências da racionalidade produtiva.

Palavras-Chave: Motoristas de aplicativos. Vida cotidiana. Espaço-tempo urbano.

## ABSTRACT

This investigation is situated within the scope of the labor transformations of the XXI century, in which Information and communication technologies, have been substantially modifying production relations, inaugurating new sociabilities and modes of communication, consumption, culture and occupations, as is the case of application workers that emerged in the last decade. The exponential growth of these work activities and the acceleration processes of social structures configure expressive changes in the space-time of everyday life, interposing, in an increasingly hybrid and accelerated way, the rationality of productive times to the rhythms of personal and collective sociabilities. The research sought to understand how application drivers manage everyday temporalities in the urban space of Florianópolis, Santa Catarina. As specific objectives, the aim was to know the daily lives of drivers and identify the working conditions and relationships experienced by these workers. Based on Historical-dialectical materialism and through the Life-history method, recurring interviews were conducted with four application drivers, who have this activity as their main source of income. Three units of analysis were generated: 1) “How did I become Uber?” Articulation of the participants' work trajectories; 2) “Be a Uber partner”: working conditions and relationships; and 3) “Work when you want”: managing daily temporalities in urban space. It was possible to understand that workers manage their temporalities according to the demands of income and urban space flows, fusing temporal experiences of private and family life with those of work, generating a lack of discernment of how much time they dedicate to work. The permanent availability to perform urgent and frequent demands of the market, made possible by technological advances, especially the internet and mobile devices, change the very reproduction of urban space and the collective rhythms of the city. The temporalities of work and other heterogeneous spheres of everyday life intersect, conditioned by an intense pace of time optimization, an absolutely rational and pragmatic time, with the requirement of solving constant and ephemeral tasks, with everyday life being absorbed by everyday life and marked by economism and crystallized forms of action. In addition, management is conditioned by the new forms of control and subordination to which workers are subjected through applications, in totally asymmetric and unequal relationships, in which the rules are defined unilaterally by digital platforms and all the costs and risks of the activity exercised are transferred to drivers, who have no labor guarantee or protection. This condition also encompasses the technological surveillance of algorithms that, through user evaluations, play

an unprecedented role in shaping the behavior and subjectivity of drivers to adapt to the requirements of productive rationality.

Keywords: Application drivers. Everyday life. Urban space-time.

## RESUMEN

La presente investigación se sitúa en el ámbito de las transformaciones laborales del siglo XXI, en las que los avances tecnológicos, con énfasis en las tecnologías de la información y la comunicación, ha estado modificando sustancialmente las relaciones de producción, inaugurando nuevas sociabilidades y modos de comunicación, consumo, cultura y ocupaciones, como es el caso de los trabajadores de aplicaciones que surgieron en la última década. El crecimiento exponencial de estas actividades laborales y los procesos de aceleración de las estructuras sociales configuran cambios expresivos en el espacio-tiempo de la vida cotidiana, interponiendo, de manera cada vez más híbrida y acelerada, la racionalidad de los tiempos productivos a los ritmos de las sociabilidades personales y colectivas. La investigación buscó comprender cómo los conductores que trabajan para aplicaciones gestionan las temporalidades cotidianas en el espacio urbano de Florianópolis, Santa Catarina. Como objetivos específicos, se pretendía conocer el día a día de los conductores e identificar las condiciones laborales y las relaciones que viven estos trabajadores. Con base en el materialismo histórico dialéctico y mediante el método de historia de vida, se realizaron entrevistas recurrentes con cuatro impulsores de aplicaciones, quienes tienen esta actividad como su principal fuente de ingresos. Se generaron tres unidades de análisis: 1) ¿Cómo me convertí en Uber? Articulación de las trayectorias laborales de los participantes; 2) Sé un socio de Uber: condiciones de trabajo y relaciones y 3) Trabaja cuando quieras: gestionando temporalidades cotidianas en el espacio urbano. Se pudo entender que los trabajadores gestionan sus temporalidades de acuerdo a las demandas de ingresos y flujos del espacio urbano, fusionando experiencias temporales de la vida privada y familiar con las del trabajo, generando un desconocimiento de cuánto tiempo dedican al trabajo. La disponibilidad permanente para realizar demandas urgentes y frecuentes del mercado, posibilitada por los avances tecnológicos, especialmente internet y los dispositivos móviles, cambian la reproducción misma del espacio urbano y los ritmos colectivos de la ciudad. Las temporalidades del trabajo y otras esferas heterogéneas de la vida cotidiana se cruzan, condicionadas por un ritmo intenso de optimización del tiempo, un tiempo absolutamente racional y pragmático, con la exigencia de resolver tareas constantes y efímeras, con la vida cotidiana absorbida por la vida cotidiana y marcada por economismo y formas de acción cristalizadas. Además, la gestión está condicionada por las nuevas formas de control y subordinación a las que se somete a los conductores a través de aplicaciones, en relaciones totalmente asimétricas y desiguales, en las que las reglas se definen unilateralmente por

plataformas digitales y todos los costes y riesgos de la actividad ejercida son transferidos a los trabajadores, que no tienen garantía ni protección laboral. Esta condición también engloba la vigilancia tecnológica de algoritmos que, a través de las evaluaciones de los usuarios, juegan un papel inédito en la conformación del comportamiento y subjetividad de los impulsores para adaptarse a los requerimientos de la racionalidad productiva.

Palabras clave: Conductores de la aplicación. Vida cotidiana. Espacio-tiempo urbano.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Motoristas parceiros .....	79
Figura 2 – Mapa da Região Metropolitana da Grande Florianópolis .....	110
Figura 3 – Mapa geográfico da RMF .....	113
Figura 4 – Mapa das principais Rodovias da FMF .....	114
Figura 5 – Mapa dos Bairros da ilha de Florianópolis.....	115
Figura 6 – Dirija quando quiser.....	117

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Modalidades de serviços da Uber .....	38
Quadro 2 – Perfil dos entrevistados .....	54
Quadro 3 – Unidades de análise .....	58
Quadro 4 - Medidas de Controle .....	82



## LISTA DE SIGLAS

CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CEPSH	Comitê de Ética e Pesquisa com Seres Humanos
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
GF	Grande Florianópolis
HV	História de Vida
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Pesquisa
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
KM	Quilômetro
MHD	Materialismo histórico-dialético
NSC TV	Nossa Santa Catarina
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PSH	Psicologia Sócio-Histórica
PST	Psicologia Social do Trabalho
PNAD	Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RMF	Região Metropolitana da Grande Florianópolis
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TICs	Tecnologias de Informação e Comunicação
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina



<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>20</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTUALIZAÇÃO .....</b>	<b>27</b>
	2.1 O mundo do trabalho e a realidade brasileira .....	27
	2.2 Uberização do trabalho .....	34
<b>3</b>	<b>DESCOBRINDO CAMINHOS, TRAÇANDO ROTAS .....</b>	<b>43</b>
	3.1 Considerações teórico-metodológicas .....	44
	3.2 O enfoque biográfico .....	48
	3.3 Levantando as informações da pesquisa.....	50
	3.4 Análise das Informações.....	56
<b>4</b>	<b>RE-NARRANDO HISTÓRIAS: QUEM SÃO OS SUJEITOS DA PESQUISA? .....</b>	<b>60</b>
	4.1 “ <i>A minha vida é de acordo com a demanda</i> ”: uma síntese da história de Jéssica .....	60
	4.2 “ <i>Aposentar nunca vai ser, né? Então até eu morrer, vitalício (...)</i> ”: uma síntese da história de Leo .....	62
	4.3 “ <i>Tá no sangue, desde pequeno tem que se reinventar, né?</i> ”: uma síntese da história de Gabriel .....	64
	4.4 “ <i>Vi que essa coisa de trabalhar em empresa não era para mim mesmo</i> ”: uma síntese da história de Taís.....	66
<b>5</b>	<b>“COMO VIREI UBER?”: ARTICULAÇÃO DAS TRAJETÓRIAS LABORAIS DOS PARTICIPANTES .....</b>	<b>69</b>
	5.1 A entrada precoce no mercado de trabalho .....	70
	5.2 As dificuldades nos processos de trabalho .....	72
	5.3 As mudanças tecnológicas.....	75
<b>6</b>	<b>“SEJA UM PARCEIRO DA UBER”: CONDIÇÕES E RELAÇÕES DE TRABALHO .....</b>	<b>79</b>
	6.1 As condições laborais .....	82
	6.2 A remuneração dos motoristas .....	90
	6.3 As relações com os passageiros.....	97
	6.4 Que parceria é essa? .....	102
<b>7</b>	<b>“TRABALHE QUANDO QUISER”: GESTÃO DAS TEMPORALIDADES COTIDIANAS NO ESPAÇO URBANO .....</b>	<b>106</b>
	7.1 A região da Grande Florianópolis .....	109
	7.2 Uma síntese geral do cotidiano dos motoristas .....	116
	7.3 A organização da jornada, demandas pessoais/familiares e os ritmos da cidade .....	117
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>131</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>136</b>
	<b>APÊNDICE I.....</b>	<b>151</b>
	<b>APÊNDICE II .....</b>	<b>154</b>

<b>ANEXO I.....</b>	<b>156</b>
<b>ANEXO II.....</b>	<b>157</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Só os acidentes de trabalho, quando trabalhavam para empresas que tinham seguro contra esse tipo de risco, davam-lhes o lazer (...). O desemprego, que não era segurado, era o mais temido dos males. (...) O trabalho (...) não era uma virtude, mas uma necessidade que, para permitir viver, levava à morte. Era (...) o privilégio da servidão.

(Albert Camus, O primeiro homem)

Compreender as várias facetas das relações laborais - em movimento - exige um grau profundo de entendimento histórico e levanta importantes questões para a investigação: como nos organizamos enquanto espécie humana? Quais são as configurações atuais em que se constituem as histórias da classe trabalhadora? Com qual objetivo caminhamos e em quais condições de possibilidades construímos nossas vivências cotidianas e perspectivas futuras? Druck (2011) elabora uma importante afirmação acerca da compreensão das transformações no mundo do trabalho na contemporaneidade:

As contradições histórico-sociais do trabalho não permitem conclusões apressadas ou definitivas sobre rupturas e novas formas de trabalho ou de relações sociais, pois, ao lado de novas condições e situações sociais de trabalho, velhas formas e modalidades se reproduzem e se reconfiguram, num claro processo de metamorfose social (Druck, 2011, p. 37).

É possível assegurar que a sociedade contemporânea é marcada por ritmos de produção cada vez mais acelerados e fragmentados, em que os tempos de trabalho se interpõem aos de outras temporalidades sociais, como o tempo livre, o tempo da família, o tempo do descanso ou o tempo das celebrações. Pais (2003, p. 87) assinala que o cotidiano “promove o entrecruzamento de distintas dimensões temporais”. Compreendido como um elemento normativo muito forte e poderoso, o tempo cronológico passou a exercer, sob a forma de calendários, relógios e/ou agendas, uma forte coerção na vida cotidiana de todos. Da Matta (1997, p. 34) enfatiza que “as unidades de tempo só podem ser visíveis enquanto tal porque estão ligadas a alguma atividade socialmente bem marcada”. Assim, pode-se falar em diferentes temporalidades, em que o lugar aparece como condição de realização da vida cotidiana, o que envolve uma necessária articulação entre o tempo e o espaço, ou os usos de lugares. Para Santos (2008), tal articulação pode ser compreendida por meio do entendimento do espaço, pois este é ação e é sempre dinâmico, englobando relações étnico-raciais, simbólicas e políticas.

Nesse sentido, Silva, Uziel e Rotenberg (2014) pontuam a centralidade da dimensão do tempo para a organização da vida cotidiana e manutenção de uma regularidade temporal, que possibilite a ordenação e estruturação da vida e facilite “a institucionalização da vida privada, bem como a segmentação dos indivíduos ao longo das linhas de suas várias participações sociais” (p. 475). A complexidade que as temporalidades assumem nas sociedades contemporâneas, considerando as mudanças estruturais, tecnológicas e de comunicação, é evidenciada por Aquino (2003), ao colocar que:

O sincronismo, que nasce de uma percepção comum de duas características fundamentais da temporalidade – o transcorrer e a repetição ou regeneração de alguns fenômenos – é o que permite a noção de organização social (...) a organização social gerada pelos ritmos e temporalidade é estabelecido ou controlado por aqueles que dominam o saber sobre o tempo. Com isso, seria verdadeiro afirmar que toda representação do tempo depende da ordem social que ela estrutura (...). Ressaltar a temporalidade como elemento de análise da ordem social, é destacar o caráter fundamental do tempo de trabalho como tempo dominante (...) da construção de uma ordem social. Essa assertiva nos serve de base para propor uma reflexão sobre a diminuição ou transformação da temporalidade laboral, como recurso viável de análise sobre a crise do trabalho (Aquino, 2003, p. 3-4).

As tecnologias, especialmente a internet e os dispositivos móveis, tornaram-se artefatos socioculturais de extremo valor, pois além de possibilitar a execução de diversas funcionalidades cotidianas (comunicação, informação, transporte, entre outras), também se transformaram em um instrumento central de trabalho, fundindo diferentes momentos do dia e modificando as formas como as pessoas vivenciam o espaço e o tempo da vida cotidiana. Isto é, no processo de fusão de diferentes temporalidades observa-se a participação das tecnologias digitais, informacionais e de comunicação enquanto fundamentais no aumento das discrepâncias temporais, que se dão tanto no controle sobre o tempo de trabalho quanto na dessincronização dos ritmos coletivos das sociedades (Venco, 2012).

Ao considerar que as atividades humanas realizadas no trabalho são baseadas em tomada de decisões, interpretações e negociações por parte dos trabalhadores, atenta-se para o fato de que estas ultrapassam um simples cumprimento de prescrições. Isto é, inteirar-se do cotidiano laboral dos trabalhadores implica reconhecer a complexidade do fenômeno do trabalho e a gestão enquanto parte central da atividade laboral (Sato & Oliveira, 2008). No entanto, compreende-se que esta gestão é composta por diversas limitações para a classe trabalhadora, em especial para os motoristas de aplicativos; limitações estas de diversas ordens: estrutural, econômica, temporal, entre outras.

Longe de tentar esgotar as múltiplas possibilidades de análise existentes sobre a gestão de cotidianos laborais, buscou-se farejar o que é comum e contraditório nos processos contemporâneos que configuram o mundo do trabalho para os motoristas de aplicativos, a partir da compreensão da história e vida cotidiana dos participantes desta pesquisa e entender quais aspectos compõem a unidade no ritmo das sociabilidades coletivas e singulares. Para tanto, a escolha de uma abordagem crítica e coerente com as questões da pesquisa torna-se primordial. Baseado nos pressupostos do materialismo histórico dialético e no enfoque biográfico, buscou-se investigar o “entrecruzamento dialético – reciprocidade condicionante – entre indivíduo, cultura, momento ou fase histórica”, entendendo que por meio desta abordagem é possível conhecer a trama do contexto social nas ações cotidianas das pessoas (Ferrarotti, 2007, p. 27).

A realização de um doutorado é uma tarefa humana demasiadamente complexa. Demanda, antes de mais nada, um processo de reflexão, organização e aperfeiçoamento constante da pesquisadora sobre a própria vida. Como bem colocado por Eco (1932/2008, p. 5), “Fazer uma tese significa, pois, aprender a pôr ordem nas próprias ideias e ordenar os dados (...). Assim, não importa tanto o tema da tese quanto a experiência que ela comporta”. A afirmação de Eco é de suma importância, pois o desenvolvimento de um trabalho doutoral envolve a dedicação e elaboração do pesquisador por um longo período de tempo, sempre localizado dentro de um quadro histórico específico. Bakhtin (2017, p.12), em reflexões acerca da cultura, literatura e ciências humanas, ressalta a interdependência entre esses campos, que variam em diferentes momentos históricos, e enfatiza que suas fronteiras não são absolutas, pois “a vida mais intensa e produtiva da cultura transcorre precisamente nas fronteiras de seus campos particulares e não onde e quando essas fronteiras se fecham em sua especificidade”.

Souza e Albuquerque (2012), em um artigo sobre a pesquisa em ciências humanas, pontuam aspectos elementares desse tipo de trabalho e das implicações das tarefas da pesquisadora, discutindo momentos constitutivos desse processo:

(...) o encontro do pesquisador e seu outro, durante o desenvolvimento da pesquisa de campo, e o compromisso que ele assume, posteriormente, com a escrita do texto, buscando dar forma e conteúdo, através da criação de conceitos, à realidade pesquisada. Em cada um desses momentos destaca-se o compromisso ético do pesquisador na produção do sólido entendimento humano no ato de pesquisar” (Souza & Albuquerque, 2012, p. 109).

Durante o processo investigativo, a pesquisadora passa a se questionar sobre as especificidades de seu objeto de estudo, sobre as formas de produção de conhecimento, acabando por romper com a ideia de neutralidade. Pois, é mobilizada por todo contexto desenrolado no momento histórico vigente e pelas relações estabelecidas com os sujeitos pesquisados, considerando que a produção do conhecimento nas ciências humanas se trata de “uma cumplicidade consentida entre ambos” (Souza & Albuquerque, 2012, p. 112). As relações construídas nesse processo ocupam um lugar central na compreensão das sociabilidades e do próprio fazer científico, como enfatiza Ferrarotti (2007) “só podem ser estudados, como já fizemos, procurando estabelecer com eles uma relação de confiança” (p. 4) [tradução nossa]<sup>1</sup>.

Nesse sentido, a relação mantida durante um longo tempo em contato com os participantes e as experiências da pesquisadora enquanto usuária assídua de aplicativos de transporte, informações que serão abordadas no capítulo do método, geraram importantes questões, como quando, ao se deslocar utilizando o aplicativo Uber, o motorista conversava sobre seu dia a dia nessa atividade e comentou o quanto estava sendo difícil “*ganhar a vida*” em Florianópolis. O trabalhador havia se mudado para a capital há 5 meses e não havia conseguido emprego, mesmo tendo curso superior. Relatou: “*A gente acha que uma graduação vai garantir um bom emprego, mas a verdade é que virei Uber. É isso, estudar significa o que no Brasil? 5 anos da minha vida estudando para quê? Pra ser um Uber administrador!*”. Na conversa, o motorista ainda perguntou: “*E você, está estudando tudo isso pra ser uma Uber PHD? Não vai adiantar nem pra virar motorista diamante, no máximo vai fazer amizades legais!*” (Diário de campo, junho de 2020).

Para Meneghel (2007), em algum momento nas investigações biográficas, as histórias do outro se tornam nossas próprias histórias e torna-se necessário reconstruir pedaços de nós mesmos: “a memória permite ressignificar o vivido, refazendo o esgarçado tecido da vida com os fios da experiência trançada, dando-lhe novos significados” (Meneghel, 2007, p. 126). Nesse contexto, muitos foram os questionamentos sobre o próprio futuro profissional da pesquisadora, frente ao contexto de crise e precarização do mundo do trabalho; muitas foram as indagações acerca da sensação de aceleração do tempo e as relações que estabelecemos com as diferentes tecnologias em nossa vida cotidiana. Nas palavras de Ferrarotti (2006, p. 7)

---

<sup>1</sup> Texto original: “(...) sólo se pueden estudiar, como hemos hecho nosotros, intentando establecer con ellos una relación de confianza” (Ferrarotti, 2007, p. 4).



“...o investigador não só estuda o outro, como também estuda a si mesmo. Buscando conhecer os outros, acaba descobrindo a si mesmo” [tradução nossa]<sup>2</sup>.

O interesse em compreender as relações laborais na sociedade contemporânea é um desejo antigo. Desde a graduação em Psicologia, finalizada em 2009, ao estudar os complexos fenômenos sociais e subjetivos, tornou-se cada vez mais evidente a centralidade que ocupa o trabalho na vida cotidiana dos seres humanos, categoria que se tornou objeto de estudo da presente pesquisadora e continua até os dias atuais. Ao conversar com os participantes e rememorar aspectos de suas histórias, foi possível lembrar momentos de um tempo recente, como a época em que a pesquisadora acompanhou o surgimento da internet discada, em que era necessário aguardar o horário das 00:00 para “conectar” nos antigos computadores de mesa e conversar com amigos. Um tempo histórico diferente da imediatividade dos dias atuais, quando com a chegada dos dispositivos móveis, independentemente do local ou do horário, tornou-se possível estar conectado e disponível o tempo inteiro, condição que modificou substancialmente, como recém citado, as relações humanas, a comunicação, a cultura e os processos de trabalho.

Nesse cenário, a compreensão das relações laborais não poderia acontecer sem o entendimento das vivências temporais cotidianas. Isto é, o tempo tornou-se um eixo central para compreensão das relações e processos de trabalho nos dias atuais. É muito comum ouvir relatos de que as pessoas não tem tempo ou mesmo que sentem o tempo passando cada vez mais rápido. Porém, em acordo com Heller (2008, p. 13) “é absurdo dizer que, nas várias épocas históricas, o tempo decorre em alguns casos ‘lentamente’ e em outros ‘com maior rapidez’”. A autora ainda enfatiza: “O que se altera não é o tempo, mas o *ritmo* da alteração das estruturas sociais” [grifo da autora].

No contexto de céleres avanços tecnológicos e ascensão de diferentes modalidades de trabalho, levantam-se questões sobre a organização e funcionamento dessas atividades e suas repercussões nas demais esferas da vida privada e social. Ainda, ao observar a intensa crise econômica, social, democrática, política e institucional no Brasil, evidencia-se uma realidade na qual muitas conquistas históricas vêm sendo perdidas velozmente, o que gera para a população situações ainda mais precárias de vida. O aumento significativo do desemprego é intrinsecamente relacionado com o crescimento da informalidade no mundo do trabalho brasileiro, pois a necessidade de uma renda básica para manutenção da vida faz com que a população desempregada amplie sua inserção em atividades informais e instáveis em busca de

---

<sup>2</sup> Texto original: “...el investigador no sólo estudia al outro, sino que se estudia también a sí mismo. Buscando descubrir a los otros, acaba descubriéndose a sí mismo” (Ferrarotti, 2006, p. 7).

renda. Tais aspectos situam-se no âmbito da intensa globalização econômica, que se caracteriza pela produção de desemprego, subemprego e propagação do trabalho informal (Antunes, 2018).

As implicações do quadro histórico atual intensificam o trabalho precário e são expressivamente mais graves em países subdesenvolvidos, como é o caso do Brasil, podendo ser considerado enquanto uma matriz geradora de desigualdades (Solano, 2015). Ao considerar que a realidade brasileira é historicamente desigual, torna-se urgente a efetivação de pesquisas que investiguem as transformações no mercado de trabalho e suas tendências, para que seja possível a criação de políticas públicas que atuem diretamente na promoção da igualdade social.

Em acordo com Sato (2017), dada a polimorfia do trabalho no contexto brasileiro, é necessária a investigação qualitativa de conjunturas laborais específicas, para que seja possível conhecer as particularidades do cotidiano de trabalho em suas diferentes formas. Ainda, para Marx (1991, p. 55-56) “o entendimento da organização e dos problemas sociais contemporâneos devem ser pensados a partir da historicidade das transformações engendradas, sobretudo, pela prática humana”.

Assim, a presente investigação buscou compreender como os motoristas que trabalham por aplicativos gerenciam as temporalidades cotidianas no espaço urbano de Florianópolis, Santa Catarina. Como objetivos específicos almejou-se conhecer o cotidiano dos motoristas e identificar as condições e relações de trabalho vivenciadas por estes trabalhadores.

A investigação foi alicerçada nas bases do materialismo histórico dialético<sup>3</sup>, a qual exige a perspectiva da totalidade. Nessa abordagem as ações humanas são compreendidas não apenas em suas singularidades, enquanto cada sujeito ou grupo isolado, mas ao contrário, na totalidade das relações sociais. A pesquisa com histórias de vida permite “conectar biografias individuais com as características globais de uma situação histórica precisa, datada e concreta” (Ferrarotti, 1991, p. 171). Ferrarotti (1991) ressalta que para entendermos de forma mais aprofundada as relações humanas, sempre históricas e processuais, podemos fazer uso do que o autor denomina como texto-contexto-intertexto. O texto refere-se às histórias individuais das pessoas, com suas especificidades e singularidades, o contexto é relacionado a composição histórico-social vivenciada pelos sujeitos, e ambas constituem e revelam a unidade (intertexto).

---

<sup>3</sup> Os aspectos epistemológicos e metodológicos serão aprofundados no capítulo do método.

Como forma de compreender a unidade entre texto e contexto, buscou-se conceber na história das transformações sociais e laborais, os elementos que configuram a vida cotidiana contemporânea, junto às trajetórias de vida dos trabalhadores entrevistados. Para tanto, este trabalho foi organizado da seguinte forma: inicia-se com um breve histórico e explanação do cenário atual do mundo do trabalho e da realidade brasileira, seguido da apresentação de características gerais da uberização. Estes aspectos compõem o que Ferrarotti (1991) denomina como contexto. Após isso, apresenta-se a base teórico-epistemológica que orientou os caminhos trilhados na investigação e os procedimentos de levantamento e análise das informações produzidas.

Em seguida, compartilha-se as histórias dos trabalhadores entrevistados, aspecto denominado como texto. Nos três capítulos seguintes, apresenta-se as três Unidades de Análise, baseadas nas informações produzidas com os participantes em sua articulação com os aspectos teóricos e macrossociais desse momento histórico, isto é, o intertexto. A primeira unidade de análise: “Como virei Uber?” Articulação das trajetórias laborais dos participantes, discorre sobre as continuidades e rupturas em que os entrevistados constituíram suas histórias de vida. A segunda unidade de análise, “Seja um parceiro da Uber”: condições e relações de trabalho, analisa as relações, características e condições de trabalho dos motoristas de aplicativo. A terceira unidade: “Trabalhe quando você quiser: gestão das temporalidades cotidianas no espaço urbano”, trata da compreensão do cotidiano dos motoristas e da fusão das temporalidades pessoais e coletivas nas esferas heterogêneas da vida cotidiana. Por fim, apresenta-se as considerações finais.

## 2 CONTEXTUALIZAÇÃO

Este capítulo é dividido em dois tópicos: o primeiro discorre sobre o contexto do mundo do trabalho, no qual é apresentada uma breve reflexão acerca das transformações laborais nas últimas décadas, com destaque para a realidade brasileira. No segundo momento são discutidas as características centrais da uberização e do serviço de transporte privado por aplicativos.

### 2.1 O mundo do trabalho e a realidade brasileira

A reestruturação produtiva ocorrida nas últimas décadas gerou mudanças de diversas ordens (organizacionais, informacionais, tecnológicas) e as mesmas não se restringem apenas às relações laborais, mas são constitutivas do modo de vida nas sociedades contemporâneas (Coutinho & Silva, 2011; Antunes, 2014). No cerne destas transformações ganharam destaque internacional as teses sobre o fim da centralidade do trabalho, amplamente difundidas por sociólogos como Gorz e Habermas nos meios acadêmicos e sociais, com a hipótese de que “a classe trabalhadora tenderia a ser superada pelos novos estratos sociais oriundos das atividades comunicativas e pelo avanço tecnocientífico” (Antunes & Braga, 2009, p. 7).

As teses sobre o fim da centralidade do trabalho iam ao encontro da suposição de que a força de trabalho seria cada vez menos necessária para os processos produtivos e que os seres humanos poderiam trabalhar menos e usufruir de seu “tempo livre” enquanto sua força de trabalho fosse gradualmente substituída por máquinas. Ao contrário, as próximas décadas sucederam-se baseadas na intensificação dos ritmos e movimentos laborais, num quadro de aprofundamento de terceirizações e financeirização de diversos setores econômicos, mercados, sobretudo, pela exploração e pelo desemprego (Antunes & Braga, 2009).

Nesse decorrer desse período, houve movimentos sociais (lutas coletivas e sindicais) com objetivo de garantir uma jornada de trabalho em tempo integral, com proteção social para os trabalhadores. A negociação da jornada de oito horas diárias e 48 horas semanais, por exemplo, estabeleceu-se enquanto um modelo mundial que influenciou a organização do universo laboral formal ao redor do mundo (Rosso, 2017). No contexto brasileiro, as lutas para a regulação do trabalho sucederam-se durante o século XX e, em 1943, foi estabelecida a Consolidação das Leis do trabalho (CLT), a qual organizou e regulamentou parcialmente as atividades laborais no mercado de trabalho brasileiro (Rosso, 2017).

No século XXI, durante os anos 2002 a 2014, os programas sociais desenvolvidos no Brasil geraram uma “variante de assistencialismo com uma amplitude muito superior àquelas que haviam sido implementadas anteriormente pelos governos conservadores oriundos estritamente das classes dominantes” (Antunes, 2018, p. 224). Nessa época gerou-se 1,79 milhões de empregos formais ao ano, enquanto no governo anterior houve uma geração de 627 mil empregos ao ano. A baixa na taxa de desemprego nesse período também é ilustrativa, de 12,2%, em 2002, baixou para 5,4% até 2012 (Instituto Brasileiro de Geografia e Pesquisa, IBGE, 2013). O avanço da formalização de empregos no século XXI se deu especialmente para aqueles que se encontravam na “base da pirâmide social, através da política de valorização do salário mínimo” (Krein, Abílio, Freitas, Borsari & Cruz, 2018), em que o mesmo passou de R\$200,00 em 2002 para R\$724,00 em 2012 (IBGE, 2013).

No entanto, mesmo com os anos de ampliação do mercado de trabalho formal, em paralelo sempre se conviveu com o trabalho informal, sendo este um segmento histórico da realidade brasileira. Druck (2011), baseada nos dados da Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios de (PNAD), coloca que:

Quando se analisa a distribuição das pessoas ocupadas com remuneração monetária, elas eram em 2009, no Brasil, 84,5 milhões, dos quais 43,5 milhões sem carteira assinada e, portanto, sem os direitos trabalhistas garantidos pelo emprego formal, representando 51% dos ocupados com remuneração. Desse conjunto de trabalhadores sem carteira assinada, 80% não contribuem para a previdência social. Isso significa que estão sem nenhuma proteção social e trabalhista. (...) Nesse período (2001-2009), o crescimento do número de pessoas ocupadas com remuneração foi de 26% para uma população economicamente ativa que cresceu 22%. Entretanto, o trabalho sem carteira aumentou 43%, enquanto que o trabalho protegido (militares, funcionários públicos e com carteira assinada) cresceu na proporção de 44%, o que se refletiu num aumento dos que contribuem para a previdência social em 44% (Druck, 2011, p. 47).

A importância de trazer a reflexão acerca do desenvolvimento tecnológico e o suposto aumento do tempo livre para os trabalhadores, somada aos dados acerca dos avanços parciais relativos à proteção trabalhista na realidade brasileira, se dá na medida em que, atualmente, caminha-se em sentido radicalmente oposto. Na última década, houve um expressivo aumento no setor de serviços, intrinsecamente relacionado com a informalidade, a flexibilização e a introdução da tecnologia na organização e processos de trabalho (Antunes, 2014). Estes processos de trabalho, pautados na flexibilização, são colocados como “via de solução da vida do trabalhador (horários flexíveis) e dos empregadores (contratações flexíveis)” (André, Silva

& Nascimento, 2019, p. 8), pois visam tornar as relações de trabalho “menos ordenadas e possibilitando arranjos considerados inovadores diante de uma forte tradição de controle legal das relações laborais”. Isto é, procuram gerar maior “dinamismo econômico numa economia crescentemente globalizada e altamente competitiva” (Holzmann & Piccinini, 2011, p. 196).

É importante ressaltar que o processo de automação da produção gerou formas inéditas de racionalização dos processos de trabalho e, o Toyotismo, enquanto um padrão produtivo flexível, não rompeu com o binômio Taylorismo/Fordismo, mas mesclou formas tradicionais destes últimos (linha de produção, divisão do trabalho de planejamento e execução) com o ritmo sendo estabelecido diretamente pelo mercado consumidor. As empresas, por sua vez, passaram a terceirizar diversas atividades antes realizadas no interior da empresa, diminuindo o número de funcionários e transformando as relações de mercado (Antunes, 1999).

Harvey (2004) caracterizou essa “nova fase” do capitalismo contemporâneo enquanto um regime de acumulação flexível, contraposto a rigidez do fordismo, que configura de forma hegemônica o mundo do trabalho e compreende um quadro de mundialização inédita do capital, baseada em um projeto econômico e político de viés neoliberal, em que a flexibilização e a precarização das relações laborais são eixos centrais. As transformações baseadas no regime de Acumulação Flexível configuraram não apenas formas novas de produção, mas novas modalidades de mercado e de consumo. Esse aspecto é de suma importância pois, no período fordista, exigia-se do trabalhador uma atuação rígida, mecânica e rotineira. No Toyotismo, este trabalhador deve atuar de maneira criativa, exige-se iniciativa, trabalho em equipe, entre outros aspectos, principalmente no que tange a responsabilização pela produção: “Agora se faz necessário trabalhadores polivalentes, os quais se responsabilizam quanti e qualitativamente pela produção” (Scapini, 2020, p. 24). Nas palavras de Coutinho (2006, p. 18) “O que as empresas buscam é o envolvimento dos seus trabalhadores através da participação no trabalho”.

Para Druck (2011, p. 41) esse regime “é hegemônico em termos mundiais, há, pelo menos, quatro décadas”, mas assume configurações específicas na realidade brasileira, pois coexistem condições e situações velhas e novas no contexto histórico laboral do país, baseadas em diferentes padrões de acumulação, mesmo que a essência do capitalismo mantenha relações sociais de trabalho assalariado (por meio da compra e venda da força de trabalho). No padrão de acumulação flexível, frente a crise do modelo fordista<sup>4</sup>, mesmo com a

---

<sup>4</sup> O fordismo é um modelo baseado na produção em massa, por meio das linhas de montagem, com controle de ritmo do trabalho ditado pelas esteiras e outras características (Heloani, 2003). Em análises sobre a crise deste

baixa nos ritmos de produção e a desaceleração do crescimento econômico, houve um aumento expressivo na lucratividade, o qual nunca foi tão alto e veloz (Druck, 2011, p. 42).

Além disso:

No ambiente socioeconômico dos países que fizeram a experiência dos Estados de Bem-estar ou de políticas públicas de pleno emprego, em resposta à crise de 1929, o fordismo representou uma sociedade em que o progresso econômico e social atingiu amplos segmentos e onde era possível planejar o futuro das novas gerações, pois as condições de trabalho e emprego permitiam algum tipo de vínculo de longo prazo (Druck, 2011, p. 42).

Porém, com a flexibilização em escala mundial, houve um aumento expressivo de outras formas de relação laboral, como os contratos temporários, em tempo parcial, por prazo determinado, o banco de horas e também os trabalhadores por conta própria. Nesse sentido, o processo de flexibilização possui uma relação direta com a precarização do trabalho, pois esta refere-se ao processo de redução ou supressão de direitos trabalhistas em âmbito macrossocial. O trabalho precário refere-se à redução ou ausência de direitos e também à qualidade da atividade laboral exercida (Galeazzi & Holzmann, 2011). Apesar de haver diferentes definições acerca do trabalho precário, há uma unanimidade no que tange a suas características, são elas: a falta de garantias legais, a instabilidade e a insegurança, e a exploração do trabalhador (André, Silva & Nascimento, 2019).

Para Druck (2011, p. 42) “na era da acumulação flexível”, o processo de financeirização da economia passou a configurar “todos os demais empreendimentos do capital”, subordinando as esferas produtivas e gerando novas modalidades de gestão do trabalho, em que o Estado passou a agir na desregulamentação do mercado laboral:

(...) o que se quer dizer, é que o capitalismo do século XIX não é o mesmo do século XX, e muito menos o do século XXI. (...) no atual momento, se dá sob a égide de uma dinâmica que passa a predominar sobre outras: é a dinâmica da precarização social do trabalho. (...) Trata-se de uma rapidez inédita do tempo social, sustentado na volatilidade, efemeridade e descartabilidade sem limites de tudo o que se produz e, principalmente, dos que produzem – os homens e mulheres que vivem do trabalho (Druck, 2011, p. 41-42).

Nos últimos anos, ao observar o mercado de trabalho e o processo da expansão de serviços e da informalidade no Brasil, identifica-se, como dito anteriormente, que caminha-se em sentido radicalmente oposto aos avanços citados anteriormente. Informações divulgadas

---

modelo, há consenso acerca da saturação da produção em grande escala, a qual apresentou queda no ritmo produtivo e na lucratividade (Druck, 2011). Para maiores informações, acessar os autores.

pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em parceria com a Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 2020<sup>5</sup>, apontam que, a partir de 2015, a conjuntura econômica no Brasil passou por transformações significativas e, o mercado de trabalho foi marcado pela saída de um período de crescimento para um “contexto de crise e maior flexibilização” (IPEA<sup>a</sup>, 2020, p. 9). Um exemplo citado é o aumento da taxa de desemprego, que saltou de 7,9% para 13,7% durante os primeiros trimestres do ano de 2015 até 2017:

(...) entre 2017 e 2018, foi implementada uma série de importantes alterações na legislação trabalhista, no sentido de incrementar o grau de flexibilização das relações trabalhistas. Em particular, vale ressaltar a maior facilidade conferida à prestação de serviço às empresas por terceiros. A isso se soma o surgimento de novas tecnologias, entre as quais também se destacam tecnologias associadas à prestação de serviços (aplicativos). Entende-se que o conjunto desses fatores e outros contribuiu para um crescimento expressivo de ocupações por conta própria nos últimos anos, que, em grande parte, foi puxado por trabalhadores desse segmento envolvidos em atividades afetadas pelo uso de aplicativos, tais como os setores de transporte terrestre e serviços de entrega (Ipea<sup>a</sup>, 2020, p. 9).

No relatório, também foi apontado que o mercado laboral no Brasil apresenta um cenário específico referente a segunda metade da última década (período entre 2015 e 2020), caracterizado por uma “escassez de oportunidades de trabalho e uma realocação das oportunidades existentes” (IPEA<sup>a</sup>, 2020, p. 9). O quadro do aumento expressivo do desemprego é mais intenso para a população jovem<sup>6</sup>, abarcando não apenas as estatísticas quantitativas, como também os aspectos qualitativos das ocupações “como o nível de informalidade, o tipo de contrato de trabalho, os rendimentos e a jornada (IPEA<sup>a</sup>, 2020, p. 10).

A trajetória do aumento do desemprego é contínua também no período de 2018 e 2019, para os jovens entre 18 e 24 anos, chegou a 27,3% em 2019, e para jovens adultos, entre 24 e 39 anos, o aumento chegou a 15,3% no primeiro trimestre do ano. Em 2019, os jovens e adultos com idade entre 25 e 39 anos e entre 40 e 59 anos contemplavam 11,1% e 7,2% da população desempregada, respectivamente. Apesar de o desemprego revelar maiores índices para os homens, as mulheres apresentam taxas maiores relacionadas ao desemprego de longo prazo, abarcando 28,8%, seguida de adultos com idade superior aos 40 anos, com 27,3%. Devido a recessão econômica, entre 2018 e 2019, a parcela de jovens que já se encontravam

---

<sup>5</sup> A análise foi baseada “em dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (PNAD Contínua), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do período do primeiro trimestre de 2012 ao primeiro trimestre de 2019, complementados pela Relação Anual de Informações Sociais (Rais), da Secretaria de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia, de 2012 a 2017” (IPEA<sup>a</sup>, 2020, p. 9).

<sup>6</sup> Foi considerada a heterogeneidade do contingente de jovens brasileiros, incluindo um recorte de gênero, escolaridade e faixa etária (IPEA<sup>a</sup>, 2020).



desempregados aumentou para 51,5%: “Em termos absolutos, o número de jovens que se mantiveram na condição de desempregados mais que dobrou, passando de 905 mil, no quarto trimestre de 2014, para 2 milhões, no quarto trimestre de 2019” (IPEA, 2020, p. 13).

Em relação as ocupações na informalidade, são considerados os trabalhadores empregados sem carteira de trabalho assinada, aqueles por conta própria e os trabalhadores não remunerados (IPEA, 2020). O relatório observou que, a partir do ano de 2016, o setor informal cresceu continuamente e se intensificou em 2017 e 2018. De modo geral houve queda na porcentagem relativa ao emprego formal para a população jovem: “Em valores absolutos, o número de jovens admitidos nas grandes empresas se reduziu em 49%” (IPEA, 2020, p. 27). Em relação ao rendimento, este também apresentou queda (IPEA, 2020). O estudo ainda concluiu que, durante o período entre 2012 e 2018, 53% dos jovens entre 15 e 29 anos ingressaram no mercado laboral brasileiro por meio da informalidade<sup>7</sup>.

Em outubro de 2020, o IPEA (2020<sup>a</sup>) publicou novos dados sobre o mercado de trabalho em meio a Pandemia do Covid-19, após 8 meses do início da mesma. O desemprego apresentou um índice de crescimento e chegou a 14,4% em setembro 2020. O número de pessoas ocupadas em agosto de 2020, 82,2 milhões, subiu para 82,9 em setembro, pois houve também o aumento da “taxa de participação na força de trabalho”, isto é, novas pessoas passaram a fazer parte do “nível da ocupação” (que é calculado a partir das pessoas ocupadas e da população em idade ativa), porém “não vem sendo suficiente para acolher os novos entrantes na força de trabalho” (IPEA<sup>a</sup>, 2020, p.1). Apesar do crescimento das taxas apresentadas, aumentou o contingente de pessoas desempregadas que gostariam de trabalhar, mas não procuram emprego, chegando a 26,1 milhões no mês de setembro de 2020.

Para o IPEA (2020<sup>a</sup>), as informações estatísticas podem indicar relação entre os efeitos diretos da pandemia do Covid-19 no mercado laboral brasileiro, que já se encontrava em crise, e o contingente de pessoas que não estão procurando emprego em função da situação epidemiológica, num contexto de restrições das atividades socioeconômicas devido ao confinamento e isolamento social. Por fim, o relatório apontou que a taxa de informalidade aumentou para 34,2%, indicando que a retomada nesse setor é mais expressiva do que no mercado formal.

O último relatório produzido pelo IPEA junto ao IBGE, em abril de 2021, aponta que no último ano, entre janeiro de 2020 e janeiro de 2021, houve um crescimento nos índices de

---

<sup>7</sup> Para informações mais detalhadas da pesquisa, acessar o documento em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio\\_institucional/200707\\_ri\\_diagnostico\\_de\\_insercao\\_de\\_jovens.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/200707_ri_diagnostico_de_insercao_de_jovens.pdf)

ocupação, passado de 86,1 para 94 milhões (IPEAb, 2021). Ainda, os jovens entre 18 e 24 anos continuam sendo a parcela de trabalhadores mais prejudicada, chegando em 4,1 milhões de pessoas à procura de emprego (IPEAb, 2021)<sup>8</sup>.

Nesse quadro de intensa crise, a instabilidade e a insegurança revelam-se constitutivos das novas modalidades laborais, com efeitos profundos que desestruturam os trabalhadores. Modificações no tempo de trabalho, no tempo de vida e nas condições de saúde, revelam o quão heterogênea e fragmentada é a “classe-que-vive-do-trabalho em sua nova morfologia hoje” (Antunes, 2018, p. 22).

Nesta segunda década do século XXI, têm sido crescentes as alusões e análises sobre grandes transformações na organização e natureza das relações de trabalho associadas à utilização de novas tecnologias, particularmente da informação e comunicação, que se acentuam ainda mais com as propostas e avanços da chamada Indústria 4.0 (e o consequente aumento da automação e da inteligência artificial) (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 29).

Scapini (2020) pontua que é possível pensar na 4ª Revolução Industrial enquanto uma relação existente entre as tecnologias (principalmente as informacionais, de base microeletrônica), a internet, o neoliberalismo, a financeirização da economia e a reestruturação permanente do capital, aspectos que configuram o mundo do trabalho e colocam o fenômeno da uberização como um de seus eixos elementares. A 1ª Revolução Industrial teve a máquina a vapor e a mecanização enquanto principais inovações tecnológicas, já na 2ª, a eletricidade em massa e, na 3ª, os computadores e a automatização<sup>9</sup>. O desenvolvimento das Tecnologias de Informação durante a 3ª Revolução Industrial são apontados enquanto a base das transformações da tecnologia hoje, em que há a participação dos recursos (internet, computadores e celulares) na interação e comunicação humana em escala mundial (Scapini, 2020). Alguns exemplos citados pela autora são:

(...) os veículos autônomos sem a presença de um motorista, como caminhões, drones, aviões, barcos e carros; a impressão de objetivos em três dimensões (3D), a robótica avançada, na qual o uso de robôs não se restringe ao espaço da fábrica; e ao uso de novos materiais que possuem autorreparação e autolimpeza ou transformam pressão em energia,

---

<sup>8</sup> Em reportagem publicada pelo site *BBC News Brasil*, os órgãos Pnad e Caged (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) enfrentaram falhas na produção estatística acerca do mercado de trabalho brasileiro, pois houve mudanças na metodologia utilizada pelos órgãos em 2020, o que dificultou uma comparação efetiva dos dados atuais com os outros períodos históricos. Para mais informações, acessar: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-56727170>

<sup>9</sup> Para maiores aprofundamentos sobre as chamadas “revoluções industriais”, vide Antunes (2018) e Scapini (2020).

sendo mais leves, mais fortes, recicláveis e adaptáveis. (...) temos a internet das coisas (IoT), em que qualquer objeto passa a estar ligado à internet; as plataformas virtuais, como os aplicativos que conectam serviços de oferta e demanda; e o big data que comporta grandes volumes de dados. E, por fim, os domínios biológicos que incluem o sequenciamento genético e a biologia sintética (Scapini, 2020, p. 33).

Uma vez que as alterações tecnológicas transformam as sociabilidades, também se altera a cultura, o consumo, as dimensões políticas e jurídicas, e o universo laboral como um todo. Neste cenário, Antunes (2018) aponta que “desmoronam os mitos da sociedade do tempo livre no capitalismo atual, ao mesmo tempo que apresentam um mosaico do mundo do trabalho real que hoje se expande em escala planetária.” (p. 19). O contexto do trabalho, marcado pelo maquinário informacional-digital, revela novos desafios para compreender a economia e a classe trabalhadora, pois implica na incorporação de uma totalidade de trabalhadores integrados em cadeias produtivas globais, onde a terceirização torna-se a nova modalidade de gestão, assumindo uma função central nas estratégias organizacionais das empresas, em que “as relações estabelecidas entre capital e trabalho são disfarçadas em relações interempresas” (Antunes, 2018, p. 32). Ainda, para Druck (2011):

Afirmar que a precarização social do trabalho está no centro da dinâmica do capitalismo flexível significa também entendê-la como uma estratégia de dominação. Isto é, força e consentimento são os recursos que o capital se utiliza para viabilizar esse grau de acumulação sem limites materiais e morais. A força se materializa principalmente na imposição de condições de trabalho e de emprego precárias frente à permanente ameaça de desemprego estrutural criado pelo capitalismo. Afinal, ter qualquer emprego é melhor do que não ter nenhum (Druck, 2011, p. 43).

Em um cenário de crise econômica, incertezas e desemprego, Antunes (2018) afirma que as iniciativas de privatização e a reforma trabalhista aprovada no Brasil são dirigidas à desestruturação do mercado e à intensa flexibilização e estas estão associadas a um fenômeno mais amplo em curso no capitalismo globalizado, conhecido como a uberização do trabalho, que será discutida a seguir.

## **2.2 Uberização do trabalho**

Como já apontado, o desenvolvimento tecnológico gerou novas formas de comunicação e relações humanas, como o surgimento das plataformas, mídias e redes sociais

e a popularização do acesso à internet. As interações entre pessoas das mais diversas localidades tornaram-se imediatas e simultâneas e muitos produtos e serviços passaram a ser ofertados por meio do espaço virtual (Carvalho & Sales, 2018).

A ideia de plataforma teve início nos anos 2000 com a indústria da tecnologia, designando intermediários digitais que conectavam pessoas, informações e bens. Assim, as plataformas podem ser consideradas como uma infraestrutura de software e/ou hardware, onde as pessoas, empresas e até mesmo governos criam serviços e os oferecem para as comunidades<sup>10</sup> (Casilli & Gutiérrez, 2019). Para os autores, as plataformas utilizam preços e combinam pessoas e organizações que estejam dispostas a fornecer e/ou consumir determinado bem e/ou serviço, em troca de uma quantia específica. Assim, os mercados acabam se tornando coordenadores desse nicho de mercado, possibilitando a interação de vários compradores e vendedores virtuais. Casilli e Gutiérrez (2019) pontuam o quanto componentes e aplicativos das plataformas se apresentam como uma solução tecnológica com impacto significativo na vida das pessoas, especialmente quando assumem a forma de dispositivos móveis, pois oferecem soluções concretas e imediatas para problemas e demandas cotidianas, como por exemplo, facilitando a mobilidade por meio de aplicativos de transporte, como a Uber e/ou conectando amigos e familiares por meio de redes sociais como *Facebook* ou *Whatsapp*, tudo realizado via conexão pela internet.

As plataformas podem ser consideradas como uma forma de organização híbrida, situando-se entre um mercado e uma empresa, pois ao modificaram estratégias empresariais antes voltadas a regular hierarquias e subordinação, direcionaram as relações para uma ideia de “liberdade de cooperação”, extinguindo cargos de gerência que funcionavam centralizando decisões para uma coordenação “horizontal” de acesso a recursos materiais e informativos, embaralhando as fronteiras entre o interior e o exterior das empresas (Casilli & Gutiérrez, 2019, p. 296).

O exemplo de plataformas sob demanda como Uber, TaskRabbit, Deliveroo ou Airbnb é emblemático: baseado em aplicativos móveis, alocam recursos materiais e informativos em tempo real, elas conectam clientes com bens ou serviços independentes. Essas plataformas atuam combinando algoritmos<sup>11</sup> entre um grupo de usuários (motoristas,

---

<sup>10</sup> Atualmente existem diversos tipos de plataformas, de publicidade, de produtos, industriais, entre outras. Para mais informações acessar Srnicek (2017).

<sup>11</sup> Os algoritmos podem ser compreendidos como códigos de computadores, os quais são escritos para solucionar problemas específicos (conhecidos como algoritmos simples) ou programados para resolver problemas que surgirem (conhecidos como algoritmos inteligentes ou mesmo inteligência artificial ou machine learning), em que o próprio programa assimila e resolve um possível defeito, sem qualquer intervenção humana (Meireles, 2021).

proprietários de casas, clientes ou convidados) e aqueles que garantem transporte, manutenção, alimentação ou acomodação. Aplicativos sob demanda são incrivelmente dependentes do trabalho humano material, seja direto (uma categoria de usuários realiza tarefas físicas, como dirigir, entregar ou limpar) ou indiretas (a categoria de usuários que oferecem um ativo, como um apartamento, um carro ou um equipamento). No entanto, este trabalho material está profundamente interligado à promoção da economia da informação das plataformas. Os usuários não são apenas pressionados a fornecer serviços, mas também a criar conteúdo, dados e metadados<sup>12</sup> [tradução nossa] (Casilli & Gutiérrez, 2019, p. 102).

Nesse modelo de produção de valor e organização do processo de trabalho, as plataformas são baseadas na terceirização como forma basilar de funcionamento, porém de uma nova forma. Ao não produzirem os bens e serviços que prestam, as plataformas produzem metadados e sublocam funções e tarefas com um valor agregado para seus próprios ecossistemas, é um novo tipo de terceirização que ocorre em plataformas: não é um indivíduo ou uma organização que se torna um subcontratado, mas toda uma rede, inúmeras unidades de produção, todos qualificados como usuários (Casilli & Gutiérrez, 2019). Assim, as plataformas sob demanda gerenciam informações, classificam bens e estabelecem os preços de seus serviços, como é o caso da empresa Uber, que disponibiliza uma quantidade de motoristas e usuários por meio dos algoritmos, estima o número de pessoas existentes procurando o serviço (demanda) e os trabalhadores disponíveis em determinado local e tempo para realizá-lo (serviço), coordenando ao mesmo tempo a oferta e a procura. Isto é, oferecem um preço a partir de um banco de dados de algoritmos, que é monetizado em tempo real a partir das interações entre os usuários dessa plataforma (Casilli & Gutiérrez, 2019).

Filgueiras e Antunes (2020, p. 29) colocam que, nessa última década do século XXI, crescem as discussões e análises acerca das transformações “na organização e natureza das relações de trabalho” nesse contexto:

(...) se expressa em um leque de palavras presentes nas plataformas digitais que, a despeito de não designarem exatamente os mesmos processos, se aproximam por se relacionar ao uso de ferramentas digitais e da internet para gerir a produção e o trabalho, como as

---

<sup>12</sup> Texto original: “The example of on-demand platforms such as Uber, TaskRabbit, Deliveroo or Airbnb is emblematic: based on mobile apps allocating material and informational resources in real-time, they connect customers with independent goods or service providers. These platforms act as algorithmic match-makers between one group of users (riders, home-owners, customers, or guests) and those who secure transportation, maintenance, catering, or accommodation. On-demand apps are incredibly dependent on material human labor, whether direct (a category of users performing physical tasks such as driving, delivering, or cleaning) or indirect (a category of users affording an asset like an apartment, a car, or a piece of equipment). Yet, this material labor is deeply interconnected to the information economy platforms thrive upon. Users are not only pressured to provide services, but also to create content, data, and metadata” (Casilli & Gutiérrez, 2019, p. 102).

chamadas plataformas digitais e os aplicativos. Uma miríade de atividades pode ser efetuada presencialmente (entregas, transporte, limpeza etc.) ou eletronicamente (por meio do próprio computador, como serviços de engenharia, tradução etc.). Seu crescimento e sua natureza, entretanto, merecem uma avaliação crítica, ao mesmo tempo cautelosa e rigorosa, de modo a evitar conclusões superficiais e precipitadas (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 29).

Nas discussões encontradas na literatura que sobre tal temática, muitos termos são utilizados referindo-se as transformações laborais e uso das novas tecnologias de informação e comunicação (TICs), como: trabalho digital, uberização, *crowdwork*, *crowdsourcing*, *on-demand economy*, *Gig-economy*, *platform economy*, *sharing economy*, entre outros (Filgueiras & Antunes, 2020)<sup>13</sup>. Os autores afirmam que não há consenso sobre como chamar as novas modalidades de trabalho, ao contrário, há controvérsias. Dessa forma, apresentam as características comuns que estão englobadas nas diferentes terminologias para que seja possível identificar os fenômenos caracterizados nos trabalhos típicos das TIC:

1) contatos on-line entre produtores e consumidores; trabalhadores e empresas; 2) uso de aplicativos ou plataformas para acesso em computador ou instrumentos móveis de comunicação; 3) uso abrangente de dados digitais para a organização e gestão dessas atividades; 4) relações estabelecidas por “demanda” (ou seja, que resultam de arranjos por cada produto, desprovidos de segurança jurídica capaz de garantir sua continuidade) (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 31).

Christensen (2012) definiu como disruptivas as empresas que criam novas configurações que desestabilizam formas tradicionais de serviços, alterando as bases de funcionamento de determinados setores a partir de novos modelos de negócios. A empresa Uber Technologies Inc., em que foi baseado o termo “uberização”, é uma companhia multinacional norte-americana pioneira na área de tecnologia e plataforma sob demanda, em que realiza a conexão entre condutores/as e passageiros/as por meio de uma plataforma digital e um aplicativo de celular (Carvalho & Sales, 2018). A empresa foi criada em 2010 na cidade de São Francisco/Estados Unidos e hoje está presente em 69 países, em mais de 10 mil cidades ao redor do mundo e em 500 cidades no Brasil (Uber, 2021). A empresa possui 20 mil funcionários em vários países e 5 milhões de “motoristas/entregadores parceiros no mundo”, sendo cerca de 1 milhão apenas no Brasil (Uber, 2021). No Brasil, a Uber iniciou os serviços em meados de 2014 e “alcançou uma projeção rápida”, em que alguns fatores podem explicar a sua adesão, como: “o desemprego, o discurso da flexibilidade e a promessa de ganhos altos

---

<sup>13</sup> Para informações mais detalhadas de cada modelo, vide Filgueiras e Antunes (2020).

e fáceis” (André, Silva & Nascimento, 2019, p. 7). No site oficial da empresa, são apresentadas diversas modalidades de serviços:

Quadro 1 – Modalidades de serviço oferecidas pela Uber:

<b>Modalidade</b>	<b>Características</b>
Uber X	“Carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas. Com preço competitivo, é uma opção ideal para locomover-se no dia a dia”.
Uber Juntos	“Esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros”.
Uber Comfort	“Uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do Uber X”.
Uber Black	“Categoria que oferece aos usuários uma experiência premium em carros sedã de grande porte, todos com bancos de couro”.
Uber WAV	“Viagens em veículos adaptados para cadeiras de rodas”.
Uber Cornershop by	“Entregamos seu pedido de supermercado quando e onde quiser”.
Uber Taxi	“Opção para realizar viagens em táxis com todos os recursos de segurança oferecidos pela Uber”.
Uber Flash	“Categoria que permite aos usuários a solicitação de viagens para enviar itens e artigos pessoais para seus amigos e familiares sem sair de casa”.
Uber Eats	“Serviço que permite ao usuário solicitar refeições de maneira prática, onde quer que esteja”.
Transporte Público	“Recurso que exibe no app da Uber informações em tempo real de linhas de ônibus, trens e metrô”.
Uber para Empresas	“Plataforma exclusiva para negócios, pequenos ou grandes, gerenciarem as viagens dos funcionários, com o objetivo de reduzir burocracia e reembolsos”.
Uber Direct	“Empresas que utilizam o Uber para Empresas têm à disposição o Uber Direct, serviço que permite acionar motoristas parceiros para entregar produtos a seus clientes”.
Uber Eats para Empresas	“Programa para que empresas possam usar o Uber Eats para comprar refeições para colaboradores, em casa ou no local de trabalho”.

Fonte: quadro produzido pela pesquisadora com base nas informações do site oficial da Uber Brasil<sup>14</sup>.

A apresentação mais detalhada das características da empresa Uber se justifica por ser este o modelo em que se basearam as empresas de transporte de aplicativo que surgiram após

<sup>14</sup> <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

a Uber. Dessa forma, mesmo que apresentem algumas diferenças, as outras empresas, como a 99Pop<sup>15</sup>, reproduzem os modelos contratuais e características da Uber<sup>16</sup>.

Em seu site, a Uber enfatiza não ser uma empresa de transporte, mas sim uma “plataforma de mobilidade”, uma empresa “de tecnologia” (Uber, 2021). Filgueiras e Antunes (2020, p. 31) pontuam que “dada a inexistência de compromisso formal de continuidade da contratação de serviços, essas empresas apresentam o argumento de que trabalhadores realizam as atividades apenas quando querem e onde querem”. Isto é, anunciam uma aparente autonomia para os trabalhadores “parceiros”. Nas palavras dos autores:

A Uber divulga ser uma “empresa de tecnologia” e que seus trabalhadores são “parceiros” que atuam junto à plataforma como autônomos. Ao transfigurar a verdadeira natureza da sua atividade econômica, a empresa quer passar a ideia de que os motoristas não trabalham para ela, já que é uma empresa de tecnologia e eles prestam serviço de transporte. Por isso é tão fundamental esse aspecto, porque deixar de fazer essa verificação com base no que ocorre na prática é atestar que a Uber, sabidamente atuando como empresa de transporte, fique fora do alcance do direito do trabalho a que estão obrigadas as empresas em geral (Cezário & Araújo, 2021, p. 23554).

A ascensão das “novas” modalidades de relação laboral na contemporaneidade vem sendo discutidas em diversas pesquisas no âmbito do direito do trabalho, levantando dúvidas e controvérsias. Muitas batalhas jurídicas vêm sendo travadas em diversas regiões do mundo e a maior parte das decisões legais que negam a existência de “vínculo empregatício de trabalhadores uberizados com as empresas-aplicativo apoia-se na possibilidade de o trabalhador determinar sua própria jornada de trabalho e na ausência de exclusividade, que permite a adesão a mais de uma empresa-aplicativo” (Abílio, 2020, p. 116).

Para a autora, as empresas que oferecem serviços por meio de aplicativos são chamadas de “empresas-aplicativos” e passam a chamar seus trabalhadores de “parceiros” (Abílio, 2017). Este é um aspecto importante, pois essa mudança significa a passagem do estatuto de trabalhador para microempreendedor, ou seja, um trabalhador autônomo (Abílio, 2017). Por trás do discurso da autonomia frente ao próprio trabalho, há o que Woodcock (2017, p. 17) denomina de “truque contratual”. O truque se caracteriza pela terceirização do trabalho, retira-se da empresa a responsabilidade de remuneração mínima, como férias e

---

<sup>15</sup> A 99Pop foi criada em 2012, em São Paulo, com o nome inicial “99Táxi”. Tinha como objetivo conectar motoristas de taxi com passageiros, porém ampliou seu serviço e criou a 99Pop, baseada no modelo da Uber e sendo sua maior concorrente no Brasil. Atualmente possuem cerca de 300 mil motoristas (<https://canaltech.com.br/empresa/99/>).

<sup>16</sup> Informações mais aprofundadas e detalhadas acerca do trabalho de motoristas de aplicativos serão abordadas nos capítulos de análise.



subsídio de doença, ao mesmo tempo em que transfere todas as responsabilidades ao trabalhador. Isto é, nessa modalidade não há vínculo empregatício, não há contratação e demissão, não há proteção social, não há exigência de dedicação e nem um espaço-tempo de trabalho definido e, tudo passa a ser realizado pelo aplicativo (Abílio, 2017; Foroohar, 2016).

Os motoristas da Uber se encontram no contexto dos trabalhos de aplicativos, situados na chamada “economia digital”, na qual o mercado de trabalho (compra e venda de serviços) é intermediado por espaços virtuais de interação, definido como *e-marketplace* (Abílio, 2017). O fenômeno articula diretamente a produção científica tecnológica com a flexibilização no mundo do trabalho, estando a tecnologia a serviço do capital: “uberização, portanto, não surge com o universo da economia digital: suas bases estão em formação há décadas no mundo do trabalho, mas hoje se materializam nesse campo” (Abílio, 2017, s.p.).

Abílio (2020) ainda afirma que é possível pensar “em termos de consolidação do trabalhador como trabalhador *just-in-time*<sup>17</sup>”, isto é, com disponibilidade permanente para ser “imediatamente utilizado, mas remunerado unicamente pelo que produz” (p. 117). Ao mesmo tempo, o trabalhador não possui nenhum direito, proteção ou garantia sobre sua remuneração e nem sobre seu tempo de trabalho.

Outra característica é que o trabalhador passa a ser controlado e avaliado a partir do aplicativo, tanto pela empresa quanto pelos usuários, tendo sua produtividade “constantemente mapeada e seu desempenho medido pela empresa, que define unilateralmente os critérios de avaliação” (Krein *et al*, 2018, p. 107). Abílio (2017) chama atenção para o fato de que, como são as próprias empresas-aplicativos que proporcionam a infraestrutura necessária para a contratação e efetivação do serviço, estas tornam-se mediadoras das ofertas existentes ou até mesmo criadoras das mesmas, como apontado anteriormente. Assim, coordenam a procura e oferta de serviços, deixando o trabalhador vulnerável às demandas do mercado às exigências da empresa (Abílio, 2017).

O fenômeno da uberização não diz respeito apenas aos motoristas da Uber. A grosso modo, pode-se dizer que se trata da aplicação desse modelo de negócio totalmente flexível nos demais mercados, fazendo com que exista uma forma “uberizada” de tratar outros nichos para além do transporte, como os serviços de cuidado, venda e entrega de alimentos, atendimento de animais de estimação, serviços de maquiagem, organização de eventos,

---

<sup>17</sup> A expressão “*just-in-time*” pode ser traduzida “como ‘justo a tempo’, ou no ‘momento exato’. Corresponde à forma de administração da produção industrial e de seus materiais segundo a qual a matéria-prima e os estoques intermediários e necessários ao processo de produção são supridos no tempo certo e na quantidade exata (Franzoi, 2011, p. 235). A autora aponta que esta forma administrativa surgiu na fábrica da Toyota japonesa, por volta de 1970 e expandiu-se velozmente para outras empresas e países, devido o grande sucesso atingido (Franzoi, 2011).

hotelaria e até mesmo agropecuária e educação (Nurvala, 2015). O trabalho uberizado é então um fenômeno mais amplo, complexo e contemporâneo, em que o modelo Uber vem sendo replicado em diferentes contextos de trabalho (Abílio, 2017; Pochmann, 2016). Para Abílio (2017), a uberização do trabalho trata-se de um novo estágio da exploração do trabalho, em que se realizam as demandas do serviço por aplicativos simultaneamente com a vida privada e congrega-se tempos de produção e não produção.

Para Cattani e Guimarães (2018, s.p), o que é identificado nestes processos é “mais do velho capitalismo de sempre: captação de bens comuns para mercantilização e lucro privado”. Porém, o que há de “novo” é o papel das tecnologias digitais empregadas no trabalho junto a desregulamentação “em larga escala” de direitos coletivos conquistados historicamente.

Antunes (2018) e Pochmann (2016) relacionam a grande adesão ao trabalho uberizado no Brasil a partir da inserção de muitos desempregados nas atividades informais na era digital. Para Pochmann (2016, p. 61) é possível encontrar no projeto de lei que aprovou a Reforma Trabalhista, “a perspectiva de generalização da uberização do trabalho neste início de século 21”. A relação entre a Reforma Trabalhista e o fenômeno da uberização do trabalho se dá na medida em que a forma de organização e remuneração do Uber consolida uma relação de trabalho muito distante da “regularidade do assalariamento formal” (Pochmann, 2016, p. 62). Tais aspectos caracterizam uma plena flexibilização do trabalho, em que a articulação das temporalidades laborais com as tecnologias digitais imprime maior ritmo e maior intensidade no cotidiano de trabalho. Assim, é possível afirmar que a relação entre a reforma trabalhista e o fenômeno da uberização se dá na imbricação entre as inovações tecnológicas, o incentivo ao empreendedorismo, o aumento do desemprego e a desregulamentação das atividades laborais (Krein, *et al*, 2018).

Observa-se que o crescimento de ocupações laborais por dispositivos digitais gera subempregos, nos quais não há proteção e há uma baixa remuneração (Fumagalli, 2017). Além da eliminação de direitos e proteções legais, verifica-se, como apontado acima, uma transferência de todos os custos e riscos do trabalho para o próprio trabalhador (Pochmann, 2016; Abílio, 2017).

Reitera-se que o contexto de desregulação e flexibilização do trabalho, somado à crise econômica e aos altos índices de desemprego apresentados no início do texto, fazem com que milhares de pessoas busquem renda em atividades precárias, como é o caso dos motoristas de aplicativo. Mesmo que no site da empresa Uber se aponte para a ideia de uma renda extra, o que se observa é a entrada dos trabalhadores nesse ramo em busca de uma renda básica. No contexto brasileiro, considerando o caráter multifacetado do trabalho, a precarização histórica

do setor de serviços, a reforma trabalhista e a atual crise, atenta-se para as condições de trabalho pelas quais os sujeitos vêm passando, constituindo trajetórias instáveis, mal remuneradas e heterogêneas, a fim de garantir suas necessidades básicas de sobrevivência. O fenômeno da uberização pode ser pensado como uma flexibilização baseada na relação de assalariamento disfarçada e na absoluta informalização, agora “regulamentada” no Brasil (Krein *et al*, 2018).

As informações mais detalhadas sobre o trabalho dos motoristas de aplicativos serão abordadas nos capítulos de análise. Para tanto, a seguir, são apresentadas as escolhas teóricas e os caminhos metodológicos da pesquisa.

### 3      **DESCOBRINDO CAMINHOS, TRAÇANDO ROTAS**

*Caminho se conhece andando  
Então vez em quando é bom se perder  
Perdido fica perguntando  
Vai só procurando  
E acha sem saber  
(Chico César, Dominginhos)*

Produzir conhecimento não é uma tarefa fácil, mesmo que tenhamos claro os objetivos que almejamos alcançar. Cada investigação situa-se em um momento histórico específico, o qual apresenta peculiaridades. A cada passo no percurso, o campo investigativo aponta diferentes direções ao pesquisador/a que caminha. Compreende-se o método enquanto uma forma de explorar a realidade que se encontra em constante movimento e que se modifica junto as surpresas do campo, isto é, “transforma-se juntamente com a prática humana e, neste processo de modificação, ocorrem momentos ora de rompimento ora de absorção (...)” (Tuleski & Franco, 2015, p. 26-27). Concebe-se assim a não neutralidade da construção do saber científico e o papel ativo tanto da pesquisadora quanto dos/as participantes da investigação (Triviños, 1987).

O papel ativo da pesquisadora significa encontrar-se imersa no universo da pesquisa “24 horas por dia” (Spink & Spink, 2017, p. 592), configurando o que Spink (2003) denomina como campo-tema. Implica em uma atenção constante aos inúmeros aspectos que surgem no cotidiano e apresentam relação com o objeto de estudo, em que a construção de relações afetivas e simbólicas não é relacionada apenas aos participantes da pesquisa, mas a todas as esferas da vida social que estão imbricadas e constituem o processo do pesquisar, como reportagens, notícias, discussões nos meios virtuais, entre outros. Assim, posiciona-se em favor da não dicotomização das diversas etapas existentes, como levantamento e análise das informações “configurando-se o ‘estar no campo’ como um constante diálogo entre a natureza do objeto, as hipóteses de trabalho e o que o campo ‘fala’” (Sato e Souza, 2001, p. 42). Dessa forma, “(...) passa a ser posta em xeque aqui qualquer noção asséptica, objetiva ou atemporal de ‘verdade’, a qual se torna vinculada ao cotidiano e, com ele, a diferentes e dinâmicas possibilidades de negociação interpretativa” (Souza, 2015, p. 398).

Em função dos objetivos buscarem a profundidade da realidade pesquisada, este estudo caracteriza-se como de natureza qualitativa (Minayo, 2008). Nessa abordagem procura-se conhecer os processos e fenômenos que ocorrem na história e vida cotidiana dos participantes, tais como: percursos, práticas, sentidos, entre outros.

A seguir são apresentados os pressupostos teórico-metodológicos do materialismo histórico dialético, base epistemológica da presente investigação, seguido das reflexões acerca do método de História de Vida, abordagem adotada na pesquisa. Após isso, são explicitados os caminhos traçados no decorrer da investigação doutoral: os procedimentos de levantamento e análise das informações produzidas em campo.

### **3.1 Considerações teórico-metodológicas**

São diversos os campos teórico-metodológicos que estudam os fenômenos do trabalho e, nesta pesquisa, adota-se a perspectiva da Psicologia Social do Trabalho (PST) e da Psicologia Sócio-Histórica (PSH), por serem perspectivas que convergem epistemológica e metodologicamente. Na abordagem da PST, o trabalho é entendido enquanto uma categoria central e o sujeito que trabalha se constitui em dimensões micro e macrossociais (Sato, Coutinho & Bernardo, 2017). Na PSH, o ser humano e a sociedade são inseparáveis, pois a constituição da individualidade se dá pelas relações objetivas e dialéticas do sujeito com o seu meio (físico, geográfico, social e histórico), sendo este considerado “ontogeneticamente, como um ser sócio-histórico” (Lane, 2002, p. 12). Compreende-se que os sujeitos compartilham suas experiências, nomeando percursos, pensamentos e objetos e “nesse processo, a atividade humana ocorre em dupla direção, já que o sujeito ao transformar a realidade se objetiva e, transformando-se a si mesmo, se subjetiva” (Tolfo, Coutinho, Baasch & Cugnier, 2011, p. 183).

Delory-Momberger (2012) enfatiza a importância de se conhecer o projeto epistemológico de uma pesquisa, entendendo-o como questão central do fazer científico, uma vez que é impossível definir o método com clareza e precisão sem vinculá-lo “ao que constitui o objeto próprio a essa corrente de pesquisa”. Debruçado na obra vigotskiana, Delari (2015) identifica preocupações pertinentes do autor em relação ao método utilizado em pesquisas em psicologia e levanta um importante questionamento: “A que se prestaria a experiência social de cada geração produzir novamente todo o caminho historicamente já criado para dominar o fogo, inventar a roda, ou distribuir eletricidade?” (Delari, 2015, p. 2). O método, eixo norteador de toda construção do conhecimento, não deve ser concebido apenas como caminho da produção do conhecimento, o seu próprio fazer deve ser considerado enquanto reestruturante de toda a metodologia científica. Isso implica analisar a história das práticas de pesquisa e suas lógicas, uma vez que elas refletem de forma crítica as próprias condições de possibilidades para que se produza o conhecimento científico.

Delari (2015) pontua, ainda, a reprodução de formas cristalizadas do fazer científico nas últimas décadas, já tradicionais no campo das áreas humanas e sociais, que colocam pesquisadores/as nos jogos de poder e convencimento a partir de uma lógica excludente, a qual, acaba por reproduzir a ideologia da classe dominante. Como exemplo de tais práticas é possível pensar na concepção de verdade “absoluta”, a qual exclui quaisquer possibilidades de diálogo e apropriação de outra perspectiva que venha a discordar, estabelecendo de imediato uma única forma de saber; e, por outro lado, a concepção de verdade “relativa”, a qual também é excludente já que nessa lógica “*todos* e cada um devem ter suas próprias interpretações” (Delari, 2015, p. 4) [grifo do autor], impossibilitando futuros debates e construções. Ambas perspectivas podem ser nocivas enquanto prática política e pedagógica ao caírem inevitavelmente em formas de subjetivismo, logo, num monólogo coletivo que pode não incluir as condições concretas de vida (Delari, 2015, p. 4).

Para tanto, é fundamental compreender a noção de sociedade no materialismo histórico-dialético proposto por Karl Marx, pois seus pressupostos epistemológicos e metodológicos nortearam o fazer científico dos autores que embasaram essa investigação, tais como Lev S. Vigotski, Agnes Heller e Franco Ferrarotti. Em tal abordagem, considera-se a primazia ontológica do real, que é baseada na crítica ao idealismo metafísico, em que a realidade é constituída ou dependente de aspectos do espírito ou das ideias. O materialismo histórico-dialético não nega a existência ou mesmo a eficácia das ideias, o que nega é a autonomia ou o primado explicativo atribuído a elas. As ideias, ou mesmo a consciência, não são agentes únicos da transformação histórica, pois o humano não é uma abstração inerente a cada sujeito singular, o humano é o conjunto das relações sociais (Marx, 1989).

Para Martins (2018), Vigotski e Heller são autores que compartilham uma visão monista de constituição do sujeito. Baseados no filósofo Espinosa, os autores concebem os sentimentos e pensamentos humanos enquanto unidade, opondo-se a visões dualistas como corpo e mente, sujeito e sociedade, entre outras. Para Heller (1994), o sujeito se desenvolve na sua relação ativa com o mundo, com as pessoas, com a realidade ao seu redor. Ao viver a vida cotidiana, o sujeito atua ativamente no mundo e é, ao mesmo tempo, transformado por ele. Assim, os sujeitos são seres históricos e culturais, em constante produção dialética, constituído a partir de suas condições concretas de existência, ao mesmo tempo em que modifica a realidade transforma a si mesmo (Vigotski, 2007).

Baseada nos conceitos de essência e aparência em Marx, Heller (2008, p. 12) pontua que a essência e a aparência podem ser consideradas enquanto “categorias epistemológicas” apenas quando são referentes à natureza, pois nesta “existe uma causalidade sem nenhuma

teleologia”. Quando relacionado à sociedade, “expressam uma realidade ontológico-social”, pois a essência humana “(...) não é o que ‘esteve sempre presente’ na humanidade (para não falar mesmo de cada indivíduo), mas a realização gradual e contínua das *possibilidades* [grifo da autora] imanentes à humanidade, ao gênero humano” (Heller, 2008, p. 16). A autora assinala a importância de compreender a concepção de Marx sobre a história, a partir dos conceitos de causalidade e finalidade na perspectiva social. “A TEORIA [grifo da autora] segundo a qual os homens fazem sua própria história, mas em condições previamente dadas” (Heller, 2008, p. 11) exige o resgate desses conceitos:

À primeira vista, o princípio da imanência implica no fato da teleologia, ao passo que o princípio da objetividade implica naquele da causalidade; os homens aspiram a certos fins, mas estes estão determinados pelas circunstâncias, as quais, de resto, modificam tais esforços e aspirações, produzindo desse modo resultados que divergem dos fins inicialmente colocados, etc. Mas essa distinção seria verdadeira tão-somente se ‘circunstância’ e ‘homem’ fossem entidades separadas. Todavia, essas ‘circunstâncias’ determinadas, nas quais os homens formulam finalidades, são as relações e situações humanas mediatizadas pelas coisas. Não se deve jamais entender a ‘circunstância’ como totalidade de objetos mortos, nem mesmo de meios de produção; a ‘circunstância’ é a unidade de forças produtivas, estrutura social e formas de pensamento, ou seja, um complexo que contém inúmeras posições teleológicas, a resultante objetiva de tais posições teleológicas (Heller, 2008, p. 11-12).

Assim, os conceitos de causalidade e finalidade se constituem como “fatos ontológico-sociais” em constante inter-relação e a história da humanidade torna-se a própria “*substância* da sociedade”, onde caberá ao sujeito não só produzir, mas transmitir as estruturas sociais (Heller, 2008, p.12). Ainda, mesmo que os sujeitos não possam abarcar em si o caráter perpétuo das relações sociais, a individualidade de cada sujeito é “a totalidade de suas relações sociais” (Heller, 2008, p. 13).

Para abranger a complexidade da vida e da história humana, Vigotski (2004) enfatiza a necessidade da realização de pesquisas em Psicologia que estudem os fenômenos em sua totalidade e processualidade. Isto significa partir de um entendimento dialético entre o pensamento e a história humana, entre a linguagem e as práticas sociais, superando uma perspectiva dualista de corpo/mente e objetivo/subjetivo. Buscar a totalidade dos fenômenos significa compreender que a realidade não é estática, que os processos históricos não são lineares, mas constituem-se nas contradições (Vigotski, 2004). Nesse sentido, apoiadas na Escola de Vigotski e nas contribuições de Lukács, Pasqualini e Martins (2015, p. 363) colocam que o método marxiano deve ser pensado enquanto “síntese de múltiplas

determinações instituídas no transcurso histórico e que se formam e transformam no esteio das contradições engendradas na relação entre homem e natureza”, o que implica pensar o humano na dialética singular-particular-universal.

Pode-se dizer que a dimensão singular diz respeito à aparência de um determinado fenômeno, ou seja, a experiência sensível que, de modo imediato, nos coloca em uma conexão única e efêmera com algo, sem que se apresente de forma acessível a nossa compreensão (Pasqualini & Martins, 2015). Aqui cabe uma diferenciação fundamental na teoria marxiana: concreto é diferente de empírico. Isto é, “o mundo empírico representa apenas a manifestação aparente da realidade em suas definibilidades exteriores” (Pasqualini e Martins, 2015, p. 363), já o concreto só pode ser compreendido pelo pensamento a partir de um processo de análise que supera a manifestação aparente, a dimensão singular de um determinado fenômeno.

Compreendendo que a individualidade é a totalidade das relações sociais e que um fenômeno singular irá conter em si as “determinações universais” (Pasqualini & Martins, 2015, p. 364), cabe ao pesquisador compreender como, dialeticamente, a universalidade se expressa de forma diversa no singular. O conceito de universal não deve ser pensando como simples características comuns de um ou mais fenômenos, mas enquanto a totalidade das relações sociais, que são sempre históricas e processuais.

Dessa forma, nas vivências humanas sempre estão presentes elementos da unidade singular-universal, que, sob condições específicas, configuram o particular. Isto é, singular e universal não são pontos de vista sobre um sujeito ou objeto, mas coexistem em um mesmo fenômeno de forma dialética, gerando uma síntese expressa pela particularidade. Portanto, “a universalidade se materializa na expressão singular do fenômeno pela mediação da particularidade, razão pela qual afirmamos que o particular condiciona o modo de ser do singular” (Pasqualini & Martins, 2015, p. 366). É importante evidenciar, mesmo que brevemente, tais aspectos, pois a ideia de um homem universal é uma abstração encontrada em muitas pesquisas em psicologia (Delari, 2015). Uma vez que a universalidade não existe em si ou por si, mas apenas nas relações estabelecidas entre o particular e o singular, da mesma forma não existe o sujeito universal e nem o sujeito apenas singular. É a dimensão particular que realizará, de forma não linear e/ou determinística, a mediação entre o singular e o universal, sendo o ser humano a eterna dialética singular-particular-universal (Pasqualini & Martins, 2015).

Nesse sentido, a compreensão da particularidade é possível por meio do enfoque biográfico, pois nesta abordagem compreende-se que as trajetórias individuais sempre expressam as dinâmicas e os problemas de seu tempo histórico. Ou seja, não se constroem



simplesmente por meio dos relatos biográficos “nos quais cada sujeito se converte em ideólogo de sua própria existência, selecionando certos acontecimentos significativos” (Silva, 2002, p. 32); ao contrário, expressam o conjunto de relações objetivas, em constante processo de transformação.

### **3.2 O enfoque biográfico**

As proposições metodológicas das abordagens biográficas são inúmeras e não há consenso sobre elas, mesmo que naveguem em arredores próximos. Ao longo do tempo, seus diferentes usos interligaram-se entre momentos históricos e práticas de distintas áreas de conhecimento, como a História, a Sociologia e a Literatura. Como bem colocado por Nogueira, Barros, Araújo e Pimenta (2017, p. 468), as metodologias qualitativas “são filhas de momentos históricos, da forma como a ciência move-se ideologicamente, das perguntas e do espírito de cada época e, ainda, do uso que, a cada vez, é feito delas”.

Ferrarotti (1991), também fundamentado na perspectiva MHD de Marx, utiliza a perspectiva dialética e o caráter histórico das sociabilidades para compreender as histórias de vida em sua totalidade, uma vez que “só a razão dialética permite a compreensão de um ato em sua totalidade, a reconstrução do processo que faz de um comportamento específico, a síntese ativa de um sistema social” (Ferrarotti, 1991, p. 172). O autor propõe uma extrema atenção analítica ao conectar hipóteses teóricas com os materiais biográficos dos sujeitos da pesquisa, chegando ao que denomina como áreas problemáticas. Esse caminho é complexo e implica pensar dialeticamente texto e contexto, compreendendo como unidade cada história de vida junto a características de um quadro histórico objetivo em que a história se desenvolve.

Para orientar o pensamento e construção dos caminhos metodológicos, é possível aproximar as reflexões da dialética singular-particular-universal aos pressupostos do método de História de Vida de Ferrarotti, considerando que o singular se converte para o pensar humano em objeto de interminável processo de aproximação, uma vez que as trajetórias individuais sempre expressam as dinâmicas e os problemas de seu tempo histórico e são, portanto “o conjunto de relações objetivas que unem o sujeito analisado e que o vinculam a outros agentes sociais” (Silva, 2002, p. 32).

Ao pensar na dialética singular-particular-universal, pode-se conceber que as histórias individuais (texto) sempre envolvem ou revelam a unidade (intertexto) da figuração histórico-social (contexto). Assim como na literatura, por exemplo, quando um personagem evidencia

traços comuns a outras existências singulares que se constroem na dialética que liga o indivíduo (singular) às tendências histórico-sociais de seu tempo ou do gênero humano (universal), sempre por uma relação particular. Em síntese:

A mediação da particularidade nos permite superar a singularidade imediata ou isolada, revelando na existência única e irrepetível dos indivíduos e fenômenos uma expressão particular da universalidade (...) pela mediação da particularidade que as determinações universais se expressam no singular” (Pasqualini & Martins, 2015, p. 367).

Meneghel (2007) realiza interessantes reflexões acerca do caráter literário presente no método de História de Vida (HV), quando coloca que trabalhar com histórias, sejam elas ouvidas ou contadas, produz efeitos entre os interlocutores da mesma forma que um ficcionista ou cineasta, que, ao utilizar a linguagem recheada de analogias e metáforas, traduz emoções e envolve/mobiliza o(a) ouvinte/leitor(a). Bezerra, na introdução da obra de Vigotski (1999, p. 5) “A tragédia de Hamlet, Príncipe da Dinamarca”, pontua que o autor compreende o efeito da linguagem literária pois “entende a obra de arte como um grande conjunto simbólico cuja característica essencial consiste na diversidade infinita das suas interpretações”. É nessa inesgotável fonte de possibilidades que reside o poder do efeito da linguagem e seus símbolos, uma “profunda dialética dos sentimentos” que faz com o que o interlocutor vivencie e (re)crie seus afetos (Bezerra, 1999, p. XIV). Considera-se então que as palavras carregam e expressam a materialidade histórica do sujeito pesquisado, ou seja, seus aspectos psíquicos, históricos e sociais, localizados na realidade em que estão inseridos (Aguar, Soares & Machado, 2015).

Nas palavras de Delory-Momberger (2012, p. 524), “a postura específica da pesquisa biográfica é a de mostrar como a inscrição forçosamente singular da experiência individual em um tempo biográfico se situa na origem de uma percepção e de uma elaboração peculiar dos espaços da vida social”. A HV permite que o/a pesquisador/a entre em contato não só com a história de vida do entrevistado, mas também com a vida cotidiana em si, fazendo com que haja uma troca simbólica e afetiva entre os interlocutores, “uma relação significativa, uma autêntica interação” (Ferraroti, 2007, p. 17).

Pesquisar no cotidiano, com história de vida, permite então, visibilizar as diversas dimensões micro e macrosociais compostas na vida humana, pois essa “é palco de conflitos e contradições de interesses distintos” (Coutinho, Oliveira & Sato, 2016, p. 293). Ainda, pontua-se que a PST oferece ferramentas teórico-metodológicas para analisar fenômenos psicossociais no trabalho, como as práticas cotidianas, os processos de significação e as

identidades, sempre focalizando “as situações concretas em que o trabalho acontece, lócus de articulação entre os contextos macrosociais e os processos de subjetivação vividos pelos trabalhadores em suas diferentes experiências no trabalho” (Coutinho & Oliveira, 2017, p. 81).

Assim, é elementar conhecer o projeto epistemológico na pesquisa biográfica em sua relação com o fazer científico, para construir, dialeticamente, cada etapa da produção do conhecimento e evitar a reprodução de práticas excludentes que desconsiderem a totalidade e as contradições da vida social. Ainda, é central focalizar os movimentos da pesquisa na relação com a totalidade dos fenômenos pesquisados e compreendê-los nas e pelas relações cotidianas dos sujeitos participantes e de seu contexto histórico-social. As concepções de sujeito enquanto ser histórico e processual, em infinita síntese dialética singular-particular-universal são imprescindíveis para compreender as histórias de vida nas sociedades contemporâneas, marcadas por profundas contradições.

Por fim, é somente a partir da razão dialética, como bem enfatiza Ferrarotti (2007), que será possível conhecermos a unidade texto-contexto-intertexto, compreendermos a vida humana em sua forma mais profunda, pois estas guardam em si toda a riqueza e totalidade histórica e expressam as bases necessárias do entendimento de toda investigação social e suas possíveis superações. A seguir, são apresentadas as etapas do levantamento de informações, desde a etapa exploratória, até a realização das entrevistas recorrentes.

### **3.3 Levantando as informações da pesquisa**

Conforme Minayo (2008) é primordial realizar uma etapa exploratória anterior a entrada no campo propriamente dito. Esse momento refere-se à reflexão sobre a proposição teórico-metodológica da pesquisa e a produção de diferentes estratégias no campo. Assim, realizar uma etapa exploratória permite o pesquisador significar e reformular um caminho que busque assegurar o êxito do trabalho e também oriente a escolha por uma direção e não por outra.

Dessa forma, no primeiro semestre de 2018, previamente a qualificação do projeto de doutorado, foi realizado um contato informal com um conhecido da pesquisadora e agendada uma entrevista exploratória. Na época, Diego<sup>18</sup> atuava como motorista de aplicativos há cerca de 1 ano e meio e tinha essa atividade como principal fonte de renda. No início do encontro, foi apresentado um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e, após a leitura e

---

<sup>18</sup> Pelo motivo de garantia do sigilo, todos os nomes dos entrevistados são fictícios.

anuência do mesmo, a pesquisadora pediu permissão para ligar o gravador. Durante a entrevista, com duração de, aproximadamente, 3 horas, foi utilizado um roteiro norteador com alguns tópicos a serem explorados, todos fundamentados e orientados aos objetivos da investigação. O roteiro foi utilizado de forma aberta e flexível, possibilitando um vínculo cordial e direto com o participante, conforme sugerem Zago (2003) e Ferrarotti (2007). Além do roteiro, também foi utilizada a técnica da Agenda Colorida (Anexo I), que consiste em um registro semanal das atividades realizadas durante cada hora do dia (Soares & Costa, 2011).

Após finalizar o roteiro, iniciamos a produção da Agenda Colorida, a qual foi elaborada pelo participante. Primeiramente, a realização da entrevista e a produção da agenda no mesmo encontro mostrou-se demasiadamente exaustivo. Ao discutir sobre a agenda, Diego comentou que muitas informações interessantes não seriam abordadas, pois a organização de sua semana era frequentemente alterada. A técnica da Agenda Colorida não se mostrou uma ferramenta efetiva, em função da dinâmica extremamente flexível com que o trabalhador organizava seu cotidiano de trabalho. Dessa forma, a agenda colorida deixou de integrar o corpo de ferramentas da pesquisa. A realização dessa entrevista exploratória também foi fundamental para reorganizar os tópicos do roteiro e deixá-lo mais sintético, pois as perguntas abertas, quando bem exploradas, foram suficientes para aprofundar os elementos de cada tópico.

No decorrer da entrevista, Diego comentou sobre alguns grupos de *Facebook* e memes que circulavam na internet e tratavam da atividade de motorista de aplicativos. Para Zanette, Blikstein e Visconti (2019), os memes são artefatos digitais criados e disseminados nas redes virtuais e compartilhados diariamente por centenas de milhares de usuários da internet. São considerados “portadores de significado que refletem repertórios de comunidades fechadas, mas que adquirem novos repertórios refletidos à medida que são transmitidos entre consumidores de modo intertextual” (Zanette, Blikstein & Visconti, 2019, p. 157).

Assim, a netnografia foi validada como uma ferramenta complementar de levantamento das informações. A netnografia pode ser considerada parte do campo que auxilia e amplia o desenvolvimento da pesquisa de campo empírica e é considerada um procedimento metodológico derivado da antropologia. A ferramenta consiste na inserção do/a pesquisador/a em comunidades virtuais para realizar um trabalho de observação, registro e análise de informações virtuais que apresentam relação com o tema de pesquisa (Fragoso, Recuero & Amaral, 2012).

Posteriormente a aprovação no exame de qualificação, o projeto de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisas com Seres Humanos (CEPSH-UFSC) da

Universidade Federal de Santa Catarina. As entrevistas iniciaram no primeiro semestre de 2019, após a aprovação do projeto no CEPESH (Anexo II).

A entrevista foi o principal instrumento de produção das informações. Compreendida como parte do processo de construção do objeto de estudo e não apenas como uma técnica, nas entrevistas em profundidade, as questões previamente definidas no roteiro são abertas e podem sofrer alterações conforme o direcionamento que se quer dar à investigação (Zago, 2003). Ferreira e Silva (2019) pontuam a importância do momento da entrevista em uma investigação com enfoque biográfico, em que o encontro com o outro trata-se de uma imbricação viva com suas histórias, o que permite compreender “como os indivíduos analisam e percebem a realidade, como organizam suas experiências e dão sentido ao que se vive e ao mundo” (Ferreira & Silva, 2019, p. 3).

Para Delory-Momberger (2012, p. 526) essa construção não está restrita a um discurso falado no momento da entrevista, mas a uma ação psicológica e comportamental que envolve uma modalidade de compreensão e estruturação de suas vivências cotidianas, fazendo desse momento uma “dimensão constitutiva da individualidade”, destacando o caráter processual da atividade biográfica. Dessa forma, a autora a diferencia de outras modalidades de entrevista em pesquisa qualitativa e a denomina como “entrevista de pesquisa biográfica” (Delory-Momberger, 2012, p. 526). A pesquisadora deve, pois, ter um conhecimento aprofundado de seu tema de estudo, para poder identificar:

(...) o que seria da ordem do coletivo e o que seria da ordem do individual (...) para darem-se os meios de apreender e compreender as biografias individuais, isto é, os espaços-tempos singulares que cada um configura a partir da conjugação de sua experiência (e da historicidade de sua experiência) e dos mundos-de-vida, dos mundos de pensar e agir comuns de que participa. O devir biográfico é sempre o produto de uma interação entre a ação dos indivíduos e o determinismo das estruturas. E a maneira como as pessoas dão conta (também a si próprias), pelo relato, dos caminhos e processos por meio dos quais se constituíram não pode deixar de recortar as estruturas sincrônicas e diacrônicas que modelam os percursos individuais (Delory-Momberger, 2012, p. 526).

Foram realizadas entrevistas recorrentes com os participantes, sempre orientadas pelo roteiro norteador (Apêndice I), utilizado de forma aberta e flexível, com intuito de direcionar a pesquisadora aos objetivos pretendidos e de permitir uma relação cordial e direta com os participantes do estudo:

As estratégias para a escuta, para a observação e para a convivência entre pesquisadores e trabalhadores nas situações pesquisadas tendem a

ser mais abertas, sem protocolos fechados de investigação e requerem prolongada interação no campo da pesquisa (Coutinho, Oliveira & Sato, 2016, p. 293).

A elaboração da parte empírica da investigação iniciou ao final do primeiro semestre de 2019, após aprovação do CEPESH, e perdurou até o início segundo semestre de 2020. Em março de 2020 iniciou o período de quarentena no Brasil, devido a Pandemia do Covid-19, condição que alterou não apenas as formas de contato e encontro com os participantes, mas também as datas estabelecidas no cronograma.

Como critério de escolha dos participantes, foi fundamental que todos tivessem a atividade de motorista de aplicativo como principal fonte de renda, ou seja, que esta fosse sua principal atividade de trabalho. Além disso, que estivessem atuando neste serviço há, no mínimo, seis meses, a contar do primeiro contato com a pesquisadora.

Quanto aos preceitos éticos da pesquisa, o TCLE (Apêndice II) foi elaborado com a intenção de esclarecer os objetivos da investigação, a participação voluntária dos sujeitos e as orientações em caso de quaisquer desconfortos. Foi garantido o sigilo e o anonimato de todos participantes. Após a anuência do TCLE, todos os participantes permitiram que as entrevistas fossem gravadas.

Ao longo desses 13 meses de campo, muitas situações sucederam. O trabalho de campo é uma etapa muito complexa da investigação por não depender apenas do trabalho da pesquisadora e, envolver, necessariamente, as condições sócio-históricas, o tempo e a participação de outros sujeitos. As entrevistas foram realizadas com 6 motoristas, sendo que dois desistiram de participar da investigação. Porém, dada a profundidade das entrevistas realizadas, o material foi considerado suficiente. Em acordo com Scopinho e Santos (2014):

“(...) no decorrer do processo, intercorrências de diferentes ordens podem ter de ser enfrentadas: ausências e atrasos, desistências, esperas às vezes longas e inúteis, fatos que abalam e até contradizem as certezas teóricas e também situações que exigem mais do que realizar a pesquisa em si e que muito informam sobre a concretude do sujeito que dela participa” (Scopinho & Santos, 2014, p. 267).

O contato com os participantes se deu por meio de indicações de amigos/vizinhos/colegas da pesquisadora e dos próprios entrevistados, procedimento denominado como a técnica da Bola de Neve (*snowball*). Para Baldin e Munhoz (2011), a técnica *snowball* também é conhecida como “cadeia de informantes”, pois se dá por meio da indicação de conhecidos e/ou participantes da pesquisa, que conhecem alguém que possa vir a ser participante. Por essa via, foram entrevistados 3 sujeitos. Os outros 3 motoristas

entrevistados foram contatados por meio de comunidades virtuais de motoristas de aplicativos da Grande Florianópolis, localizadas no *Facebook*.

Baseada na netnografia, a pesquisadora passou a integrar 6 grupos de motoristas da região, sendo 3 grupos públicos (Uber Florianópolis; 99Pop Florianópolis – Motoristas; Uber só para mulheres) e 3 grupos privados (Uber - Florianópolis/Floripa; 99Pop, Uber – Motoristas Grande Florianópolis SC; Mulheres na Uber), em que, após a explicação da pesquisa, foi solicitada e aprovada a participação da pesquisadora, pelo/a moderador/moderadora do grupo. A pesquisadora acompanhou as publicações e conversas realizadas nos grupos e, da mesma forma, passou a acompanhar outros espaços virtuais, como Blogs, Sites de Notícias e páginas de motoristas na rede social *Instagram*. As informações consideradas importantes foram registradas no diário de campo, outras surgiram nas entrevistas. Essas informações serão abordadas nos capítulos de análise.

O Diário de Campo “configura-se como um dispositivo de registro das temporalidades cotidianas vivenciadas na pesquisa, ao potencializar a compreensão dos movimentos da/na pesquisa e das diversas culturas inscritas no cotidiano da comunidade e da escola estudada” (Oliveira, 2014, p. 2). Muitas informações e reflexões acerca da pesquisa foram registradas no diário, como p. ex., reflexões após as entrevistas e momentos em que a pesquisadora utilizou os serviços de transporte por aplicativos e conversou com os motoristas, situação que ocorreu inúmeras vezes e proporcionou reflexões importantes. Assim, análise das informações levantadas nas entrevistas foi baseada em 4 participantes. Abaixo, é apresentado um quadro (Quadro 2) com o perfil dos entrevistados:

Participantes (Nomes fictícios)	Idade	Estado Civil/Filhos	Escolaridade	Tempo na atividade - Carro Próprio/Alugado
Gabriel	43	Casado	Superior Completo	Desde 2019, carro alugado
Taís	32	Solteira	Superior incompleto	Desde 2019, carro próprio
Jéssica	50	Divorciada, 2 filhos	Superior incompleto	Desde 2017, carro da mãe
Leo	41	Solteiro	Fundamental completo + Técnicos	Desde 2017, carro próprio

Fonte: quadro elaborado pela pesquisadora, 2020.

As entrevistas aconteceram baseadas em dois encontros. O primeiro momento teve foco em suas histórias de vida, quando os entrevistados relataram acontecimentos do seu passado, momentos significativos de suas trajetórias laborais, escolares e familiares, perspectivas sobre seus futuros, até o momento atual. O segundo momento é relativo ao momento presente, a forma como compreendem seu cotidiano de trabalho, a organização de suas vidas cotidianas e toda complexidade de fatores que as constituem. Assim, o primeiro encontro realizado com cada participante foi baseado na seguinte pergunta: “Como você chegou no Uber? Me conte sua história até aqui”. A escolha pela terminologia Uber se deu em função de todos os motoristas de aplicativos se denominarem como “Uber”, informação registrada no Diário de campo em 2019, como se pode observar na fala de Leo: “*Pensei: ‘Vou ser Uber’*”, ou na fala de Jéssica: “*Vou fazer Uber*”, ou mesmo na fala de Taís: “*Você quer saber como virei Uber?*”, e ainda, na fala de Gabriel “*É isso aí, sou Uber*”. O segundo encontro foi baseado em perguntas norteadoras do roteiro de entrevista, relacionadas ao cotidiano dos motoristas de aplicativo, a organização de suas jornadas de trabalho, as demandas da vida privada, suas relações com os aplicativos de transporte, os passageiros e a cidade. Todos participantes falaram sobre suas vidas cotidianas com uma riqueza de detalhes.

Os interlocutores falaram abertamente sobre suas histórias, lembraram diversos momentos significativos de suas trajetórias pessoais e familiares, recordaram momentos dos quais não lembravam mais, e muitos outros que desencadearam fortes emoções. Ainda, compartilharam lembranças das quais não haviam contado para ninguém. Ferrarotti (2007) faz alusão a importância de estabelecermos uma ligação profunda entre o pesquisador e os interlocutores da pesquisa, em que a memória ocupa lugar fundamental, pois ao resgatarmos uma história há sempre uma invocação à memória, no sentido de reconstruir um passado a partir de perspectivas presentes e sempre atravessadas por marcas sociais.

Para Bosi (1994) a memória é ativa e não repositório, isto é, cumpre uma função central nos processos psicológicos, permitindo a relação do presente com o passado e, ao mesmo tempo, interferindo no processo de elaboração da passagem do tempo, que só existe no momento de entendimento presente: “na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho” (Bosi, 1994, p. 45). Além disso, Delory-Momberger (2012, p. 524) coloca que este enfoque “introduz a *dimensão do tempo* e, mais precisamente, da *temporalidade biográfica* da experiência e da existência”, quando os sujeitos participantes da pesquisa, ao falarem de suas experiências singulares, são inscritos em um “*tempo biográfico* que se situa na origem de uma percepção e de uma elaboração peculiar dos espaços da vida



social” [grifo do autor]. Assim, pesquisar com História de Vida coloca a pesquisadora em “contato direto com o vivido das pessoas e, portanto, com a matéria prima, fundamento da investigação social” (Ferrarotti, 2007, p. 16).

Ainda no primeiro encontro, foi possível mergulhar em aspectos muito singulares e particulares de cada participante e conversar sobre acontecimentos sociais significativos que tocam a vida de todos nós. Sobre as trajetórias de trabalho de cada participante, observou-se a inserção em várias ocupações, muitas vezes precárias, instáveis dentre várias tentativas de garantir um bom posto de trabalho, com perspectiva de crescimento a longo prazo. Mesmo que cada história guarde suas particularidades, este aspecto evidenciou-se como um ponto em comum entre todos os entrevistados. Uma vez que a empresa Uber se fez presente na Grande Florianópolis apenas no ano de 2016, ser motorista de aplicativos foi uma atividade nova para todos os participantes, mesmo que todos já tivessem uma longa trajetória de atividades laborais. Dessa forma, a reflexão acerca desse trabalho foi um ponto importante trazido por todos participantes. A seguir são apresentados os procedimentos de análise das informações.

### **3.4 Análise das Informações**

É o método que permite ao pensador dialético observar o processo pelo qual as categorias, noções ou formas de consciência surgem umas das outras para formar totalidades cada vez mais inclusivas, até que se complete o sistema de categorias, noções ou formas, como um todo (Alves, 2010, p. 2).

Na atividade da pesquisa, após todo o envolvimento com o tema e os participantes da investigação, as etapas de construção do projeto e a realização do campo, há o importante momento de organizar e analisar todas essas experiências e “informações” levantadas. Meneghel (2007) elucida o caráter artesanal de tal atividade, que só existe na relação complexa entre a materialidade da vida e os processos psicológicos em sua totalidade. Essa complexidade de sintetizar todo percurso vivido no campo-tema torna esse momento da pesquisa desafiador.

Para Delory-Monberger (2012, p. 525) “a atividade biográfica não fica mais restrita apenas ao discurso, às formas orais ou escritas de um verbo realizado”. Essa atividade, pensando a própria dialética do pesquisador no cotidiano, se reporta a uma “forma de compreensão e de estruturação da experiência e da ação, exercendo-se de forma constante na relação do homem com sua vivência e com o mundo que o rodeia” (Delory-Monberger, 2012, p. 525).

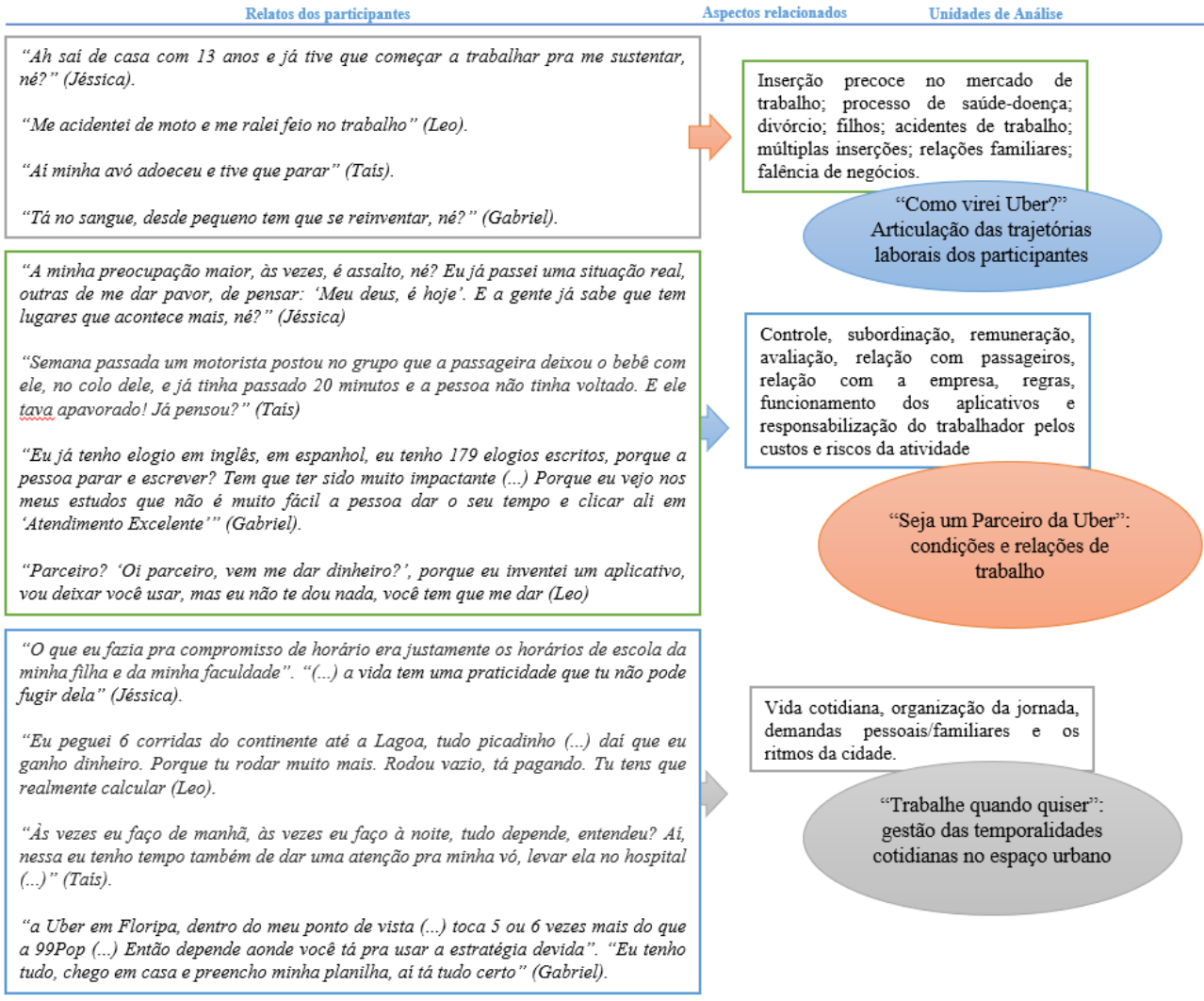
Para tanto, Vigotski (2009) sugere a análise da unidade dos processos cognitivos, afetivos e volitivos dos sujeitos entrevistados e coloca que a intenção da análise deve ser voltada à compreensão dos processos em movimento e não de suas partes isoladas, pois:

(...) existe um sistema dinâmico de significados em que o afetivo e o intelectual se unem, mostra que todas as ideias contêm, transmutadas, uma atitude afetiva para com a porção de realidade a que cada uma delas se refere. Permite-nos, além disso, seguir passo a passo a trajetória entre as necessidades e os impulsos de uma pessoa e a direção específica tomada pelos seus pensamentos, e o caminho inverso, dos seus pensamentos ao seu comportamento e à sua atividade (Vigotski, 2009, p. 14).

As unidades de análise não se constituem em fragmentos e não são estáticas, ao contrário, se expressam no decorrer dos relatos sobre as trajetórias de vida, sobre os movimentos em que ocorrem mudanças, rupturas, aspectos relacionados ao conjunto da totalidade da vida dos entrevistados, sempre dinâmicos e integrados. Assim, o processo de análise em unidades acompanha a abordagem da Psicologia Sócio Histórica e é fundamentado em uma concepção metodológica e epistemológica baseada no materialismo e na perspectiva monista de sujeito, tendo como eixo norteador o princípio da totalidade apontado anteriormente. Reitera-se que não se refere ao entendimento isolado de fragmentos das falas ou mesmo de análise de conteúdo, mas sim de analisar as histórias e a vida cotidiana dos sujeitos inseridos em um contexto sócio-histórico específico (Ferrarotti, 2007; Vigotski, 2009). Isso significa que, para além de descrever um fenômeno, deve-se superar sua “representação sensível pela mediação das abstrações do pensamento” (Pasqualini & Martins, 2015, p. 363).

Dessa forma, a organização das informações produzidas em campo passou por incessantes retornos aos materiais levantados, leituras e releituras das entrevistas, diário de campo e informações efetivadas por meio da netnografia, para chegar à estruturação que aqui se apresenta. Foram elencados momentos significativos trazidos pelos entrevistados, selecionados pela pesquisadora em função das relações e contradições reveladas em seus contextos.

No quadro abaixo (Quadro 3) foram utilizados trechos ilustrativos de relatos dos participantes e os aspectos relacionados, com o intuito de exemplificar, de forma sucinta, como foi realizado o processo de análise em unidades:



Fonte: quadro elaborado pela pesquisadora, 2021.

Como apresentado acima, chegou-se à formação de três Unidades de Análise: a primeira unidade, nomeada: "Como virei Uber? Articulação das trajetórias laborais dos participantes"; é composta pelos aspectos: inserção precoce no mercado de trabalho, divórcio, filhos, acidentes de trabalho, múltiplas inserções, relações familiares e falência de negócios. O título da unidade é derivado da fala de um dos entrevistados. Para Borges (2017 p. 94) "a nominação de cada núcleo deve revelar a expressão da articulação entre o próprio indicador e seus conteúdos, podendo ainda conter falas expressivas dos próprios sujeitos".

A segunda unidade, "Seja um parceiro da Uber: condições e relações de trabalho", é composta pelos aspectos de controle, subordinação, avaliação, relações, remuneração, entre outros. A terceira unidade, "Trabalhe quando quiser: gestão das temporalidades cotidianas no espaço urbano", discorre sobre a vida cotidiana dos participantes, sua vida pessoal e familiar, as formas de gestão do trabalho e do tempo livre, e os aspectos relacionados ao espaço-tempo

da cidade onde atuam. A 2ª e 3ª unidades foram denominadas assim em função dos enunciados serem utilizados pela empresa Uber em seu site oficial, questão que será abordada nos capítulos de análise.

A seguir são apresentados os capítulos de análise, que foram organizados a partir das 3 unidades de análise elucidadas acima. Por fim, é importante ressaltar que a divisão é resultado de um processo construtivo-interpretativo o qual não significa uma fragmentação em partes, ao contrário, tal divisão é apenas didática, para facilitar a explanação da discussão e dos resultados da investigação. Ou seja, todas as unidades estão articulados de forma intrínseca à complexidade da realidade dos sujeitos e contextos pesquisados, corroborando para a compreensão dos mesmos em seu movimento e totalidade, como apontado por Vigotski (2009).

#### 4 RE-NARRANDO HISTÓRIAS: QUEM SÃO OS SUJEITOS DA PESQUISA?

Pensa-se a história de vida enquanto uma revelação do movimento que constitui a vida humana e, também, como alternativa para narrar vidas e acontecimentos esquecidos nas histórias oficiais (Barros & Silva, 2014). Pesquisar com História de Vida coloca a pesquisadora em “contato direto com o vivido das pessoas e, portanto, com a matéria prima, fundamento da investigação social” (Ferrarotti, 2007, p. 16). As histórias individuais dos participantes são aqui consideradas como o que Ferrarotti (2011) denomina de “texto”, as quais sempre envolvem ou revelam a unidade (intertexto) da figuração histórico-social (o contexto). Para o autor, o método de História de Vida possibilita compreender determinações particulares e universais que condicionam uma existência singular, entendendo que “o homem não é um dado mas um processo” (Ferrarotti, 2011, p. 101) [tradução nossa]<sup>19</sup>. Por fim, as histórias de vida se constituem enquanto “algo vivido”, com início e desenvolvimento, progressões e regressões, fronteiras precisas e imprecisas, repletas de significados, e revelam a dialética do ser singular-particular-universal.

Assim, neste capítulo é realizada uma síntese das histórias de cada um dos quatro sujeitos da pesquisa, a fim de apresentar quem são os participantes, para, nos próximos capítulos, aprofundar elementos de seus relatos junto à articulação teórica, compreendendo a unidade de seus movimentos, ou ainda, o intertexto. Assim, as breves histórias, aqui re-narradas pela pesquisadora, foram organizadas a partir de pontos significativos das conversas, de momentos de emoção e de ruptura contados pelos participantes, os quais marcaram suas trajetórias e também mobilizaram a pesquisadora.

Por fim, pontua-se que a reconstrução das histórias foi sempre orientada pelos objetivos da investigação, considerando que os processos históricos não são lineares, mas constituem-se em constantes movimentos e contradições (Vigotski, 2004).

##### 4.1 “*A minha vida é de acordo com a demanda*”: uma síntese da história de Jéssica

Jéssica nasceu na região continental da Grande Florianópolis, tem 50 anos, é divorciada e mãe de dois filhos; Lia, de 13 anos e Leandro, de 21. Atua como motorista de aplicativos desde 2017, utilizando o carro de sua mãe, e está cursando o ensino superior em Psicologia. Reside na Grande Florianópolis com sua mãe, avó, sobrinha e seus dois filhos. Seu pai faleceu quando tinha 8 anos.

---

<sup>19</sup> Texto original: “*que el hombre no es un dado sino un proceso*” (Ferrarotti, 2011, p. 101).

Jéssica saiu de casa para trabalhar aos 13 anos, pois sua família não tinha uma boa situação financeira, o que fez com que precisasse trabalhar desde cedo. Conheceu seu ex-marido Rogério, com quem viveu durante 33 anos, logo após ir morar sozinha, e casaram alguns anos mais tarde. Sempre teve uma relação próxima com seus familiares, e pontuou que sua família sempre frequentou a igreja, sendo esse um aspecto importante de sua vida.

Trabalhou em diversas áreas, primeiramente como secretária em um escritório de advocacia, depois como redatora em uma rádio, onde Rogério era radialista. Algum tempo após iniciar nesse trabalho, a rádio começou a dar problemas. Assim, foi trabalhar com sua mãe, que havia aberto um salão de beleza. A empresa não estava dando certo, então, sua mãe abriu uma confecção de roupas, onde Jéssica passou a atuar. A loja também não deu certo. Após isso, sua mãe casou e, como seu padrasto era gerente de uma concessionária, sua mãe abriu uma corretora de seguro e Jéssica passou a trabalhar nessa área.

Durante a época em que trabalhava como corretora de seguros, ocupação em que permaneceu por 18 anos, Jéssica relatou ter sido o período mais estável de sua vida. Depois de alguns anos nessa empresa, com as mudanças tecnológicas, Jéssica passou a trabalhar em casa e foi nesse período que nasceu seu primeiro filho. Após isso relatou que sua vida mudou drasticamente, pois a criação do seu filho exigia uma dedicação integral, o que mudou a dinâmica de seu cotidiano. Como seu emprego era muito rentável, conseguiu contratar uma empregada doméstica e babá para seu filho. Após o nascimento de sua filha, as coisas ficaram ainda mais complicadas. Jéssica tentava dar conta do trabalho em casa e do cuidado dos dois filhos. A empresa de sua família começou a apresentar problemas. Após muitos conflitos familiares e dificuldades no negócio, a empresa fechou. Jéssica investiu todo dinheiro que havia guardado em seu próprio negócio, um salão de beleza, mas, pouco tempo depois, o negócio veio a falência. Jéssica foi trabalhar com vendas na área de *marketing*. Atuou durante alguns anos nessa área, mas estava muito insatisfeita com o trabalho, pois além do retorno financeiro não ser suficiente, o trabalho apresentava questões éticas que iam contra os princípios de Jéssica, o que a deixava muito triste e desanimada. Relatou que, nessa época, também estava muito difícil conciliar o emprego com os cuidados da casa e dos filhos.

Nesse período seu casamento começou a apresentar problemas. Jéssica demorou alguns anos para se divorciar, pois relata que não tinha o apoio da família e nem de amigos. Assim, buscou psicoterapia, o que segundo ela, foi de grande importância para tomar as decisões que mudaram sua vida. Algum tempo depois, se divorciou e largou o emprego. Foi quando decidiu que queria cursar Psicologia e trabalhar nessa área.

Jéssica e seus filhos foram morar com sua mãe. A entrevistada contou sobre a dificuldade de conseguir emprego, não apenas pela falta de vagas no mercado, mas também por encontrar algum trabalho flexível que possibilitasse o cuidado dos dois filhos e a realização de seu curso de graduação. Após algumas tentativas, decidiu atuar como motorista de aplicativos, utilizando o carro de sua mãe.

Por fim, Jéssica pontuou que a atividade de motorista de aplicativos é uma ocupação temporária e que deseja encerrar essa atividade assim que finalizar a graduação em Psicologia, para poder se dedicar integralmente em sua área de formação.

#### **4.2 “Aposentar nunca vai ser, né? Então até eu morrer, vitalício (...)”: uma síntese da história de Leo**

Leo nasceu em um município no interior do estado de Santa Catarina, tem 41 anos, é solteiro e não tem filhos. Reside sozinho em Florianópolis, na região leste da ilha. Atuou como motorista de aplicativos desde 2017, com seu carro próprio, quando surgiu o serviço na capital. Seu pai faleceu quando era muito pequeno e sua mãe sempre passou dificuldades financeiras. Trabalhou em várias atividades desde cedo, até se formar em técnico em mecânica. Leo sonhava em abrir seu próprio negócio na área de mecânica.

Como procurava um emprego com maior remuneração, mudou-se para uma cidade vizinha para trabalhar em uma usina industrial. Trabalhou alguns anos na área de cargas até receber a proposta de trabalhar com um portal *online* de cobertura de eventos, atividade que era novidade na época. Os serviços virtuais estavam crescendo exponencialmente nesse período, o que fez com que Leo se mudasse para uma cidade ainda maior, onde atuou na área de vendas *online* durante alguns anos, até a empresa falir.

Após a situação acima mencionada e pela dificuldade de encontrar emprego, Leo decidiu se mudar para a Grande Florianópolis em busca de melhores condições de vida. Ao chegar na capital foi em busca de empregos e, na época, uma empresa de telefonia estava abrindo um escritório na cidade. Leo foi trabalhar nessa empresa, onde atuou durante 7 anos. Também trabalhava a noite como garçom, em festas, para complementar a renda. Nesse período sofreu alguns acidentes de moto, que era seu meio de transporte. A empresa que trabalhava foi a falência e Leo foi trabalhar em outra companhia telefônica, onde atuou por pouco mais de um ano, até que um dos acidentes de moto o prejudicou muito, pois teve ferimentos graves e precisou se afastar do trabalho. Leo teve muitos problemas legais com a empresa quando aconteceu o acidente e entrou na justiça contra o Instituto Nacional do

Seguro Social (INSS), pois não recebeu auxílio imediato. Nessa época, enquanto o processo corria, ficou meses em casa, recuperando-se do acidente e acabou endividando-se.

Como conheceu muita gente em seu trabalho, recebeu a proposta de trabalhar como representante comercial para um atacado de alimentos. O entrevistado relatou ter sido essa a melhor época de sua vida, pois começou a ganhar muito dinheiro e ter estabilidade financeira. Após alguns meses nessa atividade, Leo foi morar com a namorada, que tinha um filho pequeno e uma loja de roupas.

Após alguns anos, apesar de ganhar bem, Leo achava o trabalho muito cansativo, trabalhava desde bem cedo até tarde da noite. Além disso, ressaltou que fazia tudo de moto e precisava andar muito para dar conta das demandas do trabalho, o que era muito desgastante. Assim, acabou se envolvendo em outro acidente. Foi quando viu sua vida mudar radicalmente. Leo ficou alguns meses se mantendo com alguns clientes que o procuravam em casa, mas sua vida familiar começou a mudar e seu relacionamento chegou ao fim. O entrevistado passou por um período difícil, havia se separado, estava com dívidas e desempregado. Dado seus contatos como garçom e representante comercial, conseguiu um emprego numa empresa de energéticos, mas apenas alguns meses após iniciar, a empresa retirou o escritório da cidade e Leo ficou desempregado novamente.

Durante essa fase, Leo ganhou o processo judicial relacionado ao INSS e recebeu uma indenização com um valor significativo e tornou-se beneficiário de auxílio-acidente. Com o dinheiro da indenização, pagou todas as dívidas. Leo relatou que o restante do dinheiro não era suficiente para investir no seu sonho de abrir uma mecânica. Também não queria mais trabalhar de moto, em função dos acidentes, limitações físicas e a exaustão que lhe causava. Começou a considerar o investimento em um carro próprio. Nesse momento, a atividade de motorista de aplicativo havia iniciado em Florianópolis há, aproximadamente, 6 meses. Leo decidiu apostar nessa área. No ano de 2017 comprou um carro zero e começou a trabalhar imediatamente nessa atividade.

Em 2017, logo após meio ano do início do serviço de transporte por aplicativos, na região da Grande Florianópolis, havia poucos motoristas de Uber na cidade, o que fazia com que os trabalhadores alcançassem uma boa renda. Porém, a demanda foi crescendo exponencialmente. Com o tempo, as mudanças no aplicativo da Uber (cálculo de tempo e renda das corridas), a mudança no cenário do transporte urbano (crescimento significativo de motoristas), o surgimento de outras empresas de transporte por aplicativo na cidade (99Pop,



Indrive, Blablacar, Garupa) e o desgaste do seu carro, tornou-se inviável continuar nessa atividade<sup>20</sup>, questões que serão abordadas nos capítulos de análise.

Quando questionado acerca de seus projetos, Leo disse: “*Aposentar nunca vai ser, né? Então até eu morrer, vitalício*”. O entrevistado relatou uma grande preocupação em relação a seu futuro profissional e sua renda, e pretende trabalhar apenas com carteira assinada para não precisar mais atuar como profissional autônomo. Relatou não ter mais interesse em atuar como motorista de aplicativo e não indicar esse trabalho para ninguém.

#### **4.3 “*Tá no sangue, desde pequeno tem que se reinventar, né?*”: uma síntese da história de Gabriel**

Gabriel nasceu em uma cidade interiorana no estado do Rio Grande do Sul, tem 43 anos, é casado e não tem filhos. O entrevistado possui ensino superior completo em Psicologia. Atua como motorista de aplicativos desde 2019, com carro alugado. Reside em Florianópolis com sua esposa, com quem é casado há 18 anos.

Gabriel conta que desde pequeno ajudava seus pais em casa. Seu pai era engenheiro, mas trocou de área e foi trabalhar como advogado após finalizar a graduação em direito. Sua mãe, professora e também lojista, pedia para ele ajudar com a organização das contas. Ele levava um envelope com dinheiro até o banco e relatou que adorava fazer parte disso. Contou que essa é uma lembrança viva em sua memória, que recorda quando caminhava pelo interior até o banco, com a cidade calma e tranquila. Depois voltava para casa, realizado, sem saber dos perigos que corria carregando dinheiro. Além disso, relata que até hoje realiza seus pagamentos da mesma forma que aprendeu quando criança, indo até o local onde aluga o carro que utiliza no serviço de transporte e efetivando o pagamento presencialmente, todo início de mês.

Diferente de Jéssica e Leo, Gabriel não precisou trabalhar cedo e, por isso, pôde se dedicar aos estudos com prioridade. Depois de terminar o colégio, Gabriel mudou de cidade e ingressou na universidade, no curso de Direito. Após um tempo, insatisfeito com o curso, decidiu trocar de área e ingressou no curso de Sistemas de informação. Novamente insatisfeito, resolveu ir para uma área totalmente diferente e então iniciou a graduação em Química, licenciatura plena, mas também não gostou. Após essas tentativas, decidiu voltar

---

<sup>20</sup> É importante pontuar que, no momento da segunda entrevista, Leo estava encerrando as atividades como motorista. Atualmente, Leo está trabalhando para uma companhia de televisão a cabo, com carteira assinada e não pretende voltar a trabalhar como autônomo. Informação relatada pelo participante à pesquisadora via *whatsapp*, após o encerramento das entrevistas.

para a área de humanas e então iniciou o curso de Letras. Gabriel também não gostou do curso de Letras. Relatou que conforme ia amadurecendo, trocava de ideia e não hesitava em buscar uma nova alternativa. Algum tempo depois decidiu cursar Psicologia e então finalizou esse curso. Foi nessa época que Gabriel conheceu sua companheira, também estudante de Psicologia.

Logo após a formatura em Psicologia, Gabriel e sua esposa voltaram para sua cidade natal, no interior do Rio Grande do Sul, e iniciaram um emprego na prefeitura da cidade, como psicólogos. Relata que acreditava que seriam felizes morando em uma cidade pequena, mais tranquila, pois teria maior qualidade de vida. Porém, após um tempo nessa atividade, Gabriel começou a se sentir muito insatisfeito no trabalho. Relatou que muitos acontecimentos ligados a política da cidade o decepcionaram, a ponto de desistir do emprego e decidir não trabalhar mais em serviço público.

Assim, após alguns anos nesse trabalho, Gabriel e sua esposa conversaram e decidiram morar fora do país, para tentarem uma vida diferente. Mudaram-se para um município localizado na Nova Zelândia, onde trabalharam em muitas áreas diferentes, desde prestação de serviços até fábricas. Muitas das atividades realizadas eram exigentes e mesmo que houvesse uma ótima remuneração, Gabriel relatou que trabalhou muito durante a madrugada, o que se tornou inviável nos dias atuais. Após 6 anos morando no exterior, decidiram voltar para o Brasil, com a ideia de construir uma família e ter uma qualidade de vida melhor. Assim que voltaram, mudaram-se para Florianópolis, onde residem até hoje.

Após algumas tentativas de emprego, Gabriel buscou informações de como funcionava a atividade de Uber e decidiu atuar como motorista de aplicativos utilizando seu carro próprio, que era novo. Permaneceu por, aproximadamente, 7 meses, até que o desgaste do carro, o aumento da quilometragem e a necessidade frequente de manutenção tornaram-se um problema para ele e sua esposa<sup>21</sup>. Assim, decidiu continuar atuando nessa atividade, porém com carro alugado.

Gabriel continua trabalhando como motorista de aplicativo, porém considera uma atividade temporária. Após ter percebido que a remuneração não é boa, ele pretende mudar de área, mas ainda não sabe o que irá fazer e nem quando isso acontecerá, uma vez que relatou saber o quanto esse momento está complicado no mercado de trabalho. Ainda assim, disse não ter receio de investir em uma nova atividade: *“Tá no sangue, desde pequeno tem que se*

---

<sup>21</sup> Esses aspectos serão abordados nos capítulos de análise.

*reinventar, né?*”. Também relatou que pensa em voltar a atuar em sua área de formação, mas que ainda precisa refletir sobre seus planos.

#### **4.4 “*Vi que essa coisa de trabalhar em empresa não era para mim mesmo*”: uma síntese da história de Taís**

Taís nasceu no interior de São Paulo, tem 32 anos e é solteira. Com dez dias de vida foi morar no interior de Minas Gerais com seus avós. Foi criada por eles desde quando nasceu. Atualmente reside na cidade de Florianópolis com sua avó, de 74 anos, e atua como motorista de aplicativos desde 2019, com seu carro próprio.

Aos 12 anos, seu avô faleceu e ela e sua avó ficaram sozinhas em Minas Gerais. Sua avó é professora aposentada e, dessa forma, mudaram-se para Florianópolis para morar perto do filho mais velho da avó, tio e padrinho de Taís. Taís começou a trabalhar com 15 anos para ajudar sua avó em casa, era estagiária em uma empresa de cobrança de telefones, em que fazia a pesquisa de contatos para a cobrança ser realizada. Após alguns anos, cansada de estar nesse trabalho, conseguiu um emprego de recepcionista em um salão de beleza próximo a sua casa. Trabalhou no salão durante alguns anos. Surgiu a possibilidade de trabalhar para um órgão público, no qual fazia pesquisa numa empresa relacionada ao trânsito. Atuou durante quase três anos nessa área.

Nesse período, ingressou no curso de Jornalismo em uma universidade privada e logo sua rotina começou a ficar muito pesada. Trabalhava no centro de Florianópolis no período da manhã e da tarde. Durante a noite, ia até o continente para as aulas da faculdade. Chegava em casa quase meia noite, o que começou a se tornar inviável. Taís trabalhava com carteira assinada, o que a deixava tranquila em certa medida. Um tempo depois trancou o curso de jornalismo, ao final do primeiro ano, mas gostou muito do trabalho com fotografia. Decidiu que gostaria de investir nessa área. Saiu do emprego, pois ficava muito tempo esperando processos de licitação do governo que demoravam para sair, fazendo com que ficasse parada no local de trabalho. Taís fez um acordo com seu chefe e, em seguida, após a abertura do primeiro curso de Fotografia na região, começou a cursar Fotografia.

Como o curso era integral, Taís se inscreveu para ser monitora e conseguiu uma bolsa. Com o dinheiro da rescisão do emprego anterior, investiu em equipamentos para fotografia e também em um computador. Nessa época, começou a fotografar eventos, aniversários e a ter uma renda extra. Sua bolsa terminou após um ano, pois era um contrato temporário. No decorrer do curso, Taís começou a se sentir pressionada por professores e colegas. A

entrevistada relatou que, como muitos deles eram renomados na área de fotografia, sentia que seu trabalho não era valorizado e que não conseguia espaço no mercado de trabalho. Taís adoeceu e iniciou um tratamento para depressão que durou dois anos, razão que a fez trancar o curso.

Nesse período, uma amiga que trabalha com moda, a convidou para fotografar sua marca e ajudar com sua loja de roupas. Sua amiga sabia que a fotografia era a grande paixão de Taís e, no intuito de também ajudar com seus problemas de saúde, a convidou para ir para a Suíça, para trabalhar com ela. A entrevistada foi para lá e trabalhou com fotografia durante um mês, voltou para o Brasil e continuou trabalhando para a loja da amiga, que continuou morando no exterior. Relatou ganhar pouco mas estar feliz e retornando as atividades aos poucos. Então uma conhecida a convidou para trabalhar como monitora na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), onde ela auxiliava advogados a realizar petições *online*, pois muitos não sabiam utilizar computadores e estavam em um período de transição em função da tecnologia. Taís trabalhou nessa atividade durante alguns meses e continuou auxiliando sua amiga que estava morando fora, até que foi convidada a voltar para Suíça e continuar seu trabalho de fotógrafa na área de moda. Taís trabalhou durante alguns meses na Suíça, fotografando a marca de roupas de sua amiga e relatou o quanto essa experiência foi importante para definir uma área específica de atuação em sua carreira enquanto fotógrafa. Porém, esse trabalho não estava sendo muito rentável e Taís estava preocupada em deixar sua avó sozinha, pois ela começou a apresentar problemas de saúde.

Dessa forma, voltou para o Brasil e começou a procurar um emprego. Fez vários processos seletivos, mas não conseguiu nenhum trabalho. Nesse período, como já ajudava muito sua avó, Taís começou a fazer corridas para vizinhas e conhecidas dela, levando-as em compromissos como médico, farmácia, mercado, entre outros. No ano de 2017 ela decidiu que queria prestar serviço como motorista de aplicativos, porém seu carro não se enquadrava nos critérios da empresa Uber. Então, decidiu alugar um carro para fazer um teste. Trabalhou durante a temporada de verão como motorista de aplicativos. Ao mesmo tempo, continuava realizando as corridas para pessoas conhecidas com seu carro, tentando juntar dinheiro para comprar um carro novo. Sua avó descobriu que estava com câncer e foi internada no hospital, o que fez com que Taís parasse de realizar as corridas pelo aplicativo. Nesse período ela continuou realizando apenas as corridas para as vizinhas, para poder ajudar na renda. Sua avó terminou o tratamento de quimioterapia após um tempo e curou a doença. Preocupada com a questão financeira, Taís começou a procurar emprego novamente, mas não conseguiu nada. Em 2019, conversou com seu padrinho e sua avó e, eles a ajudaram a dar entrada em seu carro

novo. Logo que comprou o carro, voltou a trabalhar como motorista de aplicativo no dia seguinte. Sobre seus planos, a entrevistada relatou que considera a atividade de motorista de aplicativos temporária e que pretende, em algum momento de sua vida, retornar para o curso de fotografia e atuar nessa área.

A seguir, apresenta-se a articulação das histórias junto a discussão teórica, o que Ferrarotti denomina como intertexto.

## 5 “COMO VIREI UBER?”: ARTICULAÇÃO DAS TRAJETÓRIAS LABORAIS DOS PARTICIPANTES

“Não há nada mais aborrecedor e vazio do que as memórias de personagens que só falam de si mesmos. Por meio dos olhos do narrador, não é ele a quem queremos ver, senão o mundo; ou mais especificamente, o seu mundo<sup>22</sup>” [tradução nossa] (Bertaux, 1999, s.p.).

A unidade de análise “Como virei Uber? Articulação das trajetórias laborais dos participantes”, trata das trajetórias laborais dos entrevistados em suas múltiplas relações e elos pessoais, familiares e institucionais. Em acordo com D’Avila (2014, p. 84) “as trajetórias laborais são tensionadas pela exterioridade vivenciada pelos sujeitos, configurando-as, necessariamente, como sociais”<sup>23</sup>. Ancorada em Coutinho (2009) e Dubar (1998), D’Avila pontua o caráter processual das trajetórias, compostas por rupturas e continuidades, o que revela sua constituição contraditória e nunca linear. Ainda, sobre as investigações da atividade humana no trabalho e suas dimensões subjetiva e objetiva, Coutinho (2009, p. 195) compreende a “investigação das trajetórias ocupacionais como uma estratégia promissora para compreensão das continuidades e das mudanças nos modos de ser trabalhador na contemporaneidade”. Isto é, ao conhecer as diferentes trajetórias e condições laborais dos participantes, é possível compreender a dinâmica entre os processos de transformações do mundo do trabalho e suas vidas cotidianas.

Os estudos sobre as trajetórias de trabalho dos indivíduos trazem como possibilidade a compreensão dos movimentos que o trabalho assume ao longo da vida dos trabalhadores (Coutinho, 2009), sobretudo no que se refere à dinâmica que se estabelece entre as relações objetivas e subjetivas que o trabalho assume em suas vidas. Dessa forma, nessa unidade de análise relacionaram-se diversos aspectos relativos as trajetórias dos entrevistados até tornarem-se motoristas de aplicativo: inserção precoce no mercado de trabalho, mudanças tecnológicas no mundo e mercado laboral e acontecimentos significativos que marcaram a trajetória dos participantes, como as relações pessoais, a migração, a chegada de filhos, casamento, divórcio, adoecimento e/ou falência de negócios familiares.

---

<sup>22</sup> Texto original: “No hay nada más aburrido y vacío que esas Memorias de personajes que no hablan sino de ellos mismos. A través de los ojos del narrador, no es a él a quien queremos ver, sino el mundo; o más exatamente, su mundo” (Bertaux, 1999, s.p.).

<sup>23</sup> Para um maior aprofundamento dessas questões, acessar D’Avila (2014) e Coutinho (2009).

## 5.1 A entrada precoce no mercado de trabalho

O primeiro ponto em comum identificado nas histórias, refere-se a entrada precoce no mercado de trabalho. No caso de Jéssica, Leo e Taís, estes começaram a trabalhar entre 13 e 15 anos. Jéssica, com essa mesma idade, saiu da casa da família e foi morar sozinha, iniciando a atividade de secretária para pagar as contas de sua casa:

*Com 13 anos eu tive que sair de casa. Meu primeiro emprego foi num escritório de advocacia, trabalhava de telefonista, secretária, fazia todo trabalho que uma secretária faz, né? Na época era máquina de datilografar, bastante tempo, né? (Jéssica).*

Já o entrevistado Leo morava com a mãe quando começou a fazer “bicos” para complementar a renda familiar: “Era vendedor informal e atuava como garçom em eventos”. Da mesma forma, Taís começou a trabalhar aos 15 anos para ajudar sua avó nas contas da casa. Gabriel, por sua vez, também comenta que começou a trabalhar desde pequeno, aos 6 anos, ajudando sua mãe com algumas tarefas de economia doméstica e que, desde pequeno, em função dessa atividade, aprendeu a cuidar das contas da maneira que realiza até hoje. Porém, não se tratava de uma atividade remunerada, diferente dos outros entrevistados. Quando solicitei que me contasse sua história até chegar na atividade de motorista, o entrevistado relatou:

*Bem interessante isso. Olha, eu acho que comecei a trabalhar com a minha mãe, né? A minha mãe foi professora e foi lojista, né? Até hoje foi lojista. Teve loja de roupa, de sapato. E meu pai era engenheiro civil e hoje ele é advogado. E eu ajudava. Eu era o cara do financeiro, eu aprendi a contar dinheiro eu acho que tinha uns 5, 6 anos. E aí eu separava, como eu faço até hoje. Separava carinho com carinho, deixava tudo bonitinho. Recontava eles, mostrava pra mãe e ela dizia: “Tá, depois que tu almoçar tu pode ir lá no banco. Fala com a tia fulana e entrega o envelope., 8 ou 9 anos. No começo eu só fazia isso e não sabia o que tava fazendo, mas eu adorava ir caminhando pela rua. Sem saber o risco que eu tava correndo, né? Criança, lá no interior. Eu adorava fazer isso (Gabriel).*

No que concerne as trajetórias educacionais e laborais, Mayer e Núñez (2017) atentam para a importância de considerar as diferentes condições de vida das pessoas, pois implicam na construção de trajetórias educativas e laborais distintas. Gabriel, devido a melhor condição econômica de sua família, em sua juventude pôde se dedicar aos estudos com prioridade, chegando a iniciar 5 cursos universitários distintos. Além disso, é o único entrevistado que possui ensino superior completo. Sobre isso, Jéssica comentou “Ensino superior não era uma

*possibilidade pra mim, em função da minha vida toda de trabalho e depois do nascimento dos filhos, da família”.*

Taís chegou a iniciar dois cursos superiores, mas a dificuldade financeira e a complicada conciliação de estudo e trabalho fez com que interrompesse os estudos. Dessa forma, por consequência de uma rotina muito exaustiva, acabou trancando o primeiro curso e voltou a trabalhar. Para Corrochano (2013), o processo de expansão do ensino superior público e privado, iniciado no Brasil na primeira década do século XXI, incorporou jovens e também adultos, homens e mulheres, oriundos de classes sociais, raça/ etnia e regiões de moradia tradicionalmente excluídas desse nível de ensino. Em função das condições materiais de vida, a experiência de muitos destes jovens pode se tornar exaustiva e esvaziada de sentido e, levar ao trancamento do curso ou a desistência, configurando o fenômeno da evasão escolar: “é uma escola que não cabe na vida, uma vida marcada pelo trabalho” (Corrochano, 2013, p. 32). As diferentes condições dos jovens trabalhadores evidenciam que a vida cotidiana dos mesmos constitui diferentes realidades e perspectivas, as quais colocam em xeque a ideia de juventude enquanto “tempo de dedicação aos estudos e de preparo para a entrada no mundo do trabalho” (Corrochano, 2013, p. 26).

Como afirma Borges (2017, p. 31) “a realidade brasileira aponta que a cada dez jovens, sete já iniciaram uma atividade profissional, e assim oferecem elevados índices na combinação estudo/trabalho em suas vidas”. No âmbito da vida cotidiana, Borges (2017) observou, em sua pesquisa com jovens que estudam e trabalham na contemporaneidade, uma organização social estruturada em objetivos realizados cada vez mais em curto prazo, os quais embarçam a constância entre os hábitos e as rotinas. Tal aspecto pode ser observado no relato de Taís:

*Eu ia trabalhar todo dia, às 7 horas da manhã, né? Aí, saía do trabalho às 18 horas da tarde, eu ia do centro até o continente pra ir pra aula, aí depois voltava às 23 e chegava em casa quase meia noite. Tava muito puxado” (...). Aí eu ficava lá [no trabalho] o dia inteiro sem fazer nada e aí aquilo estava me deixando infeliz, sabe? (Taís).*

Leo, pela formação em técnico em mecânica, chegou a conseguir emprego em sua área, porém, pela baixa remuneração, optou por se inserir em outras atividades. Jéssica teve a oportunidade de trabalhar durante muitos anos de sua vida em negócios da família (mãe, padrasto, marido), o que fez que sua trajetória de trabalho fosse diferente dos demais, mesmo com a falência dos negócios da família, posteriormente, o que veio a configurar uma nova realidade para ela. Gabriel, após finalizar o ensino superior em Psicologia, trabalhou anos em



sua área, até decidir morar em outro país para atuar em ocupações distintas de sua formação, sempre em busca de melhores condições: “*Não tem um motivo assim. Não tem uma justificativa. Eu pensei várias coisas, a gente vai trocando de opinião, a gente vai amadurecendo, né? Tenta encontrar*”.

## 5.2 As dificuldades nos processos de trabalho

Na trajetória de Leo é relevante o quanto seu envolvimento com acidentes de moto e condições de trabalho o circunscreveu em situações específicas, o que evidenciou a fragilidade das relações trabalhistas em situações de acidente ou saúde/doença. Nas palavras do entrevistado:

*Eu fiquei 6 anos mal por causa da minha perna. Esse acidente foi o terceiro ou quarto, me ferrei. Tive uma fratura exposta, tibia e fíbula [mostrando a perna e as cicatrizes], parti a perna ao meio aqui, o meu punho, essa parte toda aqui, isso faz 7 anos. Botei 2 parafusos aqui, 4 aqui [mostrando o pulso] mas não perdi nada, tenho todos os movimentos. Com isso eu me ferrei, perdi minha moto, deu um acidente, a polícia confiscou minha moto, sendo que tinha dado perda total, a seguradora não podia ter arrumado, gastei 12 mil reais. Fiquei sem moto, fiquei ferrado (Leo).*

Castro (2012, p. 16), em pesquisa com motoboys da cidade de São Paulo, enfatizou o quanto estes trabalhadores “se veem abandonados à própria sorte diante de um trabalho precário e com inúmeros riscos às suas vidas”. O autor pontua que as mudanças no trabalho de motoboys estão relacionadas com as transformações produtivas ocorridas a partir da década de 1970, da chamada Terceira Revolução Industrial, quando a necessidade de fluxo contínuo entre cadeias produtivas, como a circulação e a entrega de materiais em tempos urgentes e exatos, modificou a organização urbana e fez emergir a categoria destes trabalhadores para inúmeras atividades distintas, para além da atividade exclusiva de motoboys, mão de obra indispensável frente a fragmentação do processo de produção. Ainda, identificou a falta de amparo legal no que concerne a regulamentação efetiva dos mesmos, não contribuindo para uma valorização daqueles que passaram a exercer essa atividade (Castro, 2012). Dessa forma, mesmo que estes trabalhadores sejam “altamente reconhecidos por seu valor funcional (...) vivem sob uma relação perversa com a sociedade, que os colocam diante de um trabalho altamente arriscado e precário” (Castro, 2012, p. 17).

Aspectos das mudanças da reestruturação produtiva e precarização do trabalho podem ser identificadas no caso de Leo, que foi atuar como representante comercial, utilizando a sua

moto como meio de transporte para execução das atividades laborais nesse ramo, com ritmo contínuo de demandas do trabalho sendo ditado pelo mercado, condição que acabou impossibilitando que continuasse nessas atividades após seu acidente. As condições do trabalho de Leo evidenciam os traços precários em que se configurou seu trabalho, quando, ao sofrer vários acidentes de moto, não obteve amparo legal e sofreu inúmeras consequências. Estas não envolviam apenas suas limitações físicas e suas condições materiais (seu meio de transporte), mas, como recém citado, a própria dinâmica do serviço prestado e do mercado de trabalho exigiam um ritmo e uma disponibilidade permanente para que a atividade laboral fosse efetiva:

*Só que como representante comercial, é o seguinte, ninguém é dono de ninguém. Não é que nem essas empresas que tu és dono e tens exclusividade. Tudo que o mercado vende, eu vendia, só não vendia frios. E esse atacado era muito requisitado, porque antes as empresas grandes vendiam pra atacado, onde os atacados distribuíam pra outros mercados, hoje em dia as empresas botam representante próprio. Então quebrou muito atacado. Por isso que digo que antes era um ápice. Hoje em dia é, mas não é, entendeu? Mudou muito. Daí eu tive o acidente e assim, se tu não atendias o mercado hoje, daqui 1 mês tu não o atendesse, 'puf'. O telemarketing podia ligar e qualquer outro representante comercial podia ir lá, e pegava os clientes de mim, entendeu? O que aconteceu depois do acidente? Eu tinha cliente bons, mas que não foram atendidos, o atacado quer vender, e eu perdi. Eu em casa, fiquei de recuperação 3 meses, o que aconteceu? O que eu ganhava de 5 a 8 mil, virou 1.500 reais (Leo).*

Para Druck (2011, p. 48) a intensificação do trabalho pode ser considerada uma forma de precarização social, quando ocorre uma aceleração do ritmo laboral por meio da “imposição de metas inalcançáveis, extensão da jornada de trabalho, polivalência, etc”. Tal forma de precarização pode ser relacionada com os processos de terceirização, entendida enquanto uma modalidade de gestão e organização do trabalho característica do processo de reestruturação produtiva:

(...) comandado pela lógica da acumulação financeira que, no âmbito do processo de trabalho, das condições de trabalho e do mercado de trabalho, exige total flexibilidade em todos os níveis, instituindo um novo tipo de precarização que passa a dirigir a relação entre capital e trabalho em todas as suas dimensões. E, num quadro em que a economia está toda contaminada pela lógica financeira, sustentada no curtíssimo prazo, mesmo as empresas do setor industrial buscam garantir os rendimentos, exigindo e transferindo aos trabalhadores a pressão pela maximização do tempo, pelas altas taxas de produtividade, pela redução dos custos com o trabalho e pela “volatilidade” nas formas de inserção e de contratos. E a terceirização corresponde, como

nenhuma outra modalidade de gestão, a essas exigências (Druck, 2011, p. 49).

Além disso, as condições de “(in) segurança e saúde no trabalho” também podem ser consideradas como precarização social (Druck, 2011, p. 49). No caso dos acidentes de trabalho, é importante lembrar que o processo de terceirização no mercado laboral gerou um grande aumento de acidentes de trabalho, marcado:

Pela imposição da busca de excelência como ideologia da perfeição humana, que pressiona os trabalhadores ignorando seus limites e dificuldades, junto a uma radical defesa e implementação da flexibilidade como “norma” do presente. Isso exige uma adaptação contínua a mudanças e novas exigências de polivalência, de um indivíduo “volátil”, sem laços, sem vínculos e sem caráter, isto é, flexível (Druck, 2011, p. 49).

Nessas condições, o trabalhador se encontra numa situação de perda ou ameaça constante da perda do emprego, caso não desempenhe suas atividades nos ritmos e formas ditadas pelo mercado, também gerando sofrimento psicológico. Torna-se evidente a relação indissociável entre os aspectos estruturais da precarização, em âmbito macrossociais, e as repercussões na vida cotidiana de Leo, em nível microsocial. Compreende-se o entrecruzamento de tais aspectos enquanto unidade que condiciona a vida.

Seja pelo motivo de um ritmo de trabalho incessante, por um acidente ou mesmo pela insatisfação decorrente de características da atividade desenvolvida, como no caso de Taís, que todos participantes sofreram momentos de rupturas e foram em busca de novas possibilidades:

*Então, eu acho que nessa época eu era feliz. Só que eu trabalhava worcaholic<sup>24</sup>, das 6:30 da manhã às 22 da noite e ganhava isso aí. Foi onde eu fiquei numa zona de conforto muito boa. Quando eu te falei de 2ª, 3ª e 5ª, foi onde eu consegui chegar, o ápice do emprego de vendedor pra quem tá na rua. Entendeu? Outros, em atacado, trabalhava todo dia, se matava, e não ganhava o que eu ganhava. Então foi onde eu cheguei, um patamar desses. Mas, e aí? (Leo).*

*Ali começou a surgir esse meu conflito de vida. Porque assim, o marketing multimídia te propõe enriquecimento e ele te vende a ideia de que você vai enriquecer a sua vida e a vida das outras pessoas. Só que era uma coisa, assim, muito agressiva, entendeu? Você tem que convencer as pessoas a estar*

---

<sup>24</sup> *Workaholism* é uma expressão formada pela junção do termo “work” (trabalho) e o prefixo “aholism”, que caracteriza um trabalhador que exerce sua atividade de forma excessiva, sem limites, numa constante busca desenfreada por resultados. Essa absorção intensa nas/pelas demandas do trabalho afeta “uma grande quantidade de pessoas em todo mundo e traz a elas graves consequências em suas relações interpessoais, comunitárias e econômicas” (Gomes, 2016, p. 8).

*naquilo ali. E convencer as pessoas não é, nem de longe, a minha especialidade. Quanto mais o meu prazer, entendeu? E ali começou a surgir esse conflito, o que que eu vou fazer com a minha vida? Por que que eu estou tão insatisfeita? Então eles partiam desse pressuposto, dessa ambição intrínseca ao ser humano de ter que ter muito, de ter mais do que precisa (Jéssica).*

*Aquela coisa. Aquele coisa ruim da política. Mas meus pais acharam que a gente ia viver feliz para sempre lá. E a gente acabou, por outras idas e vindas, que não queria mais trabalhar no serviço público, que não achava aquilo legal, que achava aquilo muito ruim, pra não dizer outra coisa (Gabriel).*

Mesmo que, por diferentes razões sociais, pela falência de uma empresa, acidente laboral, insatisfação no trabalho, relações laborais precárias ou pela expectativa de uma melhor condição de vida, as trajetórias de trabalho dos entrevistados revelaram que suas vidas laborais foram marcadas pela intensa busca e inserção em diversas ocupações instáveis ao longo do tempo, até chegarem na ocupação atual de motoristas de aplicativos. Ocupações essas, inseguras, que deixaram “os trabalhadores em uma condição de maior vulnerabilidade” (Krein, Abílio, Freitas, Borsari & Cruz, 2018, p. 101).

### **5.3 As mudanças tecnológicas**

Nesse contexto de múltiplas inserções, também ficou evidente o quanto as mudanças tecnológicas e organizacionais da reestruturação produtiva, marcaram a trajetória profissional e pessoal dos entrevistados. Jéssica, ao contar sobre seu trabalho na corretora, pontuou o quanto a tecnologia (internet, computador, celular) e a mudança da gestão da empresa, modificaram sua forma de organização no trabalho e a relação com seus clientes, fazendo com que pudesse trabalhar em casa e resolver as demandas pelo telefone ou internet, o que inaugurou novas formas de sociabilidade:

*A gente tava justamente naquela fase onde a tecnologia vai, como eu vou dizer, vai tomando conta do sistema de trabalho. Você lembra que antes tudo era pessoalmente, né? Não sei se tu pegou a fase que tu queria resolver uma coisa da tua conta de telefone, tu ia lá numa atendente, pegava uma senha, né? Dado hoje o atendimento que a gente tem, esse atendimento telemarketing, então tinha o seu lado bom desse atendimento pessoal. Hoje é fácil, passa a mão no telefone, mas é uma sofrência. Então a corretora tava passando por esse processo, onde você não precisava mais atender o cliente necessariamente dentro do escritório, sabe? Cada vez mais era telefone, celular e era o computador. Na época que a internet começou a chegar, a nossa internet do trabalho ainda era discada, uma loucura, né? Mas o cliente começou a ficar mais na dele e a gente ia até o cliente, levar o contrato de*

*renovação do seguro de apólice, prestar o atendimento, então cada vez menos o cliente vinha até o escritório (Jéssica).*

*Antes era tudo através do papel, né? E aí quando começou essa nova época de peticionar pela internet, pelo programa deles, eu entrei pra ajudar os advogados que não sabem mexer com computador, ou até mesmo instalar o programa no computador. Antes da fotografia eu também já mexia bastante com esse negócio de internet, de fazer sites sozinha, bem de aprender várias coisas sozinha (Taís).*

Nesse quesito, Jéssica viu as mudanças do universo do trabalho configurarem novas relações. Taís conseguiu um emprego para auxiliar advogados com programas de computador para realizar petições *online*. Leo também trabalhou na área de eventos, tudo via internet. Como já apontado, as inovações tecnológicas não só geraram mudanças nas relações e estruturas de trabalho, como também possibilitaram a extinção de muitas profissões e o surgimento de novos cargos e funções no mercado laboral (Antunes & Braga, 2009).

Outro ponto observado se trata das questões de gênero identificadas nas histórias dos entrevistados. Enquanto, nas narrativas de Jéssica e Taís, sobressaltaram em todos momentos as articulações entre demandas familiares e do trabalho, a história de Leo e Gabriel foram voltadas ao trabalho, sendo que os aspectos familiares apareceram em segundo plano.

Jéssica, após o nascimento dos filhos, passou a gerir a vida de outra forma. Tentando sempre se adaptar as necessidades do trabalho e ao cuidado dos filhos e da casa, viu sua vida cotidiana se transformar:

*Então pra mim foi muito bom que eu pudesse ter essa flexibilidade, sabe? Muitas vezes eu trabalhava de madrugada pra cobrir a demanda que eu não tinha feito durante o dia, pois meus filhos precisavam de atenção. (...) Eu fui aprendendo a “despriorizar”, se ficava bagunçada, ficava [a casa]. Se a louça ficava pra de noite, ficava, entendeu? A prioridade era botar dinheiro dentro de casa e ter tempo pros meus filhos. Essas eram as minhas prioridades (Jéssica).*

Para Ávila (2016), mesmo com a crescente participação das mulheres no mercado de trabalho, as pesquisas sobre “uso do tempo” apontam que o trabalho reprodutivo, invisível e não remunerado, constituído como atividades necessárias à manutenção da vida humana e social (como o preparo de alimentos, a limpeza, a higiene e o cuidado de outros), continua sendo uma atividade de responsabilidade das mulheres, contribuindo para a reprodução da “desigualdade sexo/gênero e a subalternidade feminina” (Brites, 2013, p. 424).

Ávila (2016) e Brites (2013) destacam que a inserção de muitas mulheres brancas no mercado de trabalho, em sua maioria de classe média e alta, só é possível porque outras mulheres, de classes e etnias desprestigiadas, se ocupam das responsabilidades domésticas em suas casas. Nesse sentido, Jéssica pôde, enquanto trabalhava na corretora, terceirizar os serviços domésticos e de cuidado das crianças contratando uma empregada doméstica e uma babá, o que possibilitou que se dedicasse ao trabalho por um longo período de tempo. Ao transferir as demandas e atividades da vida doméstica e familiar, as mulheres se liberam para as demandas do trabalho assalariado (Ávila, 2016). Foi ressaltado, nas narrativas de Jéssica, o quanto seu ex-marido Rogério não valorizava todo seu trabalho e organização das demandas da vida privada:

*Pra mim, eu tava nas nuvens! Porque eu podia cuidar do meu filho, podia ter renda, minha casa tava bem organizada, entendeu? Então pra mim tava ótimo, tava dando conta do meu jeito, daquilo que era prioridade pra mim. Foi uma fase muito boa, muito boa. A única coisa que não era boa é que o marido nunca valorizava aquilo ali, entendeu? Nunca valorizava aquilo ali (Jéssica).*

A invisibilização de atividades consideradas socialmente femininas (trabalho doméstico e gestão da vida cotidiana, p. ex.) é considerada uma clássica problematização das relações sociais de gênero nas ciências humanas e movimentos feministas (Bessin, 2016). Bessin (2016, p. 237) aponta que “as mulheres são responsáveis pela sincronização e pela gestão cotidiana dos ritmos temporais de todos os membros próximos da família, colocando-se assim em uma disponibilidade temporal permanente”. Deve-se atentar que as relações de tempo são construídas e vivenciadas pelas mulheres baseadas na antecipação e na consideração do outro (e também de suas próprias temporalidades) e tais características são sempre condicionadas pela disponibilidade física e emocional (Bessin, 2016). Assim, mesmo quando seu casamento e trabalho estavam em crise, Jéssica não encontrou apoio de sua família, tanto no sentido afetivo quando no sentido financeiro, o que fez com que tenha perdurado nessa condição durante alguns anos, até conseguir se divorciar:

*Ainda mais quando tu tem filhos, quando tu vive dentro de uma igreja evangélica, que o que importa não é se tu tá feliz, mas é se tu tá mantendo aquele padrão dentro dos princípios da palavra de Deus, entendeu? Não tive apoio da igreja, que era meu núcleo social, meus amigos eram da igreja, nossos eventos, de estudo, tudo, e não tive apoio da minha família (Jéssica).*

Outro ponto enfatizado por Jéssica foi as dificuldades e a falta de apoio de seu núcleo religioso, seu núcleo principal de convivência. Taís, por sua vez, é responsável por todos cuidados da casa e de sua avó. Além de realizar todas as demandas da casa (mercado,

limpeza, farmácia, entre outros), também cuida de sua avó e a leva aos seus compromissos (médico, banco etc). A responsabilidade pela sua avó fez com que desistisse de morar fora e se desenvolver no trabalho com a fotografia. Além disso, a condição de Taís, assim como a de Jéssica, fez com que vissem na atividade de motoristas de aplicativo, pela flexibilidade do serviço, a possibilidade de conciliar o trabalho remunerado com as atividades domésticas e de cuidado de dependentes:

*A minha avó sempre me incentivou, mas eu sempre fui preocupada com ela, porque ela é muito dependente de mim, porque ela tem artrose nos dois joelhos e é eu que faço tudo aqui, né? Vou no mercado, pago as contas, faço tudo” (Taís).*

Por fim, a compreensão das histórias de vida dos entrevistados requer o entendimento de diversas condições particulares, seja de suas questões pessoais ou da relação com suas famílias, articulada ao conjunto de relações e transformação da sociedade em cada momento histórico, nunca lineares ou mesmo coerentes. Assim, as mudanças tecnológicas e organizacionais, decorrentes do processo da reestruturação produtiva, foram perceptíveis nos relatos e histórias dos entrevistados, resguardando o entrelaçamento de gênero, que configurou diferentes vínculos para as participantes mulheres. Evidencia-se, ainda, a eterna busca por condições melhores de vida e de trabalho, sobressaliente em todas as histórias de vida dos participantes.

A seguir, apresenta-se a segunda unidade de análise: “Seja um parceiro da Uber: condições e relações de trabalho”.

## 6 “SEJA UM PARCEIRO DA UBER”: CONDIÇÕES E RELAÇÕES DE TRABALHO

Este capítulo é baseado na Unidade de Análise: “Seja um parceiro da Uber: condições e relações de trabalho”, composto pelos itens: controle, subordinação, remuneração, avaliação, relação com passageiros, relação com a empresa, regras, funcionamento dos aplicativos e responsabilização do trabalhador pelos custos e riscos da atividade. O capítulo foi organizado a partir da análise das falas dos entrevistados acerca de sua atividade, articulada com as reflexões de recentes pesquisas sobre este contingente de trabalhadores.

Inicia-se o capítulo com um enunciado utilizado pela empresa Uber em seu site oficial, em que a mesma se dirige aos trabalhadores enquanto “motoristas parceiros” e afirma a possibilidade dos trabalhadores “tornarem-se seus próprios chefes e ganhar dinheiro dirigindo”, conforme a imagem abaixo:

Figura 1: Motoristas Parceiros

### Requisitos para os motoristas parceiros

#### Como dirigir com a Uber

A Uber é uma ótima maneira de você se tornar seu próprio chefe e ganhar dinheiro dirigindo. A maioria das pessoas pode dirigir na plataforma Uber. Saiba o que é necessário.

Fonte: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>

Como já citado na discussão teórica, na transição do período fordista-taylorista para o toyotismo, a ideia da “parceria” relacionada aos trabalhadores foi um elemento trazido pelas empresas, as quais buscavam envolver os trabalhadores por meio de sua participação no trabalho (Coutinho, 2006). Nesse cenário, a ideia era de que o trabalhador fosse considerado não mais como um empregado da empresa, mas sim “um colaborador, alguém que se identificaria com os objetivos da organização” (Coutinho, 2006, p. 19). Porém, uma relação estabelecida nas contradições da sociedade capitalista, na relação capital-trabalho, entre empregador e trabalhador, levanta dúvidas e reflexões acerca da natureza da mesma, sendo questionada por Coutinho (2006, p. 19): “Pode o trabalhador ser um parceiro no processo produtivo?”. Ao longo deste capítulo, serão abordadas várias condições e relações que



constituem o trabalho dos motoristas de aplicativo e colocam em xeque a ideia de “parceria” utilizada pela empresa.

Para André, Silva e Nascimento (2019, p. 9), as propagandas e enunciados utilizados pela empresa são sugestivos, “no sentido de demonstrar ao futuro motorista que ele será dono do seu próprio negócio, que poderá trabalhar quando e da forma que ele quiser, ou seja, remetendo à ideia de flexibilidade e de autonomia”. Ao contrário, Scapini (2020) e Filgueiras e Antunes (2020) afirmam tratar-se de uma profunda subordinação e controle dos processos de trabalho, o que exige um olhar detalhado das condições precárias e específicas em que esse tipo de relação se estabelece.

Em estudo acerca das condições de trabalho de motoristas de Uber, André, Silva e Nascimento (2019, p. 12) enfatizaram que a natureza flexível deste trabalho possui relação estreita com o desmonte das proteções sociais, proporcionada em grande escala pela Reforma Trabalhista Brasileira. Da mesma forma, em pesquisa com motoristas de Belo Horizonte, Cezário e Araujo (2021) analisam algumas características deste trabalho, as quais o configuram enquanto uma atividade flexível e extremamente precária. Como já abordado no capítulo teórico, não há nenhuma proteção para os trabalhadores, não há seguro desemprego, não há possibilidade de afastamentos involuntários, não há compensação pelas longas jornadas ou por condições consideradas insalubres, e todos os custos são transferidos para os motoristas (carro, combustível, celular, internet, entre outros).

Para Filgueiras e Antunes (2020, p. 33), por trás do discurso de flexibilidade e autonomia, é possível identificar “a negação da própria relação de trabalho” como uma forma voltada a transferir todos os riscos e custos para os trabalhadores. Além das características citadas, há uma novidade nessa modalidade de relação que a diferencia de outros tipos de trabalho precário e flexível, considerados históricos em nossa realidade:

(...) a grande novidade na organização do trabalho introduzida pelas novas TIC é, além de potencializar exponencialmente as formas de obtenção de lucros e até mesmo de extração do mais valor, é o de permitir que as empresas utilizem essas ferramentas como instrumental sofisticado de controle da força de trabalho, de que são exemplos o registro em tempo real da realização de cada tarefa, velocidade, local e movimentos realizados; a mensuração das avaliações; tudo sob o aparente comando dos algoritmos. E este novo fetiche do mundo tecnológico do capital permite, ao mesmo tempo, que se expanda o ideário fetichizado de que tudo está sob impulsão de uma neutra tecnologia autônoma (...) (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 33).

Em pesquisa com motoristas de Uber de Porto Alegre, Scapini (2020) coloca que a novidade está na relação estabelecida com os trabalhadores junto a tecnologia, isto é, ao se cadastrarem no aplicativo, acabam “consentindo” com os termos de adesão e respectivas regras para os motoristas, clicando no item “Aceito os termos”, onde o “contrato” é firmado e assinado pelos trabalhadores. A única exigência da empresa é: “Você precisa de uma CNH [Carteira Nacional de Habilitação] válida com a observação ‘Exerce Atividade Remunerada’ e ser aprovado no processo de checagem de antecedentes criminais. Os requisitos podem variar de acordo com a cidade ou legislação local” (Uber, 2021)<sup>25</sup>. Além disso, é necessário que possuam um veículo X, isto é, só é possível ingressar na atividade possuindo ou alugando um carro dentro dos parâmetros estabelecidos pela empresa. Assim, é o motorista quem deve garantir a sua ferramenta de trabalho. Além disso, é necessário um bom dispositivo móvel e internet eficiente, que deem conta das demandas do aplicativo: tudo por conta dos trabalhadores.

Outro aspecto importante, exigido dos motoristas, é uma pontuação mínima para permanecerem na plataforma da empresa, pontuação esta, dada pelos usuários, sendo que esta condição só se torna conhecida para os trabalhadores no decorrer do desenvolvimento de suas atividades diárias (Scapini, 2020). A autora ainda pontua que consta nos termos e condições da empresa que o motorista pode desistir do contrato a qualquer momento, sem qualquer garantia e que podem ser expulsos da plataforma a qualquer hora e por qualquer razão:

“A Uber poderá imediatamente encerrar estes Termos ou quaisquer Serviços em relação a você ou, de modo geral, deixar de oferecer ou negar acesso aos Serviços ou a qualquer parte deles, a qualquer momento e por qualquer motivo” (Uber, 2021)<sup>26</sup>.

Em relação a pontuação mínima dos motoristas, condição para permanecerem na plataforma e não serem desativados, os trabalhadores são o tempo inteiro vigiados e avaliados, porém, agora, sem uma figura de gerente, mas sim por uma relação impessoal com algoritmos, pois o “passageiro torna-se os olhos da Uber e acompanha o motorista onde a empresa não consegue chegar via aplicativo” (Scapini, 2020, p. 68).

Outro aspecto que pode acarretar na desativação do motorista é a não aceitação de um número específico de viagens indicadas, informação não disponibilizada pela empresa. Assim, por meio da negação de corridas ou por avaliações negativas por parte dos usuários, os motoristas podem ser desativados da plataforma a qualquer momento. Essas questões serão

---

<sup>25</sup> [https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm\\_source=uber&utm\\_medium=offerings](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm_source=uber&utm_medium=offerings)

<sup>26</sup> [https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm\\_source=uber&utm\\_medium=offerings](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm_source=uber&utm_medium=offerings)

aprofundadas mais adiante. Dessa forma, mesmo que o controle dos processos de trabalho dos motoristas não permita a autonomia dos mesmos, como veremos a seguir, a forma de administrar e gerenciar as atividades são da responsabilidade deles, o que, para Scapini (2020, p. 58) gera uma “aparente autonomia para o trabalhador”.

Nessa configuração de flexibilidade e autonomia, constitui-se a transferência deliberada de todos os custos e riscos, com objetivo de aumento do controle sobre os trabalhadores, ao responsabilizá-los por sua remuneração e pelos custos de manutenção e outros requeridos no exercício de sua atividade (manutenção do carro, combustível, celular com internet, “boa conduta”, entre outros) (Filgueiras & Antunes, 2020).

### 6.1 As condições laborais

Antunes e Filgueiras (2020) reuniram, ao menos, 11 medidas explícitas de controle utilizadas com trabalhadores de aplicativos (de corrida, de entrega, entre outros serviços). Para facilitar a identificação das peculiaridades dessas modalidades de trabalho, abaixo são apresentadas as 11 medidas, como forma de explicitar didaticamente os diferentes aspectos relativos ao trabalho com aplicativos. Tais medidas configuram-se enquanto um “poderoso arsenal de gestão e controle da força de trabalho” (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 34) e serão discutidas aqui com enfoque no trabalho de motoristas.

Quadro 4: Medidas de controle

Número	Medida
1	“Determinam quem pode trabalhar. Se elas são mais ou menos exigentes na admissão, isso não muda o fato de que as decisões são tomadas segundo suas conveniências e interesses (estratégias). Os/as trabalhadores/as estão sempre sujeitos à aceitação do cadastro na plataforma para poder trabalhar”.
2	“Delimitam o que será feito, seja uma entrega, um deslocamento, uma tradução, uma limpeza, etc. Os/as trabalhadores/as não podem prestar serviços não contemplados pelas plataformas e aplicativos”.
3	“Definem que trabalhador/a realizará cada serviço e não permitem a captação de clientes. Ou seja, as empresas contratam (ou não) os serviços segundo suas conveniências. As avaliações dos clientes são apenas um dos instrumentos para uma decisão de alocação que é a empresa que realiza”.
4	“Delimitam como as atividades serão efetuadas. Isso ocorre nos mínimos detalhes, seja o trajeto, condições dos veículos, controlando até mesmo o comportamento do/as trabalhadores/as frente aos clientes”.

5	“Determinam o prazo para a execução do serviço, tanto para as entregas, quanto os prazos máximos para realização das traduções, projetos e demais atividades realizadas”.
6	“Estabelecem de modo unilateral os valores a serem recebidos. Essa é uma variável chave, porque os pagamentos são manipulados para dirigir o comportamento do/as trabalhadores/as”.
7	“Determinam como os/as trabalhadores/as devem se comunicar com suas gerências. Por exemplo, é vedado a/os entregadores/as acessar o site RECLAME AQUI, redes sociais, ou quaisquer outros meios que não aqueles estipulados pelas empresas”.
8	“Pressionam os/as trabalhadores/as para serem assíduos e não negarem serviços demandados. No site da Uber, por exemplo, explica-se que o/a trabalhador/a poderá ser desativado se tiver uma taxa de aceitação de corridas menor do que a taxa de referência da cidade”.
9	“Pressionam os/as trabalhadores/as a ficar mais tempo à disposição, através do uso de incentivos. Como relatado por todos os entrevistados, são comuns as promoções, que atuam como metas com horários a serem cumpridos pelos entregadores/as, para incitar que trabalhem por mais tempo”.
10	“Usam o bloqueio para ameaçar os/as trabalhadores/as, o que implica deixá-lo/as sem poder exercer suas atividades por tempo determinado, por inúmeras razões arbitrárias, sempre determinadas pelas plataformas”.
11	“Utilizam a possibilidade de dispensa a qualquer tempo e sem necessidade de justificativa, sem qualquer espécie de aviso prévio, como um importante mecanismo de coerção e disciplinamento da força de trabalho”.

Quadro organizado pela pesquisadora. Fonte: Filgueiras e Antunes (2020, p. 33-34).

Os sentimentos de insegurança e medo são cotidianos para os trabalhadores. Leo, ao se referir ao seu trabalho, conta sobre uma conversa que estava tendo com outros motoristas, expondo o quanto se sentia desprotegido e ressaltando os potenciais riscos de sua atividade:

*Eu estava conversando com outros Ubers esses dias e foi complicado. Eu falei "Cara, proteção zero". Nós estávamos assistindo TV e aí passou no noticiário que mataram um Uber em São Paulo, e o repórter falou: "Ah, corridinha fantasma, passageiro fake!". E falamos: "Trabalhamos às cegas. Às cegas. Por quê? Ó, teve uma chamada agora [mostrando o aplicativo para a pesquisadora], ele vai te mostrar a nota do passageiro, quantos minutos e quantos km ele tá. Só pisca 3 vezes no app. Nem a localização e nem o nome da pessoa tu tem. Aí você aceitou! Você tem 3 segundos pra aceitar, se não aceita ele vai piscar em outro carro. Aí, pum! Aceitei! Você me chama, você sabe a cor do meu caro, meu nome, minha placa, minha foto. Você me chama, eu sei a quantos minutos/km você tá. Mas não sei nem quem é você. E aí mostra o nome. Sei que é a fulana que eu vou pegar, daqui não sei quantos minutos. Só quando eu chego lá, depois de aceitar a corrida, que vai mostrar pra onde você vai, eu não sei nem se é dinheiro ou cartão. É às cegas, é sério. Eu achava que, pra defender o Uber, a categoria, pra qualquer coisa tinha que ser igual pra igual, sabe? Por que o passageiro não tem que fazer um cadastro rigoroso? Por que o motorista faz um rigoroso? Muito injusto você não saber, nunca, nada do passageiro e eles saberem tudo de você. Nós não temos nada.*

*Por que que não tem uma foto do passageiro? Poderia ter. Ia ajudar muito. Ó, agora saiu de novo aqui, tá atualizada a listagem de área de risco pra nós (Leo).*

A fala de Leo é muito emblemática, pois apresenta diversos elementos que caracterizam um trabalho precário e subordinado, em que várias medidas de controle podem ser identificadas. Primeiramente, a intensificação do ritmo laboral pode ser observada por meio do tempo de 3 segundos que o motorista possui, para, de forma quase imediata, aceitar ou recusar a corrida. Após esse tempo, se o motorista não responder, perde a corrida, a qual irá apitar no aplicativo de outro motorista. Atenta-se aqui para duas situações: primeiramente o risco, pois na maioria das vezes, o motorista encontra-se dirigindo quando recebe a chamada. A outra situação refere-se à condição dos motoristas possuírem um número limite de recusa de chamadas, como já apontado. Quando excedido, pode levar à expulsão do motorista da plataforma. Além disso, a falta de informações sobre o passageiro não garante o mínimo de segurança para os motoristas, gerando uma sensação de medo e incerteza sobre a situação, ao mesmo tempo em que exige uma resposta veloz. O fato de as configurações do aplicativo não garantirem segurança, por meio do mínimo de informações, é questionada por Leo, uma vez que o procedimento com os motoristas é diferente dos usuários. Por último, ao final do relato, Leo comenta sobre uma lista atualizada das áreas de risco. Nesse momento, Leo está se referindo aos grupos de monitoramento via *whatsapp*, criados pelos próprios motoristas para dar suporte uns aos outros, uma vez que a empresa não oferece essa proteção. Diante de tantos detalhes que configuram o trabalho de motoristas de aplicativo, é necessário um olhar minucioso sobre cada ponto.

A primeira medida “explícita” de controle (medida 1 apresentada na tabela acima), pode ser observada no fato da empresa determinar se o motorista pode ou não dirigir para ela a partir de critérios exigentes, e não os utilizar no mesmo nível na admissão dos usuários/passageiros, revelando que tomam decisões que podem colocar em risco o trabalho dos motoristas nessas condições, o que poderia ser diferente, como podemos observar no relato adiante. Ainda, os motoristas são obrigados a aceitar o cadastro para poderem trabalhar. Com isso, ficam limitados ao que o aplicativo delimita. Nesse sentido, é possível observar na fala de Taís, diferenças importantes entre os aplicativos, o que faz com que optem por utilizar um ou outro com maior frequência:

*Apesar de que o 99 eu consigo ver pra onde que o passageiro vai, a Uber não. Eu só consigo ver o destino, mas não exatamente a rua que a pessoa vai. Mesmo assim eu não gosto muito de 99 porque se a pessoa quiser me dar calote, a 99 não vai me pagar. Não gostei muito do sistema também, mas tem*

*gente que faz mais 99. E eu prefiro a Uber porque ela tem um processo bem mais seletivo do que a 99, nos passageiros (Tais).*

No caso de Florianópolis, os entrevistados relataram que o aplicativo da Uber possui muito mais demandas se comparado ao 99Pop, “*Nem se compara, a Uber, na ilha, toca muito mais*” (Gabriel). Como há maior controle dos motoristas e a remuneração é garantida (caso o passageiro não pague), este aplicativo é mais seguro no sentido da garantia da remuneração. Porém, além de não possuir maiores informações acerca do passageiro, o aplicativo da Uber também não mostra o destino com precisão, apenas a região aproximada, fator que traz insegurança para os motoristas. O aplicativo da 99Pop mostra a localização exata do destino, mas se o passageiro não pagar, o motorista não recebe. Além disso, o passageiro não é expulso da plataforma. Na Uber, ao não pagar um número X de corridas, o passageiro é expulso da plataforma. Este é um ponto muito importante, enfatizado pelos entrevistados, pois todos relataram ter medo de não receber o valor do serviço e também de acessar regiões de risco, por medo de violência, assalto ou morte. Assim, mesmo que, para garantir sua segurança, precisem negar um determinado número de chamadas e correr o risco de serem desativados da plataforma.

Nesse sentido, é o aplicativo que determina para onde será feito o deslocamento e não há possibilidade de prestar o serviço se não contemplado pelo aplicativo, podendo este aspecto também ser considerado uma medida de controle (medida 2 apontada na tabela). Junto a isso, também é determinado qual o motorista que realizará a corrida, em decorrência de sua pontuação e localização no momento da chamada, enviando a chamada para seu dispositivo móvel, configurando a medida de controle nº 3. Ainda, é determinado ao motorista como a atividade será efetuada, por qual trajeto, em qual tipo de veículo e em qual prazo (medidas de nº 4 e 5 da tabela).

Sobre a questão de risco, Filgueiras e Antunes (2020) assinalaram que a violência contra motoristas de Uber é um fenômeno que vem sendo observado no Brasil e recordam uma notícia de 2019:

Segundo matéria publicada por Mike Issac (The New York Times, 23 de agosto de 2019), 16 motoristas do Uber foram assassinados no Brasil até meados de 2019. Na grande São Paulo, apenas em setembro, ocorreram cinco assassinatos de motoristas (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 37).

Nos últimos anos, são recorrentes as notícias sobre assalto e assassinato de motoristas de aplicativos. Em 2021, dois acontecimentos na região da Grande Florianópolis foram

compartilhados e ganharam grande repercussão nas redes sociais (*Facebook, Instagram, Blogs*) e em sites de notícia. O primeiro é sobre um motorista de Biguaçu, de 61 anos, que fingiu estar morto após ser esfaqueado ao término de uma corrida. O motorista foi jogado de uma ribanceira e na manhã do dia seguinte pediu ajuda (NDMais, janeiro de 2021)<sup>27</sup>. O outro acontecimento foi de um motorista de 52 anos, que foi assassinado e teve seu veículo furtado em São José, em abril deste ano (NSC Total, abril de 2021)<sup>28</sup>. São comuns os relatos de assalto e as preocupações sobre assassinatos para os motoristas na Grande Florianópolis, estes acontecimentos acabam gerando medo e insegurança para os motoristas. O medo de assalto foi recorrente nas falas de Jéssica e Taís, junto aos sentimentos de incerteza, insegurança e de falta de proteção, como observado nas seguintes falas:

*A minha preocupação maior é assalto, né. Eu já passei uma situação real, outras de me dar pavor, de pensar “Meu deus, é hoje”. E a gente já sabe que tem lugares que acontece mais (Jéssica).*

*Às vezes, tem gente que diz “Ah, você tá indo pegar meu namorado, meu pai”. Aí, tudo bem. Mas quando falam: “Ah, tem como você me pegar em tal lugar?” Se tiver viável sim, se não, não dá, né? Aí eu ligo, às vezes também, se não estou achando. Às vezes, eles me ligam. Mas o certo também não é eu dar trela pra muita coisa, porque essas coisas já são motivo pra ser tudo suspeito, entendeu? Apesar de que, eu ando até com uma arma de choque no meu carro, aí só falta ter um spray de pimenta agora (Taís).*

Nesse sentido, Scapini (2020) coloca que a segurança é um dos fatores importantes para os motoristas escolherem a empresa-aplicativo em que irão atuar. No site da Uber, há um item que diz “Por que dirigir com a Uber?” “Uber é seguro?”, onde possui a seguinte mensagem da empresa:

Sua segurança é o norte de qualquer caminho. Por isso, todas as viagens são monitoradas por uma equipe dedicada 24h por dia para proteger você. Além de diversas medidas de segurança, quem dirige ou anda de Uber pode: compartilhar o trajeto das viagens em tempo real, contar com seguro de acidentes pessoais em todas as viagens, telefone para suporte emergencial e muito mais (Uber, 2021)<sup>29</sup>.

Porém, ao conversar com os motoristas, o que se observa nos relatos é o contrário, uma falta de proteção e suporte por parte da empresa. Portanto, os próprios motoristas criaram grupos de *whatsapp*, os quais se tornaram importantes instrumentos coletivos dos motoristas,

<sup>27</sup> <https://ndmais.com.br/seguranca/policia/motorista-de-aplicativo-finge-morte/>

<sup>28</sup> <https://www.nsctotal.com.br/noticias/assassinato-de-motorista-de-aplicativo-apos-assalto-em-sao-jose-tem-quatro-suspeitos>

<sup>29</sup> [https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm\\_source=uber&utm\\_medium=offerings](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm_source=uber&utm_medium=offerings)

em que eles utilizam símbolos ou letras para comunicação em casos de suspeita ou risco, pois como visto, o aplicativo irá direcionar os motoristas independentemente de ser para uma região perigosa ou não:

*Já não dão suporte e nada. Os Ubers fazem grupo de monitoramento, show de bola. No Uber On,, grupo que participo, quando tu vai começar a rodar, tu tem que mandar a tua localização ali pra acompanhar, aquela de 8 horas, sabe? tipo jornada de trabalho, se vai ficar mais de 8 horas, tu renova ela ali. É o monitoramento On. Ó, todos os Uber que estão trabalhando agora (mostrando grupo para a pesquisadora), eu consigo visualizar todos. Se ele for fazer uma corrida que ele acha que é de risco, então são usadas letras só. M de monitoramento, se tu para em algum lugar e começa a demorar, eles já te ligam. Se tu não atender eles ligam outra vez, se não atender eles já ligam pra polícia. Mas, às vezes, não dá tempo de botar a letra, então é por isso que eles já te ligam se tu fica parado. E quando tu saiu da área de risco tu bota letra B. É um grupo de Zap, então não pode postar nada, só localização, M, B e A, mais nada. A gente tem que se cuidar né? Não tem respaldo de ninguém. E podia ter, né? Eles [referindo-se as empresas] tem tudo registrado, custa? (Leo).*

Como é possível perceber, as estratégias de suporte e proteção ficam por conta dos motoristas, evidenciando uma forma de precarização social do trabalho, em que os trabalhadores se encontram vulneráveis e desprotegidos.

Nesse sentido, Scapini (2020, p. 98) lança uma pergunta pertinente: “Afinal, é possível que em um trabalho tão precarizado, explorado e fragmentado haja resistência e organização? E, se houver, ocorrerá da forma que já conhecemos, como greves e sindicatos?”. Observou-se uma organização efetiva dos motoristas por meio dos grupos de monitoramento. Os grupos se dão via *whatsapp* e possuem a função de garantir o mínimo de segurança para os motoristas, mas também criam “uma identidade entre os participantes e contribui para a socialização no trabalho” (Scapini, 2020, p. 100). Dessa forma, a entrada nos grupos se dá por meio da aprovação do administrador, após o trabalhador comprovar sua atividade enquanto motorista. As características de funcionamento identificadas na pesquisa de Scapini (2020), com motoristas de Porto Alegre, são similares às identificadas nos relatos dos trabalhadores entrevistados de Florianópolis. Existem diferentes grupos e estes possuem determinadas regras para a manutenção do monitoramento. Leo, Jéssica e Taís participam de diferentes grupos, como podemos observar nas falas abaixo:

*Na verdade eu participo do maior grupo, que é o UberOn. É tudo de Floripa aqui (...). É de On e Off, de estar sempre ligado, sempre on. Esse é o logo do On, tem tudo, e tem o Caveiras também, não sei se tu já viu umas caveiras por aí, é outro grupo de Uber. O On, quando tinha 2.000, o Caveiras tinha 400*



*peessoas. Então é bem gigantesco. O lugar do nosso QG é lá no Posto Rita Maria, 24 horas. Chega lá tá, todos os UberOn. Pra entrar tem que comprovar que é motorista e no grupo só pode falar coisas relacionadas ao monitoramento. E é de graça (Leo).*

*A gente tem os grupos do Uber, né? Onde a gente se ajuda. O negócio funciona muito legal. Tem gente que se dispõe a criar grupos e fazer todo um sistema de monitoramento, se você tá numa área de risco e pega um passageiro que você não se sente confortável, se tu acha que vai ser assaltada ou alguma coisa assim, vai no grupo e coloca uma senha ou até uma figurinha que demonstre que tu tá assim, e aí tu compartilha tua localização real. E eles sempre compartilham as zonas de risco (Jéssica).*

Jéssica, além de participar de um grupo de motoristas de aplicativo, também participa de outro grupo que se chama PF, das chamadas corridas “por fora”. Esse outro grupo é destinado apenas a motoristas mulheres:

*Então se alguma colega lá assumiu de fazer corrida com alguém, mas não pode naquele momento, ela vai ali no grupo e diz: “Gente tem uma passageira que precisa tal horário, tal data, tal lugar e paga tanto”. Aí quem pode já vai ali na hora e coloca: “Eu faço”. O negócio é bem articuladinho e é confiável (Jéssica).*

Já a entrevistada Taís participa de outro grupo de monitoramento, citado por Leo anteriormente, o Caveiras, o qual possui outras características:

*Eu até entrei num grupo, não sei se tu já viu, que tem aqui em Floripa, é o Caveiras. Porque pra entrar nesse grupo não é só entrar no grupo, tem que fazer um treinamento. Eu fiz um treinamento de 4 horas com eles, presencial. Tem uma sede deles ali em Barreiros, só bota adesivo se teve treinamento. Então, não sei se tu já reparou alguns carros aqui em Floripa com uma caveira atrás. Então, é um grupo de Ubers que se ajudam. E o que que eles fazem? Eles protegem um ao outro. Eles monitoram todos os passageiros, todo motorista pode monitorar. Eles se monitoram e se acontece qualquer coisa contigo, p. ex, se acaba a bateria do teu carro, se fura o pneu, eles vão pra te ajudar. Por isso o adesivo da caveira atrás. Tem um cara que criou esse grupo, e aí foi um monte de gente aderindo junto com ele, eles criaram um sistema de monitoramento que tem até uma central, que é tipo rádio amador, igual táxi. Se eu tô numa situação de risco, p. ex, eu tenho essa central que fica ligada dentro do meu carro, então eles escutam tudo que eu tô falando com o passageiro dentro do carro. Se eles escutam que é suspeito, eles já me chamam ali e começam a me acompanhar. Agora, se, p. ex, se entra um cara no carro e to sendo assaltada, eu só mando um código pra eles e eles na mesma hora vão atrás e já mandam a polícia junto e já ficam me monitorando pra ver onde eu estou indo, entendeu? É muito bom, você não tem ideia. Eu resolvi me associar a eles pela minha segurança, né? Porque eu sou mulher e tudo. E além disso eles fazem trabalho comunitário, tipo, juntam um monte de cesta básica, comida, roupa, e junta os motoristas tudo e vão em todas favelas de Floripa*

*pra entregar pro pessoal. Tanto é que todos os maus desses lugares, eles respeitam muito o Caveiras. Já teve caso de gente entrar no carro e falar assim pro motorista: "Eu não vou te assaltar porque você é do Caveiras". Pagou a corrida e mandou o cara embora. E não paga nada, tá? E qualquer motorista pode ser monitor, e tem uma outra parte do grupo só do Caveiras, que eles ficam ali e arrumam lugar pra tu comprar peças baratas, pra tu trocar pneu barato, pra tu lavar o carro mais barato. Agora muitos motoristas que estão passando fome em casa, que não tão tendo como trabalhar, eles também tão ajudando<sup>30</sup>.*

No relato de Taís é possível observar que há uma grande e efetiva organização dos motoristas em relação aos grupos, compreendendo uma estrutura organizativa mais ampla, também observada nos grupos de motoristas de Porto Alegre (Scapini, 2020); em que a ajuda mútua não se dá apenas no sentido de proteção e diminuição dos riscos, mas também aos aspectos relacionados a manutenção dos veículos. Além disso, tentam garantir “apoio em caso de doença ou incapacidade para o trabalho” (Scapini, 2020, p. 100). Para além desses fatores laborais, o grupo Caveiras também realiza ações sociais, como a entrega de cestas básicas em comunidades carentes, o que faz com que haja uma troca importante com a comunidade, estabelecendo uma relação de respeito entre os motoristas do Caveiras e os moradores locais, principalmente em zonas de risco onde ocorrem mais assaltos, como relatado pela entrevistada.

Scapini (2020, p. 100) chamou de “alcateias” os motoristas que fazem parte de grupos de monitoramento e compartilham informações acerca de seu trabalho, onde há, inclusive, locais físicos para o encontro dos membros, como visto acima. Já os trabalhadores que não fazem parte de grupos de motoristas, foram denominados pela autora como “lobos solitários”, como é o caso do entrevistado Gabriel, que relatou não fazer parte de nenhum grupo e não ter interesse em participar.

Os sentimentos dos entrevistados aparecem imbricados, a preocupação com as condições de trabalho, com os custos do trabalho, com os riscos que ele apresenta, constituem as vivências cotidianas dos trabalhadores, como podemos observar nas falas a seguir:

*Se tu não tem seguro, ferrou. Se tu depende só disso pra ganhar, né? Eu até ia começar a rodar, mas agora eu vou ter que esperar, porque só essa semana já teve 3 assaltos, imagina? (Taís).*

*Tu corre o risco de bater, porque tem outras variantes, que é interessante tu saber, que uma pessoa comum, ela corre um risco de bater um carro, um motorista de aplicativo, ele corre 8 vezes mais. Então todos quase vão bater, porque a gente roda 10, 12mil quilômetro/ano, no nosso carro particular. Um*

---

<sup>30</sup> Este último aspecto citado é relacionado ao período da Pandemia do Covid-19, o qual será abordado adiante.

*Uber roda 60, 70, 80, 120 mil. Tem gente que chega a rodar 10 mil quilômetros por mês. Aqueles que ganham bem e tal, mas que deterioram o carro deles ou alugam um carro (Gabriel).*

*E se bate o carro? É teu, foda-se. A Uber não tá nem aí. Não tem nada. E se te matam? e a tua família? E aí? Segurança zero. Não tem vínculo, e aí? Eu não vou indicar isso pra ninguém. Só vejo gente se fodendo. Desafio alguém a dizer. É isso que eu digo, começo a conversar contigo e começo a pensar e analisar as coisas. Para, não tem como indicar. E outra, dobrou a jornada de trabalho. Se tu trabalhava 8, agora trabalha 16, 14, 18. É ilusão nega, é ilusão. Só é uma ferramenta perfeita sabe pra que? Pra população, o Uber. A mobilidade urbana, de Brasil e mundo, evolui demais com esses aplicativos. Pra população é maravilhoso. Mas para os motoristas não, é inseguro, inviável, depreciação do veículo, desgaste emocional e físico. Porque não é só tu sentar no carro e dirigir. Vai entrar pessoa com energias, com cheiros, com tudo que você espera e não espera. Dentro de um carro que é teu, tu que tem que cuidar (Leo).*

Os acidentes de trabalho, no caso dos motoristas de aplicativo, acabam sendo contabilizados como acidente de trânsito (Scapini, 2020). Aqui, cabe ressaltar que a extensão da jornada dos motoristas, horas excessivas de trabalho, pode “acometer a saúde de motoristas por aplicativo (...)”, e frente a escassez de pesquisas tratando diretamente dessa questão, pode-se utilizar exemplos de outras profissões, como motoristas de transporte público, caminhoneiros, entre outros, que atuam por longas jornadas de trabalho em veículos, isto é, desempenhando suas atividades em lugares públicos, no trânsito, configurando um ambiente de risco pelas condições do tráfego, das cidades e até mesmos pelas intempéries climáticas (Scapini, 2020, p. 96). Nesse sentido, a incerteza e a preocupação dos motoristas são evidentes, pois um problema de saúde ou de acidente pode acarretar a impossibilidade de atuarem, fazendo com que os motoristas percam sua renda imediatamente. Assim, a remuneração é um aspecto central no trabalho dos motoristas e é considerado um dos mais importantes para compreensão das relações e a subordinação dos trabalhadores nessa configuração de trabalho (Scapini, 2020; Filgueira & Antunes, 2020).

## **6.2 A remuneração dos motoristas**

Os motoristas entrevistados relatam ter identificado mudanças significativas desde quando iniciaram nessa atividade, em meados de 2016/2017, até os dias atuais, mudanças essas geradas por vários fatores, como as mudanças constantes nas taxas, o surgimento de diferentes aplicativos de transporte, o aumento expressivo de motoristas de aplicativos, entre outros:

*Não indicaria fazer Uber, claro que não. No começo era mais lucrativo mesmo, ganhava até 1000 por semana. Agora é 500 pila, no máximo. Mudou muito. E nenhum dos Uber que eu conheci, te juro, nenhum deles tem mais o mesmo carro e a grande maioria nem tem mais carro. Agora eles não usam mais dinheiro do lucro pra arrumar o carro, então eles pensam que tão ganhando. Não tem como, não conheço ninguém que diga: "To ganhando dinheiro". Botou na balança? Você evoluiu? Trocou de carro? Nenhum que conheço evoluiu de Uber, nenhum. Tem uns que persistem porque são filhinhos de papai, entendeu? é a diversão deles, ocupação. Papai deu um carro e quando der pau, vai lá e troca de carro. Com o pai bancando? isso existe. Tem uns que trabalham numas caminhonetas, nenhum conseguiu isso trabalhando de Uber e nem conseguirá. Não vi ninguém evoluir com isso na vida. Eu vi pessoas se manterem e decaírem. Sério. Não conheço "Tinha um gol, sustento minha família, pago aluguel, pago colégio do meu filho e troquei de carro trabalhando de Uber". Duvido. Com carteira assinada é mais fácil do que tu sair todo dia sem saber o que vai acontecer (Leo).*

*Eu brinco que são uns 3 Uber pra cada passageiro, entendeu? Antes você ia chamar um Uber, quando tu olhava ali dizia assim: "Existem 3 passageiros na sua área", agora você liga e diz assim: "Existem 3 motoristas na sua área", agora tu liga e: "Existem 8 motoristas na tua área", tem Uber pra todo lado, entendeu? Mudou demais (Jéssica).*

Como já apontado, em relação a remuneração mensal dos entrevistados, eles pontuam que é uma renda variável e que não sabem ao certo quanto ganham. Além disso, também não sabem quanto gastam com a manutenção do veículo e o gasto diário de combustível:

*Ganha-se muito pouco por tempo, mas varia. Ó, o minuto é 15 centavos e o KM em Florianópolis é, aproximadamente, R\$0,82. Então compensa pras pessoas, pro trabalhador, estar se deslocando. (...) Eu acho que eu tiro uma média de R\$1500, R\$1700. Líquido, né? Mas pra isso eu preciso rodar 5 mil, 6 mil por mês. E desses 6 mil vai sair uns R\$1700 pro aluguel<sup>31</sup>, mais uns R\$1600, são R\$3200 e o resto de gasolina, a manutenção é da empresa. Eu acho que é mais ou menos isso (Gabriel).*

*Eu faço minha renda pelas contas que eu pago, sabe? Eu acho que hoje está em torno de R\$2.500,00. Uma média, com pensão e tudo. A minha pensão é mais que R\$1.600,00, mas meu ex-marido não paga mais que isso, ele está pagando uma média de R\$1.000,00 por mês. E com o Uber, o que eu faço varia de R\$1.500,00 até R\$2.000,00. Mas varia, é variável, é em torno de R\$1.500,00, nem sei. E essa renda ela não é feita só no aplicativo, algumas a gente faz das corridas por fora também. Mas não sei quanto vai no carro, só sei que o gás consome também (Jéssica).*

*Tem uns ainda que dizem, nos grupos, que ganham até R\$2000 por semana ainda, esses caras não vivem. Sério, eles trabalham com carro a gás e de 12 a 18 horas no dia, pra ganhar isso aí. Tá louco meu, não. Eu tirava em torno de*

<sup>31</sup> Gabriel é o único entrevistado que aluga o carro para trabalhar, portanto a manutenção do veículo (troca de peças, revisão) é de responsabilidade da locadora.

*R\$2000 a R\$3000, por mês, sempre variável, e foi diminuindo cada vez mais, agora no fim, teve meses que tirei um salário mínimo, trabalhando que nem cachorro. E ainda colocando gasolina e manutenção (Leo).*

*Olha, eu acho que eu tiro uns 3 mil reais. É que eu calculo mais por semana, né? E também ganho com as PF. Então se eu ganho 800 numa semana, eu gasto 400 de combustível. Gasto metade do que eu ganho com combustível. Mas aí eu tenho outros gastos, né? Eu tenho que tá lavando o carro, trocar o óleo. Às vezes, tenho que pagar alimentação na rua, porque eu fico muito tempo rodando e não tem tempo de vir em casa comer. Então tudo que eu gasto, tipo, não sobra muito assim, sabe? Eu gasto pra pagar o carro<sup>32</sup>, eu pago telefone, pago seguro, pago tudo. E aí sobra muito pouco pra mim, porque eu não consigo fazer nada ainda (Taís).*

Uma vez que os custos de manutenção e combustível são pagos com a remuneração ganha nas corridas, cada vez mais, observa-se a transferência de todos os custos para os trabalhadores. Scapini (2020, p. 83) coloca que a Uber estipula os valores das corridas, retendo uma porcentagem variável, entre 25% a 45% e que, por mais que pareça uma taxa de serviço, na verdade trata-se de um trabalho “pago por peça, como era no taylorismo, ou melhor, o trabalho pago por viagem realizada (...) um mecanismo explícito de controle”. Porém, trata-se de uma subordinação econômica, e não hierárquica, em que a necessidade de renda garante uma efetiva subordinação, fazendo com que os trabalhadores sejam explorados por meio da extensão da jornada (Scapini, 2020), como será visto no capítulo a seguir. Ainda, a autora pontua que o motorista reconhece que precisará alongar sua jornada, mas não tem noção da quantidade de horas trabalhadas de fato.

Aqui, observa-se o estabelecimento de valores unilaterais a serem recebidos pelos motoristas, o que configura a medida de controle nº 6. Para Filgueira e Antunes (2020, p. 31):

A ideia de expansão das oportunidades para pequenos negócios, desenvolvida com a ampliação das TIC, é também bastante difundida pelo Banco Mundial (World Bank, 2019) e instituições congêneres e apresentada como uma variante de neoempreendedorismo. Isso acarretaria, então, uma democratização dos meios de produção (basta ter um computador/celular, carro ou mesmo bicicleta) para a produção autônoma de renda, seja como criador, seja como parceiro de uma startup<sup>33</sup>. E o léxico corporativo, com sua alta dose de mistificação, acrescenta: mais do que nunca, seu sucesso só depende de você. Tendência que se intensifica quando as empresas alegam disponibilizar aplicativos ou as plataformas digitais para pessoas que querem ofertar e melhorar seus negócios, engendrando a ideia de que o/as

<sup>32</sup> Referindo-se a prestação do carro que comprou para atuar como motorista de aplicativos.

<sup>33</sup> As *startups* podem ser consideradas empresas “nascentes de base tecnológica”, as quais modificaram processos organizacionais e o próprio mercado de trabalho, a partir de novas modalidades de produtos e serviços (Maia, 2019).

trabalhadores/as são clientes das empresas. Por exemplo, a Uber afirma que o/as motoristas não são empregados, nem prestam serviço à empresa, mas sim aos consumidores, de modo que são o/as trabalhadores/as considerados independentes que contratam os serviços do aplicativo e não o contrário. Nessa mesma direção, também é comum identificar nos estudos sobre esta temática, a responsabilização do/as trabalhadores/as pelo sucesso ou fracasso em aproveitar as “oportunidades” fornecidas pelas plataformas. (...)

Nesse sentido, aspecto importante referente ao trabalho precário, a baixa remuneração gera efeitos subjetivos e nas relações interpessoais dos trabalhadores e é pontuado por Cezário e Araújo (2021):

O trabalho precário pode ainda ser caracterizado a partir das suas implicações na vida dos potenciais sujeitos. Ora pela falta ou insuficiência de comprovação de renda, que em grande parte impede o trabalhador de fazer aquisições que demandem crédito (...) ora pela baixa autoestima, que como aspecto subjetivo, pode ser impactante nas tomadas de decisões e estabelecimento de relações afetivas, ou ainda pela falta de sentido adquirido, quando o sujeito deixa de exercer uma atividade que equacione suas subjetividades (Cezário & Araújo, 2021, p. 23552-23553).

Pouco antes de parar de realizar o transporte pelos aplicativos, Leo relatou que sua situação havia chegado no limite, pois sua renda não permitia mais dar conta da manutenção do carro, nem de suas contas básicas, o que fez ele se sentir muito mal e se desligar do aplicativo. Ao mesmo tempo que evidenciou as partes boas de seu trabalho, as relações com os passageiros:

*Nascia o sol, 99% da população acordava pra trabalhar, eu ia pra casa dormir e dormia o dia inteiro. Acordava sem motivação pra nada. Saia e pegava lanche, tipo no automático. Tomava banho, via meus dogs, e saia pra noite. Desgastante demais. Era só correr atrás do dinheiro que nunca vinha. Entrava dinheiro mas não dava pra nada. Vira e mexe eles mudam algo que deixa o motorista cada vez mais perdido. Ser Uber era uma diversão e um aprendizado, mas não era lucro. Lucro não é nunca. O que mais me satisfazia no Uber, morando numa capital, eu amo interagir com as pessoas, né? Conhecer e tal. isso era muito satisfatório pra mim, realmente poder atender e satisfazer alguém do jeito correto, porque todo mundo me elogiava muito de Uber: "Nossa porque tu é isso e aquilo". As gurias: "ah porque a gente vai parar correndo pra pegar um cachorro quente" eu falava "nega, vamos fazer o seguinte, vamos lá comer um cachorro quente". Eu trato as pessoas bem, eu fui garçom em balada de Caxias do Sul até Balneário Camboriú, trabalhava na night. Trato as pessoas como gostaria de ser tratado. As pessoas diziam "você ta me tratando melhor do que eu me trataria" (risos). Eu sou um Uber, você entrou no meu carro e eu tô sendo só o que eu fui criado, como perspectiva de vida, pra tudo assim. Ajudar as pessoas, parar pra isso ou aquilo. Não vou*

*tratar ninguém mal. Pra quê e por que? Eu gostava de dirigir, de conhecer as pessoas, ganhar meu dinheirinho. Mas era dinheiro só pro meu dia a dia. Pra comer, botar gasolina, pra fazer o que eu fazia. Ultimamente, agora nas últimas vezes, nem 50 eu conseguia trazer pra casa. Nem isso cara. Sério, verdade. Eu voltava negativo, uma vergonha, um misto de sentimentos. Pegava dinheiro emprestado da minha ex-namorada, para colocar gasolina, mas nem conseguia mais devolver. Às vezes, tu fazia 4, 5 corridas que deu boa, com dinâmica e tu acha que é, mas daqui a pouco tu rodou e cadê? Cheguei em casa com 20 pila (Leo).*

É evidente, no relato de Leo, os efeitos das condições precárias do trabalho em sua vida cotidiana, em seus sentimentos, em suas relações interpessoais e perspectiva de vida. Um ritmo intenso de trabalho, permeado por incertezas, cansaço, inseguranças e com pouquíssimo retorno financeiro:

um processo social que modifica as condições do assalariamento (estável) anteriormente hegemônico no período da chamada sociedade salarial ou fordista. A perda do emprego ou a perda da condição de uma inserção estável no emprego cria uma condição de insegurança e de um modo de vida e de trabalho precários, nos planos objetivo e subjetivo, fazendo desenvolver a ruptura dos laços e dos vínculos, tornando-os vulneráveis e sob uma condição social fragilizada (Druck, 2011, p. 42).

Ainda em relação aos aspectos de remuneração, pontua-se as práticas de “incentivo” da empresa, com promoções e bônus aos motoristas que se mantêm ativos por um maior período de tempo, configurando-se como outra medida de controle (medida nº 9) e, diante das situações apresentadas, de subordinação e exploração. Novamente, os motoristas enfatizaram as mudanças no contexto do trabalho, as transformações e falta de reajustes dos aplicativos e a necessidade da extensão da jornada imposta a eles:

*No começo era menos Uber e maior procura e demanda, né? Então era mais dinâmica, bombava mais. Por exemplo, já ferrou com nós no verão passado ou atrasado, nós éramos em 4 mil Ubers aqui em Floripa. Chegou no verão, a Uber incentivou paranaense, gaúcho, paulista, teve nego até da Bahia, incentivou quem era de fora, financeiramente, não sei como. Quem era de fora pra veio passar o verão em Florianópolis, trabalhar de Uber aqui, com vários benefícios, benefícios que nós não tínhamos sendo daqui. E nós se ferrando. Virou quase 9 mil Ubers no verão. E aí começou a dar confusão com as placas de fora. Tem muitos que alugavam casa em Jurerê e ficavam trabalhando, se davam bem. O que acontecia? aí não dava mais dinâmica. Por que, o que que a Uber quer? Ela quer que alguém peça um carro e tenha um carro do lado. Pra Uber é isso, ela não quer que o cara rode 10 minutos pra pegar o passageiro. Por isso que dá as dinâmicas, que pra nós é bom. Se tem muito mais Uber, não vai dar dinâmica nunca, então tu não ganha dinheiro. Pra nós ganhar dinheiro no Uber, é na dinâmica. Fora isso não ganha dinheiro. Quanto mais pessoas tem, mais carro chamam, aumentam o preço até pra incentivar o Uber que tá longe pra ele*

*vir até aqui. Como se fosse pra compensar a corrida. E se tem um monte de Uber, nunca vai ter essa dinâmica (Leo).*

*Essa atividade, ela até pode ser interessante, porque eu vejo pessoas que tem uns ganhos significativos. Mas ela, a cada vez, devido à falta de reajuste dessas tarifas que tão aí no Brasil há 3 ou 4 anos, a falta de reajuste vai massificando, o que faz com que esse trabalhador, ele precise prolongar o tempo dele. Mesmo com todas estratégias ele tem que prolongar. Se antes ele ficava 10, agora ele tem que ficar 14 horas. Pra chegar a ganhar, sei lá, 3 mil reais limpo, e olhe lá! Ele vai ter que ficar mais tempo na rua ou ele vai ter que abdicar de ir em determinados horários, ou ele vai ter que ter uma estratégia muito boa de sair no horário do rush, às 5:30 da manhã, ou como é lá em Belo Horizonte, das 4:30 às 10:30, e se obrigar a descansar e retornar às 16 e se espichar até às 23 horas. E ter um carro, ou não ter um carro. Isso vai depender muito de quanto a pessoa tem pra entrar nesse negócio. “Não, não tenho nada, eu só tenho meu carro”. Mas daí o jargão é que as pessoas tem que botar no papel e tem que registrar. Porque no início eu não mensurava quinzenalmente, semanalmente, mensalmente, e isso é muito importante (Gabriel).*

*Tem gente que trabalha 12 horas ou mais por dia e tem uma rentabilidade de mais ou menos uns 4 mil reais por mês. Só que eu, hoje, pela minha realidade e pela minha idade, eu já não consigo ficar 10, 12 horas dentro de um carro. Infelizmente. Tem muito motorista de aplicativo e também de táxi, que usa cocaína, que dá pra eles um pique que você normalmente não vai ter, entendeu? Então meu energético é Redbull, só que eu já não tenho aquela saúde. Eu tomo Redbull uma noite, vira uma noite, vira duas e daí tu fica três dias acabada. Então eu não consigo fazer essas 10, 12 horas que o povo faz (Jéssica).*

O ritmo intenso e instável descrito pelos participantes, incentivado pela empresa, evidencia a fragilidade e precariedade da realidade dos motoristas de aplicativos. Como apontam Filgueira e Antunes (2020), a imposição de um ritmo e jornadas prolongadas, podem ser considerados outra medida de controle dos trabalhadores:

Como já indicamos, as baixas remunerações são condição essencial para a submissão dos trabalhadores a longas jornadas contraditoriamente, seguem em busca de um trabalho formal, reclamam da carga horária de trabalho excessiva, da baixa remuneração percebida e entendem a falta de vínculo como um fator negativo na relação às empresas similares de transporte particular por aplicativo. (...) Vale destacar que quando adoecem, descansam, tiram férias, têm seus instrumentos de trabalho fora do funcionamento, em todas estas situações, os rendimentos são zerados para os/as trabalhadores/as. É por isso que, para sobreviver, atenuar suas vicissitudes e manter seu vínculo de trabalho, são obrigados a trabalhar por longas horas, suprimir descansos, intensificar suas jornadas e ainda agir em estrito acordo com



o que é determinado pela empresa (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 37-38).

Mesmo com todo cuidado e conhecimento adquirido na prática cotidiana, a partir do conhecimento dos fluxos da cidade e dos lugares estratégicos, e, ainda, percorrendo longas jornadas em busca de remuneração, os motoristas correm o risco de arcar com uma situação como a descrita logo abaixo. Aqui, é importante ressaltar novamente a pressão exercida sobre os motoristas para aceitar as corridas e negar o mínimo possível as chamadas, pois como já citado algumas vezes, há uma ameaça de bloqueio pelo aplicativo, o que se configura como outra medida de controle dos processos de trabalho (nº 8 e °10):

*Aí, pum, aceitei. (...) Fui ver onde o cara tava, poxa, sabe onde o cara tava? No Chopp do Gus, no Córrego Grande [bar localizado num bairro distante de onde se encontrava o motorista]. Saí da Joaquina, 2 horas da manhã, fui até lá, peguei o tiozinho, não era dinâmica ali, dinâmica era onde eu tava, aceitei e fui. Porque tu não sabe onde a pessoa tá, tu só aceita, né? Ai cheguei lá, o cara andou 2 quadras, eu ganhei 6 reais. Ou seja, eu paguei pra levar o cara! (Leo).*

Scapini (2020, p. 91) também observou que as várias insatisfações dos motoristas em relação as condições do trabalho (insegurança, funcionamento do aplicativo, baixa remuneração, falta de proteção, gastos com as ferramentas de trabalho, entre outros) fazem com que os motoristas identifiquem tais aspectos como um descaso por parte da empresa, como uma “não preocupação com quem é essencial para a empresa”. Assim, coloca que “está nítido que há uma relação assimétrica entre eles e a Uber, na qual quem domina as regras do jogo é a empresa e os motoristas têm pouco poder de negociação”. Este fator também pode ser identificado na fala de Leo, pois o canal de comunicação com a empresa é via aplicativo e, às vezes, via e-mail. Ao entrar em contato com a empresa por conta de uma situação no trabalho, relatou:

*Eu falo com um robô, não falo com ninguém. A resposta é automática. (...) Eles respondem uma coisa que eles já bloqueiam o chat e não dá nem pra ti retornar. Me sentia um lixo. Eu relato isso, isso, isso e eles tem umas respostas já prontas. Robô é robô, a gente vê que é, né? Deve ser padrão "ó, com relação a isso, você digita aquilo". Se safam e aí tu fica puto porque não é isso, é aquilo. E o chat que abre só diz "Solucionamos o seu problema ou não?" Sabe? Não tem outra opção pra digitar ou continuar aquela conversa. Ponto. Não te dão. "Qual o seu nível de insatisfação?" Noooooossa. Duvido que alguém dá essa estrela boa pra eles. Duvido. Se tivesse isso no atendimento da Uber, tem -1? Não tem (Leo).*

Nesse aspecto, Jéssica também pontuou suas insatisfações em relação à empresa, colocando que, mesmo com todo aparato tecnológico da empresa, não houve o cuidado em

desenvolver estratégias para ajudar as mulheres. Taís também questionou algumas questões nesse sentido:

*A mulher, eu acho assim, a gente tá num ambiente que é um ambiente íntimo. O carro é um ambiente extremamente pequeno, é um ambiente extremamente privado. Entendeu? E você tá ali dentro e, muitas vezes, a maioria dos passageiros, já foi mais homem, hoje eu tenho essa alegria de pegar muita mulher no Uber, e, às vezes, eu penso: gostaria mesmo que esses aplicativos fizessem um sistema de direcionar mais passageiras para motoristas mulheres, entendeu? Dizem que a Uber trabalha com algoritmos que, de acordo com a tua dinâmica e tua rotina, a Uber vai direcionando a tua linha, sabe? E então não entendo porque não ajudam as mulheres, direcionando mulheres pra mulheres (Jéssica).*

*Se eles realmente gravam tudo e tem todas informações das nossas corridas, porque não usam isso ao nosso favor quando tem uma situação de problema com um passageiro? Não entendo, é difícil, sabe? (Taís).*

Fica evidente a assimetria entre os trabalhadores e a empresa, quando não há, sequer, uma comunicação horizontal, ou quando os trabalhadores reconhecem que algumas medidas adotadas no aplicativo poderiam ser diferentes, nas palavras de Scapini (2020, p. 92) “o que contribui pra o descrédito dos motoristas de que algo possa de fato mudar”.

### 6.3 As relações com os passageiros

Por fim, e não menos importante, chega-se ao aspecto das relações com os passageiros e as respectivas avaliações que os motoristas recebem, pontos extremamente imbricados, em que todos entrevistados relataram histórias de forma muito afetiva, com grande carga emocional, destacando ser esse o aspecto mais satisfatório e interessante desse trabalho. Ainda, os relatos acerca da baixa remuneração sempre aparecem junto, revelando uma contradição significativa no trabalho de motoristas de aplicativos:

*Então assim, eles têm várias coisas ali no perfil do motorista, tem ali os elogios, tu pode escolher, né? Enquanto passageiro: “Atendimento excelente”, “Ótimo papo”, “Muito simpático”, “Carro limpo e confortável”, “Cuidadoso no trânsito”, “Boa rota” e “Respeitoso”. Então o que eu mais recebo, por exemplo, é Atendimento Excelente (risos). É pouco, assim, estatisticamente, eu avaliando, né? Dentro de 3413 corridas, ter só 179 comentários é pouco, mas vai ver os outros, eu acho que é muito assim. Porque eu vejo nos meus estudos que não é muito fácil a pessoa dar o seu tempo e clicar ali em “Atendimento Excelente”. Então, às vezes, é importante. A pessoa diz “Gabriel, mutcho gusto por te conhecer, muy buenas maneras, gracias por las trips, gracias por todo”, pá pá pá. Ah, é o momento que eu tenho, entendeu? 1 ano é muita experiência pra essa atividade de motorista de aplicativo. É a minha deixa. Eu*

*digo “Pô, depois, se puder, se achar que eu mereço, me avalia lá, vê se eu mereço as 5 estrelas”. Tenho várias, diveeersas falas, sabe? E já escutei várias vezes: “Ah se eu pudesse dar 6 estrelas, se eu pudesse dar 10”. E aí, às vezes, as pessoas escrevem isso. E tem vários assim. Isso é muito encantador, se ganhasse mais seria legal, mas essa é uma das melhores partes, sabe? (Gabriel)*

*Eu sei que não ganha bem, mas tem muitas vantagens bacanas, você pega gente de fora, muita gente de fora, e tu ouve falar muito da região da pessoa que vem, né? E aí ela faz um comparativo com a tua cidade, então você ouve muita gente falar “Meu deus, aqui em Florianópolis o povo é muito educado, vocês quase não buzinam, vocês respeitam o trânsito”. Aí você conversa: “Ah tu é de onde?” “Ah, sou de tal lugar” “E lá não é assim?” “Não, lá isso e aquilo”. E aí as pessoas falam da tua cidade, e eu já gosto de perguntar tudo. Aí já conhecemos a realidade da cidade que a pessoa mora, é uma coisa enriquecedora, sabe? Você acaba conhecendo bastante coisa. Ouve bastante história da realidade que as pessoas moram, o quanto é diferente de onde você mora (Jéssica).*

Para Moraes, Oliveira e Accorsi (2019), se relacionar e conhecer outras pessoas é considerado uma vantagem no trabalho para motoristas de aplicativos, o que faz, inclusive, com que os motoristas criem estratégias para agradar os passageiros, como observa-se no relato abaixo:

*Eu tenho minhas estratégias, se a pessoa quiser chegar e trazer o mar inteiro pra dentro do carro, eu tenho meus panos, tenho minhas 2 garrafas de água, já levei até galão d’água, mas daí fica solto. É muita estratégia sabe, chega e diz “Oi, com licença seu Joaquim” [referindo-se a um nome fictício de passageiro] O pessoal olha, assim, meio estranho, mas lava os pezinhos e pode ser que me avalie mal. Mas depois eu tenho uma toalhinha limpinha pra ele secar os pezinhos dele (Gabriel).*

*Em 2017 eu oferecia água e bala, hoje em dia não mais, porque teve muitas histórias de que tinha bala que tinha droga dentro, teve gente que aceitou bala aqui em Floripa mesmo, e quando abriu tinha até caco de vidro dentro, e o lance da água também, de colocar coisa na água. Teve acontecimentos, boatos aí, eu vejo que talvez é uma coisa que eu tenha que melhorar, talvez fazer mais uns agradinhos pros passageiros, né? Alguma coisinha, porque isso também conta e já teve gente que pediu bala e eu disse que não tinha e expliquei o motivo de não ter bala no carro, entendeu? E pra pessoa não achar, a pessoa que é de outra cidade não sabia das histórias daqui. Tem gente que dá lixa de unha, tem carro com cestinha que tu pode escolher coisas, cada um usa uma ideia aí, né? uma época eu pensei até em colocar wifi pros passageiros no carro. Essas coisinhas contam muito, as pessoas gostam de um agrado. Mas eu recebo muito elogio do carro cheiroso, isso é bastante. Já ganhei uma rosa de uma passageira, no dia da mulher, que ela ganhou no trabalho dela. E ela disse “Ah, você foi uma ótima motorista, pega essa rosa pra ti de presente”. Ela mesma tinha ganhado a rosa e ela me deu a rosa dela. Muita história contar (Taís).*

De outro lado, também se encontram situações de desentendimento com os passageiros, as quais podem acarretar uma nota baixa na avaliação dos motoristas:

*Tá parado esperando é uma deselegância da pessoa, porque se ela te chamou ela tinha que estar pronta. Ela dizer “não, espera um pouquinho que eu vou dar comida pro meu cachorro, pro meu filho”. Então não chama cara, dá comida antes pro teu cachorro e pro teu filho e depois tu chama o cara que tá trabalhando. Ali, esperado na frente. Tu tem os dois minutos contados ali no relógio, mas, às vezes, a pessoa não te deixa ai esperando, aqui num lugar assim que pode parar, quer que tu pare numa via de movimento. Tipo Esteve Júnior na frente do Angeloni [via com grande tráfego no centro da ilha de Florianópolis] (Gabriel).*

*Outra coisa que eu não gosto é quando o passageiro tá atrasado, entra no carro desesperado e me faz ficar nervosa, tipo, tenho que andar rápido por causa dele, sabe? A não ser que a pessoa esteja passando mal, é uma coisa. Agora, eu fico puta sabe, às vezes, mandam mensagem "Ah, dá pra vir rápido? Dá pra cortar por ali?" Não, não dá pra fazer tudo que eles querem, senão, ah. Bah, semana passada um motorista postou no grupo que a passageira deixou o bebê com ele, no colo dele, e já tinha passado 20 minutos e a pessoa não tinha voltado. E ele tava apavorado. E um monte de gente dizendo assim "Ah, eu adoto, eu adoto", tipo assim, sabe? (risos) "Pode deixar que fico" (risos) Um bebê lindo, sabe? E o motorista mandando áudio "Olha gente, a saga continua, o bebê tá aqui", tirando foto do bebê (risos) e dizendo "Ah não tenho dinheiro pra sustentar essa criança não" (risos). Já pensou se a pessoa não volta mais? (Tais).*

Além de todas medidas de controle do processo de trabalho de motoristas de aplicativo apontadas no decorrer do capítulo, o aspecto das relações com os passageiros e o sistema de avaliação subjacente, configuram-se enquanto uma das principais características de controle (medida nº 4 da tabela) e novidades desse tipo de trabalho: ao mesmo tempo em que os motoristas sofrem avaliação constante, baseadas nas relações estabelecidas com os passageiros em curtos espaços de tempo, eles acabam moldando seus comportamentos, pois sabem que a avaliação dependerá de seu comportamento frente aos usuários-avaliadores. Abílio (2020) coloca que o modelo de avaliação do desempenho dos motoristas, por pontuação, significa uma prescrição oculta do trabalho. O trabalhador é sistematicamente avaliado por meio da mensuração de sua performance no trabalho e pode ser punido ou mesmo recompensado por isso.

Dessa forma, ao relatarmos aspectos das relações estabelecidas e da pontuação recebida nas avaliações, é possível perceber o quanto estas ocupam um lugar central em suas ações e moldam suas subjetividades e comportamento no trabalho, pois interferem de forma direta nas condições laborais, incluindo a remuneração:

*Eu nem sei porque tem 1, 2, 3, 4 e 5 estrelas. Pra nós ou é 5 ou nenhuma. Se tu botar até 4, tu prejudica nós. E era só pra ganhar, né? Deveria ter estrelinha com negativo ou vermelha, sei lá, teria que ser assim. Por exemplo, um gringo foi me dar 3 estrelas e eu falei que ele ia me prejudicar, e ele não entendeu, falou "Mas como? Estou te dando estrelas", daí expliquei pra ele. E a cada 500 estrelas é porcentagem, por isso que é mais fácil baixar a nota do que aumentar. Se tu baixou pra 4.7, tu para de dirigir. A minha é 4.83, sempre varia 4.83 pra 4.87, e custa pra subir. Custa pra subir 1 pontinho. De todos que eu tive, 453 deram 5 estrelas, 22 deram 4. Mas era pra ser ganho e não perdido. Das 700 e poucas pessoas que eu levei, só 400 e poucas deram estrela. As pessoas não avaliam. Por isso que eu falei, ou é 5 estrelas ou nada. Se tu não der nada, é melhor pra mim. Se tu me der 1, 2, 3, 4, me ferra. Entendeu como é errado o negócio? E se desse abaixo de 5 estrelas, teria que explicar o motivo. Porque daí a Uber cobra isso de nós pra nós melhorarmos, entendeu? A Pop já muda aí, tinha 5 quesitos pra avaliar, se o passageiro foi educado, se usou cinto de segurança, e tal. Porque poderia ter várias avaliações. Tem até macete no youtube de como não pagar a corrida, tu vai lá avalia mal e a Uber de ressarce, até te bonifica. Tu vai lá e reclama pra Uber e fala tudo que tu puder mal do motorista. Eles ensinam as pessoas, macete de playboy. É bem complicado. E pra nós, ser motorista da Uber é cruel. É difícil, tem que engolir muito sapo e nós temos que se adequar a tudo. Não tem o que fazer, não tem o que falar. Às vezes, soluciona, às vezes não. E tipo, vai indo. Tu não quer? Tem um monte que quer. Só que essa nota não depende especificamente de você. Você pode estar com seu carro limpo, com tudo seu, mas, às vezes, o cara entra no teu carro e não gosta de ti. Ou não gostou da música que tu põe, ou tu não põe uma música que ele queira, isso acontece muito (Leo).*

Como observado acima, os motoristas nunca sabem qual o passageiro que atribuiu determinada avaliação, sequer sabem os motivos de uma avaliação negativa. Eles recebem apenas o número de estrelas atribuídas nas avaliações. Esse aspecto pode ser observado também nas falas seguintes, em que a falta total de informações acerca das avaliações preocupa os trabalhadores, tornando-se um peso e uma forma implícita de controle subjetivo dos mesmos. Além de moldarem seus comportamentos para agradar os passageiros, também precisam ser cuidadosos quando estes desrespeitam regras (se atrasam, sujam o carro, entre outros aspectos) pois a avaliação irá determinar o número de chamadas recebidas e, respectivamente, a remuneração, como já apontado:

*Se tem gente que mora em apartamento e diz "Ah, to descendo". E tem motorista que não espera. Eu até já espero entendeu? mas se passa esses 2 minutos a gente tá ganhando, tá cobrando a mais do passageiro. Então tem vários critérios, tem uma lista que a gente usa. Até das coisas que a gente não deve fazer, mesmo que a nossa avaliação seja menor, entendeu? Não importa, a segurança tá em primeiro lugar (Taís).*

*“Carro limpo, confortável, ótimo papo, atendimento excelente, super atencioso, cuidadoso no trânsito e com os passageiros”. Ou seja, saber que a pessoa dedicou esse tempo, hoje em dia onde ninguém tá nem aí pro outro, entendeu? É muito gratificante. “Mas bah, esse Uber é tri legal, respeitoso, cuidadoso no trânsito, por mais Ubers como você”. Ah, a questão da avaliação, que ela é muito terrível, assim, ela é terrível porque a avaliação da Uber ela é baseada nas 500 últimas vezes que tu foi avaliado. Então, às vezes, um passageiro não te avalia, então não quer dizer que se tu tem 500 corridas, tu tem 500 avaliações. Então tu começa a aprender. Porque nessa vida até tu cria, mas tudo tu copia, né? As pessoas inventam e tu vai procurando, procurando e daí tu cria as tuas ferramentas ou copia as deles ali. Mas tem sempre uma ideia pré pronta. Então por exemplo “Tchau seu Joaquim, por gentileza se o senhor puder me avaliar, vai me ajudar.” Então eu já tenho isso no meu discurso. Assim como eu já tenho, às vezes, a estratégia de ter uma notinha ali “Oi, tudo bem? Eu vou ser seu motorista seu Joaquim. Por gentileza, use o cinto de segurança. Lhe desejo uma viagem 5 estrelas”. (Estralou os dedos). Já marca aquilo dali, então porque quando ele descer, já vai ter todo aquele lance da conversa ali, ou não. Ah, ele não queria conversa. Então ele não vai ter conversa. Vai tá no ar, tá tudo certinho. Eu não tô nem aí pra ele, que bom que ele nem quer papo comigo. É outra estratégia: ele não quer o papo? Beleza. Mas tem uns que chegam e exigem o papo. Então tem várias formas de tu marcar. Se tu não falar, tu pode mandar msg até rodando, que daí a pessoa vai ler, vai dar uma risada, vai descer do carro. Mas numa dessas a pessoa não gosta do teu tom de voz e te dá 4 estrelas. “Não, não foi perfeito”, o cara é meio arrogantezão (Gabriel).*

Para Abílio (2020) a lógica de pontuação faz com que os trabalhadores entrem em oposição entre si, pois acaba minando as possibilidades de empatia e solidariedade, submetendo a pressões constantes em busca da otimização dos processos produtivos e um comportamento padronizado que busca sempre agradar os passageiros, independente das ações dos mesmos. Essa questão diz respeito ao que Zuboff (2019) denomina como capitalismo de vigilância, em que é imposta uma vigilância digital aos trabalhadores por meio de um complexo sistema de coleta em banco de dados, baseado em corporações de tecnologia de ponta e na maneira pela qual estas empregam a datificação, como uma lógica de acumulação do capital e controle extremo dos trabalhadores. Ao utilizarem os serviços, os usuários avaliam diretamente os trabalhadores, criando uma cadeia de vigilância em que os avaliadores sequer são identificáveis.

Para Camargo, Silva e Figaro (2021) o uso do avanço tecnológico baseado em uma racionalidade oligopolista indica muitos perigos acerca da forma irrestrita que vêm sendo utilizadas as tecnologias contemporâneas, revelando seu caráter de não neutralidade. Ao contrário, os autores observam:

(...) um reforço à vigilância, transvestido de liberdade e suportado na responsabilização individual (..) os problemas da sociedade não são assumidos de forma totalizante. Omite-se a desigualdade de classes e a forma com que o grande capital se apropria, molda e coopta a subjetividade e o corpo dos trabalhadores, e assume-se apenas indivíduos compelidos a mobilização por uma suposta ética do bem comum (Camargo, Silva & Figaro, 2021, p. 58).

Observa-se neste cenário um trabalho baseado na máxima da racionalidade e otimização da produção, em que a comunicação e manutenção de lógicas e valores vem sendo construída e retroalimentada por meio das mais diversas plataformas digitais, as quais modificam relações de consumo, trabalho e comunicação para além da esfera do trabalho, pois compreende toda uma cadeia de usuários e trabalhadores, ambos considerados consumidores, em que a própria sociedade, ou a classe trabalhadora, se coloca em constante processo de avaliação. Revela-se uma intensa exploração enquanto elemento central, ainda, podendo ser compreendida enquanto uma “expressão do avanço das forças produtivas” (Camargo, Silva & Figaro, 2021, p. 59). A atuação dos trabalhadores e sua avaliação constante nas plataformas digitais é exposta publicamente, por meio das notas ou comentários dos usuários, sendo a eficiência ou o fracasso dos trabalhadores de sua total responsabilidade. Para Dardot e Laval (2016), tais aspectos são característicos de uma racionalidade neoliberal e contraditória, pois propagam os ideais da liberdade individual ao mesmo tempo em que moldam os trabalhadores para se encaixarem em determinadas formas de ser, formas estas, moldadas pela lógica capitalista de produção.

#### **6.4 Que parceria é essa?**

Os entrevistados foram questionados sobre o que significava “Ser parceiro da Uber”. As respostas foram diferentes e geraram algumas reflexões. Leo e Taís foram mais incisivos e questionaram a suposta parceria pregada pela empresa, trazendo alguns dos aspectos abordados anteriormente, como a baixa remuneração e a transferência dos custos e riscos para os motoristas:

*Parceiro? “Oi parceiro, vem me dar dinheiro?” (Risos). Parceiro porque eu inventei um aplicativo, vou deixar você usar, mas eu não te dou nada, você tem que me dar. É tipo isso. O cara realmente foi muito esperto, parabéns pra ele. (Palmas). Eu gostaria de ser esse cara, ou essa empresa, tá louco. Isso é só marketing né? Só marketing. E eles são maravilhosos com o marketing deles, porque o negócio vem de fora, quando eu comecei já tinha, sei lá, 70 e poucos países. O cara foi inteligentíssimo em criar um*

*aplicativo assim, ele bota a gente pra trabalhar e tem um escritório pro mundo inteiro. O carro não é dele, se eu for assaltado, se meu carro bater, nada é dele. Um jeito de ganhar mais e pagar menos. Ou ganha o mesmo valor, mas sempre paga menos. Vou dizer: “Ô, meu irmão, cai fora!” (Risos). Uber você nunca sabe, é muito incerto. É a segurança! Tu vai sair e vai ter mais 4 mil carros aí. Seja seu próprio chefe? Seja sua própria força! “Venha tentar ganhar dinheiro, venha se divertir!”. Esse deveria ser o marketing, entendeu? “Você é triste? Tá sozinho em casa? Dirige um Uber, vai conversar com pessoas”. É pagar pra trabalhar, ao pé da letra (Leo).*

*Parceria? Então, eu acho que não custa nada eles valorizarem os motoristas que estão ali correndo risco todos os dias, né? Principalmente aqui no Brasil, né? É complicado priorizar um país que tem bem mais risco que os países que não tem, né? (Tais).*

No relato dos entrevistados, é possível identificar questionamentos e discordâncias em relação as condições do trabalho estipuladas pela empresa, revelando que estão insatisfeitos e cientes das assimetrias e desigualdades provenientes desse tipo de relação laboral.

Gabriel, por sua vez, questionou a baixa remuneração, mas relatou considerar a empresa muito boa. Ressaltou que o retorno de seu trabalho se dá, em grande parte, nas relações estabelecidas com os passageiros e suas respectivas avaliações:

*Não, é muito bom. Eles são muito bons [referindo-se a Uber], só que eles já deveriam ter feito alguns reajustes na questão financeira e isso bate muito, né? Porque é ali que tem o retorno. Não é só ali, né? Tem o fato de eu dizer que, tipo, eu batalhava muito por isso sabe, eu já tenho elogio em inglês, em espanhol, eu tenho 179 elogios, assim, escritos, porque a pessoa parar e escrever, tem que ter sido muito impactante (Gabriel).*

Já a entrevistada Jéssica, ao ser questionada, relatou considerar a relação enquanto uma forma de suporte viabilizada pela empresa, em que ela “oferece” o que os motoristas querem, a conexão com os passageiros, discurso similar aos enunciados utilizados pela empresa Uber:

*Que é ser parceiro do Uber? Eu acho que é assim, eles te disponibilizam uma plataforma onde eles têm vários passageiros cadastrados, eles têm o que você quer, enquanto motorista, que são os passageiros, né? Então uso aquela plataforma pra trabalhar, e eles são alguns suportes, como agora numa pandemia, tão se colocando a reembolsar o álcool em gel para os motoristas. Isso é parceria (Jéssica).*

Neste aspecto, Uchôa-de-Oliveira (2020, p. 1), ao discutir os efeitos da crise sanitária gerada pelo surgimento da pandemia do coronavírus, enfatiza que os trabalhadores uberizados, entre eles os motoristas e entregadores de aplicativo, se tornaram “prestadores de serviços essenciais para a manutenção das regras de distanciamento social”. Porém, em meio



a essa situação extrema, os motoristas de aplicativos entrevistados se encontraram expostos frente as condições de suas atividades laborais, necessitando estender ainda mais suas jornadas de trabalho para conseguir uma remuneração mínima. Uma vez que a demanda de corridas caiu drasticamente em Florianópolis, devido a proibição de eventos e demais atividades que geravam o fluxo de circulação de pessoas na cidade (escolas, comércios, entre outros); houve uma queda brusca na remuneração, já baixa, dos motoristas. Este aspecto, somado ao fato de muitos trabalhadores não poderem se expor, em função de dividir suas residências com pessoas consideradas do grupo de risco ou possuir problemas de saúde, fez que com grande parte dos motoristas tenha ficado totalmente sem renda, durante um longo período de tempo, resultando em uma condição ainda mais precária de vida: com endividamentos e passando fome. Estes fatores podem ser observados nos relatos de Taís e Jéssica:

*O pessoal não tá saindo muito, né? Tá com medo. Não tem festa, nem restaurante no fim de semana. Mudou muito, mudou horrores. Tem gente mandando mensagens no grupo "Ai saudade de quando tinha corrida, de quanto o final de semana era bom". Porque é muito ruim você sair e ficar duas horas na rua parada, sabe? E ainda tu tá se arriscando por 50 reais. Tipo, eu faço em média, com um dia normal, bom, sem problemas de pandemia, em trono de até 150 reais. (...) Então o pessoal tá bem chateado assim, bem desmotivado assim. Só tá esperando tudo voltar. Eu nunca imaginei que ia viver isso. Por isso que o pessoal fica tudo doido da cabeça, né? Aumenta o índice de depressão, de pessoas doentes, e assim vai, e o descontrole vai ficando cada vez maior. E se eu sair e passar pra minha vó? Pelo menos o Caveiras tá tentando juntar cestas básicas pros motoristas que não tem o que comer (Taís).*

*Então, eu tô parada, porque eu moro com a minha mãe e ela tem 73 anos e moro com a minha vó, de 91. Então, os meus compromissos financeiros estou suprindo com a minha pensão alimentícia, e agora aguardando essa ajuda de custo do governo, porque como eu não tenho vínculo empregatício registrado, né? Então tô recebendo o apoio dela e como eu moro com ela, as despesas são mais de alimentação, acaba algumas cargas ficando um pouco pra cima dela. Mas o Uber tá fazendo assim, ele tá dando algum apoio na questão de que reembolsa pro pessoal ter álcool em gel no carro, e mandam uns vídeos e áudios sobre orientação de conduta, orientação é de que a gente não lote o carro, de preferência de 2 a 3 passageiros, no máximo, preferencialmente atrás e não do lado do motorista, a maioria procura deixar a janela aberta, pra arejar o carro, e aí vão seguindo as orientações gerais. Uso de máscara, ter álcool gel no carro pra ti e pro passageiro passar, mas agora a exposição é bem grande. Se a gente tiver que controlar a questão desse vírus, conforme a orientação, é muito detalhado o negócio. Tu tá lidando com algo que tu não vê, né? (Jéssica).*

Novamente, em uma situação como a da pandemia, o que se identifica são os riscos e custos do trabalho transferidos aos trabalhadores, em condição de total falta de garantias e proteções sociais: uma precarização extrema do trabalho.

Neste ponto, após a apresentação de um trabalho absolutamente precário, e de todos os elementos de controle, subordinação e responsabilização impostos, identificados no trabalho dos motoristas de aplicativos entrevistados, volta-se para o questionamento de Coutinho (2006), elucidado no início deste capítulo, sobre a possibilidade de existir parceria no processo produtivo. É possível responder, de forma assertiva, que, nos moldes de configuração apresentados nesta investigação, não é possível. Isto é, não há, de fato, uma parceria. Ao contrário, o que há é uma relação radicalmente assimétrica, unilateral, desigual, em que todos riscos e custos são transferidos para os trabalhadores parceiros, relação esta, agora alicerçada nas tecnologias digitais e informacionais, constituindo “um poderoso arsenal de gestão e controle da força de trabalho” (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 34), como apontado no início do capítulo.

A complexidade da realidade do trabalho dos motoristas ainda vai além destes fatores apontados, pois os trabalhadores possuem demandas da vida privada que precisam ser geridas mas se encontram submetidos aos fluxos e condicionantes da região onde atuam, as quais incluem as condições e temporalidades coletivas do espaço urbano. Assim, o cumprimento da meta diária que estabelecem para si mesmos e a escolha de quando irão trabalhar não dependem só deles e, em grande parte das vezes, é necessário estenderem a jornada de trabalho para alcançar uma remuneração mínima, incluindo o trabalho noturno e aos finais de semana, aspectos que serão abordados no capítulo a seguir.

## 7 “TRABALHE QUANDO QUISER”: GESTÃO DAS TEMPORALIDADES COTIDIANAS NO ESPAÇO URBANO

Ou erigimos em absolutos, em ideias platônicas as instâncias que se elevam acima do cotidiano com a pretensão de regê-lo – ou então [...] ajudamos a humilde razão do cotidiano (Lefebvre, 1991, p. 21).

O presente capítulo discorre sobre a Unidade de Análise “Trabalhe quando quiser”: gestão das temporalidades cotidianas no espaço urbano. Em acordo com Coutinho, Oliveira e Sato (2016) definir o cotidiano é uma tarefa complicada que exige o olhar de diferentes campos do saber, dada a complexidade deste objeto de estudo. Pais (2003, p. 72) pontua que, a partir da sociologia da vida cotidiana ou da análise sociológica do cotidiano, é possível investigar “determinantes dos processos do funcionamento e da transformação da sociedade e dos conflitos que a atravessam”. Para o autor, deve-se pensar o cotidiano em seus diversos entrelaçamentos dialéticos, ou seja, enquanto rotina (quotidiano-banal-insignificante) e enquanto espaço de inovação (histórico-original-significativo). Os processos dialéticos do cotidiano são constituídos por ritualizações que não apenas firmam regularidades como também instituem o suporte para o inusitado. Assim, investigar o mundo do trabalho a partir do cotidiano permite compreender o “lôcus de articulação entre os contextos macrossociais e os processos de subjetivação vividos pelos trabalhadores em suas diferentes experiências no trabalho” (Coutinho & Oliveira, 2017, p. 81).

Para Heller (2008), a vida cotidiana é a vida de todos nós, qualquer que seja o período histórico no qual vivemos ou mesmo nossa posição social, sendo assim, considerada uma condição para a existência e reprodução da nossa espécie e o espaço-tempo em que a vida acontece:

A VIDA COTIDIANA é a vida de *todo* homem. Todos a vivem, sem nenhuma exceção, qualquer que seja seu posto na divisão do trabalho intelectual e físico. Ninguém consegue identificar-se com sua atividade humano-genérica a ponto de poder desligar-se inteiramente da cotidianidade. E, ao contrário, não há nenhum homem, por mais “insubstancial” que seja, que viva tão-somente na cotidianidade, embora essa o absorva preponderantemente. A vida cotidiana é a vida do homem inteiro; ou seja, o homem participa na vida cotidiana com todos os aspectos de sua individualidade (Heller, 2017, p. 31) [grifos da autora].

Guimarães (2016, p. 191) pontua que a investigação a partir dos pressupostos teóricos da estrutura da vida cotidiana de Heller “nos proporciona elementos para refletir ontologicamente sobre o ser humano e sua existência na sociedade”. Heller (2008) assinala

alguns elementos que estruturam a vida cotidiana e auxiliam na compreensão das práticas dos sujeitos, são eles: “(...) espontaneidade, pragmatismo, economicismo, analogia, precedentes, juízo provisório, ultrageneralização, mimese e entonação<sup>34</sup>. Para Guimarães (2016), tais elementos só fazem sentido se compreendidos de uma forma aberta, isto é, enquanto aspectos reveladores das particularidades das ações dos sujeitos e da sociedade enquanto coletividade, em constante relação de convivência.

A compreensão da totalidade só é possível pensando o cotidiano como espaço-tempo de integração dos elementos micro e macrosociais e, ainda, é preciso tomá-lo partir de uma perspectiva histórica. Assim, são “necessárias as regularidades, tanto quanto as irregularidades; tanto a ação normativamente ordenada, quanto a ação contingente” (Leite, 2012, p 739), para compreender a totalidade da vida cotidiana. Por fim, o cotidiano deve ser compreendido então como espaço-tempo de rupturas e múltiplas possibilidades, não apenas como rotina ou pano de fundo onde desenrolam-se as ações sociais (Leite, 2012).

Guimarães (2016), ancorada nos pressupostos teóricos de Heller sobre a vida cotidiana, identifica uma vinculação ontológica entre as categorias Trabalho e Tempo. Ambos são indissociáveis: “O fato de cada ser vivenciar o tempo de forma específica revela, na teoria de Heller, o quanto a dimensão do tempo vivenciada na vida cotidiana refere-se ao ‘agora do particular’” (Guimarães, 2016, p. 192). Assim, a relação intrínseca entre tempo e trabalho no cotidiano, também implica que a consciência do tempo sirva para a orientação prática das atividades realizadas no cotidiano:

O tempo é tão utilizado no cotidiano que também é empregado para substituir a distância em relação ao espaço. A autora exemplifica esta substituição da seguinte maneira: quando as pessoas precisam saber a distância que falta para alcançar determinado destino, não se referem à medida por quilômetros, mas empiricamente utilizam a medida do tempo: faltam x horas para chegar ao destino final, considerando o tempo característico de cada meio de transporte. Portanto, é muito corriqueiro utilizarmos o tempo de forma pragmática, como substituto na medida do espaço (Guimarães, 2016, p. 194).

A relação, indissociável, entre tempo e espaço exige uma compreensão de ambos conceitos e suas possíveis relações, para que seja possível compreender as vivências cotidianas. Schmid (2012) coloca que nas últimas décadas houve um grande crescimento de pesquisas científicas e discussões filosóficas voltadas a questão do espaço, fenômeno que se estendeu para além dos campos da geografia, configurando o que o autor denomina de “virada

---

<sup>34</sup> Os elementos serão abordados no decorrer do capítulo.

espacial”. Esse fenômeno pode ser relacionado ao entrelaçamento dos processos de urbanização e globalização, em que “novas configurações espaço-temporais que determinam o nosso mundo clamam por novos conceitos de espaço correspondentes às condições sociais contemporâneas” (Schmid, 2012, p. 90).

A compreensão de tempo-espaço utilizada nesta investigação é baseada nos geógrafos Milton Santos<sup>35</sup> e David Harvey<sup>36</sup>. Ambos pesquisadores são ancorados no materialismo histórico-dialético e compartilham de uma visão materialista da produção e reprodução do espaço social.

Santos (2008) enfatiza que o entendimento do espaço de forma crítica deve incluir a compreensão do período técnico-científico-informacional, pois o momento histórico é marcado por uma unicidade técnica na qual “(...) todos os lugares (norte e sul, leste e oeste), os conjuntos técnicos presentes *são grosso modo* os mesmos, apesar do grau diferente de complexidade; e a fragmentação do processo produtivo em escala internacional se realiza em função dessa mesma unicidade técnica” (Santos, 2008, p. 118, grifo do autor). É essa característica que permite um sistema de maior fluidez e velocidade para o desenvolvimento do capital, uma vez que o sistema de objetos é praticamente o mesmo em todos os países do mundo (internet, computador, celular, satélites artificiais, entre outros) (Costa, 2014). Essa unicidade não só modifica as relações espaciais como exige uma reformulação conceitual de como se produz e reproduz o espaço, pois:

Por exemplo, a estrada de ferro instalada em regiões selecionadas, escolhidas estrategicamente, alcançava uma parte do país, mas não tinha uma influência direta determinante sobre o resto do território. Agora não. A técnica da informação alcança a totalidade de cada país, direta ou indiretamente. Cada lugar tem acesso ao acontecer dos outros (Santos, 2008).

O geógrafo pontua que devemos compreender o uso do território e não, simplesmente, o território em si, uma vez que o espaço é ação e é sempre dinâmico, envolvendo a luta de classes, disputas raciais, relações culturais, simbólicas e políticas, portanto deve ser pensado a partir de múltiplos elementos variáveis, isto é, em sua totalidade (Santos, 2008).

---

<sup>35</sup> Milton Santos foi um geógrafo brasileiro considerado um dos precursores da discussão de espaço, tempo e território na realidade brasileira. Seu pensamento e desenvolvimento intelectual a partir dos anos 1970, “sobre a relação tempo-espaço como materialidade central da dialética sócio-espacial”, o colocou em um lugar de destaque que transformou o fazer científico na área da geografia e ciências sociais (Saquet & Silva, 2008, p. 25).

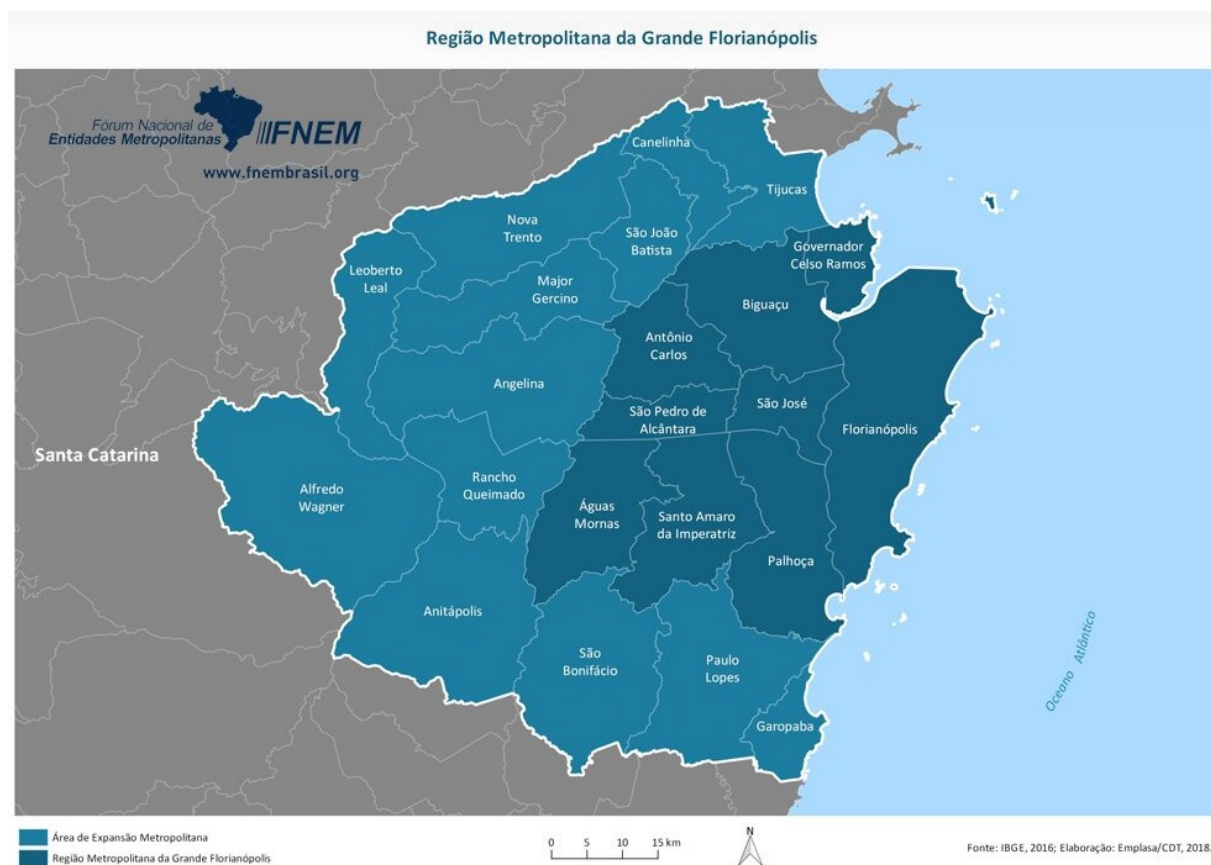
<sup>36</sup> David Harvey é um geógrafo britânico também considerado um dos maiores pensadores na compreensão do espaço-tempo na contemporaneidade, estabelecendo diálogos com a economia, a política e as ciências sociais de forma geral, influenciando e modificando as práticas de pesquisa ao redor do mundo (Costa, 2014).

Para tanto, são apresentadas breves características sobre o espaço urbano da Grande Florianópolis, com intuito de descrever um pouco sua geografia, os aspectos populacionais e algumas características particulares da constituição desse centro metropolitano, que são fundamentais na configuração do espaço, do transporte urbano e da organização laboral cotidiana dos entrevistados na respectiva região. A ênfase foi dada para as características da ilha de Florianópolis, em função de ser o local onde os trabalhadores entrevistados atuam a maior parte do tempo. No decorrer deste capítulo, são apresentadas, nas falas dos trabalhadores, inúmeras referências sobre a questão geográfica da ilha e do continente, a distância entre os bairros, as regiões consideradas de risco, as questões de trânsito, entre outros aspectos, tornando crucial uma contextualização.

### **7.1 A região da Grande Florianópolis**

A região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF) é localizada no estado de Santa Catarina e constitui-se enquanto uma região metropolitana, sendo uma das regiões que mais cresceu na última década, no sentido da economia e da expansão geopolítica. Segundo os últimos dados do IBGE (2020c), o núcleo metropolitano possui uma área territorial de 2.751,068km<sup>2</sup>, com cerca de 1.029.357 pessoas (IBGE, 2020c). A RMF é composta por 9 municípios, sendo eles: Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz, Antônio Carlos, Águas Mornas e São Pedro de Alcântara. Para fins de ilustração, abaixo é apresentado um mapa indicando todas as cidades contempladas da RMF.

(Figura 2): Mapa das regiões da RMF:



Fonte: <https://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-florianopolis-sc/>

Em relação a economia, a região se destaca enquanto um importante polo tecnológico do Brasil, com significativa atividade no turismo, no setor de serviços e na construção civil. Também possui atividades expressivas na agricultura, produção de móveis, indústria naval e indústria têxtil e de vestuário (Governo de Santa Catarina, Março de 2021 - <https://www.sc.gov.br/index.php/noticias/temas>). A RMF é muito conhecida pelo seu alto Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), de 0,847, maior que a média nacional, ocupando o 3º lugar no ranking de cidades com maior IDH no Brasil. O município de Florianópolis, particularmente a ilha<sup>37</sup>, onde os motoristas entrevistados atuam na maior parte do tempo, possui uma área de 674,844 km<sup>2</sup>, com uma população estimada em 508.826 pessoas (IBGE, 2020C).

Para Reis (2021, p. 6) a cidade pode ser considerada como “o lugar do conflito, um acervo vivo de memórias materiais e imateriais, fruto de relações sociais estabelecidas ao longo da história sobre o território”. A autora, em sua pesquisa sobre o território, a arquitetura, a presença indígena em Florianópolis e sua luta ao direito à cidade, discorre sobre

<sup>37</sup> O município de Florianópolis contempla a ilha e uma pequena região localizada na parte continental.

os problemas de uma narrativa histórica hegemônica baseada na influência portuguesa e nas origens luso-brasileiras das edificações encontradas na região. Reis (2021, p. 6) pontua que a história contada pelos “vencedores europeus”, maquia não só a formação atual contraditória de um território produzido a partir de diferentes sujeitos, “pessoas em situação de rua, imigrantes, camelódromos, indígenas pelas ruas vendendo seu artesanato (...) A segregação social e racial do espaço é evidente no Centro e a luta por espaços democráticos, constante”. A narrativa maquia também as próprias origens da ocupação original da ilha de Santa Catarina e sua parte continental, que era território de indígenas “Guarani e os Abá (estes conhecidos como Carijós pelos bandeirantes), ambas etnias do tronco Tupi” (Reis, 2021, p. 52), até a invasão dos europeus, há 520 anos.

Na região da Grande Florianópolis, principalmente na parte da ilha, os aspectos da colonização açoriana e a construção de casas em lotes individuais com posterior repartição, espalhadas pelo território junto a chácaras e outras construções não planejadas, formaram “verdadeiras barreiras geográficas à mobilidade” (Cocco, 2016, p. 50). Para o autor, “em grande medida, essas sínteses históricas, cimentadas na formação socioespacial, afetaram o quadro da mobilidade, da acessibilidade e dos transportes urbanos na região” (Cocco, 2016, p. 56).

A ilha é formada por muitos morros e lagoas, além das longas distâncias entre os diferentes bairros, aspectos que, somados a uma estrutura de mobilidade problemática, revelam um contexto de muito engarrafamento no trânsito, com poucas vias concentradas em regiões de muito fluxo. Além disso, há pouca efetividade para quem possui um meio de transporte privado, mas, principalmente, para aqueles que dependem do transporte público para se deslocar cotidianamente:

(...) nos deparamos com a desigualdade nas cidades, onde os moradores dos bairros periféricos que sofrem com a falta de acesso ao Direito à Cidade são a classe trabalhadora, incluindo a população negra e indígena, quando vemos espaços públicos projetados para hostilizar grupos sociais marginalizados e quando observamos poucos bens tombados para além da arquitetura que os portugueses produziram no nosso país” (Reis, 2021, p. 9-10)<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> Para um maior aprofundamento, acessar Reis, T. M. (2021). Territorialidades e a Arquitetura como objeto da história que a história não conta: a presença indígena em Florianópolis e sua luta pelo direito à cidade. TCC (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Tecnológico. Arquitetura. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/221228>



Para o Cocco (2016), durante os governos Lula da Silva (2002-2010) e Dilma Rousseff (2010-2016) houve grande investimento em infraestrutura. Porém, não houve acompanhamento “de políticas públicas contundentes na escala das cidades e das regiões metropolitanas” (Cocco, 2016, p. 29). Com a expansão do processo de produção em diferentes setores econômicos, houve um aumento expressivo nos índices de mobilidade, o que desafiou a capacidade de absorção nas regiões urbanas. Isto significa que, atualmente, há grande crescimento nos tempos de deslocamento cotidianos das pessoas, junto ao aumento constante dos preços (tarifas), e uma “redução do conforto e confiabilidade nos transportes públicos” (Cocco, 2016, p. 29). Segundo o autor:

A estrutura urbana da RMF evoluiu de um polo central de atração de viagens, na porção oeste da Ilha de Santa Catarina, para uma região metropolitana multipolar, cuja complexidade dos deslocamentos não foi acompanhada pelos serviços de transporte público e nem pela infraestrutura de transportes. (...) Rodovias federais e estaduais, originalmente concebidas para atender aos fluxos regionais e conferir acesso às áreas de balneário, acumularam a função de vias urbanas locais, sem, no entanto, serem operadas e geridas enquanto tais. (...) tem resultado na pouca atratividade do serviço de transporte público, cujos tempos de deslocamento e as condições de conforto tem piorado de modo flagrante (Cocco, 2016, p. 6).

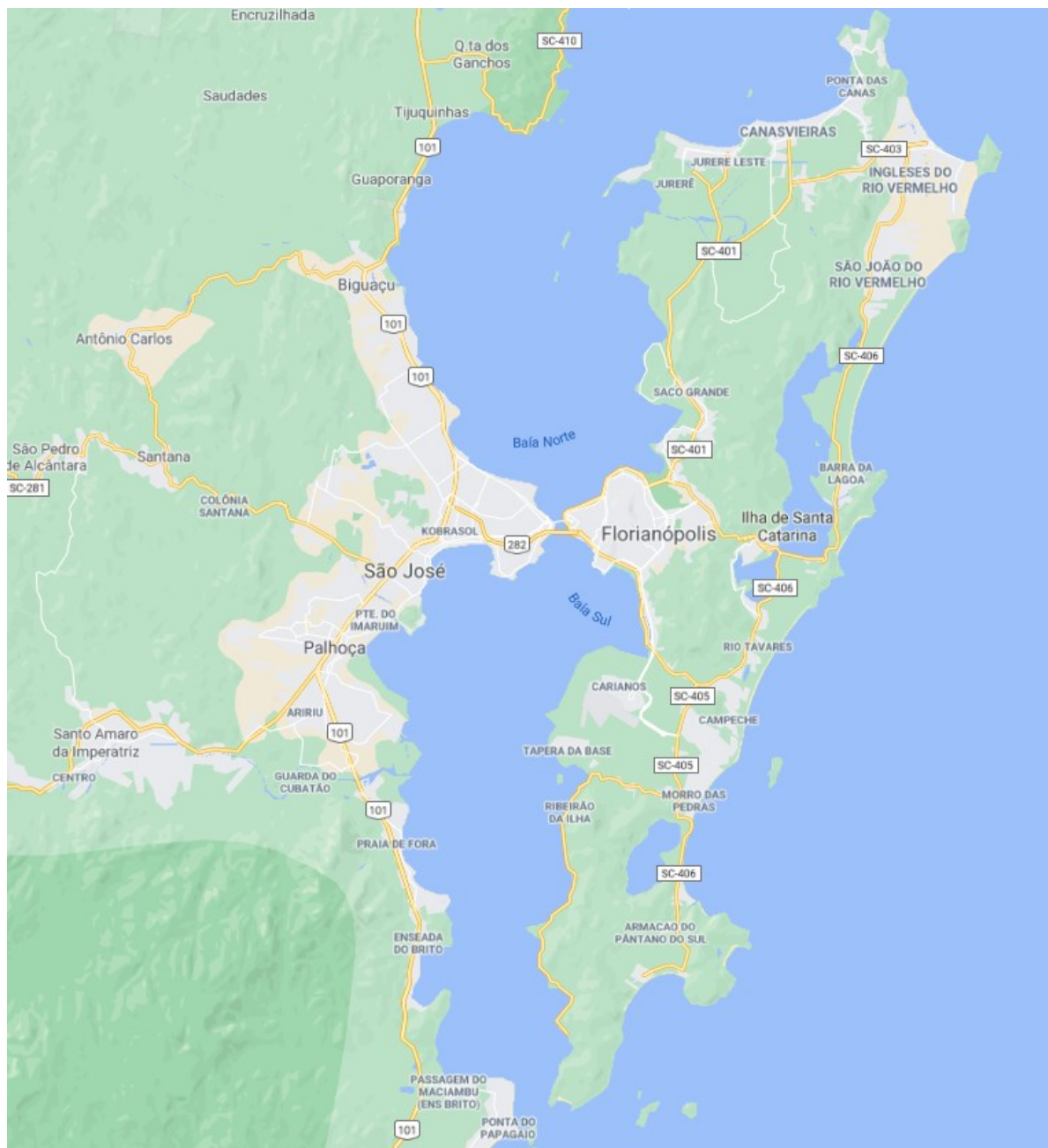
Para compreender a geografia da ilha e sua parte continental, além da infraestrutura de transporte, abaixo é apresentado um mapa da configuração geográfica da cidade, caracterizada por relevos irregulares e uma costa muito recortada, com enseadas, pontas, baías, lagoas, mangues, muitos morros, dunas e pequenas ilhas. A cidade está localizada no nível do mar e seus morros variam de 4440m a 432m de altura. Além disso, possui 42 praias e “tem formato alongado, com uma costa de 172 km bem recortada que contorna os 54 km de comprimento e 18 km de largura” (Guia Floripa, <https://guiafloripa.com.br/cidade/bairros>). Na imagem abaixo é possível perceber tais características:

Figura 3 - Mapa Geográfico da RMF:



Fonte: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/SantaCatarinaIsland\\_Landsat\\_2000.jpeg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/SantaCatarinaIsland_Landsat_2000.jpeg)

Ao observar as características geográficas de Florianópolis, fica evidente que uma região com tais características necessita de um bom planejamento urbano e de mobilidade para assegurar o deslocamento efetivo da população. O transporte coletivo é composto basicamente por ônibus, utilizado largamente para o deslocamento nos municípios e entre municípios. Outro mapa, para fins ilustrativos, mostra as principais rodovias existentes (SC) que conectam as diferentes regiões da ilha e de toda RMF (Figura 4):



Fonte: imagem captada pela pesquisadora no Google Maps, em março de 2021:

<https://www.google.com.br/maps/@-27.6213358,-48.5636453,11.25z>

Também é importante apresentar informações mais detalhadas acerca dos bairros e regiões de Florianópolis, uma vez que os nomes dos bairros e as regiões são utilizadas como referências e apresentadas demasiadamente nas falas dos entrevistados. Assim, os bairros são divididos em 5 regiões (centro, norte, leste, sul e continental), 13 distritos e 49 bairros, conforme podemos observar na imagem abaixo:

Figura 5: Mapa dos bairros da ilha de Florianópolis



Mapa de bairros em Florianópolis dividido por regiões.

Fonte: <https://moovers.com.br/mapa-de-bairros-em-florianopolis/>

Por fim, dadas as características apresentadas, pela formação geográfica da cidade e estrutura urbana, tanto o transporte público como os serviços de táxi são distribuídos de forma não efetiva, revelado um contexto de muitas dificuldades de acesso para as populações que residem em regiões periféricas e necessitam se locomover em longas distâncias em seu dia a dia (Cocco, 2016). Nesse sentido, o transporte privado por meio de aplicativos, iniciado na cidade de Florianópolis no ano de 2016, acabou tornando-se uma das principais formas de deslocamento da população da Grande Florianópolis. Ainda, muitas questões se apresentam como um desafio para pensar a mobilidade urbana por essa via, destacando a necessidade de compreender as novas formas de circulação das pessoas. Alguns desses aspectos serão apresentados a seguir.

## 7.2 Uma síntese geral do cotidiano dos motoristas

Jéssica, em função de morar e estudar na região continental da Grande Florianópolis, realiza a maioria das corridas de aplicativo nessa região e de forma extremamente flexível. A entrevistada comentou que prefere trabalhar a noite por conta de alguns aspectos: o trânsito possui um fluxo menor, a claridade do dia a incomoda bastante e pode se dedicar somente as corridas. Também costuma trabalhar nos finais de semana, à noite e de madrugada. Suas aulas da faculdade acontecem geralmente no período da manhã, com compromissos ocasionais a tarde. Além dos estudos, o cotidiano de Jéssica é organizado a partir da conciliação entre o trabalho doméstico (cozinha, limpeza etc.) e o cuidado integral de seus dois filhos (levar e buscar da escola, alimentação, educação, entre outros compromissos familiares e demandas da casa). Todas as suas atividades cotidianas concentram-se na região continental da GF, por isso Jéssica atua, a maior parte do tempo, nessa área.

Leo trabalhou como motorista de aplicativos durante, aproximadamente, 3 anos. Como reside num bairro localizado no leste da ilha de Florianópolis, realizava a maioria de suas corridas nessa região, especialmente no período noturno, por ser um local turístico e com muitos eventos. Também por esse motivo, nos finais de semana sempre trabalhava à noite e de madrugada e era quando conseguia a maior parte de sua remuneração. Assim, durante o período do dia, dormia e resolvia as demandas pessoais e da casa (contas, alimentação, limpeza e manutenção do carro).

Em função de morar num bairro localizado no sul da ilha de Florianópolis, Gabriel realiza a maioria de suas corridas nessa região e também no centro da cidade, pelo maior fluxo de pessoas necessitando transporte. Trabalha com horário fixo e apenas durante o dia, pois como já relatado, a noite tem muita dificuldade em função do cansaço e do trânsito do dia, que o incomoda muito. Gabriel inicia suas corridas de manhã e vai até o período da tarde, no máximo até o início da noite, o que varia de acordo com a demanda da cidade. Na maioria das vezes trabalha nos finais de semana, também no período do dia, e também relatou ser o momento em que consegue ganhar mais dinheiro trabalhando em um período menor de tempo.

Taís reside em um bairro localizado no norte da ilha de Florianópolis, faz muitas corridas nessa região e no centro da cidade. Organiza seus horários em função das demandas da casa, de sua avó e também das corridas que realiza por fora, com as vizinhas e conhecidas dela, atividade que já desempenhava antes de se tornar motorista de aplicativo. Taís trabalha durante o período da tarde, até parte da noite, pois relatou ter medo de ser assaltada. Realiza



corridas à noite nos finais de semana, pois também comentou ser o período de melhor custo-benefício, quando ganha mais dinheiro em menor intervalo de tempo. Assim, concentra suas corridas na região da ilha.

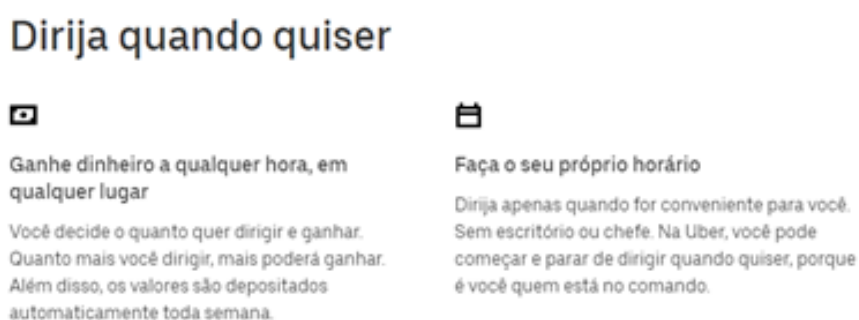
### 7.3 A organização da jornada, demandas pessoais/familiares e os ritmos da cidade

“(…) uma organização social imposta pelo espaço e pelo tempo do capital só pode ser entendida na experiência vivida” (Nóbrega, 2017, p. 32).

Para Sato e Oliveira (2008), conhecer o cotidiano laboral por meio do que acontece no dia a dia dos trabalhadores, é uma forma de compreender a complexidade do fenômeno do trabalho e de reconhecer a gestão enquanto parte do fazer laboral, pois as atividades humanas no trabalho são repletas de decisões, interpretações e negociações por parte daqueles que a executam, indo além da simples execução de prescrições.

No site oficial da empresa Uber Brasil, ao clicar no link “Dirija”, aparece a mensagem “Dirija pelo app da Uber: Você escolhe quando quer ganhar dinheiro”. Além disso, a empresa apresenta as seguintes mensagens: “Ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar<sup>39</sup>” e “Faça o seu próprio horário”, conforme é possível perceber na figura abaixo:

Figura 6: “Dirija quando quiser”



Fonte: site oficial da Uber Brasil

<https://www.uber.com/br/pt-br/s/d/join/>

A decisão de iniciar este capítulo com os enunciados da empresa, se dá na medida em que, ao analisar a vida cotidiana dos motoristas entrevistados, o que se encontra é exatamente o oposto. A gestão do cotidiano dos motoristas entrevistados, apesar de muitas similaridades, mostrou-se heterogênea em função de diversos aspectos, das preferências pessoais e das demandas da vida privada, do fluxo do trânsito e dinâmica da cidade, e também da localização geográfica onde realizam as corridas, que, preferencialmente, são próximas aos locais onde

<sup>39</sup> Os aspectos da remuneração dos motoristas serão abordados no próximo capítulo.

residem. Isto é, mesmo que a aparente “escolha” dos horários pareça se configurar em função das opções e demandas da vida privada, ela é determinada pelas possibilidades que a cidade apresenta aos motoristas e também pelas delimitações oferecidas pelos aplicativos, apresentadas no capítulo anterior.

Primeiramente, em relação aos horários e as preferências pessoais, Jéssica e Leo relataram gostar mais do período noturno para realizarem suas atividades enquanto motoristas:

*(...) eu gosto de trabalhar a noite porque trabalhar de dia, a claridade me incomoda, o trânsito do dia me incomoda, o calor me incomoda, eu sou uma pessoa que gosta de trabalhar com o carro fechado, com o ar condicionado ligado, entendeu? Então, a noite eu consigo adequar mais aquilo que eu gosto, sabe? Posso andar com os vidros abertos, pegar um ventinho, não tenho sol no meu olho, o trânsito é melhor, sabe? Então eu trabalho mais à noite. Ou, se eu começo de dia, eu começo das 16 pra frente (Jéssica).*

*Então, porque eu trabalhava à noite? Porque era na gasolina, inviável rodar em Florianópolis. Então a madrugada é uma coisa livre, hoje em dia 90% dos carros que você vê na noite, é Uber. Ou é polícia ou é Uber. Trabalhar de noite, você vê o dia a dia, sabe? Então é isso. Se pega uma corrida no continente, e vou e volto. Faz isso de dia? Quanto tempo você vai levar? Quanto você vai gastar a mais? Então essa era a brecha que eu via pra ganhar mais, sempre. Sem contar que eu já tinha trabalhado 10 anos como garçom de balada, então a noite pra mim era tranquila. Não sou aquela pessoa que é diurna, sabe? (...). Pra mim não, pra mim era light, muito light. Então uni o útil ao agradável (Leo).*

Já Gabriel prefere trabalhar no período diurno e Tais intercala corridas durante o dia ou inicia a tarde e vai até o período da noite:

*A minha organização é a seguinte, agora aos 43 anos quase, a noite foi feita pra dormir. Quando eu morei fora do Brasil, eu trabalhei muito de noite. Eu trabalhava das 18 da tarde às 6 da manhã. E eu não vou mais fazer isso por nenhum motivo.... financeiramente e de saúde, né? Não vale a pena, aqui no Brasil, fazer isso. Só se fosse uma coisa que me desse muito prazer, e isso aí não. Aqui a gente vai correr um risco a noite, mas é uma opção minha. Então eu trabalho só de dia. Eu tento trabalhar sempre das 6 da manhã às 17 da tarde (Gabriel).*

*Então, geralmente eu trabalho mais no horário de pico, final de tarde, começo umas 17 e vou até umas 22 da noite. Ou, às vezes, eu faço de manhã, e como eu tenho bastante cliente no particular, eu uso a parte da manhã e da tarde pra atender essas pessoas. Porque eu tenho cliente já de 3 anos e tenho essas que eu atendo e vou intercalando no dia. Às vezes, eu faço de manhã, às vezes, eu faço a noite, tudo depende, entendeu? Aí eu tenho tempo também de dar uma*

*atenção pra minha vó, levar ela no hospital, eu consigo conciliar tudo isso (Taís).*

Com os breves relatos acima, já é possível identificar a intercorrência de vários fatores, além da preferência pelo dia ou pela noite, a serem considerados na organização semanal dos entrevistados. Para Jéssica, p. ex., o fato de gostar da noite e ter compromissos fixos com seus estudos não é o único elemento levado em conta na hora de organizar seus horários, ao contrário, as demandas de estudo, da casa e o cuidado com os dependentes revelaram-se centrais na gestão de suas temporalidades cotidianas, configurando um recorte de gênero:

*O que eu fazia pra compromisso de horário era justamente os horários de escola da minha filha e da minha faculdade. Como eu e ela estudamos perto, o colégio dela é pertinho da faculdade, e a gente estuda de manhã, então a gente saía de manhã, de 2ª a 6º, tinha aquela rotina todo dia, ir pro colégio e pra faculdade, levantar às 7 horas da manhã. Meio dia a gente voltava, aí era almoço, dava uma descansada e o meu planejamento sempre era a partir das 17 horas começar a trabalhar. Eu não gosto de trabalhar de dia, gostava, não gosto de dirigir com muito sol, prefiro a noite, gosto mais. Daí começava em torno das 17 e trabalhava até mais tarde um pouquinho (Jéssica).<sup>40</sup>*

O aspecto do cuidado de dependentes também foi identificado nos relatos de Taís, revelando o quanto as questões de gênero são determinantes na gestão das hierarquias da vida cotidiana, para as mulheres entrevistadas. Além de realizar as corridas “*por fora*”, chamadas de “PF”, Taís é responsável pela avó e pelos cuidados com a casa:

*Só que assim, não é fácil, porque tem que conciliar a minha vida, as limitações que eu tenho aqui com a minha avó e ao mesmo tempo se dedicar só pra mim mesma, sabe? Coisa que eu não tenho muito tempo de assumir outras coisas, porque agora eu tenho que trabalhar e cuidar da minha avó, já tive a oportunidade, eu poderia ter ficado na Europa também, trabalhando lá, só que eu pensei: "Meu, eu não vou deixar minha vó sozinha" (Taís).*

Como apontado anteriormente, o fato de as duas entrevistadas possuírem demandas que requerem a inclusão de horários de outras pessoas em seu dia a dia, torna suas gestões muito diferentes dos outros entrevistados, uma vez que precisam da jornada flexível para desempenhar tais atividades. Além disso, também modificaram seus planos, como no caso de Taís, que precisou abrir mão de seu trabalho como fotógrafa na Europa para cuidar da avó. Assim, as entrevistadas pontaram a importância da flexibilidade em seus trabalhos:

---

<sup>40</sup> Jéssica relatou o seu cotidiano no tempo passado em função da entrevista ter sido realizada após o início da pandemia do Covid-19 e, no momento, estava em quarentena em casa, junto aos seus familiares.



*O Uber é de uma flexibilidade absurda, né? O que eu não acho bom nessa questão, e eu acredito que muitos motoristas concordam comigo, é que você tá sempre à disposição da família, entendeu? A família acha que você está sempre na rua, que você sempre pode ir buscar tal coisa, ir comprar tal coisa, ir buscar alguém: “Tu tá na rua mesmo, tu tá aí mesmo”, tipo, tu não tá fazendo nada. (risos) Sabe? Mas eu acho que isso acontece de acordo com a dinâmica de cada família também, né? E tem homens que existe um respeito, assim, bem tranquilo, o cara sai de manhã pra trabalhar e a mulher dele e os filhos dele sabem que ele saiu pra trabalhar, ele está trabalhando e vai voltar tal hora, entendeu? Acho que a mulher é um pouco diferente, talvez pela questão de quando se tem filhos, se tem uma casa, se tem um marido pra atender certas questões, existe uma cobrança maior assim (Jéssica).*

*Pra mim o que vale agora é ela, no momento [referindo-se a avó]. Então é isso, não tem muito o que falar, não sei toda essa trajetória que eu venho sempre lutando pra ter uma vida estável, pra poder construir relações, entendeu? (Taís)*

Jéssica também pontuou o quanto é desafiante dar conta de uma rotina que inclui a temporalidade de outros: “*É um desafio pra mim, porque a vida tem uma praticidade que você não pode fugir dela*”. Jéssica ainda comentou que admira quem trabalha de forma mais rígida e disciplinada, o que não seria possível nas condições em que sua vida se configura:

*Muita gente trabalha de maneira bem disciplinada, bem pontual, sabe? “Ah, eu começo tal hora e termino tal hora. E faço esse horário todo dia. Dia tal eu não trabalho, dia tal eu trabalho”. Já a minha dinâmica é totalmente de acordo com a demanda, entendeu? É exatamente como no Uber né, você ganha de acordo com a sua demanda, a minha vida é de acordo com a demanda (Jéssica).*

A entrevistada também ressaltou tentar seguir uma rotina de acordo com uma agenda pré-determinada, mas as circunstâncias fazem com que mude seu planejamento constantemente, incluindo as horas despendidas para o seu trabalho de motorista:

*Eu hoje levo a minha vó pra fazer uma consulta e ela me paga. Tem hora que aquilo ali me constrange, sabe? Mas tem hora que eu penso assim “Poxa, era pra eu estar trabalhando e tô aqui levando a vó no médico”. E toda família acha que você, por estar com o carro e estar na rua o tempo inteiro, tá sempre disponível. Entendeu? Então eu ouço discursos do tipo “mãe, o pai não pode vir me buscar”. “Pois é filho, mas eu to aqui na Agronômica trabalhando”, e o meu filho trabalha em Barreiros [Agronômica é um bairro localizado na parte central da ilha e Barreiros é um bairro localizado no continente]. “Mas mãe, tu tá na rua o tempo inteiro, e outra coisa, o teu carro é a gás e o do pai não é”. Então, ou seja, “Tu não tá fazendo nada? Tu não tá perdendo teu tempo, é só vir aqui, me busca e me leva”. Isso já causou bastante, dá muito trabalho, com namorado, com os filhos, com a mãe. Com a mãe mais ainda porque ela é a dona do carro (Jéssica).*

Para Hirata e Kergoat (2020, p. 31-32), cuidar significa estar presente, o que remete à uma disposição permanente e coloca o cuidador “na dimensão da *ética* e do trabalho concreto”. Essa condição configura o cotidiano das entrevistadas, pois sentem a necessidade contínua de resolver as demandas de outros dependentes, o que ocupa parte significativa de seus dias e modifica o planejamento e execução de suas atividades laborais e pessoais. Essa dimensão ética faz com que compreendam como natural a disposição permanente, mesmo que implique na mudança de planos pessoais, em falta de tempo para o desenvolvimento de si e de suas carreiras. Também faz com que admirem quem trabalha com disciplina e horários fixos, como comentou Jéssica.

Para Heller (2008, p. 13) “a partir do ponto de vista de tarefas e decisões dadas com relação a fins concretos, produz-se uma hierarquia entre as esferas heterogêneas”. No caso das entrevistadas, pode-se dizer que o topo da hierarquia é o tempo do outro, o que demanda um ritmo “*diferente*” e significativo na esfera do cuidado, em detrimento de suas atividades laborais e pessoais (Heller, 2008, p. 13), pois os homens entrevistados, como é observado adiante, não possuem intercorrências de outros dependentes na execução das suas jornadas de trabalho ou tempos de descanso. Além disso, o economicismo é um elemento necessário e presente na vida de todos, em que as pessoas irão tomar decisões buscando a realização de atividades e a resolução das demandas da forma mais rápida possível, com menor esforço e no menor tempo, para conseguir dar andamento as atividades e todo conjunto de demandas que se apresentam, e sempre com base nas probabilidades e também na hierarquia. Para a autora, as pessoas sempre atuam com base na probabilidade, “jamais é possível, na vida cotidiana, calcular com segurança científica a consequência possível de uma ação” (Heller, 2008, p. 48).

Nóbrega (2017, p. 37) coloca que os economicismos ocorrem quando “as coisas são postas a prova, mas ocorrem longe da consciência”. As dimensões do permitido e do interdito surgem como um juízo de valor provisório que fundamenta o sentido da ação, que dá a possibilidade de se realizar uma atividade. Assim, apresenta-se outro elemento da vida cotidiana, o pragmatismo. A necessidade de solução dos mais diversos problemas e demandas requer respostas e ações rápidas, que não interrompam o ritmo da vida cotidiana, pois, se assim fossem, impediriam a realização de várias atividades necessárias.

O cotidiano de Jéssica e Taís gira em torno de suas demandas privadas e laborais (trabalho produtivo e reprodutivo, tempos que se entrecruzam) e apresenta-se, assim, marcado por uma hierarquia e heterogeneidade sobressalentes, e os elementos de pragmatismo, economicismo e probabilidade se tornam predominantes. Só assim o cotidiano possibilita atuarem com andamento e de forma dinâmica em seu dia a dia (Heller, 2008).

Tais elementos também são identificados na organização da jornada laboral de Leo e Gabriel, mas de forma diferente. Enquanto Jéssica e Taís relatam não terem tempo para si, os entrevistados homens conseguem estruturar um horário mais fixo e voltado somente ao trabalho, sem a intercorrência de demandas familiares, domésticas e/ou de cuidado. E, quando modificam seus horários de trabalho, é para terem momentos de lazer:

*Mas, às vezes varia, às vezes eu tenho algum entretenimento na noite anterior, e aí eu fiquei até as 23:40, né? Eu tenho uma religião chamada Grêmio e eu tenho que acompanhar minha religião. Então, às vezes, não vai dar pra acordar às 5:30. Daí eu acordo junto com a minha esposa, pra atividade dela às 7 horas. Daí eu sei que eu vou ter que me estender um pouco pra alcançar minhas metas, pra pagar os custos que eu inicio todo mês (Gabriel).*

*Eu nunca trabalhei mais do que 8 horas no dia, só na madrugada porque não tinha trânsito. Às vezes, mudava, porque parava pra tomar uma cerveja com os amigos (Leo).*

As diferenças observadas entre os entrevistados “tem a ver com a correlação de forças entre homens e mulheres na sociedade, isto é, com as relações sociais de sexo” (Hirata & Kergoat, 2020, p. 22) e configuram diferentes ritmos e hierarquias nas esferas heterogêneas de suas vidas cotidianas.

Para Lefebvre (1991, p. 61), a relação do cotidiano com a modernidade se dá na medida em que esse passar a ser tratado de forma racional, quando tenta-se controlar as formas de uso e consumo do tempo, determinando um “tempo obrigatório”, um “tempo livre” e/ou um “tempo imposto”. Essa forma de viver o tempo pode expressar um sujeito que fecha a possibilidade de ser criativo e eleva a probabilidade de se tornar objeto, isto é, um ser passivo antecipadamente às possibilidades de ruptura cotidianas.

Um fator comum a todos os entrevistados é que possuem uma meta diária (remuneração) a ser atingida, e que o limite da jornada só finaliza quando essa meta é atingida, nem que precisem estender o tempo de trabalho, como apontado anteriormente:

*Assim, a minha rotina era basicamente em cima de uma meta diária, eu costumava dizer que quem definia meu tempo de trabalho eram os meus boletos (...). A gente percebe pelas chamadas. Eu acredito que é pela movimentação da cidade mesmo, sabe? Porque chega quinta e movimenta muito o Uber. Tem muita gente que pega Uber pra trabalhar, muita gente que pega Uber pra ir no médico, pra levar a filha, etc. Mas a demanda festiva da cidade, assim, de evento, ela movimenta muito o Uber, entendeu? (Jéssica).*

*Então tu tem um custo fixo da tua vida, de 100% do teu mês que tu rende bruto, 35 a 45% é combustível. 35 a 40% é aluguel. Sobra 20% do teu bruto. Então não é muito que tu ganha, então tu tem que ter alguma estratégia.*

*Então, basicamente é assim: “Tu folga?” Ah, eu folgo. Eu gostaria de trabalhar um pouco mais mas, às vezes, surgem outras coisas que eu folgo, mas eu me sinto satisfeito trabalhando de 23 a 25 dias por mês, dos 30. Nesse um ano, a minha frequência, eu devo ter feito isso [dirigir] 75% do tempo (Gabriel).*

O cálculo diário entre as metas, o tempo e a remuneração são baseados no conhecimento dos motoristas sobre a dinâmica do fluxo de demanda apresentado pela cidade. Aqui, é possível observar que os entrevistados fazem uso do elemento das ultrageneralizações. Para Heller (2008), a vida cotidiana é construída em cima de ultrageneralizações, quando as práticas cotidianas pressupõem o conhecimento de fenômenos antes de sua comprovação de fato, operando assim por meio da dedução e, posteriormente, confirmando ou refutando as hipóteses.

Nas decisões cotidianas, as pessoas atuam baseadas na incerteza e na probabilidade, para dar conta das demandas concretas e imediatas que a vida cotidiana apresenta. Assim, fazem uso do pragmatismo, estabelecendo ritmos fixos, repetitivos e regulares, mas implicados absolutamente nas atitudes ultrageneralistas (Heller, 2008):

*Quando não tem chamada, uns param ali e já focam em outra coisa, né? Eu já paro e dou uma limpadinha no carro e tal. Eu dou aquela velha pescada ali dentro, né? Que nem um escravo, e aí pego um passageiro e “bingo” e vou embora. Ou, às vezes, estou direcionado pra onde? Pro Costão do Santinho [hotel localizado no norte da ilha]. Pra eu poder ir pra lá, se der certa minha estratégia e a minha fé naquele momento, eu “pum”, pego um Costão do Santinho e faço 25% da minha meta diária bem rápido, em uma hora, entendeu? Ou 30%, às vezes até 40, 60%. Não, não, é 25% mesmo, não dá pra se iludir. Agora, se eu pegar uma viagem até Balneário Camboriú, daí eu fiz 40% da minha meta diária. Mas tem que ficar brigando pra voltar, toda uma estratégia de gasolina, de km, de tudo, tudo, tudo. Mas, às vezes, o importante é rodar. Quanto mais em velocidade tu estiver, melhor tu vais ter um retorno (Gabriel).*

*Geralmente trabalho nos horários que tem mais movimento, que são os horários de pico, que são os horários que eu rodo em pouco tempo e ganho um pouco mais, né? Eu não trabalho muito de manhã, mas das 6 às 10 dá pra tirar uns 100 e poucos reais. Entre 10 e 12 dá uma parada. E aí meio dia até às 14 horas, o movimento volta de novo, mas não tão intenso como de manhã. Das 14 até às 16 o movimento diminui novamente, e aí das 16 até umas 21 da noite, o movimento fica sempre mais intenso, né? Então eu acho que vai dar certo assim e vou (Tais).*

*O que é ruim é que quando você sai, tipo hoje, quarta feira, você sai às 4 da tarde, e liga o aplicativo e não existe um foco na cidade, entendeu? Aí você fica esperando, entra uma corrida e para, entra duas e para. Aquilo ali é um*

*desgaste horróroso, eu não tenho paciência, sou uma pessoa inquieta, aquilo já me cansa, vou pra casa e já saio de novo (Jéssica).*

Outro elemento presente de forma expressiva no cotidiano dos entrevistados é o economicismo. Este, por sua vez, está relacionado à resolução de demandas e tarefas em menor tempo e com menor esforço possível, isto é, utiliza-se do menor número de recursos e de energia possíveis para alcançar, de forma efetiva e prática, uma finalidade (Heller, 2008). Tal elemento, observado em vários momentos, é evidenciado quando os motoristas fazem uso do direcionamento, artifício disponibilizado no aplicativo que permite a escolha da direção/região que se pretende chegar duas vezes ao dia, como podemos observar na fala de Leo e Taís:

*Tem a parte do direcionamento que a gente tem, é só 2 por dia. Qualquer passageiro daquele trajeto, a preferência é tua. Eu usava só de noite. Nesse aí eu ganhava dinheiro cara. Larguei um passageiro no continente e direcionei pra Barra da Lagoa, queria voltar pra Lagoa [parte leste da ilha]. Tem que ter o feeling e saber quando usar. Eu peguei 6 corridas do continente até a Lagoa, tudo picadinho. tudo dinheirinho. Cara, daí que eu ganho dinheiro. Porque tu roda muito mais. Rodou vazio, tá pagando. Tu tem que realmente calcular (Leo).*

*O motorista tem 2 direcionamentos por dia. p. ex., antes de sair de casa eu direciono que quero pegar corridas até o sul da ilha. E aí, eu direciono pro sul, porque até lá eu já vou fazer 50% de dinheiro que eu tenho que fazer. Eu vou pegando corrida até lá, às vezes, eu pego uma específica pra lá, às vezes, vou pegando até lá. Sai daqui, até João Paulo [norte da ilha], depois pro Centro, depois pro Pantanal, depois até o sul. Aí vai conforme os passageiros tão, o aplicativo vai mandando pro sistema. E depois, pra voltar pra casa, eu também direciono, já faz uma economia também, né? Porque você economiza pra voltar de onde você estiver, se tiver longe. A maioria dos motoristas fazem isso (Taís).*

A economia referida por Leo e Taís não é relacionada apenas à questão financeira, mas à economia de tempo, de esforço e, também, de trajeto, pela facilidade com que recebem corridas na direção que pretendem seguir, seja para voltarem para casa ou para se direcionarem a um local específico onde precisam comparecer.

Outro aspecto importante identificado é que todos os motoristas trabalham nos finais de semana, uma vez que é o momento no qual ganham mais dinheiro num menor período de tempo. Por ser um momento em que não há congestionamento no trânsito (menor fluxo), baixa disponibilidade de veículos no transporte público e há maior concentração de eventos na cidade, que exigem deslocamentos longos, os trabalhadores ganham uma maior remuneração, como é possível observar nos relatos abaixo:

*Aos finais de semana o movimento já melhora, né? Nos sábados e no domingo, porque já limita o número de ônibus circulando, e no sábado muitas pessoas saem pra passear, né? E à noite também, principalmente à noite, pelo fato da Lei seca, as pessoas preferem pegar Uber, né? (Taís).*

*Fim de semana eu sempre quero ir, porque tem menos trânsito e tu produz melhor. Se tu conseguires manter uma média hora bruta de R\$25 a R\$30 reais de segunda a sexta, no meu expediente, tá bom. No final de semana é fácil andar acima dos R\$30 reais. É só ter muita estratégia e queimar alguns quilômetros, se necessário for. O que que é queimar alguns quilômetros? É sair daquela posição que não tá estratégica. Não deu, 15, 20 minutos? Vai pra um lugar onde tem aquele poder aquisitivo e pelo menos continua rodando, já que você não se direcionou pra algum lugar, né? (Gabriel).*

*No final de semana eu sumo de casa, aí trabalho mais. Final de semana são dias que dá mais, assim, de quinta à segunda, a demanda de Uber ela é maior do que terça e quarta, assim. Esses dois dias de meio da semana são mais ruinzinhos. Então, se eu tinha um compromisso em casa, mas eu sabia que na 6ª à noite ia ter um evento legal que ia dar uma dinâmica boa pra trabalhar, então vamos antecipar esse compromisso porque hoje à noite eu quero estar na rua trabalhando porque eu sei que vai ter uma demanda boa. Então, depois de 2 anos você já sabe mais ou menos quais são os eventos, quais são os horários, quais são locais em que vai ter uma demanda boa, que vai ter dinâmica, porque o legal da dinâmica é que você vai trabalhar menos e ganhar a mesma coisa ou vai trabalhar a mesma coisa e vai ganhar mais. Então, se você trabalhava 4 horas e ganhava 100 reais, de repente numa corrida, num final de uma Stage da vida [boate localizada no norte da ilha], já fiz corrida que ganhei 110 em uma corrida, entendeu? Então é legal porque a gente acaba tendo esse conhecimento, de onde que está a demanda, o momento e o local bom de tu estar lá. E vai adequando, por isso que não tem essa rotina, sabe? (Jéssica).*

A corrida dinâmica acontece quando há uma demanda concentrada do serviço de transporte e não há uma grande quantidade de carros disponíveis, o que faz com que a corrida saia por um preço muito mais alto para os passageiros, conseqüentemente gera um maior retorno para os motoristas:

*Então, tu viu que te mandei meu perfil ali, os comentários, aí eu te mandei um gráfico, que mostra como é a semana. O mapa que tá com vários pontos vermelhos, aquilo ali é quando tá a tarifa dinâmica. Quando tem muita demanda, aí a tarifa fica mais cara e fica vermelho em todos os lados, é porque todos os lados tá com demanda alta de passageiros. É quando tem muita gente pedindo Uber (Taís).*

Além do conhecimento das regiões e dos fluxos da cidade, os motoristas também fazem uso de lugares estratégicos, como é possível observar nas falas a seguir:

*Pra esperar eu paro bastante em posto de gasolina, porque não dá pra ficar parado em qualquer lugar assim, muito tempo, né? No posto tem mais movimento e tu tá mais seguro ali, né? Não adianta ficar numa rua sozinho, esperando. A não ser que não tenha um posto perto, mas aí tem que ser uma rua movimentada ou algum lugar seguro. Eu geralmente fico bastante em posto, e geralmente tem que parar pra abastecer também, né? Eu nunca deixo meu carro passar da reserva, sempre tem que calcular isso certinho, faltou gasolina parou e abasteceu. Já teve casos de eu pedir pro passageiro pra deixar eu parar, mas eu não gosto de fazer isso. Eu evito bastante incomodar os passageiros com esse tipo de coisa né, porque não é o certo (Tais).*

*Eu sempre paro em posto. Nunca paro na rua, nunca. É muito raro eu parar na rua, na beira de uma praia, às vezes eu saio, vou no posto de Coqueiros, abasteço e já no posto eu ligo o aplicativo. Parar num parque, numa rua, não é recomendado, apesar de a gente ter uma cidade ainda tranquila, não recomendo. Sempre posto (Jéssica).*

*Assim como o abastecimento do carro, p. ex., agora eu tenho usado a estratégia de ao final do meu dia, eu já sei exatamente onde tem os postos, os preços na cidade, onde eu tô e em que horário eu tô e aí eu paro e abasteço. Proximo ao final do meu dia ou das 3 horas adiante, que daí pro outro dia vai ter bastante gasolina se eu resolver mudar e sair às 5 da manhã pra pegar o primeiro voo que vem de Buenos Aires, me direcionar às 4:30 da manhã pra ir lá e iniciar com o pé, com os dois pés, sabe? Ah, nesse dia eu quero atingir X de grana e vou fazer dessa forma. Entre 7 e pouco é horário do rush, depois entre 11 e 1, é colégio, a tua hora vai diminuir porque vai ser ruim, vai ser demorado, e aí depois tu tenta ir pra longe do teu ponto final, tua casa, e tu tenta vir de longe de uma vez só. Mas aí o fato de tu ir pra tua casa, aí eu já fiz por exemplo 190 reais e tô a 50 km de casa. Até lá em casa eu chego no 250, fechou. Assim. Cheguei, bati a meta (Gabriel).*

Com o passar do tempo, os postos de gasolina acabaram tornando-se locais estratégicos no cotidiano de trabalho dos entrevistados e também um ponto de encontro dos motoristas de aplicativo, configurando-se um importante local relatado pelos entrevistados. Nesse sentido, Nóbrega (2017) coloca que o espaço pode ser compreendido como síntese de processos complexos, em permanente transformação:

(...) percebe-se que a reprodução do urbano (que é a reprodução da sociedade como totalidade) obedece a uma dimensão da estruturação produtiva dos sistemas econômicos e a uma reprodução da vida em todos os seus matizes. (...) as múltiplas determinações que produzem o espaço não o produzem como uma simples junção de coisas, muito longe disto, o espaço é o resultado de um processo complexo de produção social, dos meios de produção e das subjetividades envolvidas na reprodução da vida de todos os sujeitos que compõem a sociedade. (...) A cidade e a vida na cidade se misturam, repetem-se os signos, os

jeitos, os roteiros a trama, mas nem tudo é exatamente igual, nem para todos, nem para um em particular, mas há, sem lugar a dúvidas, um ritmo, um roteiro, uma agenda, um programa. (...) O espaço compõe as relações sociais e revela-se como uma produção da própria existência humana, sendo o cotidiano entendido como central na reprodução do urbano (Nóbrega, 2017, p. 27).

As relações estabelecidas na vida cotidiana dos motoristas revelam o urbano enquanto um fenômeno social e espacial simultaneamente, onde o espaço “entra nas relações de produção e compõe as forças produtivas; aparece como produto e elemento constituinte da sua produção, o espaço se dialetiza, ou seja, entra como parte fundamental das relações econômicas, políticas e sociais” (Nóbrega, 2017, p. 27). Assim, os motoristas acabaram desenvolvendo ritmos e práticas coletivas que compreendem o uso compartilhado de determinados espaços estratégicos da cidade, uma vez que não possuem um lugar oferecido pela empresa. Os postos de gasolina tornaram-se importantes locais para o cotidiano e para as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos, pois ao abastecer, aproveitam para utilizar o banheiro, se alimentar, encontrar com os colegas ou mesmo fazer uma pausa de forma segura:

O lugar aparece como condição de realização da vida cotidiana, o que envolve uma articulação espaço-tempo através dos usos do lugar. A relação entre habitante e a cidade através da vida cotidiana se realiza enquanto ação relacionada às possibilidades e aos limites do uso do lugar, num determinado momento histórico (Carlos, 2001, p. 28).

Na descrição do cotidiano dos motoristas entrevistados, fica evidente o quanto vivenciam um cotidiano pautado em ritmos acelerados e fragmentados, sob o prisma de uma total incerteza acerca de como será o dia de trabalho e o rendimento de suas atividades laborais. O tempo do trabalho é configurado, predominantemente, pelos fluxos que a cidade oferece aos motoristas. Assim, todos trabalham de dia ou à noite, sempre aos finais de semana e, muitas vezes, estendem suas horas de trabalho para alcançarem uma remuneração mínima. Ainda, raramente possuem um dia de folga, colocando em xeque a ideia de que podem trabalhar quando querem.

Assim, o enunciado de melhor aproveitamento do tempo utilizado pela empresa Uber, revela uma conotação de tempo extremamente pragmático, de tempo enquanto recurso, do “tempo que tem preço”, isto é, o tempo cronológico, aquele apontado nos ponteiros do relógio, pois é possível medi-lo, contabilizá-lo, regulá-lo, geri-lo, avaliá-lo, acumulá-lo, perdê-lo (Moreira, Araújo & Souza, 2017). A medida e divisão do tempo referem-se ao quantificado a partir da necessidade do estabelecimento de jornadas, baseado nos sistemas de



numeração articulados ao ciclo natural do dia e da noite. Assim, conforme aponta Guimarães (2016, p. 199) “a temporalidade é uma forma de jornada e pode ser medida pela jornada da vida, que inclui a jornada de trabalho”. Nesse sentido, considera-se que o tempo vivenciado pelos trabalhadores é da esfera da particularidade, em aspectos subjetivos e objetivos. Isto é, ao trabalharem todos os dias da semana, em diferentes momentos, tentando sempre “captar a melhor hora e o lugar certo” para baterem suas metas diárias, os motoristas encontram-se permanentemente disponíveis as demandas que a cidade apresenta, com a ideia de uma permanente otimização do processo de trabalho.

Com exceção de Gabriel, que anota todas informações de tempo e gasto em uma planilha, os demais entrevistados sequer sabem a média de tempo que trabalham diariamente ou semanalmente. Para Dal Rosso (2017, p. 10) os tempos de trabalho “marcam corpos e mentes de todos aqueles que trabalham, pois, o labor recorda os momentos da vida, ou a própria vida em si, a serem sacrificados no altar da produção de valores” (Rosso, 2017, p. 10). Isto é, a fragmentação e fusão das temporalidades laborais com outras temporalidades – privadas e coletivas - possibilitadas pela flexibilização e emprego das tecnologias, confundem o trabalhador em suas atividades temporárias e essa condição permite maior controle, intensificação e exploração dos tempos de trabalho e de não trabalho:

A ideia de liberdade e flexibilidade (trabalhar quando e onde quiser) propagada pelas empresas constitui, na verdade, a transferência deliberada de riscos para aumentar o controle sobre os/as trabalhadores/as, pois essa liberdade significa ausência de salário garantido e incremento de custos fixos que se convertem em responsabilidade dos mesmos (Filgueiras & Antunes, 2020, p. 33).

Para Dal Rosso (2017, p. 15), a introdução de jornadas flexíveis nos processos de trabalho significa que “o capital está movendo um mecanismo que converte tempos de não trabalho em tempos de trabalho, trazendo para a esfera do controle do capital horas laborais que estavam sistematicamente fora de sua dominação (...)”. A fusão das temporalidades implica em maior intensificação do trabalho e faz com que os trabalhadores não consigam mensurar quanto tempo, de fato, são dedicados à sua atividade de motoristas. E mesmo que estendam suas jornadas aos finais de semana e de madrugada, não possuem nenhuma proteção ou incentivo, como adicional noturno, hora extra ou proteção contra riscos e/ou insalubridade. Assim:

Com a artilosa expansão do domínio capitalista de cunho neoliberal, a medida e a divisão do tempo passaram a ficar encobertas por um discurso que exalta a vantagem de o trabalhador escolher o horário e o local de sua produção. O trabalhador nem sempre se dá conta de que a flexibilização, enquanto uma das características da produção toyotista, é, na verdade, o controle do tempo de forma sutil, invisível à consciência na genericidade do indivíduo. O trabalhador serve ao tempo, sem perceber seu poder de determinação em todos os aspectos da vida cotidiana (Guimarães, 2016, p. 200).

Moreira, Araújo e Sousa (2017, p. 5) apontam que o sistema capitalista e a globalização são características do momento histórico contemporâneo as quais “se constituem enquanto estruturas temporais” específicas. As transformações no mundo do trabalho envolvem o uso de tecnologias digitais simultaneamente “dentro” e “fora” dele e determinam a gestão da vida cotidiana. O enunciado da empresa Uber expressa uma ideia de que os trabalhadores “parceiros” possuem total autonomia e flexibilidade para decidir sobre as horas de seus trabalhos, ou seja, sugere que existiria a possibilidade de melhor aproveitamento de seu tempo cotidiano. Porém, trata-se de uma disponibilidade temporal permanente do trabalhador para atender a uma demanda do trabalho, ao mesmo tempo em que lida com outras tarefas, compromissos cotidianos de sua vida privada ou familiar e com todos os riscos e custos de sua atividade.

Pais (2003, p. 87) assinala que o cotidiano “promove o entrecruzamento de distintas dimensões temporais”. Aqui, trata-se da construção de uma cotidianidade baseada na racionalidade da ação calculada, na ética capitalista de multiplicação que, a partir de seus ritmos desiguais de desenvolvimento social e econômico, coloca os sujeitos em processos de estranhamento de si mesmos, tornando-se o cotidiano a reprodução do estranhamento (Martins, 2008). A reprodução social fragmentada, “marcada pela diversidade de tempos que se adiantam e que se atrasam, negando-se” é uma característica das sociedades “modernas” (Pais, 2003). A fragmentação e fusão das temporalidades laborais com as demais temporalidades sociais, como o tempo da família e o tempo do lazer, podem apontar para uma crescente prevalência da cotidianidade no processo histórico, pois as experiências temporais subjetivas dos trabalhadores, vivenciadas nas esferas heterogêneas da vida cotidiana, entrecruzam-se com os tempos da racionalidade produtiva, fundindo-se e sobrepondo-se uns aos outros, configurando um tempo subjetivo vivido de forma absolutamente pragmática, esvaziada de sentido, isto é, no âmbito da particularidade:

O tempo é insuprimível da esfera da particularidade; mesmo que a ciência, na esfera da genericidade, o explique, ele vai sempre prevalecer no cotidiano enquanto “experiência interior temporal, da duração”, vivenciada pelo indivíduo. (Guimarães, 2016, p. 195).

Porém, ao considerar a crescente hibridez nas vivências espaços-temporais cotidianas, torna-se evidente o quanto os ritmos sociais fundidos e marcados pela otimização do tempo pragmático se dão no interior das diferentes esferas heterogêneas de forma cada vez mais intensa e acelerada, o que não só impede os trabalhadores de desenvolverem hábitos e rotinas de modo equilibrado, mas também modifica os ritmos coletivos e a reprodução do espaço urbano. Ainda, tais aspectos são ainda conformados pelas condições e limitações oferecidas pelos aplicativos apontadas anteriormente, ou seja, a gestão das temporalidades cotidianas apresenta-se limitada para os trabalhadores de aplicativos, uma vez que são marcadas pelas possibilidades tecnológicas impostas de maneira unilateral pelas empresas-aplicativos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação está situada no âmbito das transformações laborais do século XXI, em que os avanços tecnológicos, com destaque para as tecnologias de informação e comunicação, vêm modificando substancialmente as relações de produção, inaugurando novas sociabilidades e modalidades de comunicação, de consumo, de cultura e de ocupações laborais, como é o caso dos trabalhos por aplicativos surgidos na última década. Com o advento da internet e dos dispositivos móveis, hoje inseparáveis da vida cotidiana da maioria da população, modificaram-se ainda mais as formas de relações no trabalho e as vivências temporais.

O crescimento exponencial das modalidades laborais por aplicativos e os processos de aceleração das estruturas sociais configuram mudanças expressivas no espaço-tempo da vida cotidiana, ao interpor, de forma cada vez mais híbrida e veloz, a racionalidade dos tempos produtivos aos ritmos das sociabilidades pessoais e coletivas. Tais aspectos geram a sensação de que o tempo está passando cada vez mais rápido e podem ser considerados enquanto um importante instrumento de captura das subjetividades dos trabalhadores. Como nos enfatiza Heller (2008), o que muda são os ritmos de transformação das estruturas sociais e não o tempo. Assim, as vivências temporais no trabalho e fora dele, que se dão na esfera da particularidade, sofrem efeitos diretos de tais mudanças e exigem investigações, pois abarcam a totalidade das relações sociais e constituem-se como um elemento central nas mudanças contemporâneas do mundo do trabalho.

No decorrer da transição e mescla dos processos produtivos fordista e taylorista para o toyotismo, ou como destaca Harvey (2002), do regime rígido para o regime de acumulação flexível do capital, muitas mudanças sucederam-se, para além das esferas produtivas. Nesse sentido, muitas pesquisas e discussões foram travadas nos âmbitos acadêmicos e científicos, buscando compreender as novas configurações no trabalho e fora dele. Nesse cenário, cresceram as reflexões acerca dos avanços tecnológicos e seus efeitos para a sociedade como um todo. Como bem nos lembra Antunes (2000), surgiram importantes debates acerca do fim da centralidade do trabalho, em que se acreditava que o desenvolvimento das forças produtivas tecnológicas iria diminuir o tempo necessário de trabalho humano e, conseqüentemente, aumentaria o tempo livre para os trabalhadores e para a sociedade.

Porém, no decorrer das transformações tecnológicas, políticas e econômicas, observou-se o contrário. As mudanças sucederam-se baseadas num ritmo de intensificação, flexibilização e precarização dos processos laborais, em que as legislações que buscavam

delimitar uma jornada limite de trabalho e uma proteção social aos trabalhadores, construídas durante um longo período, foram sendo substituídas por processos de flexibilização e precarização da força de trabalho, como foi o caso aprovação da Reforma Trabalhista no Brasil e outros países. Estas alterações ocorreram em escala mundial, colocando as preocupações acerca do futuro do trabalho no centro dos debates acadêmicos e sociais.

Em um contexto social marcado por intensas crises econômicas e contradições, pelo desemprego e propagação da informalidade, as investigações acerca do trabalho dos motoristas de aplicativos tornam-se cada vez mais necessárias, uma vez que o tipo de relação laboral estabelecida pela empresa Uber, consolidou mudanças que vinham acontecendo há décadas no mundo do trabalho como bem pontuado por Abílio (2017). Não à toa, o fenômeno da “uberização”, relativo à aplicação do modelo Uber em diversas atividades produtivas, teve seu nome baseado nesta empresa, pois aglutinou e firmou características específicas de relação de trabalho, as quais configuram diversas esferas dos processos produtivos tecnológicos na contemporaneidade.

Assim, buscou-se compreender como os motoristas que trabalham por aplicativos gerenciam as temporalidades cotidianas no espaço urbano de Florianópolis, Santa Catarina. Como objetivos específicos almejou-se conhecer o cotidiano dos motoristas e identificar as condições e relações de trabalho vivenciadas por estes trabalhadores.

A investigação foi baseada na abordagem biográfica, a qual permitiu compreender a unidade dos processos subjetivos e sociais vivenciados pelos entrevistados, localizados num tempo histórico específico. Foram geradas três unidades de análise para responder aos objetivos propostos. A primeira, “Como virei Uber?”, discorreu sobre as trajetórias sociais e laborais dos participantes, identificando continuidades e rupturas em que os entrevistados constituíram suas histórias e subjetividades, marcadas pelas mudanças estruturais do mundo do trabalho e acontecimentos da vida privada e familiar. Esta unidade foi composta pelos itens: inserção precoce no mercado de trabalho, mudanças tecnológicas no mundo e mercado laboral e acontecimentos significativos que marcaram a trajetória dos participantes, como as relações pessoais, a migração, a chegada de filhos, casamento, divórcio, adoecimento e/ou falência de negócios familiares.

A segunda unidade de análise, “Seja um parceiro da Uber: condições e relações de trabalho”, foi baseada nos itens: controle, subordinação, remuneração, avaliação, relação com passageiros, relação com os aplicativos e responsabilização do trabalhador pelos custos e riscos da atividade de motorista. O capítulo tratou das características e condições de trabalho dos motoristas de aplicativo, revelando um trabalho altamente precarizado, controlado por

meio de diversas medidas estabelecidas pelas plataformas digitais, e também subordinado, em que, além da necessidade de extensão as jornadas, todos os riscos e custos são transferidos para o trabalhador.

A terceira unidade, “Trabalhe quando você quiser: gestão das temporalidades cotidianas no espaço urbano”, tratou da compreensão do cotidiano dos motoristas, dos processos vivenciados por eles na referida região e da fusão das temporalidades pessoais e coletivas nas esferas heterogêneas da vida cotidiana, sendo o tempo concebido de forma demasiadamente pragmática, calcado na racionalidade da produção. Esta unidade foi composta pelos itens: vida cotidiana, organização da jornada, demandas pessoais/familiares e os ritmos da cidade.

Por meio da história de vida dos entrevistados, foi possível identificar o surgimento das exigências de um trabalhador flexível, adaptado às transformações e demandas o mercado vem exigindo nas últimas décadas. Assim, foram observadas mudanças ocasionadas pelas reivindicações desse novo perfil de trabalhador, as quais acarretaram transformações no ambiente privado da vida familiar e demais relações sociais, para além da esfera laboral, incluindo o surgimento de novas possibilidades de atuação para os trabalhadores, em modalidades relacionadas com o desenvolvimento tecnológico das diferentes épocas. Como aponta Abílio (2020), é possível identificar a consolidação do trabalhador *just-in-time*.

Foi possível compreender que as formas pelas quais os trabalhadores gerenciam suas temporalidades cotidianas contemporaneamente resguardam estreita relação com as mudanças iniciadas nas últimas décadas. Entretanto, na atualidade, tais temporalidades configuram contornos ainda mais imprecisos e intensos, intensificando o imbricamento entre as vivências temporais privadas e as de trabalho. O processo de globalização e utilização das tecnologias informacionais e digitais nos processos produtivos, com destaque para a internet e dispositivos móveis, colocam todos (consumidores e prestadores de serviços) em disponibilidade permanente para desempenhar demandas urgentes e frequentes do mercado, alterando a própria reprodução do espaço urbano e os ritmos coletivos da cidade. As temporalidades laborais e das demais esferas heterogêneas da vida cotidiana se entrecruzam condicionadas pelo ritmo de otimização do trabalho, configurando um tempo absolutamente racional e pragmático, com a exigência de resolução de atividades constantes e efêmeras, sendo a vida cotidiana absorvida pela cotidianidade e marcada pelo economicismo.

Assim, é possível afirmar, ao contrário do que anuncia a empresa Uber, que se trata de uma autonomia e flexibilidade aparentes, pois além de possuírem demandas da vida privada que precisam ser geridas, os motoristas estão submetidos aos fluxos e condicionantes da

região onde atuam, os quais incluem as condições e temporalidades coletivas do espaço urbano. O cumprimento da meta diária que estabelecem para si mesmos e a escolha de quando irão trabalhar não dependem só deles e, em grande parte das vezes, é necessário estenderem a jornada de trabalho para alcançar uma remuneração mínima, incluindo o trabalho com longas jornadas, durante os finais de semana e de madrugada. Assim, os trabalhadores não conseguem mais diferir quanto tempo, de fato, dedicam ao trabalho e quanto dedicam às outras esferas heterogêneas da vida cotidiana. Esse processo ainda é intensificado e condicionado pelas “novas” formas de controle e subordinação a que estão submetidos os trabalhadores por meio dos aplicativos, em relações totalmente assimétricas e desiguais, nas quais as regras são definidas unilateralmente pelas plataformas digitais, e todos os custos e riscos da atividade exercida são transferidos para os trabalhadores, que não possuem nenhuma garantia ou proteção trabalhista.

Ainda, a função da tecnologia e dos algoritmos, por meio das avaliações dos motoristas, cumpre um papel inédito de moldar seus comportamentos e subjetividades para se adequarem às mudanças exigidas pela racionalidade produtiva. Avaliados pelos usuários do serviço e não mais por um superior, os padrões de consumo e exigências do mercado conformam diretamente as relações laborais e se estendem para todas esferas das relações sociais. Assim, diante de todos estes aspectos, a relação de trabalho dos motoristas de aplicativos está muito distante da parceria anunciada pela Uber em seus meios virtuais oficiais.

Dado o surgimento recente dessas modalidades de serviço, suas constantes transformações e sua veloz expansão, evidencia-se a urgência e necessidade de futuras pesquisas que abordem diferentes aspectos das relações de trabalho consideradas uberizadas e investiguem os complexos elementos de controle subjetivo e objetivo a que são submetidos os trabalhadores de aplicativos em seu cotidiano laboral, incluindo os efeitos dos discursos de autonomia e flexibilidade largamente utilizado pelas empresas contemporâneas. Também é urgente a investigação acerca das novas formas organizativas dos trabalhadores, suas práticas cotidianas e conhecimentos práticos desenvolvidos nos diferentes contextos de trabalho e os processos de saúde/doença. E não menos importante, a expansão dessas formas de sociabilidade para além das esferas laborais. Evidencia-se que as investigações científicas ancoradas na PST, baseadas na abordagem biográfica e na compreensão das trajetórias laborais e vida cotidiana dos trabalhadores, permitem conhecer as mudanças subjetivas e objetivas pelas quais os sujeitos constituem suas histórias de vida na contemporaneidade. Esta abordagem auxilia a compreensão aprofundada e detalhada das

práticas e sentidos produzidos pelos trabalhadores no contexto do trabalho informal, repleto de contradições e desafios. Ainda, direciona a investigação para o entendimento da realidade do trabalho a partir daqueles que o realizam.

Por fim, como citado no início deste trabalho, ao conhecer as histórias, perspectivas e vida cotidiana dos trabalhadores entrevistados, foram elaborados aspectos da história e perspectivas profissionais da própria pesquisadora. Os sentimentos de insegurança e incerteza quanto ao mundo do trabalho permearam todo processo de reflexão da presente investigação, ao considerar a expansão da uberização do trabalho também nos contextos educacionais e de saúde, em que se configuram condições laborais cada vez mais precárias, instáveis e flexíveis, indicando a necessidade de investigações científicas para compreender, como sugere Antunes (2018), a classe-que-vive-do-trabalho em sua nova morfologia hoje.



## REFERÊNCIAS

- Abílio, L. C. (2017). Uberização do trabalho: subsunção real da viração. *PassaPalavra*. Recuperado de <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>
- Abílio, L. C. (2017a). Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia. *Revista IHU On-line* 503, 20-27. Recuperado de <http://www.ihuonline.unisinos.br/media/pdf/IHUOnlineEdicao503.pdf>
- Abílio, L. C. (2020). Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, 34 (98), p. 111-126. <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>
- Aguiar, W. M. J. & Ozella, S. (2013). Apreensão dos sentidos: aprimorando a proposta dos núcleos de significação. *Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos*, 94 (236), 299-322. <https://doi.org/10.1590/S2176-66812013000100015>
- Aguiar, W. M. J., Soares, J. R., Machado, V. C. (2015). Núcleos de significação: uma proposta histórico-dialética de apreensão das significações. *Cadernos de Pesquisa*, 45 (155), p. 56-75. <https://doi.org/10.1590/198053142818>
- Alves, A. M. (2010). O método materialista histórico dialético: alguns apontamentos sobre a subjetividade. *Revista de Psicologia da UNESP* 9(1), p. 1-13. Recuperado de <https://seer.assis.unesp.br/index.php/psicologia/article/view/422>
- Aquino, C. A. B. (2003). A temporalidade como elemento chave nos estudos das transformações no trabalho. *Athenea Digital*, 4, p. 1-9. Recuperado de <https://raco.cat/index.php/Athenea/article/view/34124/0>
- Araújo, E. (2012). A espera e os estudos sociais do tempo e sociedade. In E. Araújo & E. Duque (Eds.). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as ciências sociais e humanas* (9-26). Portugal: Braga.
- André, R. G.; Silva, R. O.; Nascimento, R. P. (2019). “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. *Curitiba: RECADM*, 18 (1), p. 7-34. <https://doi.org/10.21529/RECADM.2019001>
- Antunes, R. (1999). *Os sentidos do trabalho – Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. Ed. Boitempo, São Paulo, 1999.

- Antunes, R. (2014). Desenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil. *Estudos Avançados* 28(81), p. 39-53. <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142014000200004>
- Antunes, R. (2017). Reforma trabalhista representa retrocesso ao século XIX. *Entrevista disponível* em <https://www.unicamp.br/unicamp/ju/noticias/2017/06/30/reforma-trabalhista-representa-retrocesso-ao-seculo-xix>
- Antunes, R. (2018). *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo.
- Antunes, R. & Braga, R. (2009). Apresentação. In Ricardo Antunes, Ruy Braga & Arnaldo Mazzei Nogueira (Orgs.) *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual*. (7-14). São Paulo: Boitempo.
- Antunes, R. & Filgueiras, V. (2020). Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>
- Ávila, M. B. (2016). O tempo do trabalho doméstico remunerado: entre cidadania e servidão. In A. R. P. Abreu, H. Hirata & M. R. Lombardi (Orgs.). *Gênero e trabalho no Brasil e na França: perspectivas interseccionais* (p. 137-148). Boitempo: São Paulo.
- Bakhtin, M. (2017). *Notas sobre literatura, cultura e ciências humanas*. (Org. Paulo Bezerra). Notas e edição russa de Serguei Botcharov (1895/1975). São Paulo: Editora 34.
- Baldin, N. & Munhoz, E. M. B. (2011). Snowball (bola de neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. *X Congresso Nacional de Educação – EDUCERE*, I Seminário internacional de representações sociais, subjetividade e educação. PUC-Paraná/Curitiba. Recuperado de [https://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398\\_2342.pdf](https://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398_2342.pdf)
- Barros, V. A. & Silva, L. R. (2014). A pesquisa em Histórias de vida. In Goulart, Iris Barbosa (Org.). *Psicologia Organizacional e do Trabalho: Teoria, Pesquisa e Temas Correlatos*. (377). Casa do Psicólogo.
- Bassi Follari, J. E. B. (2014). Hacer una historia de vida: decisiones clave durante el proceso de investigación. *Athenea Digital*, 14 (3), p. 129-170. <https://doi.org/10.5565/rev/athenea.1315>

- Bertaux, D. (1999). El enfoque biográfico: su validez metodológica, sus potencialidades. *Proposiciones*, 29, p. 1-23. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2011.56.29458>
- Bessin, M. (2016). Política da presença: as questões temporais e sexuadas do cuidado. In A. R. P. Abreu, H. Hirata & M. R. Lombardi (Orgs.). *Gênero e trabalho no Brasil e na França: perspectivas interseccionais* (235-248). Boitempo: São Paulo.
- Bezerra, P. (1999). Introdução. In: Vigotski, L. S. *A tragédia de Hamlet, Príncipe da Dinamarca*. São Paulo: Martins Fontes.
- Bogoni, C., A. (2015). “Tão perto e tão longe”: o cotidiano de aposentados nos espaços urbanos da cidade de Florianópolis. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil.
- Borges, Regina Célia P. (2017). *Tramas da vida cotidiana de jovens universitários que conciliam estudo e trabalho*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC.
- Borges, R. C. (2018). Desvelando a vida cotidiana de jovens universitários que conciliam estudo e trabalho. *Acta sociológica*, n. 76, p. 89-111. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2018.76.64920>
- Bosi, E. (1994). *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: EDUSP.
- Brites, L. (2013). Trabalho doméstico: questões, leituras e políticas. *Cadernos de Pesquisa*, 43 (149), p. 422-451. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/cp/a/PFk9XcQfLkjkns9TKBny8sb/?format=pdf&lang=pt>
- Carvalho, M. L. H. & Sales, M. M. (2018). Ser taxista em tempos de Uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. *Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas* 3 (5), p. 579-596. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/cp/a/PFk9XcQfLkjkns9TKBny8sb/?format=pdf&lang=pt>
- Caliman, A. F. (2010). Um breve entrelaçamento entre os fios de Heller, Lefebvre, Pais e Certeau na compreensão da vida cotidiana. *Pró-Discente: Caderno de Produção Acadêmica Científica*, 16 (2), p. 67-80. Recuperado de <https://periodicos.ufes.br/prodiscente/article/view/5772>
- Caram, B. & Vivas, F. (2018). Câmara aprova regulamentação de aplicativos; placa vermelha não será exigida. Portal de notícias do G1. Recuperado de <http://g1.globo.com/politica/noticia/camara-analisa-projeto-que-regulamenta-aplicativos-de-transporte-como-e-cabify.ghtml>

- Casilli, A. A. & Gutiérrez, J. P. (2019). The Platformization Of Labor and Society, in M. Graham & W. H. Dutton (eds.), *Society and the Internet; How Networks of Information and Communication are Changing Our Lives*, (2nd edition), Oxford, UK: Oxford University Press, [forthcoming] Recuperado de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01895137/document>
- Camargo, C. A., Silva, G. M. A. & Figaro, R. (2021). O imperativo da transparência como norma legitimadora da vigilância digital no capitalismo de dados a partir do filme O Círculo. *Revista Fronteiras – estudos midiáticos*, 23(1), p. 57-67. <https://doi.org/10.4013/fem.2021.231.05>
- Carlos, A. F. A. (2001). *Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole*. São Paulo: Labur Edições.
- Castro, M. F. (2012). Motoboys de São Paulo: sob os impactos da reestruturação produtiva e das políticas neoliberais. *Revista Electrónica de Psicología Política*. 9 (28), s.p. Recuperado de <https://periodicos.ufsm.br/reeducacao/article/view/35982>
- Cattani, A. D. & Guimarães, C. S. (2018). Economia colaborativa: compartilhando desigualdades. *Entrevista Democracia e mundo do trabalho em debate*. Recuperado de <http://www.dmtemdebate.com.br/economia-colaborativa-compartilhando-desigualdades/>
- Cezário, M. B. O. & Araujo, W. M. (2021). Precarização das relações de trabalho: o caso Uber e a subordinação estrutural. *Brazilian Journal of Development*, 7 (3), p. 23544-23562. <https://doi.org/10.34117/bjdv7n3-186>
- Christensen, C. M. (2012). *O Dilema da Inovação - Quando as Novas Tecnologias Levam Empresas ao Fracasso*. São Paulo: Saraiva.
- Cocco, R. G. (2016). *Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis-SC*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil.
- Corrochano, M. C. (2013). Jovens trabalhadores: expectativas de acesso ao ensino superior. Avaliação: *Revista da Avaliação da Educação Superior (Campinas)*, 18(1), p. 23-44. <https://doi.org/10.1590/S1414-40772013000100003>
- Costa, F. R. (2014). O conceito de espaço em Milton Santos e David Harvey: uma primeira aproximação. *Revista Percurso - Nemo, Maringá*, 6 (1) , p. 63- 79. Recuperado de <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49581>

- Coutinho, M. C. (2006). *Participação no trabalho*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Coutinho, M. C. & Silva, K. S. S. (2011). El lugar del sujeto en el contexto del trabajo contemporáneo. In Agulló, E.; Álvaro, J.L.; Garrido, A.; Medina, R.; Schweiger, I.. (Orgs.). *Nuevas formas de organización del trabajo y la empleabilidad*. (209-229). Oviedo, Espanha: Ediuono.
- Coutinho, M. C. & Oliveira, F. (2017). Algumas ferramentas teóricas para o estudo psicossocial do trabalho: práticas cotidianas, processos de significação e identidades. In Coutinho, M. C., Bernardo, M. H. & Sato, L. (Orgs.). *Psicologia Social do Trabalho*. (81-102). Petrópolis: Vozes.
- Coutinho, M. C.; Oliveira, F. & Sato, L. (2016). Olhar o cotidiano: percursos para uma psicologia social do trabalho. *Psicologia USP*, 7 (2), p. 289-295. <https://doi.org/10.1590/0103-656420140053>
- Da Matta, R. (1997). *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Rocco.
- Dagnino, R. P. (2002). Enfoques sobre a relação ciência, tecnologia e sociedade: neutralidade e determinismo. *DataGramaZero*. 3(6), s. p. Recuperado em <https://www.brapci.inf.br/v/a/1273>
- D'Avila, G. T. (2014). *Movimentos laborais e sentidos atribuídos ao trabalho por jovens profissionais*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia, UFSC, Florianópolis, Brasil.
- Dardot, P. & Laval, C. (2016) *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. Trad Mariana Echalar (1 ed). São Paulo: Boitempo.
- Delari Junior, A. (2015). Questões de método em Vigotski: busca da verdade e caminhos da cognição (pp. 1-16). In: *Materialismo histórico-dialético como fundamento da psicologia histórico-cultural: método e metodologia de pesquisa*. Tuleski, Silana Calvo; Chaves, Marta & Leite, Hilusca (Orgs.). Maringá: Editora da Universidade Estadual de Maringá, 2015, 194p.
- Delory-Momberger, C. (2012). Abordagens metodológicas na pesquisa biográfica. *Revista Brasileira de Educação*, 17(51), p. 523-740. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/rbedu/a/5JPSdp5W75LB3cZW9C3Bk9c/?format=pdf&lang=pt>
- Druck, G. (2011). Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? *Caderno CRH*, Salvador, 24 (1), p. 37-57. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792011000400004>

- Dubar, C. (1998). Trajetórias sociais e formas identitárias: alguns esclarecimentos conceituais e metodológicos. *Educação e Sociedade*, Campinas, 19 (62). Recuperado de <https://doaj.org/article/7e51f934e62a4f9fa059e3449a147bdb>
- Eco, U. (2008). *Como se faz uma tese*. (trad) Gilson Cesar Cardoso de Souza. São Paulo: Perspectiva.
- Ferrarotti, F. (1991). Sobre a autonomia do método biográfico. *Sociologia - Problemas e Práticas*, 1 (9), p. 171-177. Recuperado de <https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/1239/1/13.pdf>.
- Ferrarotti, F. (2005). Historias de vida y Ciencias Sociales. Entrevista a Franco Ferrarotti. *Periféria: Revista de recerca i formació en antropologia*. 5, p. 1-14. <https://doi.org/10.5565/rev/periferia.162>
- Ferrarotti, F. (2007). Las histórias de vida como método. *Convergencia - Revista de Ciencias Sociales*, 14 (44), p. 15-40. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/105/10504402.pdf>
- Ferrarotti, F. (2011). Las historias de vida como método. *Acta sociológica*, 56, p. 95-119. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2011.56.29459>
- Ferreira, G. L. & Silva, T. L. M. (2019). Da entrevista ao texto biográfico: a construção narrativa de dados em uma pesquisa sobre formação de professores. *Revista Triângulo*. Minas Gerais v.12 n.1 p. 3-23. Recuperado de <http://seer.uftm.edu.br/revistaeletronica/index.php/revistatriangulo/article/view/3023>
- Filgueiras, V. & Antunes, R. & (2020). Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, 39 (1), p. 27-43. <https://doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901>
- Foroohar, R. (2016). Uberisation and the dangers of neo-serfdom. *Financial Times* (p. 9). Academic OneFile. Recuperado de <http://ezl.periodicos.capes.gov.br/connect?session=rcgeaYPHZgXu7ltR&qurl=http%3a%2f%2fgo.galegroup.com%2fps%2fi.do%3f>
- Fragoso, S.; Recuero, R. & Amaral, A. (2012). *Métodos de pesquisa para internet*. Porto Alegre: Sulina.
- Franzoi, N. L. (2011). Just-in-time. In: *Dicionário de trabalho e tecnologia*. Antonio David Cattani & Lorena Holzmann (Orgs.), Porto Alegre, Zouk, p. 235-237.

- Fumagalli, A. (2017). A nova relação capital-trabalho ainda mais submersa na subjetividade. *Revista IHU On-line* v. 503, p. 8-15. Recuperado de <http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6824-a-nova-relacao-capital-trabalho-ainda-mais-submersa-na-subjetividade>
- Galeazzi, & Holzmann, L. (2011). Precarização do trabalho. In: *Dicionário de trabalho e tecnologia*. Antonio David Cattani & Lorena Holzmann (Orgs.), Porto Alegre, Zouk, p. 259-265.
- Gomes, T. S. (2016). *Workaholism, alienação e fatores de risco laborais e psicossociais: uma revisão sistemática da literatura*. (Trabalho de Conclusão de Curso). Faculdade de Psicologia, Universidade Estadual da Paraíba.
- Guimarães, G. T. D. (2016). O tempo em Agnes Heller: contribuições para a reflexão sobre o mundo do trabalho. *Em pauta*, 38 (14), p. 188 – 212. Recuperado de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/27855>
- Harvey, D. (2002). O espaço como palavra-chave. *Revista GEOgraphia*, 14 (28), p. 8–39. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2012.v14i28.a13641>
- Harvey, D. (2004). *Condição Pós-Moderna* (13 ed.). São Paulo: Loyola.
- Heller, A. (1994). *Sociología de la vida cotidiana*. 4 ed. Barcelona, Espanha: Península.  
Texto original de 1970.
- Heller, A. (2008). *Cotidiano e a história*. (Trads. C. N. Coutinho., L. Konder), 8. ed., v. 2. São Paulo: Paz e Terra.
- Heloani, R. (2003). *Gestão e organização no capitalismo globalizado: História da manipulação psicológica no mundo do trabalho*. São Paulo: Atlas.
- Hirata, H. & Kergoat, D. (2020). Atualidade da divisão sexual e centralidade do trabalho das mulheres. *Revista de Ciências Sociais*, 53, p. 22-34. <https://doi.org/10.22478/ufpb.1517-5901.2020v1n53.50869>
- Holzmann, L. & Piccinini, V. (2011). Flexibilização. In: *Dicionário de trabalho e tecnologia*. Antonio David Cattani & Lorena Holzmann (Orgs.), Porto Alegre, Zouk, p. 196-199.



Ianni, O. (2011). A construção da categoria. *Revista HISTEDBR On-line*, 11 (41), p. 397-416.  
<https://doi.org/10.20396/rho.v11i41e.8639917>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2013). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios: Síntese de indicadores* (2ª ed.). Recuperado de  
<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv94414.pdf>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2018). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Notas técnicas*, Versão 1.5. Recuperado de  
[https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101548\\_notas\\_tecnicas.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101548_notas_tecnicas.pdf)

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2016). *Boletim Mercado de Trabalho - Conjuntura e Análise*. Recuperado de  
[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=28907&Itemid=9](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=28907&Itemid=9)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020). *Diagnóstico da inserção dos jovens brasileiros no mercado de trabalho em um contexto de crise e maior flexibilização*. Brasília: IPEA. Recuperado de  
[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio\\_institucional/200707\\_ri\\_diagnostico\\_de\\_insercao\\_de\\_jovens.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/200707_ri_diagnostico_de_insercao_de_jovens.pdf)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020a). *Carta de Conjuntura: Mercado de trabalho*. n. 49 (7). Brasília: Ipea. Recuperado de  
[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/201016\\_nota\\_final.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/201016_nota_final.pdf)

IBGE, (2020c). *Cidades e Estados*. Recuperado de <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/florianopolis.html>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021) *Carta de Conjuntura*. Brasília: Ipea. Recuperado de  
[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210429\\_nota\\_8\\_mercado\\_e\\_p\\_reco\\_agro.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210429_nota_8_mercado_e_p_reco_agro.pdf)

Krein, J. D; Abílio, L.; Freitas, P; Borsari, P & Cruz, R. (2018). Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. In José Dari Krein, Denis Maracci Gimezes & Anselmo Luis dos Santos (orgs.). *Dimensões críticas da Reforma Trabalhista no Brasil* (95-122). Curt Nimuendajú: Campinas.



- Lafargue, P. (1983). *O direito à preguiça. A religião do capital*. São Paulo: Kairós.
- Lane, S. T. M. (2002). A dialética da subjetividade versus objetividade. In Furtado, O., & González Rey, F. L. (Org.), *Por uma epistemologia da subjetividade: um debate entre a teoria sócio histórica e a teoria das representações sociais*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Leite, R. P. (2012). A Inversão do Cotidiano: Práticas Sociais e Rupturas na Vida Urbana Contemporânea. In E. Araújo & E. Duque (Eds.). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as ciências sociais e humanas*. (p. 737-756). Portugal: Braga.
- Lefèbvre, H. (1991). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Ed. Moraes.
- Lima, G. C. L. S; Carvalho, G. S.D. & Figueiredo, M. Z. (2020). A incompletude dos contratos de ônibus nos tempos da COVID-19. *Revista de Administração Pública*, 54(4), p. 994-1009. <https://doi.org/10.1590/0034-761220200292>
- Maia, M. M. (2019). Como as start-ups crescem? Performances e discursos de empreendedores à procura de capital. *Revista brasileira de Ciências Sociais*, 34 (99), p. 1-17. <https://doi.org/10.1590/349919/2019>
- Martins, A. (2018). *"Porque eu faço o que eu gosto": emoções e sentimentos na vida cotidiana de docentes do ensino superior*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina: Florianópolis, SC, Brasil.
- Martins, J. S (2008). *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Contexto.
- Martins, I. C.; Pereira, M. L. C. N., Sodrè, G. F. (2020). Um estudo das mazelas morais do mundo do trabalho, compreendendo os efeitos da uberização nas relações laborais: uma revisão. *Revista Inclusiones*, 7 (1), s.p.. Recuperado de <https://revistainclusiones.org/index.php/inclu/article/view/1423>
- Marx, K. (1991). *Formações econômicas pré-capitalistas* (6.ed) (João Maia Trad.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Marx, K. (1945). Teses sobre Feuerbach (1ª edição). In: Ludwig Feuerbach e o Fim da Filosofia Alemã Clássica. Transcrição a partir das Obras Escolhidas de Karl Marx e Friedrich Engels, Editora: Alfa Ômega.
- Marx, K. & Engels, F. (1989). *A ideologia alemã*. São Paulo: Martins Fontes.

- Mayer, L. & Núñez, P. (2017). La experiencia escolar juvenil: expansión del nivel secundário y terciário y los procesos de desigualdad. *Seminario Internacional Desigualdades, infâncias y juventudes en América Latina y el Caribe*. Clase 4, Curso CLACSO.
- Meireles, A. V. (2021). Algoritmos e autonomia: relações de poder e resistência no capitalismo de vigilância. *Opinião Pública*, 27 (1), p. 28-50. <https://doi.org/10.1590/1807-0191202127128>
- Meneghel, S. N. (2007). Histórias de vida – notas e reflexões de pesquisa. *Athenea Digital*, 12, p. 115-129. <https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v0n12.414>
- Meneghetti, F. K. (2011). O que é um ensaio-teórico? *Revista de Administração Contemporânea*, 15(2), p. 320-332. <https://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552011000200010>
- Merlo, A. & Oliveira, L. (2012). O uso dos novos media e a redefinição de tempos e espaços em meio rural. In E. Araújo & E. Duque (Eds.) (2012). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as ciências sociais e humanas* (149-168). Portugal: Braga.
- Minayo, M. C. S. (2008). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde* (ed. 11). São Paulo: Hucitec.
- Moraes, R. B. S.; Oliveira, M. A. G. & Accorsi, A. (2019). Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. *Revista Brasileira de Estudos Organizacionais*, 6 (3), p. 647-681. <https://doi.org/10.21583/2447-4851.rbeo.2019.v6n3.216>
- Moreira, A.; Araújo, E. & Sousa, H. (2017). *Comunicação e política: tempos, contextos e desafios*. CECS: Braga.
- Naspolini, V. (2017). A evolução fragmentária da Grande Florianópolis. *XVI Encuentro de Geógrafos de América Latina–EGAL*, Florianópolis, SC. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal16/Teoriaymetodo/Investigacion/04.pdf>
- Natividade, M. R. & Coutinho, M. C. (2012). O trabalho na sociedade contemporânea: os sentidos atribuídos pelas crianças. *Psicologia & Sociedade*, 24(2), p. 430-439. <https://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822012000200021>
- Nóbrega, R. C. (2017). Leituras sobre o cotidiano, a cotidianidade e a centralidade do estudo da vida cotidiana na reprodução do urbano. *Revista Rural & Urbano*, 2 (2), p. 26-46. Recuperado de <https://periodicos.ufpe.br/revistas/ruralurbano/article/viewFile/241047/32079>

- Nogueira, M. L. M.; Barros, V. A.; Araújo & Pimenta, D. A. O. (2017) O método da história de vida: a exigência de um encontro em tempos de aceleração. *Pesquisas e práticas psicossociais*, 12(2), p. 466-485. Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1809-89082017000200016](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-89082017000200016)
- Nurvala, J. P. (2015). 'Uberisation' is the future of the digitalised labour market. *European View*, 14, p. 231–239. <http://dx.doi.org/10.1007/s12290-015-0378-y>
- Oliveira, R. C. M. (2014). (Entre)linhas de uma pesquisa: o Diário de Campo como dispositivo de(in)formação na/da abordagem (Auto)biográfica. *Revista Brasileira de Educação de Jovens e Adultos*, 2( 4), p. 1-19. Recuperado de <https://www.revistas.uneb.br/index.php/educajovenseadultos/article/view/1059>
- Pais, J. M. (2003). *Vida cotidiana: enigmas e revelações*. São Paulo: Cortez.
- Pasqualini, J. C. & Martins, L. M. (2015). Dialética singular-particular-universal: implicações do método materialista dialético para a psicologia. *Psicologia & Sociedade*, 27(2), p. 362-371. <http://dx.doi.org/10.1590/1807-03102015v27n2p362>
- Pochmann, M. (2016). A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. *Entrevista Virtual FioCruz*. Recuperado de <https://www.epsvj.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>
- Reis, B. S. S. (2013). "Você tem WhatsApp?" Um estudo sobre a apropriação do aplicativo de celular por jovens universitários de Brasília. Universidade de Brasília – UnB. *Monografia de Conclusão de Curso da Faculdade de Comunicação – FAC*.
- Reis, T. M. (2021). Territorialidades e a Arquitetura como objeto da história que a história não conta: a presença indígena em Florianópolis e sua luta pelo direito à cidade. *Monografia de conclusão de curso*. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Tecnológico. Arquitetura.
- Rosso, S. D. (2017). *O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor*. São Paulo: Boitempo.
- Rossler, J. H. (2004). O desenvolvimento do psiquismo na vida cotidiana: aproximações entre a psicologia de Alexis N. Leontiev e a teoria da vida cotidiana de Agnes Heller. *Cadernos Cedes*, 24(62), p. 100-116. <https://doi.org/10.1590/S0101-32622004000100007>

- Rotenberg, L., Griep, R. H., Pessanha, J., & Gomes, L., Portela, L. F., & Fonseca, M. J. M. (2010). Housework and recovery from work among nursing teams: A gender perspective. *New Solutions: A Journal of Environmental and Occupational Health Policy*, 20(4), p. 497-510. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3881121/>
- Santos, M. (2008). *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Saquet, M. A. & Silva, S. S. (2008). Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. *Geo UERJ*, 2 (18), p. 24-42. Recuperado de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/1389/1179>
- Sato, L. & Souza, M. P. R. (2001). Contribuindo para desvelar a complexidade do cotidiano através da Pesquisa Etnográfica em Psicologia. *Psicologia USP*, 12 (2). p. 29-47. <https://doi.org/10.1590/S0103-65642001000200003>
- Sato, L. (2017). Diferentes faces do trabalho no contexto urbano. In Coutinho, M. C., Bernardo, M. H. & Sato, L. (Orgs.). *Psicologia Social do Trabalho*. (151-174) Petrópolis: Vozes.
- Sato, Leny, & Oliveira, Fábio de. (2008). Compreender a gestão a partir do cotidiano de trabalho. *Aletheia*, (27), 188-197. Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S141303942008000100014&lng=pt&tlng=es](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141303942008000100014&lng=pt&tlng=es)
- Sato, L.; Coutinho, M. C. & Bernardo, M. H. (2017). A perspectiva da psicologia social do trabalho. In Coutinho, M. C., Bernardo, M. H. & Sato, L. (Orgs.). *Psicologia Social do Trabalho*. (11-24) Petrópolis: Vozes.
- Scapini, E. Z. (2020). *Nem chefe, nem escritório? Controle e subordinação na Uberização do trabalho*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia, UFRGS, Porto Alegre, RS.
- Silva, F. R, Uziel, A. P. & Rotenberg, L. (2014). Mulher, tempo e trabalho: o cotidiano de mulheres comissárias de voo. *Psicologia & Sociedade*, 26(2), p. 472-482. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822014000200023>
- Silva, H. R. K. (2002). Considerações e confusões em torno da história oral, história de vida e biografia. *Métis: história & cultura*, 1 (1), p. 25-38. Recuperado de <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/1037/703>

- Soares, D. H. & Costa, A. B. (2011). *Aposentação: aposentadoria para ação*. Curitiba: Vetor.
- Solano, C. B. (2015). La encrucijada de la desigualdad y la política social en América Latina. *Diario El País, Contrapuntos*. Recuperado de <http://www.pensamientocritico.org/carbar0615.htm>
- Slee, T. (2017). Uberização: a nova onda do trabalho precarizado (João Peres, Trad.). São Paulo: Elefante. *Psicologia: ciência & profissão*, 35(2), p. 389-405. <https://doi.org/10.1590/1982-370301742013>
- Souza, M. R. (2015). Psicologia Social e Etnografia: Histórico e Possibilidades de Contato. *Psicologia Ciência & Profissão*, 35 (2), p. 389-405. <https://doi.org/10.1590/1982-370301742013>
- Souza, S. J. & Albuquerque, E. D. P. (2012). A pesquisa em ciências humanas: uma leitura bakhtiniana. *Bakhtiniana: Revista de Estudos do Discurso*, 7(2), p. 109-122. <https://dx.doi.org/10.1590/S2176-45732012000200008>
- Scopinho, R. A., & Santos, C. dos. (2014). Batismo de fogo e gravador desligado: notas sobre embaraços vividos pelo pesquisador no cotidiano do trabalho de campo. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 17(2), p. 266-280. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v17i2p266-280>
- Schmid, C. (2012). A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. *Revista GEOUSP – Espaço e tempo*, 32, pp 89- 109. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2012.74284>
- Srnicek, Nick (2017). *Platform Capitalism*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Spink, P. K. (2003). Pesquisa de campo em psicologia social: uma perspectiva pós-construcionista. *Psicologia & Sociedade*, 15 (2), p. 18-42. <https://doi.org/10.1590/S0102-71822003000200003>
- Spink, M. J. P. & Spink, P. K. (2017). Pesquisar o/no cotidiano na pesquisa social: reflexões sobre a noção de lugar, território e redes de associação. *Quaestio Revista de Estudos Em Educação*, 19(3), p. 591-605. <https://doi.org/10.22483/2177-5796.2017v19n3p591-605>
- Tolfo, S. R., Coutinho, M. C., Baasch, D. & Cugnier, J. (2011). Sentidos y significados del trabajo: un análisis en base a diferentes perspectivas teórico-epistemológicas em Psicología. *Universitas Psychologica*, 10 (1), p. 19-32. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/647/64719284015.pdf>

- Triviños, A. N. S. (1987). Três enfoques na pesquisa em ciências sociais: o positivismo, a fenomenologia e o marxismo. *Introdução à pesquisa em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 1987. p. 31-79.
- Tuleski, S. C. & Franco, A. F. (2015). O método como produto da história. *Arma da crítica*, 6, p. 18-33. <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3539201502031037>
- Uchôa-de-Oliveira, F. M. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da Uberização do trabalho em tempos de pandemia. Dossiê COVID-19 e Saúde do Trabalhador/Ensaio. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 45 (22), p. 1-8. <https://doi.org/10.1590/2317-6369000012520>
- Venco, S. (2012). A história e a atualidade da compressão do tempo e do espaço. In E. Araújo & E. Duque (Eds.) (2012). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as ciências sociais e humanas*. (99-115). Portugal: Braga
- Vigotski, L. S. (1999). *A tragédia de Hamlet, Príncipe da Dinamarca*. São Paulo: Martins Fontes.
- Vigotski, L. S. (2004). O significado histórico da crise na psicologia. Uma investigação metodológica. In *Teoria e Método* (203-417) (Claudia Berliner, Trad.) (3ª ed.) São Paulo: Martins Fontes.
- Vygotsky, L.S. (2007). *A formação social da mente*. (J. Cipolla Neto, L. S. M. Barreto, S. C. Afeche, trans.). 7 ed. São Paulo: Martins Fontes. Texto original de 1934.
- Vigotski, L. S. (2009). *Pensamento e linguagem*. Tradução de eBooksBrasil.org. Edição eletrônica: Ed Ridendo Castigat Mores. Recuperado de: [www.ebooksbrasil.org](http://www.ebooksbrasil.org). Texto original de 1934.
- Woodcock, Jamie. (2017). Contra o eufemismo reducionista, a luta por uma flexibilização justa. *Revista IHU On-line*, 503, p. 16-19. Recuperado de <http://www.ihuonline.unisinos.br/media/pdf/IHUOnlineEdicao503.pdf>
- Zago, N. (2003). A entrevista e seu processo de construção: reflexões com base na experiência prática de pesquisa. In N. Zago; M. P. de Carvalho & R. A. T. Vilela (Orgs.). *Itinerários de pesquisas: perspectivas qualitativas em sociologia da educação*, (p. 287-309). Rio de Janeiro: DP&A.
- Zanette, M. C., Blikstein, I. & Visconti, L M. (2019). Viralidade intertextual e repertórios vernaculares: memes da internet como objetos conectando diferentes mundos on-line. *Revista de Administração de Empresas*, 59(3), p. 157-169. <https://doi.org/10.1590/S0034-759020190302>

Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: the fight for a human future at the new frontier of power*. Nova York: Public Affairs.

**APÊNDICE I**  
**Roteiro Norteador de Entrevista**



---

Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em Psicologia  
Núcleo de Estudos do Trabalho e Constituição do Sujeito

---

**Dados de identificação:**

Nome: \_\_\_\_\_

Naturalidade: \_\_\_\_\_

Gênero/Sexo/Cor: \_\_\_\_\_

Escolaridade: \_\_\_\_\_

Idade: \_\_\_\_\_ Estado Civil: \_\_\_\_\_

Renda média familiar: \_\_\_\_\_

Responsável/eis pelo sustento da família: \_\_\_\_\_

Telefone para contato/Whatsapp: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

• **Informações pessoais e familiares**

Onde mora?

Com quem mora?

O que fazem cada um de seus familiares?

Idades e atividades

Como é o cotidiano da vida familiar?

• **Trajetória Educacional/Profissional**

Pergunta norteadora: Me conte sobre sua vida até quando você se tornou



Qual foi seu primeiro trabalho? Quantos anos você tinha?  
Após este trabalho, você desempenhou outras atividades?  
Em caso positivo, quais?  
Como eram estes trabalhos?  
O que gostava e não gostava?  
Quanto tempo você ficou em cada uma destas atividades?  
Por qual (quais) motivo(s) saiu destes(s) trabalho(s)?  
Houve momentos significativos que ache importante compartilhar?  
Estuda atualmente?  
Se sim, onde/o quê?  
Se não, porque parou?  
Pretende voltar a estudar?

- **Trabalho atual**

Há quanto tempo está nesse trabalho?  
Quais são os requisitos necessários?  
Como escolheu o trabalho atual?  
Como você descreveria seu ambiente de trabalho?  
Como você organiza seu tempo?  
Quanto tempo por dia você dedica a esta atividade?  
Qual é a média semanal de sua jornada de trabalho?  
A jornada varia ou existe um mínimo que você deve cumprir?  
Como funciona a organização de sua jornada?  
Foi assim desde o início ou você precisou reorganizar seus horários?  
Se sim, detalhe como aconteceu  
Seus horários interferem na dinâmica familiar? Como?  
Conte, com detalhes, como é seu cotidiano de trabalho  
Descreva quais são as atividades que você realiza  
O que você considera importante na organização desse trabalho?  
Como é sua relação com o aplicativo?  
O que significa ser parceiro da ?  
O que você gosta e o que não gosta nessa relação?  
Como se dá a relação com seus passageiros?

O que você considera importante ou não nessa relação?

O que você teria para falar sobre as relações de trabalho que você vivencia?

O que mudou na sua vida após começar a trabalhar com essa atividade?

O que você gosta no seu trabalho?

O que mais tem a dizer sobre seu trabalho?

Você pretende continuar? Por quê?

Qual é a renda média nessa atividade?

Realiza outra atividade remunerada?

Se sim, qual? Qual é a renda dessa atividade?

Como fica sua renda final, levando em conta todas atividades remuneradas que realiza?

O que sua família acha do seu trabalho enquanto /Outros?

O que você mais gosta de fazer quando não está trabalhando? O que não gosta?

Qual a importância do tempo livre para você?

Depois da nossa conversa, gostaria que me contasse o que é trabalho para você?

Depois da nossa conversa, como você descreveria o que faz?

Há mais alguma informação ou aspecto que você ache importante e não tenha sido perguntado?

## APÊNDICE II

### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido



Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Departamento de Psicologia

#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Meu nome é Tielly Rosado Maders e sou doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina, sob a orientação da Profª Drª Maria Chalfin Coutinho. Estou realizando uma pesquisa chamada “Vida de motorista: gerenciamento das temporalidades cotidianas no trabalho de aplicativos” cujo objetivo é entender como os motoristas de aplicativos de celular gerenciam seu tempo no trabalho e fora dele. A intenção da pesquisa se justifica pelo atual contexto de mudanças no mundo do trabalho com o advento das tecnologias digitais, que se tornaram uma ferramenta comum no trabalho e na vida em sociedade. A coleta de informações consiste em entrevistas, a produção de fotografias e o preenchimento de uma agenda semanal, com assuntos relativos ao tempo de trabalho e ao uso dos aplicativos pelos motoristas. Esses procedimentos serão gravados em áudio e transcritos. Gostaria de convidá-lo/a para participar desta pesquisa e também para disponibilizar as produções que elaborar no curso da mesma, sejam elas gráficas (Agenda Colorida) e/ou imagéticas (Fotografia), autorizando sua utilização em eventual publicação científica. A pesquisa visa contribuir para o entendimento dos novos fenômenos e relações no trabalho com aplicativos e para a construção de propostas de intervenções a partir da ampliação desse conhecimento no campo da Psicologia. Para além dos benefícios indiretos, também se espera que a participação na pesquisa contribua para a reflexão e aprimoramento dos modos de gerir a vida cotidiana no trabalho dos entrevistados. Esta pesquisa está em conformidade ao estabelecido pelas normas éticas que regulam as pesquisas envolvendo seres humanos em nosso país, especialmente a Resolução 510/2016. Assim, garantimos a liberdade de adesão ou recusa da participação na pesquisa; liberdade para retirar seu consentimento a qualquer momento, bastando contatar as pesquisadoras da equipe pelo telefone e /ou endereço abaixo; e sigilo de sua identidade e informações que forem dadas durante a pesquisa. Cabe ainda esclarecer que todas as informações serão guardadas em local de acesso somente das pesquisadoras e serão utilizadas somente para os fins desta pesquisa. Os dados da pesquisa (arquivos físicos ou digitais) permanecerão sob guarda e responsabilidade das pesquisadoras, por um período mínimo de 5 anos após o término da mesma, em acordo com o art. 28º, inc. IV da res. 510/16. Este TCLE foi elaborado em duas vias, que serão rubricadas e assinadas pelos participantes e pesquisadoras (art. 32º da res. 510/16), sendo uma de posse das pesquisadoras e outra do participante da pesquisa. As publicações que resultarem da investigação manterão a garantia de sigilo e, portanto, preservarão a identidade e a privacidade dos participantes. Como riscos relacionados a participação na pesquisa, menciona-se a possibilidade de que possa ser gerado algum desconforto em relação à rememoração das experiências, além de um possível desconforto durante gravações de áudio. Vale reconhecer o risco da quebra de sigilo não intencional e involuntária. Como providências para tais riscos, caso você sinta um desconforto em qualquer momento da pesquisa, serão tomadas providências para acolhê-lo, seja através de assistência psicológica gratuita ou acolhimento pela própria pesquisadora. Além disso, diante de eventual prejuízo em função da participação, você poderá solicitar indenização, para compensar eventuais danos morais ou materiais, conforme a legislação vigente. Caso ocorra alguma despesa pessoal para a participação, como, por exemplo, transporte e alimentação, haverá ressarcimento, assim que comunicar às pesquisadoras. Garantimos que você terá acesso ao registro do consentimento sempre que solicitado (art. 17º, inc. X da res. 510/16).

Caso o/a participante queira entrar em contato, nos colocamos disponíveis. A pesquisadora principal pelo telefone (48) 999966451, e-mail [tellypsi@gmail.com](mailto:tellypsi@gmail.com) e também pelo endereço Rua dos Laranjais, n. 249, bairro Morro das Pedras, CEP 880.660-67, Florianópolis/SC. A pesquisadora responsável pelo telefone (48) 33710673 ou pelo endereço Rua dos Surubins, n. 57, apto 201 - Florianópolis/SC. O participante também pode entrar em contato com o Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina, pelo telefone (48) 37218575 e endereço Reitor João David Ferreira Lima, Bairro Trindade, CEP 88040900. Em caso de dúvida quanto à condução ética do estudo, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEPSH-UFSC): Endereço: Prédio Reitoria II, 4º andar, sala 401, localizado na Rua Desembargador Vitor Lima, nº 222, Trindade, Florianópolis. Telefone: 3721-6094. O CEPSH (Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos), é um órgão colegiado, interdisciplinar, deliberativo, consultivo e educativo, vinculado à UFSC, mas independente na tomada de decisões, criado para defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua dignidade e integridade, e para contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos (art. 17o., inc. IX da res. 510/16). Cabe ainda destacar que as pesquisadoras cumprirão os termos da resolução 510/16 (art. 32o. da res. 510/16).

---

Prof.ª Drª Maria Chalfin Coutinho  
(Pesquisadora Responsável)

---

Tielly Rosado Maders  
(Pesquisadora Principal)

#### DECLARAÇÃO DE PARTICIPANTE

Eu, \_\_\_\_\_  
portador do R.G.: \_\_\_\_\_ abaixo assinado, declaro estar de acordo com participação na pesquisa “Vida de motorista: gerenciamento das temporalidades cotidianas no trabalho de aplicativos” e ter recebido uma via deste documento assinada pelas pesquisadoras. Também concordo em disponibilizar as fotografias que serão elaboradas no curso da pesquisa, cedendo às pesquisadoras os direitos de uso das imagens para fins apenas científicos.

---

Participante do estudo

Florianópolis, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.



**ANEXO II**  
**Aprovação do Projeto no Comitê de Ética e Pesquisa com Seres Humanos**  
**(CEPSH/UFSC)**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
SANTA CATARINA - UFSC



**PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP**

**DADOS DO PROJETO DE PESQUISA**

**Título da Pesquisa:** Vida de motorista: gerenciamento das temporalidades cotidianas no trabalho de aplicativos

**Pesquisador:** Maria Chalfin Coutinho

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 04035218.9.0000.0121

**Instituição Proponente:** UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

**DADOS DO PARECER**

**Número do Parecer:** 3.252.940

**Apresentação do Projeto:**

Trata-se de projeto de tese de doutorado de Tielly Rosado Maders do Curso de Pós Graduação em Psicologia, orientada pela Profa. Dra. Maria Chalfin Coutinho.

Estudo prospectivo, com previsão de 12 participantes. A pesquisa será realizada com motoristas de diferentes aplicativos de celular atuantes na região da Grande Florianópolis, Santa Catarina. O contato com os participantes será efetivado por meio dos próprios aplicativos de celular como: Uber, 99 ou Cabify. Além disso, também serão utilizadas as indicações de amigos/vizinhos/colegas da pesquisadora e dos próprios entrevistados, caracterizado como a técnica da Bola de Neve (snowball).

**Crerios de inclusao:**

- A atividade desenvolvida via aplicativo devera ser a principal fonte de renda do motorista participante;
- O(A) motorista devera estar atuando neste servico ha, no minimo, tres meses;
- Sera adotado o criterio de diversidade, isto e, serao entrevistados homens e mulheres..

Os participantes serao submetidos a:

- (1) entrevistas iniciais orientadas por um roteiro norteador;

**Endereço:** Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401  
**Bairro:** Trindade **CEP:** 88.040-400  
**UF:** SC **Município:** FLORIANOPOLIS  
**Telefone:** (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 3.252.940

(2) entrevistas subsequentes utilizando as técnicas da Agenda Colorida e da Produção Imagética.

O roteiro norteador levanta dados de identificação, informações familiares, trajetória educacional / profissional e informações sobre o trabalho atual, e consta como apêndice no projeto. A técnica da Agenda Colorida consiste em um registro semanal minucioso das atividades realizadas durante cada hora do dia, em que os participantes destacam cada atividade em uma cor diferente. A partir dessa produção, os participantes irão discorrer acerca do seu cotidiano de trabalho, com objetivo de discutir e aprofundar detalhes e relações entre atividades que não constam no instrumento. Sobre as produções imagéticas, os participantes serão "convidados" a produzir imagens acerca de seu cotidiano de trabalho (fotografias). Os participantes irão escolher 3 das fotografias produzidas e irão discorrer sobre essas.

As entrevistas recorrentes serão guiadas pelos objetivos e as produções gráficas se constituem como elementos disparadores da fala dos entrevistados, não sendo analisadas em si mesmas. As entrevistas serão gravadas em áudio e, posteriormente, transcritas.

#### **Objetivo da Pesquisa:**

Objetivo Primário:

Investigar como motoristas de aplicativos gerenciam as temporalidades cotidianas.

Objetivo Secundário:

Identificar as práticas e os sentidos sobre tempo-espço produzidos pelos motoristas e caracterizar o fenômeno da uberização a partir da realidade empírica pesquisada.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

São citados como riscos o desconforto em relação à rememoração das experiências, além de possível desconforto durante as gravações de áudio. O risco de quebra de sigilo é citado no TCLE. São citados como benefícios o reconhecimento do trabalho e fortalecimento da categoria de trabalhadores de aplicativos.

**Endereço:** Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401  
**Bairro:** Trindade **CEP:** 88.040-400  
**UF:** SC **Município:** FLORIANOPOLIS  
**Telefone:** (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

Continuação do Parecer: 3.252.940

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

A pesquisa apresenta pertinência e está embasada na literatura. A metodologia é clara e a pesquisa tem potencial para contribuir com o conhecimento na área.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

- A folha de rosto vem assinada pela pesquisadora responsável e pela autoridade institucional competente, o Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Psicologia (assim como a declaração da instituição).
- O cronograma informa que a coleta de dados acontecerá a partir de 01/05/2019.
- O orçamento informa despesas de R\$ 1.800,00 com financiamento próprio.
- Foram apresentados os instrumentos de pesquisa (agenda colorida e roteiro de entrevista).
- O TCLE está bem redigido, é esclarecedor a respeito dos objetivos, procedimentos e riscos, e contempla essencialmente todas as exigências da res. 466/12.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Sem pendências.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1228459.pdf	18/03/2019 21:05:47		Aceito
Outros	Declaracao.pdf	18/03/2019 21:05:11	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
Outros	Tecnica_Agenda_Colorida.docx	18/03/2019 21:02:36	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
Outros	Roteiro_De_Entrevista.docx	18/03/2019 21:02:09	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
Outros	Carta_Resposta.pdf	18/03/2019 20:41:52	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_Reformulado.pdf	18/03/2019 20:34:06	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
Cronograma	Cronograma.docx	18/03/2019 20:06:28	Maria Chalfin Coutinho	Aceito

**Endereço:** Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R. Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401  
**Bairro:** Trindade **CEP:** 88.040-400  
**UF:** SC **Município:** FLORIANOPOLIS  
**Telefone:** (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 3.252.940

Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.docx	18/03/2019 20:06:18	Maria Chalfin Coutinho	Aceito
Folha de Rosto	FolhaDeRosto.pdf	08/10/2018 16:26:41	Tielly Rosado Maders	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

FLORIANOPOLIS, 09 de Abril de 2019

---

**Assinado por:**  
**Maria Luiza Bazzo**  
**(Coordenador(a))**

**Endereço:** Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401  
**Bairro:** Trindade **CEP:** 88.040-400  
**UF:** SC **Município:** FLORIANOPOLIS  
**Telefone:** (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br