

**Paula Beatriz Nunes de Moraes**

**O cotidiano de trabalho e os processos de saúde-doença de motoristas de aplicativo em  
Uberlândia/MG**

**Uberlândia**

**2023**

**Paula Beatriz Nunes de Moraes**

**O cotidiano de trabalho e os processos de saúde-doença de motoristas de aplicativo em  
Uberlândia/MG**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Instituto de Psicologia da Universidade  
Federal de Uberlândia, como requisito parcial à  
obtenção do Título de Bacharel em Psicologia.

Orientadora: Profa. Dra. Maristela de Souza  
Pereira

**Uberlândia**

**2023**

**Paula Beatriz Nunes de Moraes**

**O cotidiano de trabalho e os processos de saúde-doença de motoristas de aplicativo em  
Uberlândia/MG**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Psicologia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do Título de Bacharel em Psicologia.  
Orientadora: Dra. Maristela de Souza Pereira

Banca examinadora  
Uberlândia, 21 de junho de 2023

---

Profa. Dra. Maristela de Souza Pereira  
Universidade Federal de Uberlândia

---

Profa. Dra. Lucianne Sant'Anna de Menezes  
Universidade Federal de Uberlândia

---

Profa. Dra. Alanna Santos de Oliveira  
Universidade Federal de Uberlândia

**Uberlândia  
2023**

## Resumo

O trabalho ocupa uma posição central na constituição da subjetividade humana, com influência direta em todas as dimensões da vida. A uberização do trabalho pode ser caracterizada como um fenômeno contemporâneo que conta com a centralização do controle do trabalho a partir das plataformas digitais, intensificando os processos históricos de precarização e informalização do trabalho. Essa nova forma de atividade ocupacional se pauta na perda de direitos e proteção social, além da transferência dos riscos e custos do trabalho para o trabalhador, o que tem efeitos sobre o processo saúde-doença desses sujeitos. Pensando nisso, o objetivo geral do trabalho foi compreender o cotidiano de trabalho dos motoristas de transporte de pessoas por aplicativo em Uberlândia MG e analisar os possíveis efeitos advindos dessa forma de trabalho sobre a saúde desses trabalhadores. Para isso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com dez participantes, que resultaram em nove categorias de análise: jornada de trabalho, trajetória pregressa até a atividade atual por aplicativo, problemas riscos e inseguranças relacionados ao trabalho por aplicativo, rotina diária e tempo de lazer, questões econômicas relacionadas a esse tipo de trabalho, relação entre o trabalho e a saúde física e saúde mental, esgotamento e estresse, suporte do aplicativo em situações de adoecimento e pandemia da COVID-19. Destaca-se que, ainda que cerca de 80% dos entrevistados sinalizaram questões relacionadas ao adoecimento físico ou mental, embora manifestassem dificuldades em estabelecer uma relação entre esses aspectos e o trabalho exercido, com predomínio de explicações individualizadas sobre o processo saúde-doença.

**Palavras-chave:** uberização do trabalho; precarização; saúde física e mental; saúde do trabalhador.

## **Agradecimentos**

Agradeço a todos que, de alguma forma, possibilitaram esse trabalho. Em primeiro lugar, gostaria de agradecer à minha orientadora, Profa. Dra. Maristela de Souza Pereira, pela disponibilidade, compreensão e gentileza para ouvir, ensinar e por me acompanhar durante todo esse processo da melhor forma possível.

À meus pais, obrigada por tudo que fazem por mim sempre. Sem vocês, nada disso seria possível. Obrigada pelo cuidado e pelo apoio todos os dias, pelos caminhos que trilhei e por sempre buscarem fazer o melhor por mim. À meu irmão, Lucas, obrigada por ser a pessoa que mais entende o que eu preciso e estar sempre do meu lado. Você sempre será meu melhor presente.

À minha família, vocês sempre serão parte da minha história, cada um da sua forma. À minha madrinha e padrinho, obrigada por terem acreditado em mim e me apoiado durante a escola e cursinho. Sem vocês e meus pais, eu não teria entrado em uma universidade federal.

À meus amigos, obrigada por me encontrarem. Vocês me acompanharam durante todo esse tempo e sempre estiveram lá por mim, da melhor forma possível. Luísa, você faz parte da minha família. Por fim, agradeço à meu namorado, a pessoa que estive do meu lado durante todas as alegrias, tristezas, perdas e conquistas, te amo e amo dividir minha vida com você.

## Sumário

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introdução.....</b>                                                        | <b>1</b>  |
| <b>Referencial teórico.....</b>                                               | <b>2</b>  |
| Psicologia Social do trabalho.....                                            | 2         |
| Uberização do trabalho.....                                                   | 6         |
| Uberização, PST e Saúde do trabalhador .....                                  | 7         |
| <b>Metodologia.....</b>                                                       | <b>8</b>  |
| <b>Resultados e Discussão.....</b>                                            | <b>9</b>  |
| Jornada de trabalho.....                                                      | 12        |
| Trajetória pregressa até a atividade atual por aplicativo .....               | 14        |
| Problemas riscos e inseguranças relacionados ao trabalho por aplicativo ..... | 16        |
| Rotina diária e tempo de lazer .....                                          | 18        |
| Questões econômicas .....                                                     | 20        |
| Relação entre o trabalho e a saúde física e saúde mental .....                | 21        |
| Esgotamento e estresse .....                                                  | 23        |
| Suporte do aplicativo em situações de adoecimento .....                       | 24        |
| Pandemia da COVID-19.....                                                     | 25        |
| <b>Considerações finais.....</b>                                              | <b>26</b> |
| <b>Referências .....</b>                                                      | <b>28</b> |
| <b>Apêndices e anexos .....</b>                                               | <b>32</b> |

## **Introdução**

A uberização do trabalho se caracteriza como um fenômeno de caráter neoliberal que acontece a partir da descentralização do trabalho e centralização do controle, com a disseminação da ideia do empreendedorismo e mecanismos de informalização e flexibilização do trabalho (Abílio, 2020). Essa configuração do trabalho tem alcançado mais visibilidade atualmente, principalmente devido a pandemia da COVID-19, que exacerbou ainda mais a falta de proteção social e os riscos aos quais esses trabalhadores estão expostos diariamente (Uchôa-de-Oliveira, 2020).

A definição do termo uberização oferecida por Abílio invoca o papel exercido pelas plataformas digitais na catalisação de processos históricos de precarização e informalização do trabalho. Dessa forma, a uberização do trabalho ganha maior visibilidade com a atuação da empresa Uber e outras empresas que utilizam as plataformas digitais, mas o fenômeno da uberização não alvorece com essas e, ademais, não está necessariamente ligado às plataformas digitais (Machado & Zanoni, 2022). Nesse trabalho, será utilizada a terminologia uberização do trabalho, a partir da compreensão de que o termo condensa o trabalho sob demanda, sem garantia de direitos e proteção social (Abílio et. al., 2021).

A inserção do trabalho na vida social, estudada por campos como a Psicologia Social do Trabalho, faz parte dos fatores que estruturam a subjetividade humana, com influência na formação da identidade pessoal e profissional, além de outros aspectos como a autoestima e percepção de valor pessoal dos indivíduos (Nascimento & Borges, 2022). Portanto, tem-se como tema de investigação no presente estudo o conhecimento acerca do cotidiano de trabalho e sobre os processos de saúde-doença vivenciados por trabalhadores por aplicativo de transporte de pessoas na cidade de Uberlândia/MG.

Como justificativas para a temática, entende-se, primeiramente, no âmbito científico, que as transformações geradas pelas formas de inserção no mundo do trabalho interferem de maneira incisiva sobre a constituição da subjetividade dos indivíduos, com efeitos em sua qualidade de vida, sendo a investigação dos fenômenos que tangenciam essas questões, responsabilidade da academia, principalmente, nesse caso, da área de Saúde do Trabalhador (Uchôa-de-Oliveira, 2020; Nascimento & Borges, 2022). Consequentemente, sobre a relevância social do estudo, a abertura de um espaço para uma reflexão crítica sobre as atividades exercidas pode subsidiar a elaboração de formas de enfrentamento possíveis (Machado & Zanoni, 2022), além do conhecimento geral sobre o tema.

O objetivo geral foi compreender o cotidiano de trabalho dos motoristas de transporte de pessoas por aplicativo em Uberlândia MG e analisar os possíveis efeitos advindos dessa forma de trabalho sobre a saúde desses trabalhadores. Já como objetivos específicos, destaca-se: conhecer as compreensões desses trabalhadores sobre a relações entre trabalho e adoecimentos físicos e mentais; verificar o entendimento sobre o suporte oferecido pelas empresas de aplicativo em situações de adoecimento; e conhecer as explicações fornecidas por esses trabalhadores para os adoecimentos. Fazem parte das hipóteses de investigação a constatação de um cenário de desgaste e adoecimento e a evidenciação da relação entre a precarização do trabalho e os processos de saúde-doença.

### **Referencial teórico**

Esse tópico tem como objetivo discorrer sobre o referencial teórico utilizado para a investigação, com destaque para os principais conceitos. Primeiramente será discutida a Psicologia Social do Trabalho e sua articulação como campo Saúde do Trabalhador. A seguir, será conceituado o fenômeno da uberização do trabalho. Por fim, será feita a relação entre a Psicologia Social do Trabalho, a Saúde do Trabalhador e o fenômeno da uberização.

#### *Psicologia Social do Trabalho*

O campo da Psicologia Social do Trabalho (PST), fruto de uma articulação da Psicologia com as Ciências Sociais, refere-se ao estudo do trabalho a partir do referencial de quem o vivencia, ou seja, o trabalhador (Sato et. al., 2008). Essa escolha é corroborada por Esteves et. al. (2017), que destacam o historiador Peter Burke, sublinhando que a história é sempre socialmente e culturalmente construída e deve ser contada pelas pessoas comuns, não somente personagens de destaque e grandes acontecimentos. Conforme discorrem Coutinho et. al. (2018), a ênfase do trabalho como objeto central de análise é também uma crítica sutil à outras abordagens do campo da Psicologia, que desconsideram a importância do trabalho em sua materialidade e historicidade.

Referindo-se ao Brasil, mais especificamente, é preciso lembrar que o processo de industrialização desenvolvido no país foi fundamentado tardiamente, com alicerces na periferização e subordinação, aprofundando as desigualdades já presentes anteriormente (Coutinho et. al., 2018). A PST tem um desenvolvimento mais amplo no contexto de reabertura política brasileira, que trouxe à luz os problemas diários enfrentados pelos trabalhadores, anteriormente silenciados (Esteves et. al., 2017).

Tendo em vista as consequências que essas formas de trabalho trazem para os trabalhadores, a PST vem, justamente, dentro de uma perspectiva crítica, questionar as relações que são estabelecidas através dos modos de trabalho e suas contradições, partindo da perspectiva do trabalhador, como alguém que tem suas relações e ações determinadas pelo trabalho (Coutinho et. al., 2018). Sendo assim, é possível conceber a PST como um campo de relações entre investigações e intervenções, na medida em que parte das situações concretas vivenciadas diariamente pelos trabalhadores e busca desenvolver possíveis enfrentamentos para esses problemas (Esteves et. al., 2018).

A PST no Brasil se desenvolve, de certo modo, em consonância com as discussões desenvolvidas na América Latina, com críticas ao referencial teórico-metodológico predominantemente positivista e associado aos interesses gerenciais que eram hegemônicos até então. Consoante Esteves et. al. (2017), é a partir de 1980 que ganham expressividade as produções acadêmicas com um enfoque mais crítico e alinhadas às experiências de trabalho e industrialização dos países da América Latina no país, com as críticas à Psicologia Organizacional e vertentes correlatas. Nesse momento também tomam corpo campo Saúde do Trabalhador e a Economia Solidária, áreas afins cujo desenvolvimento também ensejou a constituição da PST.

Com foco nas situações enfrentadas diariamente pelos trabalhadores, na subjetividade, identidade, processos de percepção e de interação social, dentre outros, a PST se propõe tanto ao estudo do contexto microssocial, como ao estudo do processo macro que determina tal contexto, uma vez que essas questões derivam de práticas de dominação estabelecidas pela relação entre capital e trabalho (Bernardo et. al., 2017). Os autores destacam, no Brasil, estudos realizados por Rodrigues (1978 como citado em Bernardo et. al., 2017), que tem como categorias de estudo o universo social, valores, trajetórias e pretensões de trabalho para trabalhadores e trabalhadoras brasileiras, tendo como tema geral o que é denominado como “problemas humanos no trabalho”.

Em corroboração, Coutinho et. al. (2018) delimitam três categorias para o estudo das relações de trabalho, sendo essas as práticas cotidianas, os processos de significação e identidades. Acerca das práticas cotidianas, no capítulo abordado os autores sublinham o fato de que a vida diária dos trabalhadores é marcada por regularidades e singularidades, além da distinção que marca o trabalho prescrito, que é planejado e passado para os trabalhadores, e o trabalho real, que constitui de fato o cotidiano laboral. Já os processos de significação no

trabalho existem na medida em que toda ação, em qualquer contexto, é mediada simbolicamente. Ação e sentido são inseparáveis, e, por conseguinte, as vivências dos trabalhadores são produzidas em contextos específicos e a partir de práticas que irão conferir a essas vivências o sentido, a forma e o conteúdo.

Além disso, acerca do processo de identidades e trabalho, é preciso lembrar o lugar central ocupado pelo trabalho na constituição dos sujeitos. Coutinho et. al. (2018) ressaltam que, mesmo com a emergência de formas de trabalho denominadas flexíveis, o trabalho ainda tem uma posição central na vida dos indivíduos. Percebe-se, a partir do estudo e observação das práticas cotidianas e processos de significação, a importância da inserção coletiva no trabalho na vida humana, ainda mais para trabalhadores inseridos em contextos de desenraizamento e precarização de trabalho. Dessa forma, de acordo com a discussão desenvolvida por Coutinho et. al., a PST busca a intervenção em cenários concretos de trabalho, procurando entender as situações reais e singularidades vivenciadas pelos trabalhadores em suas atividades.

Sublinha-se, então, que, com o desenvolvimento da PST no país, o trabalho, como fenômeno psicossocial, passa a ser compreendido e analisado dentro das transformações, contradições e relações de poder estabelecidas pelo sistema capitalista. Conforme Bernardo et. al. (2017), tendo em vista que a relação entre capital e trabalho é constantemente atualizada, incluindo mais circunstâncias, os estudos e intervenções na PST não ficam restritos somente ao ambiente empresarial, industrializado, mas passam a incorporar sindicatos, associações, cooperativas populares, empresas auto gestonárias, serviços destinados à saúde do trabalhador no campo da saúde pública, e relações de trabalho anteriormente pouco ou nada exploradas por outras áreas, como o desemprego, o trabalho rural e o trabalho informal.

Como discutido anteriormente, o amadurecimento da PST deriva-se, também, da consolidação das áreas de estudo de Saúde do Trabalhador e Economia Solidária, que demandam a ajuda da PST para buscar ferramentas e, junto aos trabalhadores, construir novas perspectivas. Consoante Esteves et. al. (2017), a Economia Solidária institui-se mais amplamente na década de 1990, na qual o desemprego se torna um tema central de preocupação para os trabalhadores, que passam a reclamar seu direito de trabalho, formando grupos de trabalho informal, cooperativas e sindicatos.

Esteves et. al. (2017) também discutem a instituição do campo de Saúde do Trabalhador, diretamente relacionado a esse trabalho, como campo de estudo acerca das relações entre

trabalho e o processo de saúde-doença, que, além do movimento de abertura política, teve influências do movimento sanitário e do movimento sindical. Como apontado por Sato et. al. (2008), a Saúde do Trabalhador, passa a entender, a partir, principalmente, da interferência da ação sindical, a saúde como um direito, e não como um recurso para a produção, tanto no campo físico, como mental.

Sato (2003), aponta que o campo Saúde do Trabalhador se posiciona, também, com uma crítica à Medicina do Trabalho e à Medicina Ocupacional, que tinham como fundamento uma compreensão individualizante dos aspectos relacionados ao processo saúde-doença e trabalho, desconsiderando as modalidades de organização do trabalho que cerceiam o controle e a autonomia dos trabalhadores, com enfoque em melhorar a produtividade no trabalho. A Saúde do Trabalhador, dessa forma, trabalha com a determinação social do processo saúde-doença, partindo de uma abordagem que considera a saúde “como fenômeno coletivo e como fato social” (Laurell, 1982, p. 17).

Algumas características dessa área incluem um olhar mais crítico para os sofrimentos e adoecimentos que aparecem relacionados ao trabalho e a participação dos trabalhadores ativamente na busca por um ambiente de trabalho saudável e por modos de organização do processo de trabalho que sejam dignos. Essas demandas têm como consequências, por exemplo, o questionamento sobre a utilização de novas tecnologias nos diferentes âmbitos de trabalho, que, além de contribuírem para o desenvolvimento de novos riscos para a saúde dos trabalhadores, e funcionam como outro instrumento de controle (Mendes & Dias, 1991).

Tendo em vista a articulação da PST com o campo Saúde do Trabalhador, deve-se levar em conta as alterações que o movimento Toyotista trouxe com a ideia de flexibilização do trabalho. Conforme Coutinho et. al. (2018), no Brasil, a noção de reestruturação do trabalho passou a tomar forma a partir da década de 1990, fundamentada, principalmente, na terceirização do trabalho, transformando as condições, relações e organização do trabalho, o que trouxe um agravamento da precarização das atividades laborais, com consequências para a saúde dos trabalhadores. Como discutem Sato et. al. (2008).

Desse modo, se a intensificação e o parcelamento do trabalho introduzidos nos sistemas de produção pelo modelo taylorista-fordista sempre foram vistos como fontes de risco para a saúde dos trabalhadores, a organização “flexível” baseada no toyotismo agrega-lhes ainda outros fatores que parecem ter graves consequências não somente para a saúde física, mas também para a saúde mental. Os mecanismos de controle utilizados

são vivenciados pelos trabalhadores como formas de violência: violência psicológica, no caso das “*pressões*” e das “*humilhações*” cotidianas, e violência física, no caso da imposição de um ritmo de trabalho que vai além do que seus corpos podem suportar.

Sendo assim, a constante transformação dos contextos e instrumentos de controle do trabalho, demandam o acompanhamento dos campos de estudo da PST e Saúde do Trabalhador, destacando, atualmente, a denominada Revolução Digital Neoliberal, ou Revolução 4.0, que amplia o controle do trabalho por meio da instituição e popularização do trabalho em plataformas digitais, como discute Galhardo (2020), que, seguindo regras premissas da terceirização do trabalho, se pauta na diminuição de direitos e aumento da individualização do trabalhador.

### *Uberização do trabalho*

A uberização do trabalho, um exemplo da reorganização do trabalho, é tratada por Abílio (2019), como um processo atravessado por novas formas de controle e subordinação. Segundo a autora, as empresas-aplicativo, buscam novas maneiras de descentralizar o trabalho, sem perder o controle sobre as atividades dos trabalhadores, promovendo a ideia do empreendedorismo, em que o trabalhador seria visto como um “gerente de si mesmo”, quando, na realidade, seria mais interessante denominar a posição ocupada por esse como um autogerente-subordinado, visto que, apesar de submetido às plataformas digitais, não possui vínculo empregatício.

A constituição desse fenômeno, ainda que contemporâneo, se dá a partir de uma história laboral de crescente informalização e flexibilização do trabalho. Principalmente no que tange ao mercado de trabalho brasileiro, a partir de um capitalismo periférico, o país torna-se um espaço profícuo para a disseminação de formas novas e antigas de exploração e precarização de atividades ocupacionais. Nesse caso, há a adição da dominação pelas plataformas digitais, mais visibilizadas por empresas como a Uber, que instituem novas formas de controle do trabalho a partir de tecnologias microeletrônicas e informacionais, que permitem, além disso, a intensificação do trabalho (Abílio et. al., 2021; Machado & Zanoni, 2022).

Um dos mecanismos utilizados pelas empresas-aplicativo ao instituir essas novas formas de trabalho refere-se ao autogerenciamento subordinado. Esse autogerenciamento é suscitado pelo discurso empreendedor, utilizado para justificar a transferência de riscos e custos para o trabalhador, bem como a ausência de proteções sociais (Moraes et. al.; 2019). Assim, as empresas estabelecem um contrato de adesão à prestação de serviço fornecido pelo aplicativo,

que tem como objetivo posicionar o trabalhador como “parceiro” e não como funcionário. Por outro lado, ainda que não tenham vínculo empregatício, segundo as empresas, os trabalhadores podem ser punidos temporariamente ou desligados do aplicativo sem justificativas ou explicações (Uchoa-de-Oliveira, 2020; Abílio, 2019; Abílio, 2020; Moraes et. al., 2019; Fonseca, 2017).

### *Uberização, PST e Saúde do Trabalhador*

Com a popularização dessa forma de trabalho, verifica-se a tendência da PST e do campo Saúde do Trabalhador de analisar as situações diárias enfrentadas pelos trabalhadores inseridos no trabalho uberizado e as consequências geradas pelo incentivo dessa forma de precarização e informalização do trabalho. O trabalho controlado pelas empresas-aplicativo, com a promessa de autogerenciamento, vem em contraposição, também, à ameaça do desemprego, com taxas ampliadas desde a Contrarreforma Trabalhista de 2017 no Brasil (Sato et. al., 2008; Abílio 2019).

Os processos de precarização do trabalho, exemplificados pela transferência dos custos e riscos do trabalho para os trabalhadores, as extensas jornadas de trabalho e a falta de garantias de proteção oferecidas pelas leis trabalhistas e empregos formais, bem como o sentimento permanente de insegurança decorrente dessa modalidade de trabalho, atingem não somente o trabalhador, mas também suas famílias, gerando consequências que vão além do mundo profissional (Abílio, 2019; Abílio et. al., 2021; Alvarez et. al., 2021; André et. al., 2019; Correira et. al., 2020; Masson et. al., 2021; Moda & Gonsales, 2020; Moraes, 2020).

Galhardo (2020) também discute a relação entre o trabalho uberizado e o adoecimento dos trabalhadores, visto que, diante dessas formas de flexibilização e precarização do trabalho, surgem várias consequências tanto para a saúde física, como para a saúde mental dos trabalhadores, como demonstrado também pelos demais trabalhos citados. Dentre elas, o autor traz a “(...) solidão no trabalho, pressão por metas e resultados, formas de assédio, uma busca incessante por reconhecimento e o desgaste mental” (Galhardo, 2020, p. 83790), que podem se desenvolver em psicopatologias como a depressão, o esgotamento profissional, a adicção ao trabalho e o estresse.

Além disso, os estudos publicados até o momento destacam que essas formas de trabalho representam, constantemente, um risco para a saúde física dos trabalhadores, devido ao esforço físico que essa forma de trabalho engendra. São referidos adoecimentos ocupacionais, que

podem passar pela tendinite, dores no joelho e lombalgia (Abílio, 2020; Alvarez et. al., 2021; Fonseca, 2017; Raposo, 2020; Souza, 2021). Conforme avalia Raposo (2020), com base em relatório da Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), os trabalhadores considerados invisíveis do espaço urbano (motoristas, porteiros, garçons, pedreiros etc.) são a grande maioria das vítimas de mortes e acidentes de motocicleta. No caso do trabalho uberizado, ainda é agravante o fato desses trabalhadores não estarem segurados pela Previdência Social, de forma que, em caso de acidentes e adoecimentos, sua subsistência esteja ameaçada e não possam despendar o tempo necessário para recuperação (Alvarez et. al., 2021; André, et. al., 2019; Correia et. al., 2020; Moraes, 2020).

## **Metodologia**

A pesquisa realizada trata-se de um estudo dividido entre uma pesquisa bibliográfica e uma investigação empírica de caráter qualitativo e exploratório. A revisão de literatura, que consiste em “(...) organizar, esclarecer e resumir as principais obras existentes, bem como fornecer citações completas abrangendo o espectro de literatura relevante em uma área.” (Vosgerau & Romanowski; 2014; p. 3), contou com uma busca pelo unitermo “uberização” aliado a outros termos como “saúde”, “trabalho”, “precarização” e “motoristas de aplicativo” para maior refinação e assertividade, a partir das plataformas Google Acadêmico, Scielo, CAPES e BVS-Psi. Esse trabalho, realizado em conjunto com outra discente, resultou em um artigo, aguardando publicação<sup>1</sup>.

Acerca da pesquisa empírica, os participantes foram motoristas de transporte de pessoas por aplicativo, atuantes na cidade de Uberlândia (MG). Participaram ao todo dez motoristas, cujo contato se deu pelo método “snowball”, uma amostra composta por conveniência, na qual os primeiros entrevistados indicam possíveis outros participantes até que se chegue em um resultado satisfatório (Becker; 1993). Para a construção do material, optou-se pela utilização de entrevistas semiestruturadas, que permitem flexibilidade e adaptabilidade em sua aplicação, envolvendo a elaboração do roteiro de entrevista, o contato inicial com os participantes, a realização das entrevistas e a análise de dados (Guazi; 2021). O roteiro de entrevista foi elaborado com auxílio de estudos semelhantes e com base nos objetivos<sup>2</sup> e está disponível no

---

<sup>1</sup> As informações que resultaram no artigo também foram apresentadas virtualmente no X Congreso de la Asociación Latinoamericana de Estudios del Trabajo (Chile, 2022), sob o título “Uberização: efeitos sobre a saúde mental de trabalhadores de aplicativos e formas de resistência encontradas”.

<sup>2</sup> A pesquisa empírica também foi realizada em conjunto com a discente Kathrine Llebon de Oliveira e Silva, em um projeto de Iniciação Científica voluntária, que posteriormente desdobrou-se no Trabalho de Conclusão de Curso das duas docentes, cada um focalizando uma temática específica.

Apêndice 1. O encontro com os participantes aconteceu de maneira remota, via Google Meet ou ligação telefônica, para maior comodidade das pessoas que aceitaram participar, e duraram cerca de 20 a 30 minutos. O áudio das entrevistas foi gravado para transcrição posterior e deletado após essa.

Sobre os cuidados éticos que envolveram o estudo, primeiramente obteve-se a aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Uberlândia (Apêndice 2). O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo 1) foi enviado as pessoas que aceitaram participar da pesquisa antes do encontro para leitura e os participantes declararam o consentimento por voz, dentro da gravação de áudio.

As entrevistas foram transcritas e, após leitura, realizou-se o processo de categorização, a partir dos tópicos que se destacaram nas falas dos entrevistados. As categorias identificadas foram: jornada de trabalho, trajetória pregressa até a atividade atual por aplicativo, problemas riscos e inseguranças relacionados ao trabalho por aplicativo, rotina diária e tempo de lazer, questões econômicas relacionadas a esse tipo de trabalho, relação entre o trabalho e a saúde física e saúde mental, esgotamento e estresse e suporte do aplicativo em situações de adoecimento.<sup>3</sup> Também fez-se um recorte específico da pandemia da COVID-19 e suas reverberações no trabalho por aplicativo.

## **Resultados e Discussão**

Foram entrevistados 7 homens e 3 mulheres, com a variação de idade entre 28 e 56 anos, como demonstra a Figura 1. Desses, 60% estão inseridos no trabalho por aplicativo há cerca de 4 a 5 anos e 40%, de 3 meses a 1 ano. Sobre A Figura 2 indica a escolaridade declarada dos entrevistados, sendo os dados acerca da autodeclaração de cor/etnia exibidos na Figura 3. Por fim, as Figuras de número 4 e 5 indicam, respectivamente, a renda média mensal relatada pelos entrevistados e o tempo de trabalho por aplicativo.

Sobre os dados expostos, é possível depreender que 60% dos entrevistados têm de 41 a 50 anos, 40% possuem ensino médio completo, 50% se autodeclaram preto ou pardo, 40% possuem renda média mensal de R\$ 2000,00 a R\$ 3000,00. A média de idade dos entrevistados, exposta na Figura 1, está de acordo com uma das publicações identificadas na revisão de

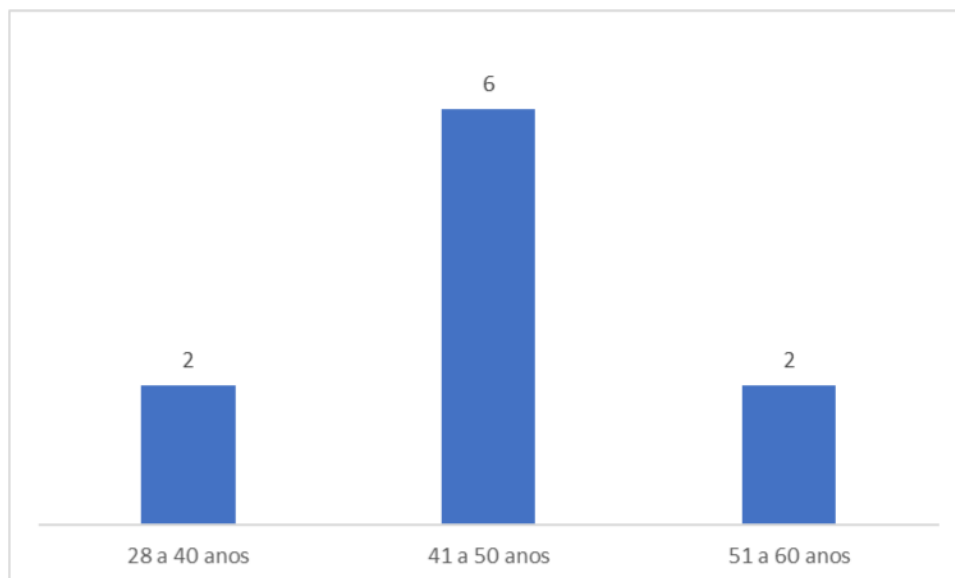
---

<sup>3</sup> Os resultados parciais desse processo de categorização foram apresentados no 2º Seminário CEPES-IERI do mês do trabalho, organizado pelo Instituto de Economia e Relações Internacionais da UFU no mês de maio de 2023.

literatura, a qual aponta o trabalho por aplicativo de transporte como uma alternativa ao mercado de trabalho formal, que tende a priorizar pessoas jovens, (Barros & Raymundo; 2021).

### Figura 1

*Variação de idade dos entrevistados*

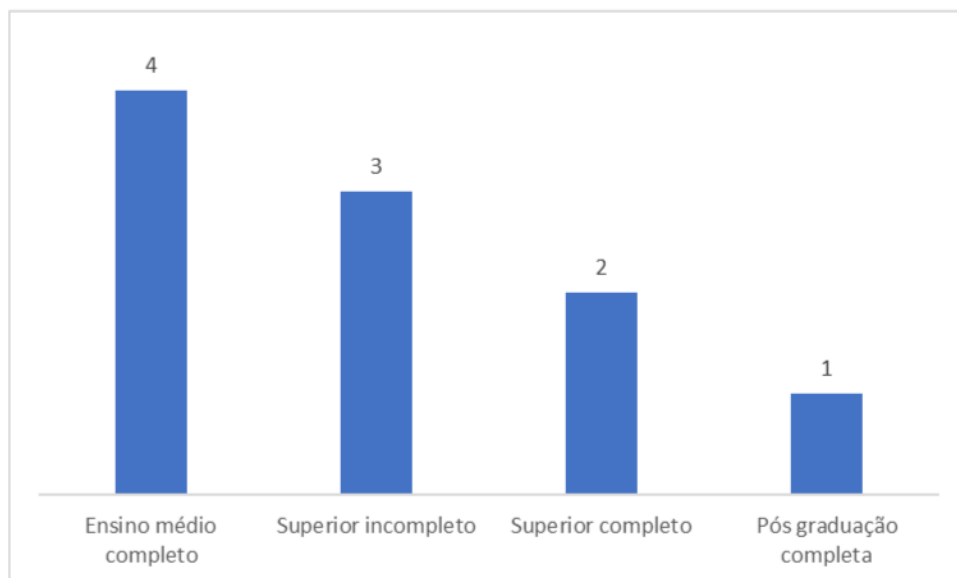


Além disso, como mostra a Figura 2, sublinha-se que, existe uma particularidade sobre a escolaridade dos entrevistados, visto que metade dos participantes declaram possuir ensino superior (ainda que incompleto para 30%). Isso indica, no geral, a dificuldade da inserção no mercado formal de trabalho, ainda que com níveis de escolaridade maiores, o que também pode estar relacionado à idade mais elevada dos entrevistados.

Ademais, aponta-se remuneração insuficiente oferecida no cenário capitalista neoliberal, que gera a necessidade de busca de formas alternativas de trabalho para obter uma renda complementar, como também discutem Coutinho et. al. (2018), Machado e Zanoni (2022) e Nascimento e Borges (2022). Isso também é demonstrado na Figura 3, que indica a atribuição para se garantir uma renda satisfatória, que cubra as necessidades básicas e lazer, dado que apenas 3 motoristas têm no trabalho por aplicativo sua única fonte de renda, enquanto os outros 7, utilizam essa forma de trabalho como um complemento em sua remuneração mensal.

### Figura 2

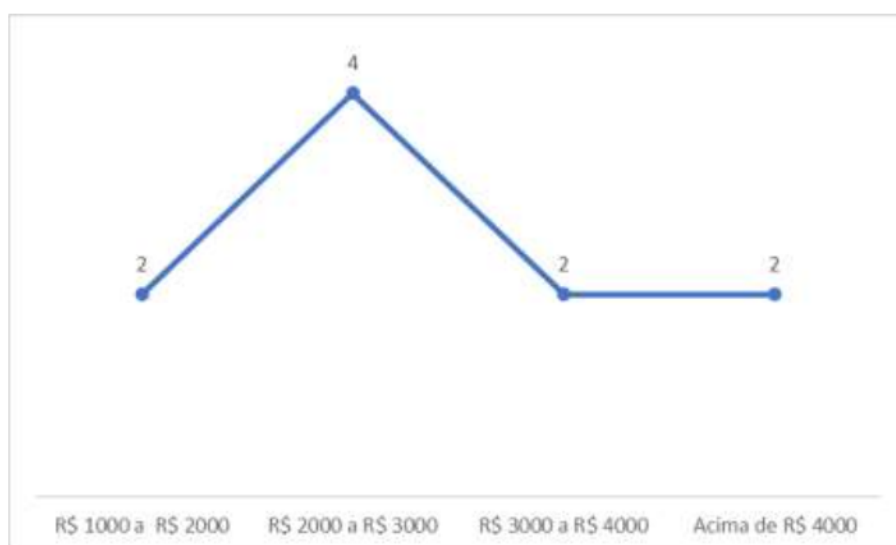
*Variação de escolaridade dos entrevistados*



Além da questão de renda demonstrada pela Figura 3, é importante salientar que os trabalhadores que têm o trabalho por aplicativo como sua única fonte de renda, não possuem acesso aos direitos estabelecidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), como décimo terceiro salário, renda mínima, férias e seguro-desemprego. Desenvolvendo uma relação com a figura anterior, Nascimento & Borges (2022) ainda discutem o viés do subemprego para os casos dos entrevistados que declararam superior completo ou pós graduação completa, o que gera a necessidade de procurar fontes complementares de renda, como relata uma das entrevistados com o rendimento acima de R\$ 4000,00.

**Figura 3**

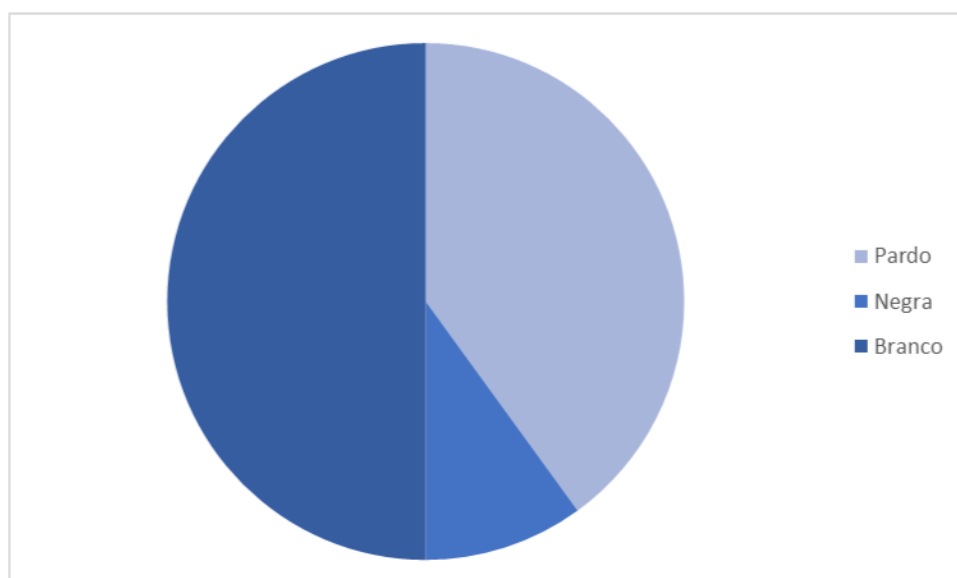
*Renda média mensal declarada pelos entrevistados*



A Figura 4 representa certa variação em vista da literatura encontrada, posto que que metade dos entrevistados se autodeclararam brancos e a outra metade, pretos ou pardos, sendo que só uma das entrevistadas utilizou o termo preta. Além das dificuldades possíveis na autodeclaração, os resultados acrescentam às discussões desenvolvidas por Abílio (2020) e Raposo (2020) sobre o perfil predominante dos trabalhadores por aplicativo, pretos e moradores de bairros periféricos. Apesar disso, é incerto apontar uma predominância geral, já que que a amostra do estudo é pequena e as empresas-aplicativo não oferecem informações sobre os trabalhadores cadastrados.

**Figura 4**

*Autodeclaração de cor/etnia dos entrevistados*



#### *Jornada de trabalho*

Sobre a jornada de trabalho, os 3 motoristas que têm o trabalho por aplicativo como única fonte de renda relataram trabalhar em média de 8 a 12 horas por dia, 5 a 7 dias por semana. Acerca dos outros motoristas, que têm o trabalho por aplicativo como uma fonte complementar de renda, nota-se que, apesar de afirmarem trabalhar menos horas durante a semana, há uma carga maior de trabalho aos finais de semana, semelhante aos motoristas que têm o trabalho por aplicativo como única fonte de renda. A variação de horas de trabalho é explicada na fala de uma das entrevistadas, que relaciona a jornada de trabalho com a meta financeira:

Eu trabalho 5 dias na semana, segunda a sexta. Eu começo às 6 horas da manhã e, assim, no começo do mês<sup>4</sup> eu trabalho...dá umas 12 horas, 10/12 horas...porque, o aplicativo você empolga sabe? se tiver caindo muita corrida, você pode estar cansada, mas a gente gosta de dinheiro né? (...) Normalmente o motorista de aplicativo, ele tem meta diária de bater, você bateu sua meta, eu, normalmente eu venho embora, entendeu? Então, nos dias que tem mais corridas você bate a sua meta mais cedo. Vamo supor, você estipula ali, ah vou fazer 300 reais no dia, você bateu sua meta...se for um dia de chuva, né, vamo supor uma segunda feira de chuva...nossa a gente trabalha, racha de ganhar dinheiro, então, automaticamente, você vem embora mais cedo, você bateu sua meta mais cedo entendeu? (Camila; nome fictício)

Percebe-se, dessa forma, pela fala dos motoristas, que a jornada de trabalho pelo aplicativo comumente excede a duração 8 horas diárias e de 40 a 44 horas semanais estabelecidas pela CLT, seja contando em outros estudos na área. Isso corrobora o que é discutido nas pesquisas desenvolvidas por Abílio (2020), André et. al. (2019), Barros e Raymundo (2021), Masson et al. (2021), Moda e Gonsales (2020), Raposo (2020) e Silvestre et. al. (2021). Esses autores, apontam, em geral, a extensificação da jornada de trabalho dos motoristas de aplicativo, que frequentemente excedem o horário de trabalho para atingir a meta financeira, como exemplificado na fala de um dos entrevistados:

Ah umas três horas, quatro horas. Isso meio de semana né. Final de semana é 12 horas, já teve final de semana de eu trabalhar 28, 29 horas. Assim, o mesmo aplicativo não, porque cada aplicativo cê pode rodar só 12 horas, cê roda 12 e descansa 12. Então aí cê concilia, vamos supor, cê rodou 8 horas num cê já abre o outro pra poder rodar mais 8, 10 pra frente entendeu? (Osvaldo; nome fictício)

Essa extensão da jornada de trabalho é apontada por Abílio et. al. (2021) como um dos mecanismos do capital para aumentar a extração do lucro, tendo em vista, ainda, que os trabalhadores subordinados às empresas aplicativo recebem apenas pelo tempo que produziram, ou seja, ainda que estejam disponíveis de 8 a 12 horas, ou mais, os trabalhadores de transporte por aplicativo recebem apenas pelo tempo que passaram realizando o transporte de passageiros. Essa extensão da jornada de trabalho, que, na prática, se torna maior do que a carga de trabalho

---

<sup>4</sup> Para maior fidelidade à narrativa dos entrevistados, serão mantidas as expressões coloquiais utilizadas por eles.

de uma atividade vinculada à CLT, enseja a negação do tempo de descanso ao trabalhador, necessário para a reposição de forças, o que afeta tanto a saúde física, como a saúde mental desses motoristas (André et. al., 2019; Moraes et. al., 2019; Raposo, 2020; Silvestre et. al., 2021).

*Trajetória pregressa até a atividade atual por aplicativo*

Outro aspecto importante na fala dos motoristas entrevistados foi a trajetória pregressa até a atividade atual, vinculada ao aplicativo. 30% dos motoristas relataram que o desemprego, deles ou de familiares, motivaram a busca por essa modalidade de trabalho, como nota-se nas falas a seguir:

(...)Aí quando eu fiquei desempregada, o meu filho falou, ah mãe vamos tentar né, mas eu tava bem desanimada, daí ele fez tudo, ele fez o cadastro no aplicativo, alugou o carro, porque na época o meu carro não dava né, pras condições que o aplicativo pedia, ele alugou o carro, ele praticamente me colocou dentro do carro e falou vai, e eu fui, e tô aí já tem 5 anos. (Camila)

(...)aí, minha esposa trabalhava na, no Santa Catarina e o Santa Catarina fechou e exigiu que eu colocasse mais dinheiro dentro de casa, foi aonde que eu comecei a trabalhar com o aplicativo...em princípio eu era, era meio inseguro nessa área de aplicativo, mas aí por necessidade, pra complementar a renda... (Pedro; nome fictício)

O relato desses motoristas coincide com o que é abordado por Abílio et. al. (2021), Barros e Raymundo (2021), Mecca e Junior (2021), Moraes (2019), Silvestre et. al. (2021) e Souza (2021). Os autores destacam as inseguranças e desemprego em massa gerados pela crise econômica neoliberal, como um dos fatores predominantes para a busca de formas alternativas de trabalho, dentre as quais se destaca, no momento atual, o trabalho por aplicativo. O desemprego também foi ampliado pela crise econômica gerada pela pandemia da COVID-19, levando a uma ampliação do número de motoristas (Abílio, 2020; Masson et al., 2021; Alvarez et al., 2021; Souza, 2021; Silvestre et. al., 2021; Uchôa-de-Oliveira, 2020; Moraes, 2020). Essa questão aparece na fala de um dos motoristas entrevistados, ao ser questionado sobre o que levou ao trabalho por aplicativo:

Ah por conta do...da minha idade, que já ta avançada, né, eu trabalhava no aeroporto antes com carga e descarga, aí eu não....eu fui mandado embora, né, na época do, no

princípio da pandemia, aí, eu, eu resolvi que eu não ia mais trabalhar assim de serviço braçal né, por conta de saúde também. (Francisco; nome fictício)

Nota-se que o desemprego e a falta de garantias relacionadas ao processo de precarização e informalização fazem parte dos fatores que afetam não somente o aspecto financeiro, mas geram impactos que transcendem o campo profissional e afetam a vida como um todo dos trabalhadores e suas famílias (Abílio, 2019; Abílio et. al., 2021; Alvarez et. al., 2021; André et. al., 2019; Correia et. al., 2020; Masson et. al., 2021; Moda & Gonsales, 2020; Moraes, 2020). Ao longo das entrevistas, observou-se que a necessidade de iniciar o trabalho por aplicativo, seja por complemento ou única fonte de renda, afetou as outras esferas de vivência dessas pessoas, como por exemplo o aumento da duração da jornada de trabalho, que já foi discutida anteriormente.

Além do desemprego, também aparecem como razões relacionadas ao início dessa área de atuação a afeição por dirigir, possibilidade de comunicação e conhecer outras pessoas, sentimento de utilidade, possibilidade de complementação de renda (trabalhar sem carteira assinada), possibilidade de autogerenciamento e liberdade. Nota-se uma influência da idealização propagada pelas empresas-aplicativo, que não reconhecem o vínculo estabelecido com os trabalhadores como um emprego, conforme afirmam Barros e Raymundo (2021) e Alvarez et. al. (2021).

O levantamento de tais tópicos sublinha as discussões desenvolvidas por diversos autores a respeito da centralidade do trabalho na constituição identitária dos indivíduos (Abílio, 2019; Abílio, 2020; Abílio, 2021; André et. al., 2019; Barros & Raymundo, 2021; Masson et. al., 2021; Silvestre et. al., 2021; Uchoa-de-Oliveira, 2020). Essas questões aparecem na fala dos motoristas entrevistados de várias formas, como exemplificado a seguir:

Olha, os pontos positivos, pra mim, é o fato de eu conhecer pessoas novas...pessoas, novas, de poder...quando a pessoa entra, conversa, eu poder conversar, entendeu? (...) então assim, são esses momentos, que fazem com que, eu me sinta realizado naquilo que eu estou trabalhando...na hora que meu passageiro, ele sai agradecido por eu poder ajudado né (...).então naquele momento eu senti que assim, eu era útil pra alguém (com ênfase) ...não é pensar no valor financeiro, é o valor sentimental, de estar sendo útil (...). (Pedro)

Observa-se, pela fala desse entrevistado, a influência do trabalho na construção da subjetividade humana e na noção de identidade, ilustrada pelo sentimento de utilidade.

*Problemas, riscos e inseguranças relacionados ao aplicativo*

Sobre os problemas, riscos e inseguranças relacionados ao trabalho por aplicativo, os motoristas entrevistados trouxeram questões sobre a falta de clareza de critérios acerca da distribuição de corridas, incertezas relacionadas à renda, temores relacionados aos passageiros, sobre roubos e acidentes. 50% dos entrevistados declaram incômodos com a distância dos locais em que estão até os locais aos quais são direcionados pelos aplicativos para viagens, distância essa que não é contemplada no valor que recebem, o que gera relutância em aceitar algumas corridas, devido ao custo para o motorista, assim como as taxas retiradas pelas empresas-aplicativo. Referem também falta de pagamento de algumas corridas, o que é demonstrado pelas falas a seguir:

(...)...tem os problemas do aplicativo mesmo né, que as vezes o aplicativo nem sempre te dá o endereço certo, as vezes você chega e fica lá esperando passageiro, passageiro não aparece, o aplicativo não paga o seu deslocamento né...ele paga sempre, mas as vezes uma ou outra corrida, por problema do aplicativo mesmo ele não paga e tal(...).  
(Camila)

Ah eu acho que é pouco...acho que é pouca viagem...porque tem momentos por exemplo que você tem que tá andando né, se você ficar parado em um lugar muito tempo às vezes não chama...ou quando chama às vezes é corrida por exemplo que não tem como você atender porque ela não compensa, ela vai, você vai acabar pagando pra trabalhar (...) (Francisco)

(...)eu não dependeria de uber não. Porque cê não sabe o dia de amanhã, cê nunca vai ter uma certeza que cê vai tirar esse dinheiro, entendeu? Vamos supor que você tem na sua cabeça que cê vai tirar 300 reais todo dia, não, cê não sabe se amanhã vai tá bom de corrida, entendeu? Hoje mesmo eu fui fazer umas corridas, mas foi em vão, tá muito fraco, não tá aparecendo e quando aparece a corrida é muito barata, dá prejuízo, se for ficar no prejuízo eu fico aqui em casa. (Osvaldo)

Outrossim, os motoristas entrevistados trazem inseguranças relacionadas aos passageiros, que também estão relacionadas à falta de suporte e proteção por parte das empresas-aplicativo, o que será discutido em outro tópico. Os trabalhadores relatam

sentimentos de receio sobre quem entra em seu veículo, ainda que as empresas-aplicativo tenham uma classificação por estrelas, considerada irrisória pelos motoristas, devido às vezes que em que o perfil que requisita a corrida não é da pessoa que vai estar no veículo, o que engendra incertezas, principalmente no que se relaciona ao medo de roubos. Dois dos dez motoristas entrevistados já sofreram tentativas de roubo de passageiros. Os roubos e acidentes representam, riscos à integridade física dos motoristas, mas também à sua saúde mental, em virtude da insegurança gerada.

(...) porque às vezes o passageiro não sente segurança naquele motorista e o motorista não sente segurança no passageiro, já aconteceu isso comigo várias vezes (...) aí chegando lá ele pegou e ficou assim olhando pra mim e olhando pro cara, eu falei: “E aí vai descer não? Chegou no final da corrida, a corrida deu tanto”, aí ele pegou e falou assim: “Desce do carro”, aí eu falei: “Não vou descer do carro não, pra quê?” “Não, desce do carro” aí eu peguei e falei pro cara: “Olha, meu carro é rastreado” só que eu menti “a corrida ta rastreada, isso aqui da lá na polícia, a polícia vai ser acionada direto, se você quiser levar, o carro é segurado, por mim ce pode levar, pode botar até fogo nele se você quiser” Aí eles pegaram e desistiram. Aí pagou a corrida eu peguei e fui embora. (Osvaldo)

Outro aspecto relevante é que 90% relataram já ter sofrido acidentes com o veículo durante o trabalho ou indo para a casa após trabalhar, ainda que sem gravidade. Isso aparece nas declarações a seguir:

Teve uma vez (coça garganta), que foi aqui no martins, eu já tava a dois quarteirões de finalizar a corrida, eu parei no pare, veio uma louca atrás e bateu no meu carro...a passageira tava atrás né, sem cinto, aí deu um impacto assim né, e ela bateu a cabeça no banco da frente, mas não machucou nem nada, nem fui eu que relatei...aí eu falei pra ela que eu ia informar e ela “não, não precisa, é dois quarteirões daqui” porque aí eu tinha que resolver lá com a mulher que bateu, ela desceu, aí passou um tempo a uber mandou mensagem, falando pra mim que soube que eu tinha me envolvido em um acidente e se tinha tido vítimas...eu creio que na hora que foi finalizar a corrida a passageira deve ter informado né, pra eles, que não finalizou né, porque foram dois quarteirões antes de finalizar, mas não fui eu que relatei, eu creio que deve ter sido ela né, e aí eles me perguntaram e eu falei que não, que tava tudo bem, e nada mais (Camila)

(pausa mais longa) não, eu já, já... assim, eu estava trabalhando, no dia 2 de... num finados (feriado), eu lembro que era finados (...) e eu parei por volta de, devia ser umas 15 horas (...) e aí eu me envolvi num acidente que foi, que eu fui ultrapassar a carreta pela direita e ela me fechou e não tinha como eu sair, então eu praticamente eu fui arrastado, o carro foi arrastado pela carreta, o cara, o motorista nem viu, o erro foi meu, então foi aquele segundos de bobeira que você dá... é, eu tinha trabalhado, nesse dia eu tinha começado a trabalhar era 7 horas da manhã, então assim, é... se eu tive auxílio? não, não tive nenhum auxílio da empresa em si não, eu sei que, se acontecer alguma coisa com o meu passageiro (ênfase no meu passageiro), é... eu sei que tem um seguro que eles fazem, (...)... nesse dia que eu, que eu tive esse incidente foi, eu estava sozinho, voltando pra casa já (Pedro)

Essas questões relacionadas ao trabalho por aplicativo estão de acordo com a literatura encontrada sobre o tema, que discute o sentimento permanente de insegurança gerado por essa forma de trabalho (Abílio, 2019; Abílio et. al., 2021; Alvarez et. al., 2021; André et. al., 2019; Correia et. al., 2020; Masson et. al., 2021; Moda & Gonsales, 2020; Moraes, 2020). Além disso, Raposo (2020), com base em relatório da Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), relata que os trabalhadores considerados invisíveis do espaço urbano (motoristas, porteiros, garçons, pedreiros etc.) são a grande maioria das vítimas de mortes e acidentes relacionados à atividade laboral ou à violência urbana. Dessa forma, esses fatores representam um dos agravantes à saúde física e mental dos motoristas.

#### *Rotina diária e tempo de lazer*

Quanto à rotina diária e tempo de lazer, nota-se uma predominância da falta de uma rotina fixa, que dificulta o desenvolvimento de hábitos alimentares saudáveis e de um descanso satisfatório entre a jornada de trabalho. Consequentemente, nota-se, também, a escassez de tempo para desenvolver atividades de lazer, principalmente fora de casa. Por meio dos relatos dos entrevistados, entende-se que alimentação e o descanso dos motoristas dependem dos horários denominados “horários de pico”, ou seja, aqueles em que normalmente os trabalhadores do mercado de trabalho formal estão em horário de almoço, indo para o trabalho ou indo para a casa após suas atividades. 70% dos motoristas relataram questões relacionadas ao estabelecimento de uma rotina diária, como mostram as falas a seguir:

(...)ai depois ali mais ou menos 12:30/13h, eu como alguma coisa, às vezes eu levo de casa, então, dentro do carro mesmo eu já como, porque esse horário também é um horário que a gente trabalha muito (...). (Camila)

Olha, é... (pausa mais longa), é uma coisa meio complicada, eu vejo que assim, eu perdi um pouco da saúde por conta (...)sabe, um momento bom, então, aquilo ali vai chamando, vai chamando e você não para, não pode parar porque se você parar você perde a veia, perde né...o negócio...mas assim, geralmente, eu não...a minha alimentação é péssima. Por quê? porque é um salgado ou uma coisa assim, eu não paro pra almoçar (...)...quando aperta o cansaço, eu encosto o carro, debaixo de uma árvore, de preferência, durmo uns 15 minutinhos, tô revigorado, continuo trabalhando, quando o sono tá muito grande...(...). (Pedro)

Uai, assim, não tem como parar porque é uma atrás da outra. Cê sai de casa e já leva um salgado, alguma coisa. Água, cê para assim, pede o cliente, fala com o cliente: “espera deixa só eu parar aqui pra pegar uma água, porque não tá dando tempo” (...) (Osvaldo)

Sobre o tempo de lazer, 80% dos motoristas não mencionaram atividades fora de casa voltadas ao lazer, trazendo, nessa questão, principalmente a priorização do descanso e do tempo em família dentro do ambiente domiciliar. Sobre isso, destacam-se as seguintes elocuções:

Ó nos dias de folga eu costumo fazer o que, geralmente eu vou dar um, lavar roupa, coisa de casa mesmo, limpar a casa...passar roupa, então assim, porque como eu não tenho muito tempo, então eu tenho que fazer na minha folga (Maria; nome fictício)

Ah sim, ah não, eu sou uma pessoa muito caseira eu fico em casa descansando, não saio...eu não tenho muito assim...não tenho muito lazer na minha vida não (Francisco)

(...), mas assim, mas assim, durante a semana, principalmente, mais fico quieto em casa descansando né, entre um intervalo e outro, porque a carga é puxada né. (Luciano; nome fictício)

Esses achados podem ser relacionados aos estudos desenvolvidos por Silvestre et. al. (2021) e Nascimento e Borges (2022), que também apontam a falta de tempo para atividades de lazer como um dos fatores estressantes ligados ao trabalho por aplicativo. Conforme discutem os autores, as atividades laborais costumam ocupar a maior parte do tempo dos trabalhadores, o que não é diferente com os motoristas entrevistados, e ainda se agrava na

medida em que esses trabalhadores costumam definir seu tempo de trabalho a partir de metas de remuneração, o que, em geral, leva à extensificação da jornada de trabalho. Além disso, Nascimento e Borges (2022) ainda destacam a redução das fronteiras entre a vida privada e a vida laboral, gerada pela flexibilização do trabalho. Portanto, compreende-se que as rotinas estressantes e a falta de tempo para atividades de lazer são outros fatores que ensejam o esgotamento físico e mental.

### *Questões econômicas*

Sobre as questões econômicas e sociais levantadas pelos motoristas entrevistados, destaca-se o estabelecimento de metas de ganhos como parâmetro definidor da jornada laboral como um dos fatores influenciadores da saúde física e mental desses trabalhadores. Conforme já relatado, os motoristas informam, em geral, que regulam o tempo de trabalho a partir de metas diárias, semanais ou mensais de renda, e indicam a criação de estratégias para melhorar a remuneração oferecida pelo aplicativo, como trabalhar nos “horários de pico”, o que afeta sua alimentação e descanso, como discutido anteriormente, e acaba por intensificar a duração da jornada de trabalho. Todavia, mesmo com o aumento da jornada, 80% dos motoristas ainda declaram insatisfação com a renda obtida e 100% com as taxas cobradas pelas empresas-aplicativo, que se autodenominam parceiras de trabalho. Essas questões podem ser exemplificadas pelos seguintes relatos:

(...)foram vários médicos, ah você precisa fazer um horário, dormir 8 horas, aí você faz o horário em cima disso, tal, só que, vem uma parte do meu psicológico que é, se eu não trabalho eu não ganho, se eu não ganho, eu não pago as minhas faturas, se eu não pago as minhas faturas me dá ansiedade, se me dá ansiedade eu não durmo, entendeu? então assim é um ciclo(...). (Pedro)

(...)você também, por exemplo, você depender do aplicativo, porque você não sabe o que que o dia vai gerar, né...você não sabe se você vai ganhar alguma coisa naquele dia, se você não vai ganhar, se o seu carro vai quebrar, né...(...). (Francisco)

É... a plataforma, a uber, poderia, de repente, cobrar menos taxas da... o valor das corridas pra repassar mais pra gente, porque a gente, na verdade, somos parceiros, mas eu acho que a gente poderia ganhar mais. (Eduardo; nome fictício)

Esses relatos estão em consonância com o que é discutido por Uchoa-de-Oliveira (2020), Moda e Gonsales (2020), Abílio et. al. (2021) e Moraes (2021), que discorrem sobre a nebulosidade dos critérios que envolvem a precificação de corridas, as taxas cobradas pelas empresas, que rebaixam o valor do trabalho, a variação da renda, sem base fixa, a intensificação da jornada de trabalho e a criação de estratégias pessoais em busca de melhores rendimentos. Apesar das queixas dos entrevistados, ainda se percebeu como predominante o discurso da relação de parceria com as empresas-aplicativo, o que está de acordo com a narrativa propagada por essas organizações.

Esse discurso, além de corroborar com precarização do trabalho, também tem como consequência o agravamento de desigualdades já existentes, atingindo principalmente os modos de vida periféricos (Abílio, 2019; Barros & Raymundo, 2021; Bianchi et. al., 2020; Moraes, 2020; Raposo, 2020). A ideia de que a remuneração depende unicamente do motorista, cuja renda é resultado apenas de quando está produzindo, agravam os estressores relacionados ao trabalho, como apontam Nascimento e Borges (2022).

#### *Relação entre o trabalho e a saúde física e saúde mental*

Quando perguntados sobre problemas de saúde física desde que estão trabalhando no aplicativo de transporte, 70% dos motoristas fazem referência a algum incômodo nesse sentido. Apesar disso, 40 % dos motoristas sinalizaram relutância ao denominar algumas questões como problemas de saúde física, nominando apenas como desconfortos “sem gravidade”. No geral, os trabalhadores apontaram dores na coluna, nas pernas, questões relacionadas ao sono e alimentação e problemas de circulação. Uma das entrevistadas também salientou a COVID-19 durante o período de trabalho, quando questionada sobre sua saúde física. Dentre os entrevistados, somente 40% ligaram o problema de saúde física ao trabalho por aplicativo, sendo que, desses, a maioria relacionou predominantemente a outras atividades produtivas. Somente um fez uma relação mais direta, voltada ao tamanho do veículo utilizado para trabalhar.

Alguns tópicos relacionados à saúde física são sinalizados nas falas a seguir:

Problema assim, não, a não ser aquele dia, mas eu já tenho esse problema mesmo que eu te falei né, que é o problema renal, aí eu tenho mesmo então quanto a isso não é por causa do trabalho em si, a única coisa assim que às vezes é...eu sinto muito, mas eu acho que é por causa do...tanto que eu fico sentada, aí eu tenho muita dor nas pernas

quando eu chego em casa, mas aí não é, todo dia (ênfase)...(pausa mais longa), mas não chega a ser um problema assim, né, de saúde. (Maria)

Não, ah...hoje, eu, assim, pelo fato de eu ficar muito tempo sentado e comer besteiras, eu engordei bastante depois que eu comecei a trabalhar, não só no aplicativo (com ênfase) ...é, devido a ansiedade e tudo mais, então assim, eu desconto em cima da alimentação, então eu dei uma engordada, e.... e o sono também às vezes faz com que você tenha um certo retardo (ri) no raciocínio esse tipo de coisa. (Pedro)

Já no caso dos problemas de saúde mental, apenas 30% dos motoristas responderam já terem passado por tais questões, quando questionados. Sobre os entrevistados que já enfrentaram problemáticas relacionadas à saúde mental, relatou-se no geral aspectos relacionados a ansiedade, síndrome do pânico e estresse. Diferentemente da saúde física, no caso da saúde mental, 20% desses motoristas declararam que os problemas de saúde mental estavam ligados ao trabalho por aplicativo ou a questões decorrentes dele, como o trânsito. Um motorista declarou que a questão de saúde havia sido desenvolvida em outro trabalho, sendo, talvez, agravada pela atividade no aplicativo. Esses fatores aparecem nas falas a seguir:

(...) o fato de eu trabalhar, é...eu já tive, um momento muito, muito cansado, né, e eu realmente tava assim, depois desse acidente que eu tive, porque o caminhão quando me espremeu, quebrou muito vidro no carro, então aquele barulho do vidro me deixou meio traumatizado por um bom tempo, e buzina...então assim, eu passei por um momento que, qualquer buzina me assustava, me dava taquicardia, é...vidro, sabe, esse tipo de coisa, me remetia ao acidente, né, ao incidente, não acidente, é...(...) então basicamente é isso, o...o trabalho em si, você estar no trânsito é muito cansativo, e é um cansaço não...físico também, mas mais psicológico...(...). (Pedro)

Ah também eu acho, por causa da pressão do trânsito né...e você também, por exemplo, você depender do aplicativo, porque você não sabe o que o dia vai gerar, né...você não sabe se você vai ganhar alguma coisa naquele dia, se você não vai ganhar, se o seu carro vai quebrar, né...igual o meu que tá na oficina, né, já tá, já tô gastando um dinheiro lá praticamente sem ter, né. (Francisco)

A partir dos dados apontados, é possível depreender que, indo ao encontro da literatura encontrada, as formas de trabalho uberizado, que corroboram a precarização do trabalho, intensificam o adoecimento laboral, gerando diversas consequências, que vão além do mundo

do trabalho (Abílio, 2019; Abílio et. al., 2021; Alvarez et. al., 2021; André, et. al., 2019; Correira et. al., 2020; Masson et. al., 2021; Moda & Gonsales, 2020; Moraes, 2020).

Como destaca Uchoa-de-Oliveira (2020), para pensar o adoecimento relacionado ao trabalho precarizado, é preciso analisar o que se mantém, como o controle desenvolvido pelo taylorismo, e o que se renova nas formas de trabalho uberizadas, como a transferência dos custos do trabalho para o trabalhador e a inexistência de um ambiente organizacional, o que dificulta uma visão mais coletiva do trabalho (Coutinho et. al., 2017). A dificuldade de relacionar o adoecimento ao trabalho por aplicativo também pode ser associada ao discurso individualizante divulgado pelas empresas-aplicativo, que colocam o trabalhador como seu próprio chefe, e, portanto, responsável não só por sua remuneração, mas também pelos custos e riscos envolvidos, assim como pelo seu processo saúde-doença, em conformidade com o que é apontado por Nascimento e Borges (2022).

### *Esgotamento e estresse*

Ainda que, no geral, tenha sido eminente a falta de relação direta entre o trabalho e o adoecimento físico e mental na perspectiva dos entrevistados, cerca de 80% afirmaram já ter se sentido esgotado ou estressado em razão do trabalho, o que acontece, em geral, mais de uma vez por semana. As principais motivações apontadas por eles para esses estados foram as condições climáticas, o trânsito, a conciliação de mais de um trabalho, o medo de acidentes ou roubos e problemas com passageiros, que às vezes saem sem pagar ou não tratam os motoristas com educação. É significativo apontar que 20% declararam que o estresse ou cansaço não estavam relacionados ao trabalho em si.

A porcentagem vai em contradição do que é relatado pelos motoristas logo na pergunta anterior, sobre a saúde mental, visto que apenas 30% responderam afirmativamente a esse questionamento. Apenas um dos motoristas entrevistados salientou a relação do estresse com a saúde mental em sua resposta. Essas questões aparecem nas falas a seguir:

Ai cansada sim (com uma voz mais grave), cansada sim, principalmente nessa época agora que a gente tá começando esse calorão...sabe?...é muito difícil, é muito complicado, principalmente eu que transpiro muito sabe, é insuportável sabe...é, eu não ligo o ar condicionado não porque...esse combustível do preço que tá...é a coisa boa que a pandemia trouxe né porque aí você não liga ar mais, você anda com a janela aberta, então assim é muito calor, é muito calor mesmo, eu tenho uma caixa térmica que eu levo

com água, eu tomo água o dia inteiro, mas mesmo assim, o calor...nossa Deus, ele acaba com a gente, tanto é que eu chego aqui em casa eu fico meio viva meio morta. (Camila)

Ah isso aí no final do dia a gente tá meio estressado, porque dirigir não é fácil né, ainda mais aqui em Uberlândia (...) (pausa longa) assim, devido a hora que eu trabalho, que eu, que, assim, o...o sol não tá muito quente...antes eu trabalhava o dia inteiro, mas agora eu tô nesses horários que eu te falei né, mas...é bem pouco esse cansaço, esse estresse, assim o...esse cansaço que a gente tá falando, porque o que deixa cansado na verdade é o sol quente, é aquele trânsito terrível lá (Vitor; nome fictício)

É notável que as condições de trabalho dos sujeitos submetidos ao trabalho precário junto às empresas-aplicativo, como a extensão da jornada e as inseguranças relacionadas ao trabalho, geram um desgaste mental e físico para esses sujeitos, que por si só já faz parte das questões relacionadas ao sofrimento do trabalhador, mas podem se desdobrar em patologias mais graves, indo de encontro com a literatura (André, et. al., 2019; Nascimento e Borges, 2022). Nascimento e Borges (2022) ainda referem a Síndrome de Burnout, que se trata de um quadro de esgotamento físico e mental relacionado ao trabalho, e que pode ser desenvolvida quando há a ativação psicológica de forma crônica do estresse, medo e ansiedade.

#### *Suporte do aplicativo em situações de adoecimento*

Sobre o suporte oferecido pelo aplicativo em situações relacionadas à saúde física e mental, nenhum dos motoristas declarou ter buscado a assistência das empresas de aplicativo de transporte em situações de adoecimento físico ou mental, o que foi justificado pela falta de contato com as empresas-aplicativo e pela falta de conhecimento sobre formas de apoio oferecidas por essas empresas. Quando questionados, alguns dos motoristas declararam saber superficialmente sobre alguns benefícios, como convênio com academias, mas, considerados por um dos motoristas, irrisórios. Isso é demonstrado pelas declarações a seguir:

(...)...eu vou te falar...eu e a uber a gente nem se fala, não tem...às vezes, antigamente né, hoje ela tem uma opção lá se você levar o passageiro chegar no final da corrida e o passageiro falar que não tem dinheiro, esqueceu alguma coisa, cê coloca lá que não recebeu ela já te paga na hora, mas antes não tinha sabe, então às vezes quando acontecia isso aí eu mandava relatório falando que não tinha recebido (inaudível) mas hoje meu contato com a uber é quase nada. (Camila)

(...)mas a empresa ela não preocupa com isso...a uber e a 99 que são as duas que eu dirijo, é...a questão delas é: estou colocando uma viagem pra você, você me paga o valor, a taxa, e pronto, você tem o seu valor, eu tenho meu valor e estamos encerrado o assunto...é, algumas vezes já tive problema e procurei o.... ajuda? sim, mas, é meio complicado, sabe, é meio retardado(...). (Pedro)

Os relatos dos motoristas estão de acordo com os estudos encontrados, que discutem a falta de contato imposta pelas empresas aplicativo como uma das estratégias dessas empresas para minimizar a possibilidade de requerimento do vínculo empregatício (Alvarez et. al., 2021; Masson et. al., 2021) e também para escapular das demandas dos motoristas. Segundo os autores, as empresas-aplicativo normalmente recorrem a respostas automáticas, como nos casos em que a viagem não é paga pelo requisitante ou acidentes, que não respaldam a complexidade dos problemas enfrentados pelos trabalhadores em seu cotidiano e gera um sentimento permanente de insegurança, aliando-se aos fatores que afetam o processo saúde-doença dessas pessoas.

### *Pandemia COVID-19*

A respeito das transformações do trabalho em função da pandemia da COVID-19, 70% dos entrevistados opinaram que o trabalho por aplicativo de transporte foi afetado por questões que perpassaram a doença. Sobre isso, os trabalhadores apontam principalmente o aspecto financeiro, devido à diminuição drástica da quantidade de viagens pelo isolamento social, e à insegurança entre motoristas e passageiros pelo medo de contrair o vírus. Dos 30% que entenderam que o trabalho não foi modificado pela pandemia, 20% estão no trabalho por aplicativo há menos de 1 ano.

As percepções dos indivíduos sobre a pandemia são demonstradas nas seguintes falas:

(pausa mais longa)Olha foi afetado por...pelo fato de você não está trabalhando você não recebe, né, então assim, se não tinha passageiro eu não tinha como fazer a viagem, no caso, e não tinha como receber...agora, essa foi o fator principal, e o segundo fator é a questão do, o passageiro ficou desconfiado também, é, a questão da máscara, então assim, exige uma, uma certa delicadeza na...no tratamento ao passageiro, né, a questão do, de ter o álcool...tá tudo bem, a uber pagava pra você ter o álcool dentro do carro, só que assim, nem sempre o passageiro fazia (ênfase), nem sempre o passageiro se higienizava, então assim era ambíguo, tanto o passageiro exigia do, do motorista, como

o motorista exigia do passageiro, então, também nesse ponto, mas o fator principal da pandemia foi o fator financeiro. (Pedro)

Primeiro que ficou... muito ruim de corrida né, porque... é... a maioria das pessoas tava em casa e deslocando pouco, poucas pessoas trabalhando, muita empresa fechada e isso foi um dos motivos. E outro que aí quando começou o pessoal andar mais, assim... tinha muitas pessoas doente né, e... você tem que transportar, eu peguei várias pessoas com COVID, passou, pessoas passando mal dentro do meu carro... é... e eu sabia que ela tava com COVID. Ou você tava levando pra um UAI ou buscando no UAI, entendeu? Então... assim foi um tempo... assim, eu graças a Deus não peguei (incompreensível) eu usava todas as medidas de segurança, usava máscara, o álcool em gel no carro, que é a uber exigiu. Nesse ponto aí a uber até deu pra gente o álcool, a gente podia comprar que ela ressarcia a gente, pra ter no carro, ela tinha toda uma medida de segurança, evitar carregar, é... pessoa na frente, no máximo transportar 3 pessoas atrás, é... assim ela tinha... meio que... um manual de instrução pra... assim... pra gente... evitar o máximo o contágio né. Mas foi, foi difícil, foi um tempo difícil. (Luciano)

Tais apanhados estão de acordo com os estudos de Masson et al. (2021), Alvarez et al. (2021), Souza (2021), Uchôa-de-Oliveira (2020) e Moraes (2020), que trazem alguns dos efeitos da pandemia sobre essas formas de trabalho. Os autores discutem, principalmente, a exposição desses trabalhadores ao risco de contaminação pelo vírus, o que não foi acompanhado por um auxílio contundente das empresas-aplicativo, uma vez que as formas de apoio oferecidas não estiveram sempre em funcionamento e nem foram aplicadas a todos. Outrossim, Silvestre et. al. (2021), Moraes (2020) e Abílio (2020) sinalizam a diminuição da renda obtida pelo trabalho por aplicativo a partir do aumento do contingente de trabalhadores que aderiram a essa modalidade de trabalho em virtude da perda do emprego durante a pandemia, o que também ocasionou a retirada de bonificações e a diluição da distribuição de viagens.

### **Considerações Finais**

Essa pesquisa teve como objetivo conhecer o cotidiano de trabalho de trabalhadores de transporte de pessoas por aplicativo e compreender as relações saúde-doença que atravessam essa atividade.

Um dos resultados que chama a atenção refere-se ao fato de 80% dos trabalhadores entrevistados apontarem questões relacionadas à saúde física e mental, porém, quando questionados diretamente sobre problemas de saúde mental, a maioria dos entrevistados

respondeu negativamente, sinalizando dificuldades para relacionar as problemáticas relatadas com a atividade laboral e evidenciando uma possível internalização de explicações individualizadas sobre os processos de saúde e doença, as quais interferem na compreensão da determinação social desses processos, assim como na organização de enfrentamentos coletivos possíveis.

Considerando algumas limitações do estudo, como a pequena amostra e a pouca disponibilidade de tempo para as entrevistas por parte dos participantes, pode-se apresentar algumas sugestões para investigações futuras. Seria interessante explorar a possibilidade de comparar as questões investigadas com os trabalhadores inseridos em diferentes formas de trabalho por aplicativo, como os entregadores, a fim de entender semelhanças e diferenças que fazem parte desse processo. Além disso, sugere-se o aprofundamento da análise sobre as resistências coletivas relativas a essas formas de trabalho, a fim de possibilitar a elaboração de formas de enfrentamento possíveis. Nesse sentido, destacam-se as dimensões comuns que atravessam as formas de trabalho precarizados como no caso das atividades vinculadas às empresas aplicativo, retomando uma premissa fundamental da Psicologia Social do Trabalho, que é a compreensão do caráter compartilhado das experiências laborais. Por fim, a partir dessas discussões, espera-se ter contribuído em alguma medida para a ampliação do debate e reflexão crítica sobre a temática, não só dentro da academia, mas também para os entrevistados e possíveis leitores

## Referências

- Abílio, L. C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, 18(3), 41-51. doi: <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>
- Abílio, L. C. (2020). Uberização e juventude periférica: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho, *Novos estudos CEBRAP*, 39(3), 579-597. doi: <https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>
- Abílio, L. C., Amorim, H., & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias* 23(57), 26-56. doi: <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>
- Alvarez, D., Masson, L. P., Oliveira, S. S., Cirlene de, C. S., Leal, S., Salomão, G. S., & Amaral, S. P. (2021). Uma análise das normas antecedentes e reservas de alternativas mobilizadas na atividade de motoristas e entregadores por aplicativos, *Laboreal*, 17(1), 1-25. doi: <https://doi.org/10.4000/laboreal.17925>
- 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, *Revista Eletrônica de Ciência Administrativa*, 18(1), 7-34. doi: <https://doi.org/10.21529/RECADM.2019001>
- Barros, L., & Raymundo, T. M. (2021). Envelhecimento, trabalho e tecnologia: motorista de aplicativos como possibilidade laboral para a população 50+. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, 29, 1-22. doi: <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAO2039>
- Bernardo et al.. (2017). Linhas paralelas: as distintas aproximações da Psicologia em relação ao trabalho. *Estudos de Psicologia I Campinas*, 34(1), 15-24. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/estpsi/a/PWB7YDRY5CyChSckCQgc3pB/?format=pdf&lang=pt>
- Bianchi, S. R., Macedo, D. A., & Pacheco, A. G. (2020). A uberização como forma de precarização do trabalho e suas consequências na questão social. *Revista Direitos, Trabalho e Política Social*, 6(10), 134-156. Recuperado de <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/9755>

- Correia, F. S., Santos, J. A., Junior, N. C. C., Souza, R. B., Ribeiro, T. O., Ventura, V. Q. B., & Neves, V. P. M. (2020). Trabalho, modernidade e cuidado: uma análise sobre a situação e a preocupação com a aposentadoria dos motoristas de transporte por aplicativo em Camaçari-Bahia. *Revista De Direito Do Trabalho, Processo Do Trabalho E Direito Da Seguridade Social*, 1(1), 1-14. doi: <https://doi.org/10.35987/laborjuris.v1i1.36>
- Coutinho, M. C., Bernardo, M. H., & Sato, L. (Orgs.). (2017). *Psicologia Social do Trabalho*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Esteves, E. G., Bernardo, M. H., & Sato, L. (2017). Fontes do pensamento e das práticas em psicologia social do trabalho. In *Psicologia social do trabalho*. Petrópolis: Vozes. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/320865951\\_Fontes\\_do\\_pensamento\\_e\\_das\\_praticas\\_em\\_Psicologia\\_Social\\_do\\_Trabalho](https://www.researchgate.net/publication/320865951_Fontes_do_pensamento_e_das_praticas_em_Psicologia_Social_do_Trabalho)
- Fonseca, L. S. F. (2017). Fronteiras da precarização do trabalho: uberização e o trabalho on-demand, *Congresso Alas Uruguay*, 1-22. Recuperado de [https://www.easypanners.net/alas2017/opc/tl/4083\\_lincoln\\_fernandez.pdf](https://www.easypanners.net/alas2017/opc/tl/4083_lincoln_fernandez.pdf)
- Galhardo, P. B. (2020). Subjetividade e saúde mental nos modelos flexíveis de trabalho. *Braz. J. of Develop.*, Curitiba, 6(10), 83786-83797. DOI:10.34117/bjdv6n10-716
- Guazi, T. .S. (2021). Diretrizes para o uso de entrevistas semiestruturadas em investigações científicas. *Revista Educação, Pesquisa e Inclusão*, 2(1), 1-20.
- Laurell, A. C. (1982). A saúde-doença como processo social. *Textos. Medicina Social: Aspectos Históricos e Teóricos* (E. D. Nunes, org.), 7-25, São Paulo: Global. Disponível em: [https://unasus2.moodle.ufsc.br/pluginfile.php/6126/mod\\_resource/content/1/Conteudo\\_on-line\\_2403/un01/pdf/Artigo\\_A\\_SAUDE-DOENCA.pdf](https://unasus2.moodle.ufsc.br/pluginfile.php/6126/mod_resource/content/1/Conteudo_on-line_2403/un01/pdf/Artigo_A_SAUDE-DOENCA.pdf)
- Machado, S.; Zandoni, A. P. (org.). O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos. Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2022. E-book. Disponível em: [https://cdtufpr.com.br/wp-content/uploads/2022/04/Livro\\_O-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais\\_eBook.pdf](https://cdtufpr.com.br/wp-content/uploads/2022/04/Livro_O-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais_eBook.pdf).
- Masson, L. P., Alvarez, D., Oliveira, S., Teixeira, M., Leal, S., Salomão, G. S., Amaral, S. P., & Christo, C. S. (2021). “Parceiros” assimétricos: trabalho e saúde de motoristas por

- aplicativos no rio de janeiro. *Ciência e Saúde Coletiva* Está disponível em: <http://www.cienciaesaudecoletiva.com.br/artigos/parceiros-assimetricos-trabalho-e-saude-de-motoristas-por-aplicativos-no-rio-de-janeiro/18146>
- Mecca, A. C., & Junior, L. G. (2021). Ciclopedaleiros: processos educativos decorrentes da estruturação de um empreendimento de Economia Solidária, *Scielo Preprints*, 1-27. doi: <https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.2205>
- Mendes, R., & Dias, E. C. (1991). Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. *Rev. Saúde Pública*, 25 (5), 341-349. Disponível em : <https://www.nescon.medicina.ufmg.br/biblioteca/imagem/2977.pdf>
- Moda, F., & Gonsales, M. (2020). Por dentro da mobilização global dos motoristas de transporte particular por aplicativo. *Pensata: Revista Dos Alunos Do Programa De Pós-Graduação Em Ciências Sociais Da UNIFESP*, 9(1). doi: <https://doi.org/10.34024/pensata.2020.v9.10516>
- 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), 647-681. doi: <https://doi.org/10.21583/2447-4851.rbeo.2019.v6n3.216>
- Moraes, R. B. S. (2020). Precarização, Uberização do Trabalho e Proteção Social em Tempos de Pandemia. *NAU Social*, 11(21), 377–394. doi: <https://doi.org/10.9771/ns.v11i21.38607>
- Nascimento, V. .A. & Borges, S. .M. (2022). A precarização do trabalho e a saúde mental dos trabalhadores por aplicativo . *Disciplinarum Scientia Série: Ciências Humanas*, 23(1), 133-157. Recuperado de: <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/disciplinarumCH/article/view/4065>.
- Raposo, C. T. M. (2020). A Escravidão Digital e a superexploração do trabalho: consequências para a classe trabalhadora, *Política, Ciência e Mundo das Redes*, 23(3), 510-518. doi: <https://doi.org/10.1590/1982-02592020v23n3p510>

- Sato, L., Bernardo, M. H., & Oliveira, F. (2008). Psicologia social do trabalho e cotidiano: a vivência de trabalhadores em diferentes contextos micropolíticos. *Psicología para América Latina*, (15). Recuperado de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-350X2008000400010](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2008000400010).
- Sato, L. (2003). Psicologia, saúde e trabalho: distintas construções dos objetos “trabalho” e “organizações”. In: Z. A. Trindade, & Â. N. Andrade, *Psicologia e saúde: um campo em construção* (pp. 167-178). São Paulo: Casa do Psicólogo. Disponível em: <https://docplayer.com.br/5942130-Psicologia-saude-e-trabalho-distintas-construcoes-dos-objetos-trabalho-e-organizacoes-5.html>
- Silvestre, B. M., Santos, S. R., & Amaral, S. C. F. (2021). “Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, 43, 1-8. doi: <https://doi.org/10.1590/rbce.43.e000421>
- Souza, D. .O. (2021). As dimensões da precarização do trabalho em face da pandemia de Covid-19. *Trabalho, Educação e Saúde*, 19, 1-15. doi: <https://doi.org/10.1590/1981-7746-sol00311>
- Uchôa-de-Oliveira, F. M. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia, *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 45, 1-8. doi: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000012520>
- Vosgerau, D. .S. .R & Romanowski, J. .P. . (2014). Estudos de revisão: implicações conceituais e metodológicas. *Rev Diálogo Educ*, Curitiba, 14(41), 165-189. doi: 10.7213/dialogo.educ.14.041.DS08

## **Apêndice 1 - Roteiro das Entrevistas**

Nome:

Idade:

Escolaridade:

Bairro em que mora:

Cidade natal:

Cor autodeclarada:

Há quanto tempo trabalha por aplicativo:

Renda média mensal:

1. Conte sobre sua trajetória laboral. (Investigar como chegou ao trabalho por aplicativo, se é a única fonte de renda ou se é um complemento).
2. Quantas horas em média por dia você trabalha no aplicativo? E quantos dias na semana?
3. Como é sua rotina no seu tempo de trabalho? (refeições, descanso etc.).
4. Você acha que existem pontos positivos nesse trabalho? Quais?
5. Você acha que existem pontos negativos nesse trabalho? Quais?
6. O que você costuma fazer quando não está trabalhando?
7. Você já teve algum problema de saúde física no período em que esteve trabalhando? Você sente que isso está relacionado com o seu trabalho? Se sim, a empresa te ofereceu algum suporte?
8. Você já sofreu alguma tentativa de roubo enquanto estava trabalhando? Se sim, a empresa te ofereceu algum suporte?
9. Você já se envolveu em algum acidente enquanto estava trabalhando? Se sim, a empresa te ofereceu algum suporte?
10. Você já teve algum problema de saúde mental no período em que esteve trabalhando? Você sente que isso está relacionado com o seu trabalho? Se sim, a empresa te ofereceu algum suporte?
11. Você já se sentiu estressado ou esgotado em razão do trabalho? Com qual frequência?
12. Você acha que seu trabalho foi afetado pela pandemia? De que forma?
13. Você já participou de alguma paralisação ou protesto contra as empresas de transporte por aplicativo? Por qual motivo? (Investigar motivo de ter participado ou de não ter participado).
14. Você percebeu mudanças conquistadas pelas greves e paralisações?
15. Quais aspectos você gostaria que fossem modificados no seu trabalho? Acredita que greves e paralisações podem ajudar a modificar esses aspectos?
16. O que você acharia de ter a carteira assinada pela empresa do aplicativo?
17. Você já ouviu falar em economia solidária? Se sim, o que?
18. O que você pensa sobre uma cooperativa de trabalhadores por aplicativo?

## PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** Uberização do trabalho: efeitos sobre a saúde mental de trabalhadores de aplicativos e formas de resistência encontradas

**Pesquisador:** Maristela de Souza Pereira

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 52335021.0.0000.5152

**Instituição Proponente:** Instituto de Psicologia - UFU

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 5.134.104

#### **Apresentação do Projeto:**

Este projeto no campo da psicologia social do trabalho busca conhecer o cotidiano de trabalho de motoristas e entregadores de aplicativo, buscando compreender os impactos do trabalho na saúde mental e na saúde em geral do trabalho - levando em consideração os efeitos da pandemia e as novas formas de organização coletiva estabelecidas para enfrentar a precariedade do trabalho.

**Hipótese:**

Não há, visto se tratar de estudo exploratório.

**Critério de Inclusão:**

Serão considerados critérios de inclusão na pesquisa, tanto nos grupos quanto nas entrevistas, possuir mais de 18 anos e ter interesse em participar da pesquisa, independente da faixa etária, escolaridade e gênero. No caso dos motoristas de aplicativos, esses deverão ter no mínimo um ano de trabalho nessa função, com vistas a ter uma maior familiaridade com essa atividade e também atuar no município de Uberlândia, dado ser essa localidade que circunscreve geograficamente o campo de estudo pretendido. Com relação às lideranças de movimentos de motoristas de aplicativos e pesquisadores da área, podem estar situados em qualquer localidade, dado que o que se pretende discutir não é a realidade de trabalho de um locus geográfico específico, e sim as possibilidades de organização coletiva que se colocam para essa categoria profissional.

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

**Bairro:** Santa Mônica

**CEP:** 38.408-144

**UF:** MG

**Município:** UBERLÂNDIA

**Telefone:** (34)3239-4131

**Fax:** (34)3239-4131

**E-mail:** cep@propp.ufu.br

Continuação do Parecer: 5.134.104

#### **Critério de Exclusão:**

Serão estabelecidos como critérios de exclusão, a desistência de participar do estudo, a qualquer tempo, inclusive após a participação no grupo ou na entrevista (desde que os dados não tenham ainda sido publicados), e o fato das pessoas convidadas não comporem de fato os grupos que se pretende estudar (a saber: trabalhadores de aplicativos de transporte e/ou de entregas, estudiosos e ativistas do campo, atendimento aos critérios de inclusão acima expostos).

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

A pesquisa tem o objetivo de conhecer o cotidiano de trabalho de motoristas e entregadores de aplicativos, buscando entender as relações entre o processo de trabalho e outras dimensões da vida. Além disso, os pesquisadores descrevem alguns objetivos específicos como analisar o impacto da uberização na saúde em geral do trabalhador e na saúde mental, os impactos da pandemia na vida e no trabalho desses trabalhadores e como eles se organizam coletivamente para enfrentar o cenário produtivo precarizado.

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

**Riscos:** Os dados obtidos a partir do grupo focal e das entrevistas podem criar constrangimento nos participantes ou desconforto em seu meio de trabalho, já que o objetivo do estudo é recolher manifestações sobre as condições do trabalho em questão.

**Benefícios:** Compreender e oferecer aos participantes uma reflexão sobre as condições de trabalho e a possibilidade de construir novas perspectivas e pontos de vista sobre suas vivências na atividade profissional de entrega através de aplicativos

#### **Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

Resolução das pendências mencionadas pelo CEP/UFU:

1. Considerando a definição de Critério de Inclusão apontada por Luna Filho (1998): LUNA FILHO, B. Sequência básica na elaboração de protocolos de pesquisa. Arquivos Brasileiros de Cardiologia, São Paulo, v. 71, n. 6, p. 735-740, dec. 1998. "Critério de Inclusão - Define as principais características da população alvo e acessível. É importante tomar decisões que:

1) possam ser usadas durante o estudo;

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

**Bairro:** Santa Mônica

**CEP:** 38.408-144

**UF:** MG

**Município:** UBERLÂNDIA

**Telefone:** (34)3239-4131

**Fax:** (34)3239-4131

**E-mail:** cep@propp.ufu.br

Continuação do Parecer: 5.134.104

- 2) possam ser generalizadas para outras populações;
- 3) caracterizem geográfica e temporalmente a população acessível, envolvendo decisões sobre objetivos práticos e científicos";

O CEP/UFU solicita a reescrita dos critérios de inclusão apresentando as principais características dos participantes da pesquisa

**RESPOSTA DAS PESQUISADORAS:**

Foram acrescentadas novas informações a respeito dos critérios de inclusão dos participantes, nas páginas 22 e 23 em cor violeta.

**ANÁLISE CEP/UFU:** Pendência atendida.

-----

2. O CEP/UFU solicita que a justificativa para o número de 5 participantes na entrevista (por referência bibliográfica ou literatura da área de pesquisa ou cálculo amostral) seja inserida na seção Metodologia do Formulário Plataforma Brasil e Projeto Detalhado.

**RESPOSTA DAS PESQUISADORAS:**

Foram acrescidos parágrafos nas páginas 21 e 22, em cor azul, justificando o número de participantes da entrevista em função das particularidades da epistemologia qualitativa, adotada nesse estudo.

Observação importante: Em função da limitação de caracteres nos campos da Plataforma Brasil, não foi possível incorporar ali (campo "Metodologia Proposta") a totalidade de informações que foram acrescentadas no corpo do projeto detalhado. Todavia, ressalta-se que as informações constantes e também aquelas inseridas nesse campo correspondem integralmente àquelas apresentadas no projeto detalhado, no qual essas são melhor pormenorizadas.

**ANÁLISE CEP/UFU:** Pendência atendida.

-----

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica  
**Bairro:** Santa Mônica **CEP:** 38.408-144  
**UF:** MG **Município:** UBERLÂNDIA  
**Telefone:** (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br

Continuação do Parecer: 5.134.104

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

Todos os termos foram apresentados e anexados ao projeto da pesquisa.

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

De acordo com as atribuições definidas nas Resoluções CNS nº 466/12, CNS nº 510/16 e suas complementares, o CEP/UFU manifesta-se pela aprovação do protocolo de pesquisa.

O protocolo não apresenta problemas de ética nas condutas de pesquisa com seres humanos, nos limites da redação e da metodologia.

Prazo para a entrega do Relatório Final ao CEP/UFU: JANEIRO/2023\*.

\* Tolerância máxima de 01 mês para o atraso na entrega do relatório final.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

O CEP/UFU LEMBRA QUE QUALQUER MUDANÇA NO PROTOCOLO DE PESQUISA DEVE SER INFORMADA, IMEDIATAMENTE, AO CEP PARA FINS DE ANÁLISE ÉTICA.

-----

O CEP/UFU alerta que:

- a) Segundo as Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16, o pesquisador deve manter os dados da pesquisa em arquivo, físico ou digital, sob sua guarda e responsabilidade, por um período mínimo de 5 (cinco) anos após o término da pesquisa;
  - b) O CEP/UFU poderá, por escolha aleatória, visitar o pesquisador para conferência do relatório e documentação pertinente ao projeto;
  - c) A aprovação do protocolo de pesquisa pelo CEP/UFU dá-se em decorrência do atendimento às Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16 e suas complementares, não implicando na qualidade científica da pesquisa.
- 

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

**Bairro:** Santa Mônica

**CEP:** 38.408-144

**UF:** MG

**Município:** UBERLÂNDIA

**Telefone:** (34)3239-4131

**Fax:** (34)3239-4131

**E-mail:** cep@propp.ufu.br

Continuação do Parecer: 5.134.104

#### ORIENTAÇÕES AO PESQUISADOR:

- O participante da pesquisa tem a liberdade de recusar-se a participar ou retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização e sem prejuízo (Resoluções CNS nº 466/12 e nº 510/16) e deve receber uma via original do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, na íntegra, por ele assinado.
- O pesquisador deve desenvolver a pesquisa conforme delineada no protocolo aprovado pelo CEP/UFU e descontinuar o estudo após a análise, pelo CEP que aprovou o protocolo (Resolução CNS nº 466/12), das razões e dos motivos para a descontinuidade, aguardando a emissão do parecer, exceto quando perceber risco ou dano não previsto ao participante ou quando constatar a superioridade de regime oferecido a um dos grupos da pesquisa que requeiram ação imediata.
- O CEP deve ser informado de todos os efeitos adversos ou fatos relevantes que alterem o curso normal do estudo (Resolução CNS nº 466/12). É papel do pesquisador assegurar medidas imediatas e adequadas frente a evento adverso grave ocorrido (mesmo que tenha sido em outro centro); e enviar a notificação ao CEP e à Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA – apresentando o seu posicionamento.
- Eventuais modificações ou emendas ao protocolo devem ser apresentadas ao CEP de forma clara e sucinta, destacando a parte do protocolo a ser modificada e suas justificativas. No caso de projetos do Grupo I ou II, apresentados à ANVISA, o pesquisador ou patrocinador também deve informá-la, enviando o parecer aprobatório do CEP, para ser anexado ao protocolo inicial (Resolução nº 251/97, item III.2.e).

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

| Tipo Documento                            | Arquivo                                         | Postagem               | Autor                      | Situação |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------|----------------------------|----------|
| Informações Básicas do Projeto            | PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1834965.pdf   | 17/11/2021<br>12:20:12 |                            | Aceito   |
| Projeto Detalhado / Brochura Investigador | ProjetoUberizacaoCEPreformuladoApos Parecer.pdf | 17/11/2021<br>12:19:29 | Maristela de Souza Pereira | Aceito   |
| Outros                                    | RespostaPendenciasCEP.docx                      | 17/11/2021<br>12:19:04 | Maristela de Souza Pereira | Aceito   |

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica  
**Bairro:** Santa Mônica **CEP:** 38.408-144  
**UF:** MG **Município:** UBERLÂNDIA  
**Telefone:** (34)3239-4131 **Fax:** (34)3239-4131 **E-mail:** cep@propp.ufu.br

Continuação do Parecer: 5.134.104

|                                                           |                                     |                        |                               |        |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------|--------|
| Outros                                                    | Instrumentospesquisa.docx           | 04/10/2021<br>16:44:09 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE.docx                           | 04/10/2021<br>16:43:07 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |
| Outros                                                    | CurriculosPesquisadoras.pdf         | 01/10/2021<br>14:12:11 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |
| Declaração de Pesquisadores                               | TermoCompromissoEquipeExecutora.pdf | 01/10/2021<br>14:09:36 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |
| Projeto Detalhado / Brochura Investigador                 | ProjetoUberizacaoCEP.pdf            | 01/10/2021<br>14:07:54 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |
| Folha de Rosto                                            | FolhaRostoUberizacaoassinada.pdf    | 01/10/2021<br>14:07:39 | Maristela de Souza<br>Pereira | Aceito |

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

UBERLANDIA, 29 de Novembro de 2021

---

**Assinado por:**  
**ALEANDRA DA SILVA FIGUEIRA SAMPAIO**  
**(Coordenador(a))**

**Endereço:** Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

**Bairro:** Santa Mônica

**CEP:** 38.408-144

**UF:** MG

**Município:** UBERLANDIA

**Telefone:** (34)3239-4131

**Fax:** (34)3239-4131

**E-mail:** cep@propp.ufu.br

## Anexo 1

### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Você está sendo convidado(a) para participar da pesquisa “Uberização do trabalho: efeitos sobre a saúde mental de trabalhadores de aplicativos e formas de resistência encontradas”, sob a responsabilidade das pesquisadoras Maristela de Souza Pereira, Kathrine Lleon de Oliveira e Silva e Paula Beatriz Nunes de Moraes. Nesta pesquisa nós estamos buscando conhecer o cotidiano de trabalho de motoristas e entregadores de aplicativos. Na sua participação você será entrevistado e/ou participará de um grupo de discussão, atividades conduzidas pelas pesquisadoras. A entrevista ocorrerá de forma remota, através da ferramenta Microsoft Teams e o grupo ocorrerá de forma presencial se as condições sanitárias assim permitirem, caso contrário também ocorrerá de forma remota através da ferramenta mencionada acima. O link será enviado antes da realização dos encontros, que terão duração máxima de 90 minutos. Esses serão gravados e posteriormente, serão desgravados. Ao final da pesquisa você também terá uma devolutiva dos resultados encontrados.

Em nenhum momento você será identificado. Os resultados da pesquisa serão publicados e ainda assim a sua identidade será preservada. Você não terá nenhum gasto e ganho financeiro por participar na pesquisa. Os riscos consistem em você sentir algum desconforto ao responder à entrevista ou participar do grupo. Se isto acontecer, você poderá informar às pesquisadoras e decidir suspender ou postergar sua participação. Os benefícios serão refletir sobre seu trabalho, estabelecer contatos com outros trabalhadores da sua categoria profissional e receber a devolutiva sobre os resultados da pesquisa. Você é livre para deixar de participar da pesquisa a qualquer momento sem nenhum prejuízo ou coação.

Se houver dúvidas sobre a pesquisa, você poderá acessar uma cartilha, no link: [https://conselho.saude.gov.br/images/comissoes/conep/documentos/Cartilha\\_Direitos\\_Eticos\\_2020.pdf](https://conselho.saude.gov.br/images/comissoes/conep/documentos/Cartilha_Direitos_Eticos_2020.pdf).

Se preferir, poderá entrar em contato com Maristela de Souza Pereira através do Instituto de Psicologia da UFU: (34) 3225-8506 - Rua Maranhão, s/n, esquina com Rua Ceará, Campus Umuarama. Também poderá entrar em contato com o CEP - Comitê de Ética na Pesquisa com Seres Humanos na Universidade Federal de Uberlândia: Av. João Naves de Ávila, nº 2121, bl. A, sala 224, Campus Santa Mônica – Uberlândia/MG; fone: 34-3239-4131. O CEP é um colegiado independente criado para defender os interesses dos participantes das pesquisas em sua integridade e dignidade e para contribuir para o desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos conforme resoluções do Conselho Nacional de Saúde. Havendo algum dano decorrente da pesquisa, você terá direito a solicitar indenização através das vias judiciais (Código Civil, Lei 10.406/2002, Art. 927 a 954 e Resolução CNS nº 510/2016, Art. 19).

Uberlândia, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

---

Maristela de Souza Pereira

---

Kathrine Lleon O. Silva

---

Paula Beatriz N. Moraes

Eu aceito participar da pesquisa, voluntariamente, após ter sido esclarecido.

---

Participante da pesquisa