

**UNIVERSIDADE CESUMAR - UNICESUMAR
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROMOÇÃO DA SAÚDE**

VERIDIANA DE VASCONCELOS DUARTE

**MULHERES TRABALHADORAS DE APLICATIVO DE
TRANSPORTE PRIVADO: SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA**

MARINGÁ
2022

VERIDIANA DE VASCONCELOS DUARTE

**MULHERES TRABALHADORAS DE APLICATIVO DE
TRANSPORTE PRIVADO: SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Promoção da Saúde da Universidade Cesumar –
Unicesumar, como requisito parcial para obtenção
do título de Doutor em Promoção da Saúde.
Linha de Pesquisa: Educação e Tecnologias na
Promoção da Saúde

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Regiane da Silva Macuch

Coorientador: Prof. Dr. Arthur Gualberto Bacelar da
Cruz Urpia

MARINGÁ
2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

D812m Duarte, Veridiana de Vasconcelos.

Mulheres trabalhadoras de aplicativo de transporte privado: saúde e qualidade de vida / Veridiana de Vasconcelos Duarte. – Maringá-PR: UNICESUMAR, 2022.

144 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Profa. Dra. Regiane da Silva Macuch.

Coorientador: Prof. Dr. Arthur Gualberto Bacelar da Cruz Urpia.

Tese (doutorado) – Universidade Cesumar - UNICESUMAR, Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde, Maringá, 2022.

1. Trabalhadoras. 2. Precarização. 3. Promoção da saúde. I. Título.

VERIDIANA DE VASCONCELOS DUARTE

**MULHERES TRABALHADORAS DE APLICATIVO DE
TRANSPORTE PRIVADO: SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Promoção da Saúde da Universidade Cesumar –
Unicesumar, como requisito parcial para obtenção
do título de Doutor em Promoção da Saúde pela
Comissão Julgadora, composta pelos membros:

Comissão Julgadora

Presidente

Regiane da Silva Macuch (Orientadora)
Universidade Cesumar - UNICESUMAR

Ana Maria Pujol Vieira dos Santos
(Membro externo)
Universidade Luterana do Brasil–ULBRA

Tiago Franklin Rodrigues Lucena
(Membro externo)
Universidade Estadual de Maringá - UEM

Leonardo Pestillo de Oliveira
(Membro interno)
Universidade Cesumar – UNICESUMAR

Tânia Gomes da Silva
(Membro interno)
Universidade Cesumar - UNICESUMAR

Vinicius Durval Dorne
(Suplente externo)
Universidade Federal de M. Gerais–UFMG

Rose Mari Bennemann
(Suplente interno)
Universidade Cesumar - UNICESUMAR

MARINGÁ – PR
2022

Às mulheres motoristas de aplicativos, que percorrem as ruas de nossa vida, completando nossa história e sobrevivendo dignamente.

AGRADECIMENTOS

A vida, por estar viva e com saúde até o momento, mesmo diante de tantas vidas que partiram durante a pandemia de COVID-19.

Aos amigos que partiram, por meio e/ou em decorrência de sequelas de COVID-19, que me permitiram em vida estarmos juntos e desfrutarmos da amizade, ao querido Paulo Picadilly, que por muitos anos despertou risos e emoções em nossos eventos de formatura.

Ao meu pai, que me acompanhou até 21 de janeiro de 2022 e logo em seguida partiu...

A Mariane Lopes, amiga, e filha postiça que me permitiu cuidar e amparar nos seus momentos mais difíceis de saúde, e mesmo nesses momentos, tentamos acalantar a tristeza e rir, pois o riso como diria o querido Paulo Gustavo é um “ato de resistência”.

A minha família, esposo, filha e mãe, que acompanham diariamente meus estudos e pesquisas, e que me amparam nos momentos incertos que uma estudante de doutorado pejeja.

Em especial ao Roberto, esposo, e companheiro, que em todos os momentos, foi ouvinte, compreensível e honesto aos argumentos.

A brilhante e estimada orientadora, Regiane da Silva Macuch, por me estender a mão e o coração, diante de um dilema no decorrer do doutorado. A maturidade e o respeito como me orientou e incentivou a desenvolver, a experimentar, e a liberdade para produzir, construir e finalizar a tese, como diria a querida Regiane “nosso encontro não foi por acaso”.

Ao Arthur Gualberto Bacelar da Cruz Urpia, co-orientador, que aceitou de imediato, e se colocou sempre à disposição para sanar dúvidas em relação aos estudos.

As motoristas de aplicativos de transporte privado, que me oportunizaram conhecê-las, e compreender sobre o universo e a realidade dessas trabalhadoras.

A Universidade Cesumar – UNICESUMAR, coordenação e equipe do programa de pós-graduação em Promoção da Saúde, por ofertar o curso, que me permitiu novos conhecimentos e o despertar para a importância da “saúde”.

A CAPES, pelo apoio e incentivo a pesquisa no Brasil.

Aos colegas da primeira turma de doutorado em Promoção da Saúde, por aceitarem uma colega que não era da área da saúde, mas como dizia a colega Vera Lúcia Kerber, “ela é nosso temperinho”.

Por fim, as trabalhadoras, motoristas, que seguem resistindo e sobrevivendo arduamente ao trabalho precário que encampou em nossa realidade. Amanhã será outro dia.

A todos, muitíssimo obrigada!

O PÁSSARO DE FOGO

Tu vieste como um pássaro

E pousaste no meu ombro

E eu fui habitada

Pela paixão da entrega. [...]

Com teu bico colocaste na minha mão esquerda

A semente da morte

E na direita a semente da vida

Para que com as duas juntas

Eu fizesse a escolha de cada momento,

Ligando o instante à sua profundidade eterna.

Rose Marie Muraro

RESUMO

Nos últimos anos, com aumento da população mundial, incertezas econômicas, reflexos políticos e socioculturais, o trabalho precário tem crescido, aliado ao intenso número de horas de trabalho, sem garantias e benefícios. A flexibilização laboral fez surgirem novos grupos de trabalhadores conhecidos como profissionais da uberização. Nesse cenário com a precarização do trabalho, surgem novos formatos de atuação profissional a partir de novas modalidades laborais, assim como o uso de novas ferramentas tecnológicas por meio de aplicativos móveis. Essa precarização incide em excessiva permanência no ambiente de trabalho, presencial ou virtual e que gera problemas na saúde e na qualidade de vida do trabalhador. O presente estudo visou compreender os impactos que as mudanças no atual cenário do trabalho precarizado interferem nas relações de trabalho e na saúde de mulheres motoristas de aplicativos móveis de transporte privado. Ele se caracteriza como pesquisa aplicada, de abordagem mista, do tipo observacional-descritiva, interventiva-interpretativa por meio da pesquisa participante. Foi dividido em 2 etapas para a coleta de dados: 193 mulheres que trabalhavam como motoristas de aplicativos na cidade Maringá- PR compuseram a amostra da fase 1 que contou com aplicação de questionário sociodemográfico e de instrumento QWLQ-78. A fase 2 foi composta por entrevistas com 01 motorista pioneira no uso de aplicativos para telefones móveis, 09 passageiras e a pesquisadora, a qual se tornou motorista de aplicativo por sete 07 dias. A análise de dados da fase 1 foi por estatística descritiva e da fase 2 pela análise de conteúdo. Os resultados apontam para relevantes consequências do trabalho precário, baseado na falsa flexibilização apontada pelas plataformas, transpondo situações adversas como exaustão por horas de trabalho ininterrupto e sentimento de impotência diante da saúde que ocasionam adoecimento físico e mental das trabalhadoras. E, diante dos resultados tem-se que investimentos em informação relevante e capacitação das trabalhadoras são o melhor caminho para promover a saúde das mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado.

Palavras-chave: Trabalhadoras, precarização, promoção da saúde.

ABSTRACT

In recent years, with an increase in the world population, economic uncertainties, political and sociocultural reflexes, precarious work has grown, combined with the intense number of working hours, without guarantees and benefits. Labor flexibility gave rise to new groups of workers known as uberization professionals. In this scenario, with the precariousness of work, new formats of professional performance emerge from new work modalities, as well as the use of new technological tools through mobile applications. This precariousness focuses on excessive permanence in the work environment, face-to-face or virtual, which generates problems in worker's health and quality of life. The present study aimed to understand the impacts that changes in the current scenario of precarious work interfere with work relationships and the health of female drivers of mobile apps for private transport. It is characterized as applied research, with a mixed approach, observational-descriptive, interventional-interpretative, through participatory research. It was divided into 2 stages for data collection: 193 women who worked as app drivers in the city of Maringá-PR composed the sample of phase 1, which included the application of a sociodemographic questionnaire and a QWLQ-78 instrument. Phase 2 consisted of interviews with 01 pioneer driver in the use of applications for mobile phones, 09 passengers and the researcher who became an application driver for seven 07 days. The data analysis of phase 1 was by descriptive statistics and phase 2 by content analysis. The results point to relevant consequences of precarious work, based on the false flexibility pointed out by the platforms, transposing adverse situations such as exhaustion by hours of uninterrupted work and feelings of impotence in the face of health that cause physical and mental illness for workers. And, given the results, investments in relevant information and training of workers are the best way to promote the health of female drivers of private transport applications.

Keywords: Workers, precariousness, health promotion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Descritivo das etapas Fase 1	32
Figura 2 – Descritivo das etapas Fase 2	34
Figura 3 – Uma forma de contribuir para promoção da saúde desse público	35
Figura 4 – Conceitos relacionados entre as fases da pesquisa.....	36
Figura 5 – Representação da triangulação entre dados, teorias e análises	37
Figura 6 - Resultado dos índices correspondente aos quatro domínios	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais resultados dos 4 Domínios do QWLQ-78.....	45
Quadro 2 – Quadro geral dos resultados nas categorias trabalho e saúde.....	61

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados socioeconômicos por faixa etária das motoristas de App	39
Tabela 2 - Dados socioeconômicos por grau de escolaridade das motoristas de App	39
Tabela 3 - Dados socioeconômicos por renda das motoristas de App	40
Tabela 4 - Descritivo estatístico	40
Tabela 5 - Índices de correlação entre os domínios.....	42

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 OBJETIVOS	10
1.1.1 OBJETIVO GERAL	10
1.1.1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS FASE 1.....	10
1.1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS FASE 2.....	10
1.2 ADERÊNCIA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO <i>STRICTU SENSU</i> EM PROMOÇÃO DA SAÚDE (DOUTORADO).....	11
2. REVISÃO DE LITERATURA.....	12
2.1 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E ECONOMIA COLABORATIVA	12
2.2 TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E A UBERIZAÇÃO.....	17
2.3 PROMOÇÃO DA SAÚDE.....	21
2.4 MULHERES E O TRABALHO PRECARIZADO	24
2.5 EMPRESAS DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA FEMININA	28
3 DESENHO METODOLÓGICO	30
3.1 TIPO DE ESTUDO	30
3.2 PARTICIPANTES	30
3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E INSTRUMENTOS DE PESQUISA..	30
3.3.1 COLETA DE DADOS	30
3.3.1.1 FASE 1	31
3.3.1.2 FASE 2	33
3.4 ANÁLISE DE DADOS.....	36
3.4.1 FASE 1	37
3.4.2 FASE 2	37
3.5 ASPECTOS ÉTICOS.....	38
4 RESULTADOS	39
4.1 RESULTADOS OBTIDOS NA FASE 1.....	39
4.2 RESULTADOS OBTIDOS NA FASE 2.....	46
5. DISCUSSÃO FINAL.....	61
6. CONCLUSÃO.....	66
REFERÊNCIAS.	68
APÊNDICE A: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)	79
APÊNDICE B: Questionário Sociodemográfico.....	80
APÊNDICE C: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)	81

APÊNDICE D: Roteiro de Entrevista Semiestruturada (motorista pioneira)	82
APÊNDICE E: Roteiro de Entrevista Semiestruturada (passageira)	83
APÊNDICE F: Transcrição da Entrevista (motorista pioneira).....	84
APÊNDICE G: Transcrição da Capacitação (motorista pioneira).....	92
APÊNDICE H: Transcrição das Entrevistas (passageiras)	97
APÊNDICE I: Transcrição – Pesquisadora-sujeito (7 dias).....	106
APÊNDICE J: Roteiro de Quatro Episódios de PodCast.....	123
ANEXO 1: Instrumento QWLQ-78.....	127
ANEXO 2: Protocolo da Prefeitura do Município de Maringá 1360/2020.	135

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento e a aplicação das tecnologias da informação e da comunicação (TIC) tem provocado intensas mudanças na sociedade, atingindo todas as esferas do cotidiano da população tanto nos domínios das relações sociais, educacionais, de lazer como de trabalho. Essas últimas, materializaram-se pelas novas formas de contrato e relações no formato flexível de trabalho sem vínculo empregatício (SLEE, 2017; ARAUJO, 2017). Tais transições instigaram o surgimento de novas maneiras de trabalho para além do trabalho assalariado, tais como microempreendedores, autônomos, profissionais liberais e prestadores de serviços (ALENCAR, 2017). Assim sendo, as relações de trabalho sofreram mudanças como a flexibilização laboral e o exercício de trabalho precário, surgindo novos grupos de trabalhadores, conhecidos como profissionais da uberização (SLEE, 2017).

A uberização, também conhecida como a nova onda do trabalho precarizado, suscita discussões pertinentes à economia do compartilhamento que atinge inúmeras categorias de trabalhadores. Esses debates se intensificaram com as atividades da empresa Uber, no Brasil, que iniciou o processo de mobilidade urbana e possibilitou ao prestador de serviço utilizar a tecnologia *mobile* como ferramenta de apoio ao trabalho e a geração de renda, e ao consumidor, a solicitação de serviço, o compartilhamento de trajeto com outros consumidores e a avaliação da prestação de serviços recebida (SCHOR, 2016).

As novas ferramentas tecnológicas alteraram o perfil de consumo e se enquadram como mediadoras entre prestadores de serviços e clientes. A tecnologia proporciona acesso, por meio de aplicativos móveis e de usabilidade¹, as relações comerciais e profissionais (KOLBERG, 2015). A proliferação de dispositivos móveis proporcionou modos de intercâmbio de recursos em tempo real, aumentando a agilidade e a eficácia. Esse novo formato, denominado economia do compartilhamento mudou a forma de atuação profissional e conseqüentemente, a precificação ou o valor pelo serviço prestado, utilizando como base as plataformas digitais para promover a interação entre usuários (SUNDARARAJAN, 2013).

A *Uber Technologies Inc.* (Uber, 2019), pioneira nesse modelo de trabalho por meio de parceiros motoristas, tem aumentado o exercício precarizado dos trabalhadores (SLEE, 2017), principiando suas atividades operacionais no Brasil em meados de 2014. Lançou campanhas com anúncios publicitários veiculados nas principais cidades com as chamadas “eu dirijo meu carro e sou meu próprio chefe” ou “dirijo meu carro e mantenho minha casa”

¹ Usabilidade entendida aqui como “capacidade de um sistema de fornecer uma condição para que seus usuários executem as tarefas com segurança, eficácia e eficiência enquanto aproveitam a experiência” em *Mobile Usability*, 2012, Jakob Nielsen, cit., p.52.

com a intenção de atrair motoristas. Assim, a população mais vulnerável no sentido profissional foi se identificando a tomar o controle de suas vidas, ou seja, ter independência e flexibilização de horas de trabalho, transformando-os em possíveis profissionais autônomos, liberais, prestadores de serviços, microempreendedores e pequenos empresários como opção de renda primária ou secundária.

Em um cenário de aumento da população, a precarização do trabalho é uma preocupação contemporânea mundial desde 1970, em decorrência da evolução do capitalismo mundial, das incertezas econômicas e do aparecimento de novas tecnologias que mudaram a forma de se comunicar que transformaram o modo de trabalho tradicional (ANTUNES, 2018). Um dos caminhos para sobreviver tem sido por meio das inovações tecnológicas, que possibilitaram novas profissões. Algumas ocupações, no entanto, passaram por profundas mudanças para permanecerem atuais (DALLAGO, 2010).

Com o aumento da população mundial, das incertezas econômicas e reflexos políticos e socioculturais, o trabalho precário tem crescido, aliado a isso, o intenso número de horas ininterruptas de trabalho incerto, sem garantias e benefícios, pelo qual, o trabalhador é quem assume os riscos, e não o empregador, o que tornou-se um fato. Nesse cenário, o trabalhador também enfrenta problemas de saúde que envolvem fatores físicos, mentais, psicológicos e sociais ante ao desafio de manter sua qualidade de vida e saúde (ANTUNES, 2018).

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) aponta que no ano de 2018, 61% das pessoas que constituíam a força de trabalho em todo o mundo, atuavam informalmente, sem registro de trabalho e nem benefícios. A porcentagem equivale a cerca de 2 bilhões de trabalhadores nesse período; desses, 34% trabalhavam por conta própria, gerando sua própria renda e recolhendo seus tributos como trabalhador individual (OIT, 2020).

A informalidade acarretou trabalho com jornadas extensas e intensas, ausência de salário fixo, falta de segurança, carência de direitos sociais e trabalhistas, doenças e também assédio. O trabalho por aplicativos, por exemplo, envolve transportes e entregas, sendo gerenciado por empresas que intervêm direta e indiretamente nos padrões mínimos de qualidade de serviço e na seleção e gestão da força de trabalho (ALOISI, 2016).

Essas formas de trabalho intermediadas por aplicativos exigem a implementação física do trabalhador. Ou melhor dizendo, que o mesmo esteja no lugar, no horário e com as ferramentas adequadas para efetivar a prestação de serviços.

No Brasil, a participação feminina intensa no mercado de trabalho vem ocorrendo desde o final da década de 1960 (LEONE, 2008). Junto com o aumento da população feminina ativa no mercado de trabalho, vieram as dificuldades, como acúmulo de atividades

domésticas, familiares e profissionais. As trabalhadoras vivenciam também a desigualdade de gênero em diversas profissões. Com a imprevisibilidade econômica e a possibilidade de flexibilidade laboral as mulheres iniciaram suas atividades profissionais em várias frentes de trabalho, inclusive como motoristas de aplicativos de transporte privado (POCHMANN, 2016).

Há empresas de aplicativos móveis no Brasil que atuam com motoristas no formato misto (masculino e feminino) e ainda as que atuam somente com motoristas do sexo feminino. A *Uber Technologies Inc.* (Uber, 2019) utiliza serviços mistos. No formato feminino, cita-se a pioneira *Lady Driver*, com o *slogan* “Inspirada por mulheres, para as mulheres” (LADY DRIVER, 2020). Influenciada pelo conceito e filosofia da *Lady Driver* e nos problemas recorrentes de assédio com mulheres durante a atuação como motorista de aplicativos mistos foi criada, em 2019, na cidade de Maringá, PR, a *startup* Motor Pink (MOTOR PINK, 2020).

Assim, ao observar o trabalho de mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado, enquanto pesquisadora, decidi estudar o universo do trabalho dessas mulheres. Partindo do contexto de trabalho das motoristas de aplicativo e das associações com o adoecimento das mesmas, buscou-se, por meio de diversas formas de narrativa, a análise do trabalho e dos processos que englobam o cotidiano dessas trabalhadoras. As narrativas enquanto estratégia metodológica de pesquisa possibilita dar voz ao participante da pesquisa e implica a participação na história que conta. Por ser uma atividade discursiva, a narrativa é interação, que pode ser desenvolvida, compreendida, analisada de maneira significativa por meio de instrumentos e procedimentos que englobam os fenômenos sociais (SCHUTZE 2014).

No decorrer do estudo verificou-se que existem poucos estudos acadêmicos voltados às consequências do trabalho precarizado de motoristas, especificamente com mulheres motoristas de aplicativos. Pontua-se que a temática não pode ser desvinculada da preocupação com a saúde e com a desregulamentação dos direitos trabalhistas, como a autonomização dos contratos de trabalho. O trabalhador negocia sua remuneração, seu tempo, arca com os custos de seu trabalho (POCHMANN, 2016), com a precariedade e condições. Assim, tem-se que as mulheres motoristas, mesmo não tendo respaldo empregatício e suporte da legislação trabalhista, precisaram desenvolver habilidades pessoais e sociais para sobreviver nesse meio, e uma das possíveis consequências do trabalho precarizado, que envolvem os agravos à saúde e, portanto, agravos sobre sua qualidade de vida (ANTUNES, 2015).

Seguindo esse sentido, compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e na saúde de mulheres motoristas de aplicativos *mobile* de transporte privado de Maringá-PR tornou-se o objetivo principal deste estudo acadêmico.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 OBJETIVO GERAL

Compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e na saúde de mulheres motoristas de aplicativos *mobile* de transporte privado de Maringá-PR.

Desse modo, os objetivos específicos do estudo foram desmembrados em 2 duas fases, conforme descritos a seguir, e que no final, culminaram no registro final da tese que ora se apresenta.

1.1.1.1 Objetivos Específicos Fase 1

1. Identificar o perfil socioeconômico das mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado de Maringá-PR.
2. Avaliar a qualidade de vida no trabalho das motoristas de aplicativos de transporte privado de Maringá-PR.
3. Caracterizar os agravos na saúde de trabalhadoras que atuam como motoristas de aplicativo de transporte privado.

1.1.1.2 Objetivos Específicos Fase 2

1. Analisar o cotidiano do trabalho das mulheres trabalhadoras de aplicativos móveis de transporte privado de Maringá-PR.
2. Desenvolver material educativo por meio da criação de *podcasts* para promover a saúde de motoristas de transporte privado.

1.2 ADERÊNCIA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTU SENSU* EM PROMOÇÃO DA SAÚDE (DOUTORADO)

Os estudos e pesquisas realizadas no decorrer do curso de Doutorado em Promoção da Saúde, procuraram atribuir e compreender como as mudanças no processo produtivo no segmento de atuação de trabalhadoras de transporte privado geram agravos a saúde, comprometendo a qualidade de vida dessas motoristas.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E ECONOMIA COLABORATIVA

O trabalho precário antecede o trabalho assalariado e reflete diretamente nas questões dos trabalhadores e sociais do século XXI (BECK, 2000). O trabalho tornou-se importante na hierarquia da constituição identitária do trabalhador para auxiliar e estruturar o aspecto pessoal e o convívio na sociedade, tido como determinante no estado de equilíbrio da saúde do indivíduo, pois impacta em sua posição socioeconômica, socialização, autoestima, abrangendo sua conexão social (LAMONTAGNE, 2010).

A atual sociedade, pressionada por mudanças trabalhistas e uma nova política econômica da insegurança, tem disseminado o trabalho temporário e inseguro, incerto, sem garantias, imprevisível, no qual os riscos empregatícios são assumidos pelo trabalhador e não pelo empregador (AMARAL, 2007). Do mesmo modo, a expansão do trabalho precário vem crescendo como uma preocupação contemporânea central no mundo inteiro desde os anos de 1970 devido ao aumento da população mundial, incertezas econômicas, sociais e ambientais (ANTUNES, 2019).

Por outro lado, a economia colaborativa ou economia compartilhada, considerada como um sistema socioeconômico construído à base do fator humano operacional, físico e intelectual, permeada pelas tecnologias, tem como modelo a criação, produção, distribuição, comercialização e consumo de bens e serviços por diferentes pessoas e organizações de maneira compartilhada e flexível com a propagação da terceirização, com o uso de ferramentas tecnológicas cada vez mais presentes no cotidiano das pessoas (DRUCK, 2007).

[...] nos últimos tempos no Brasil [...], o crescimento da terceirização reafirma como uma modalidade de gestão, organização e controle do trabalho, das condições de trabalho e do mercado de trabalho, exige total flexibilidade em todos os níveis, instituindo um novo tipo de precarização que passa a dirigir a relação capital-trabalho em todas as suas dimensões (DRUCK, 2011, p. 41-43).

As atividades de entregas de produtos, serviços de vai e vem, compras e vendas de itens por aplicativos, motoristas de aplicativos, *delivery* por aplicativos, entre outros que tomam para si o formato da economia colaborativa, são as que mais cresceram na última década no Brasil (BRASIL, 2020). Tratam-se de atividades que incluem a criação, produção,

distribuição, comercialização e consumo de bens e de serviços por diferentes pessoas e organizações de maneira compartilhada (ANTUNES, 2013; BOTSMAN, 2011).

As tecnologias integrativas comunicacionais, nas quais a interação em rede entre seus integrantes gera interatividade através do uso de ferramentas *mobile* e a informação é transmitida de modo unidirecional, adotando modelo todos-todos, são cada vez mais presentes no cotidiano das pessoas, e trouxeram mudanças na comunicação e no modelo do trabalho (ENOQUE, 2014).

Nessa direção, nomenclaturas como economia colaborativa e economia compartilhada surgiram e são frequentemente utilizadas nas questões relativas à economia (WACQUANT, 2013). A tecnologia é o meio que permite o compartilhamento de serviços, produtos, transporte, comunicação e/ou contato em escala muito mais rápida do que se pode imaginar (ENOQUE, 2014).

A precarização social e do trabalho se apresenta nesse contexto como um processo multidimensional de institucionalização da instabilidade, caracterizado pelo crescimento de diferentes formas de precariedade e exclusão. Tal precarização estagna o desenvolvimento econômico e social e acarreta doenças ocupacionais (ALENCAR, 2017). Os trabalhadores na economia compartilhada são empreendedores, microempreendedores, autônomos, motoristas de aplicativos e entregadores nesse mercado dinâmico, que permite atuar sem formalização ou vínculo trabalhista (BAGGIO, 2014).

Nesse cenário, se vê com menos frequência a terminologia economia compartilhada e sim a “economia de bicos”, representando contratos precários na relação de trabalho, em um novo formato de gerar renda como um modelo de trabalho inseguro e precário (ANTUNES, 2019).

Os trabalhos pouco estruturados, mediados por plataformas de internet, se referem à execução imediata de pequenas atividades solicitadas online para determinada prestação de serviços, constituindo mercados de relações e demandas entre consumidores e fornecedores por meio de trabalhos a curto prazo, conhecidos como *gigs* ou “bicos” que ressurgem nas plataformas digitais.

[...] “gig economy” [economia do bico], como tem sido chamada, é uma nova maneira de gerir as empresas pela terceirização da mão de obra. Essa terceirização é feita mediante classificação errônea, alegando que os trabalhadores na verdade seriam empreiteiros autônomos e independentes. Isso torna as empresas mais atraentes para os investidores potenciais, pois mantém os trabalhadores fora dos livros da empresa e permite que a empresa transfira o risco da demanda para os trabalhadores, ao invés de arcar com

esse risco. Não é inovador, exceto no sentido de encontrar uma nova forma de lucrar com mão de obra e trabalho alheios. A ascensão dessas empresas tem sido apoiada por um excesso de dinheiro disponível para investimento, o qual precisa ser aplicado, e a “economia de bicos” tornou-se um local para investir, embora a maioria das plataformas ainda esteja por apresentar lucro ou retorno sério (WOODCOCK, 2017, p. 18).

A economia do compartilhamento se amplia sob dois aspectos: tecnologia *mobile* e relação trabalhista, pois a economia compartilhada é muito boa para os consumidores por conta do uso rápido das tecnologias integrativas, praticidade e custo. Já para os prestadores de serviços não há garantias regulares do exercício das atividades nesse modelo de negócio, formando uma população vulnerável economicamente (SLEE, 2017).

Na economia do compartilhamento, a trajetória para as empresas e a dinâmica complexa do mercado ocasionaram a adaptação das empresas para utilizarem as tecnologias integrativas para se manter e sobreviver no mercado (SILVERIA, 2017). Como exemplo, a empresa Uber Technologies Inc. utiliza a tecnologia como plataforma para conectar consumidores e prestadores de serviços e com essa intermediação ficar com uma fatia dos lucros.

Temos outro enorme crescimento da classe operária através do que podemos chamar de “formalização da economia informal”; o tipo de trabalho que costumava ser do setor privado ou da “pequena produção”, por exemplo, trabalhadores da limpeza, limpadores de janelas, cuidadores de idosos ou crianças, que são pagos diretamente em dinheiro – normalmente, na maior parte do mundo – fora do escopo das relações formais do capitalismo. Agora conhecemos as plataformas on-line como a Uber, sugando os trabalhadores para dentro da órbita das relações formais do capitalismo, embora não sejam funcionais, estão sujeitos à disciplina capitalista, à disciplina do tempo, e outras formas de disciplina e supervisão por capitalistas. Ainda que nos estágios iniciais, da produção fabril inclusive, o modelo de trabalho era originalmente um modelo de aluguel; eles não empregavam diretamente os trabalhadores, eles alugavam um espaço na fábrica no período inicial do desenvolvimento industrial. Estas empresas de plataforma estão usando também um modelo tipicamente de aluguel, tomam para si uma percentagem por cada transação. (HUWS, 2018, p. 30).

Algumas ocupações passaram por profundas mudanças, a exemplo dos prestadores de serviços, motoristas de aplicativos outros trabalhadores, que vestiram a nova roupagem dos negócios (ANTUNES, 2013; 2018). As novas formas de trabalho intermediadas pela tecnologia digital, particularmente a uberização (SLEE, 2017), trouxeram consigo a precarização do trabalho, identificada pelo intenso número de horas laborais ininterruptas, incertas, sem garantias e benefícios, em que o trabalhador assume os riscos e não o empregador, como sinalizado. São exemplos de atividades que se tornaram possíveis a partir

do uso das novas tecnologias *mobile* de motoristas de aplicativos e entregadores. São formas baseadas em um modelo de trabalho sem proteção social e sem garantias (ANTUNES, 2013; 2018).

O aumento na utilização de dispositivos móveis, aplicativos como ferramentas de apoio ao trabalho, são recursos que expandem o desempenho e a agilidade na comunicação, é um novo método de diálogo nas relações trabalhistas e comerciais, alterando a atuação profissional, utilizando como base as plataformas digitais, promovendo interações e a geração de negócios (ANTUNES, 1999).

Os usuários dos aplicativos de transporte têm a opção de usar um automóvel de forma compartilhada, no dia e horário que desejarem. Não há efetivamente qualquer responsabilidade sobre o automóvel utilizado, apenas a contratação do serviço de transporte. Esse tipo de transação corresponde a uma grande transformação no modelo tradicional de relação comercial que vai muito além da compra, possibilitando que os consumidores façam a adesão de bens e serviços a preços abaixo do que o mercado oferece (SLEE, 2017). É importante destacar que a economia colaborativa ou compartilhada só acontece por consequência do avanço tecnológico que possibilitou o compartilhamento de serviços, produtos e transporte individual muito mais rápido do que a população poderia imaginar. Isso produziu um mercado de trabalho que permite a atuação sem vínculo empregatício, de maneira que o trabalhador pode ser um MEI (Microempreendedor Individual), profissional autônomo e prestador de serviços (CAMPANHA *et al.*, 2017).

A nova imagem de mercado empreendedor, oculta as formas de trabalho precarizado, instável e autônomo, que esconde a realidade dura do ciclo de desenvolvimento produtivo.

Surge então uma nova marginalização social e a não independência empresarial, e sim o novo proletariado da era digital (ANTUNES, 2018).

À sua maneira, que essas companhias procuram reduzir o “jugo” que representam para elas os direitos e garantias que constituem o outro lado da relação assalariada. Assim, esforçam-se para desenvolver competências dos indivíduos “que lhes permitam assumir a si próprios”, a enfrentar por conta própria os riscos, sem deixar de prendê-los com imposições suficientemente fortes para garantir o lucro. Isso ocorre sob a forma do autoempreendedorismo e, particularmente, da economia de plataforma digital (como o Uber). Esses trabalhadores, apresentados como amantes da liberdade e da aventura, da ousadia e da flexibilidade, veem-se diante de imposições bastante específicas em termos de equipamentos (carro, bicicleta), vestuário e até roteiros de interação verbal, que são obrigados a respeitar sob pena de multa. As plataformas também estabelecem os preços a serem cobrados e recebem avaliações dos clientes, não hesitando em punir os trabalhadores, recorrendo, portanto, a um poder disciplinar (LINHART, 2007).

Nesse modelo de mercado houve outras atribuições similares à economia do compartilhamento, como economia colaborativa, economia por intermediação, economia-gig, economia de plataformas, capitalismo da multidão, economia de serviços sob demanda (*on-demand economy*), nas quais se aborda a mudança do superconsumismo para o consumo colaborativo, representado por permutas, trocas, empréstimos sociais, compartilhamento e trabalho em conjunto. A ideia inicial é que emprestar ou alugar seria, portanto, melhor do que adquirir e, assim, partilhar os bens (BOTSCHAN; ROGERS, 2011).

A economia do compartilhamento pela web faz com que os empresários lucrem grande parte do valor do trabalho por meio das plataformas, se isentando de responsabilidades civis e trabalhistas, constituindo a desregulação com a compra e venda de trabalho ou capital humano (ALOISI, 2016). Nesse contexto, o trabalhador parece estar disponibilizando seus bens, de modo que compartilhar possa ser visto como estratégia para vender e facilitar o acesso pelos indivíduos ao trabalho humano imediato e com baixos custos nas transações comerciais.

As empresas que atuam sob o pano de fundo da economia do compartilhamento, cuja natureza se apoia nesse modelo de negócio, não compartilham nada, pois conforme o formato capitalista da atualidade, o trabalhador está em situação precária e em condições desiguais (ANTUNES, 2018).

Nesse sentido, é equivocada a premissa que os atores desse processo compartilham de igual para igual (ANTUNES, 2013). O trabalhador adere a contratos com regras previamente definidas, sem condições de negociação das cláusulas contratuais, característica própria dessas plataformas. Os codinomes utilizados de colaborador e parceiro são formas de disfarçar o processo de mão de obra do trabalhador, mascarando que não é empregado, em busca do custo zero, por meio da precarização das relações de trabalho (ANTUNES, 2013, RIFKIN, 2016).

É relevante considerar que a economia do compartilhamento e o trabalho precário trilham em conjunto com inúmeras consequências para os trabalhadores, famílias e sociedade e está associada ao trabalho e aos processos econômicos e políticos. O aumento do trabalho precário levou à criação de uma sociedade de insegurança e volatilidade econômica para os indivíduos, contribuindo para a crescente desigualdade social. A falta de motivação e engajamento social e o impacto da instabilidade, desregulação, da incerteza também causam danos à saúde (WITTE, 1999; PUTNAM, 2000).

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), há sete dimensões de precariedade, inter-relacionadas; destas, cinco vinculam-se ao trabalho. Insegurança do

mercado de trabalho (falta de oportunidades de emprego, decorrente de crise econômica ou capacitação); insegurança do trabalho (proteção inadequada contra a perda de emprego ou despedida arbitrária, sem benefícios e garantias); insegurança de emprego (inabilidade de continuar em uma ocupação particular devido à falta de capacitação de trabalho); insegurança de segurança e saúde (condições precárias de segurança ocupacional e saúde); insegurança de reprodução de experiência) falta de acesso à educação básica e capacitação, treinamento vocacional) (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, 2020).

A insegurança de renda (subsistência mínima; nenhuma garantia de recebimento ou expectativa de um nível adequado de renda atual e futura) indica se as rendas são adequadas e se existem auxílios de renda quando necessários. E por último a insegurança de representação (falta de direitos individuais em leis e de direitos coletivos para negociar). Nesse âmbito, a OIT, em 2004, criou um Índice de Segurança Econômica (ILO), o qual sugere diferentes graus de precariedade (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, 2004).

Dessa maneira, questionamentos têm sido feitos sobre empresas que nasceram no contexto do compartilhamento e se transformaram em grandes corporações, como Uber e Airbnb, que utilizam as tecnologias como plataforma comunicacional para conectar consumidores (clientes) e prestadores de serviços, cobrando taxas entre 20% e 25% dos prestadores de serviços (motoristas) pelo transporte de passageiros. O problema, quando algo sai errado, é compreender de quem é a responsabilidade no processo de transporte de passageiros (SLEE, 2017).

2.2 TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E A UBERIZAÇÃO

Os avanços da tecnologia da informação e comunicação levaram a internet a uma amplitude alinhada à diminuição de custos, acessibilidade via smartphones e conectividade *mobile*, facilitando as operações e usabilidade (CHAMPANGNATTE, 2015). As empresas enxergaram uma fatia de mercado a ser explorada através das tecnologias, especialmente na comunicação e integração com os usuários (SCHOR, 2015).

O aumento na oferta de opções de modelos de dispositivos móveis e a expansão de aplicativos como ferramentas de apoio ao trabalho são recursos que expandem o desempenho e a agilidade na comunicação. Trata-se de um novo método de diálogo nas relações de trabalho e comerciais que altera a atuação profissional utilizando como base as plataformas digitais via promoção de interações, intermediação e geração de negócios. A conectividade,

cada vez mais em tempo real, facilita a comunicação e os negócios (SUNDARARAJAN, 2013),

No segmento de alimentação e transporte urbano, o consumo conectado é um dos maiores expoentes com os aplicativos de *e-hailing*, com forte adesão mediante *smartphone* e *tablet* pelos consumidores. No segmento de mobilidade urbana, a Uber é a empresa que realiza transporte urbano individual e coletivo através de carros particulares e exclui a possibilidade de intermediadores na negociação (UBER, 2019).

As plataformas de *e-hailing* utilizam aplicativos de serviços móveis que permitem realizar pedidos de serviços de transporte via internet e acesso à localização geográfica usando dispositivos móveis e acompanhando o serviço fornecido e os pagamentos devidos em tempo real. A expressão é construída a partir do “e”, que diz respeito ao meio eletrônico e “*Hail*”, que se refere ao ato de acenar para acionar um táxi. Outras expressões, como “*ridesharing*”, “*ridematching*” e “*peer-to-peer*”, “*ridesourcing*”, também são utilizadas para descrever tais serviços (JOIA, 2017; RAYLE *et al.*, 2016).

Autores como Amey *et al.* (2011) definem o termo *ridesharing* em tempo real como uma viagem única, diferente da habitual. O tempo real, que se reporta ao transporte, faz associação ao uso das tecnologias, *smartphone*, conexão, localização, base de dados com os perfis de usuário e transações financeiras.

A empresa Uber, reconhecida no mercado na prestação de serviços de deslocamentos, foi a que mais se destacou nos últimos anos na atuação de compartilhamento de viagens, também chamado de modelo de negócios de fornecimento de viagens. Fundada em 2009, iniciou com serviços de carros de luxo, em que os consumidores solicitavam um veículo pelo aplicativo e motoristas de empresas de serviços de locação de carros luxuosos respondiam. Entre 2009 e 2013, a empresa cresceu rapidamente, expandindo-se para várias cidades. Em 2013, lançou o serviço UberX, com apoio de motoristas não licenciados utilizando seus próprios veículos e, com isso, deu um salto de aproximadamente 10 mil motoristas para 150 mil motoristas em 2015. Nesse ano, estava presente em 300 cidades e em 55 países (SLEE, 2017).

A empresa Uber é privada, com aportes de fundos de capitais. Seu crescimento expressivo e a adesão de mais motoristas prestando serviços fizeram com que, em meados de 2013, a Califórnia, sede da empresa, se tornasse o primeiro estado dos EUA a criar regras direcionadas para empresas de transporte. Constituiu assim regras regulatórias para que as empresas pudessem ter permissão para atuar e filtrar quem são os motoristas e fornecer seguro (SLEE, 2017). Pontua-se que a diferença entre taxistas e motoristas de aplicativos está no fato

de que neste último segmento não há previsão de registro na prefeitura do município onde atuam, não precisam passar por inspeção veicular e tampouco instalar câmeras de segurança no veículo de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12 (BRASIL, 2020).

Essa mesma estrutura foi adotada por outros estados americanos e copiada em outros países (UBER, 2019). No Brasil, em abril de 2019, a empresa Uber deu entrada como oferta pública inicial (IPO) e expôs os números e suas operações no país: faturou 959 milhões de dólares em 2018, um crescimento de 115% em relação a 2017. Em todo o mundo, a Uber teve um faturamento de 11,3 bilhões em 2018, e o número de usuários estimado foi de 91 milhões, um acréscimo de 35% em relação a 2017 (SLEE, 2017). A Uber possui mais de 22 milhões de usuários no Brasil e aproximadamente 600 mil motoristas parceiros, espalhados em mais de 100 cidades (UBER, 2019).

O elevado crescimento do número de motoristas e a atual conjuntura econômica brasileira levaram ao aumento de parceiros não exclusivos na atividade profissional de motoristas, mas sim como alternativa paralela, muitas vezes como fonte de renda conhecida como economia dos bicos devido à instabilidade econômica e alto índice de desemprego. A expansão da economia dos bicos e a opção de atuar como parceiros de aplicativo fizeram com que muitas pessoas trabalhem muitas horas por dia e muitas vezes sem parada, pois como não há vínculo empregatício, também não há fiscalização nas horas exercidas, surgindo a necessidade de se compreender as condições de trabalho e conseqüentemente a situação da saúde desses trabalhadores.

O fenômeno conhecido como uberização tem suscitado discussões na sociedade civil particularmente pela insegurança recorrente causada pela informalidade nas relações de trabalho, o crescente número de trabalhadores informais, com mais de 38 milhões, e a alta do desemprego, próxima de 12%. Tais dados são anteriores à pandemia da COVID-19, e aumentaram ainda mais durante a crise sanitária no Brasil em 2020 (IBGE, 2020), além do aumento no número de baixas nos registros da Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS), o que demonstra ainda a crise na geração de trabalho, emprego e renda (FURTADO, 2004).

Abrir uma empresa, pequena, média ou grande, no Brasil, é como participar de uma gincana. É preciso ter disposição para cumprir cerca de 17 procedimentos, comparecer em até 15 órgãos do governo, ter tempo e dinheiro de sobra. Para se ter uma ideia da dimensão do problema da burocracia nesse campo, um estudo realizado pelo Banco Mundial, denominado *Doing Business* (fazendo negócios), indica que qualquer mortal interessado em abrir um empreendimento no Brasil tem de desembolsar, por

baixo, 274 dólares em taxas e tributos, além de esperar uma média de 155 dias para abrir as portas. (FURTADO, 2004, p. 43).

Além disso, o recorte de gênero nesse contexto é pouco abordado. Motivada pela cultura patriarcal, há uma desigualdade transversal entre os gêneros masculino e feminino que se faz presente no trabalho formal, desde diferenças salariais, jornada dupla, pois além das mulheres trabalharem fora, cuidam de seus lares e da criação dos filhos. A legislação brasileira não se adequou a essa modalidade de atuação de trabalho, o que gera múltiplas jurisprudências, beneficiando as empresas pela falta de regulamentação, havendo decisões contraditórias se os motoristas são empregados ou autônomos. Vale realçar a livre iniciativa, considerada um dos fundamentos do Estado Democrático de Direito, conforme dispõe o Artigo 1º, IV da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

A Lei da Liberdade Econômica (Lei 13.874/19) trouxe algumas alterações na legislação trabalhista, flexibilizando a intervenção mínima da estatal nas relações trabalhistas, assim estabelecendo condições mínimas de trabalho ao trabalhador. A flexibilização deve ser um mecanismo utilizado apenas quando os reais interesses entre empregadores e empregados, sejam convergentes, ou seja, quando o empregado tiver consciência da situação precária de seu empregador, da dificuldade de nova recolocação no mercado e da ameaça do desemprego, mesmo que seus interesses convergirão com os do empregador (BONFIM, 2021).

A reforma trabalhista afastou ainda mais os direitos aos trabalhadores nas relações de contrato por adesão, como se reporta aos prestadores de serviços, motoristas de aplicativos, representantes comerciais e outras categorias que se enquadram nessa classificação.

Há poucas pesquisas referentes à atuação das mulheres nessa transformação econômica da uberização. As empresas de aplicativos defendem a autonomia dos trabalhadores por conta da flexibilização, administração de seu tempo, registros e formalidades empregatícias. Para atuar como motorista, o candidato deve preencher alguns requisitos e seguir os preços pré-estabelecidos; para quem não seguir as regras há multas e punições, o que não deixa de ser uma relação de controle associada aos fatores de produção e do outro lado de quem oferecerá a mão de obra (ANTUNES, 2018).

A falta de direitos e o excesso de trabalho sobrecarregam as mulheres trabalhadoras à medida que o trabalho como motoristas de aplicativo de transporte privado se torna naturalmente estressante no trânsito, o ritmo e com longas jornadas intensas e ininterruptas de trabalho, é comum a precarização nas relações trabalhistas, causando adoecimento à saúde física e mental. Com menos cuidado, prevenção, atenção básica e falta de repouso durante o trabalho, a população caminha para o retrocesso (NIETZSCHE, 2018).

2.3 PROMOÇÃO DA SAÚDE

A promoção da saúde é a terminologia dada ao processo da população e comunidade de se capacitar e atuar na melhoria da qualidade de vida e saúde, incluindo maior participação do controle desse processo (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 1986). A saúde é o resultado de um conjunto de fatores vinculados às condições de vida que o cidadão, a população e a comunidade vivenciam (CARVALHO, 2013).

A saúde enfatiza os recursos sociais e pessoais, bem como as capacidades físicas, não sendo apenas a ausência de doença, mas como a situação de perfeito bem-estar físico, mental e social, conforme estabelece a OMS (2021). Para se ter saúde, são necessários alguns recursos indispensáveis como paz, renda, habitação, educação, alimentação adequada, ambiente saudável, recursos sustentáveis, equidade e justiça social (OTTAWA, 1986).

Durante toda a vida, as pessoas necessitam de água, ambiente saudável, alimentação adequada, situações social, econômica e cultural favoráveis, prevenção de problemas específicos de saúde, assim como educação e informação, elementos importantes da promoção da saúde (BRASIL, 2018).

Nos dias de hoje, a promoção da saúde é um dos principais modelos teóricos e conceituais que subsidiam as políticas públicas em consonância às referências da Organização Mundial de Saúde e as conferências internacionais (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 1986). Sua abordagem socioambiental sugere novos caminhos sobre saúde e uma vida saudável, a criação de ambientes sustentáveis e ações comunitárias mediante a implantação de estratégias que confirmam a importância dos determinantes sobre saúde com a participação social, a necessidade de práticas educativas e intervenções sobre hábitos e estilo de vida (CARVALHO, 2005).

O enfoque no contexto socioambiental preconiza melhores condições de saúde aos indivíduos como pré-requisitos básicos essenciais, a necessidade de menor desigualdade social, o saneamento, a moradia, a educação e renda. Ter as mínimas condições dignas de vida e possibilitar que os indivíduos possam administrar melhor os determinantes da saúde (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 1986).

A promoção da saúde se refere às ações sobre os condicionantes e determinantes sociais da saúde dirigidas a impactar favoravelmente a qualidade de vida para a composição de ações de ampliação da consciência sanitária, direitos e deveres da cidadania, educação para a saúde, estilos de vida e aspectos comportamentais. Para melhorar as condições de saúde de uma população, são necessárias mudanças profundas nos padrões econômicos no interior

dessas sociedades e intensificação de políticas sociais que são eminentemente políticas públicas (BRASIL, 2020).

A Política Nacional da Promoção da Saúde (PNPS) é um conjunto de estratégias e formas de produzir saúde, em âmbito individual e coletivo. Ela objetiva promover empoderamento, capacidade para tomada de decisão e autonomia de sujeitos e coletividades por meio do desenvolvimento de habilidades pessoais e de competências em promoção e defesa da saúde e da vida (BRASIL, 2018). O conceito de promoção da saúde está relacionado ao fortalecimento da capacidade individual e coletiva de lidar com a diversidade dos condicionantes de saúde. A promoção vai além de questões técnicas e normativas, destacando-se a importância do fortalecimento da saúde por meio da construção de capacidade de escolha e do uso do conhecimento (CZERESNIA, 2012, ANDRADE, 2019).

Um dos princípios da PNPS é o empoderamento, ou seja, “o processo que estimula sujeitos e coletivos a adquirirem controle sobre suas decisões e escolhas de modos de vida adequados às suas condições socioeconômicas e culturais” (BRASIL, 2018). O termo empoderamento tem origem na palavra inglesa *empowerment* e surgiu com os movimentos pelos direitos civis nos Estados Unidos de negros e mulheres nos anos de 1970. Alguns autores na área da saúde se inspiraram nessa perspectiva emancipatória humana para a transformação social, na qual, o empoderamento se dá a partir do diálogo do conflito de interesses entre sujeitos, grupos e classes sociais (ANTUNES, 2002; CARVALHO, 2008; BARRETO, 2014).

A interdependência do conceito de empoderamento com a noção de participação é imprescindível e evidencia avanços, desde os anos de 1990, tanto no sentido do empoderamento psicológico individual como no de empoderamento social. Essa perspectiva propõe a superação da hierarquia do conhecimento para o sentido de cogestão para a saúde e o autocuidado (WALLERSTEIN, 1992).

Atualmente, com a crescente mobilidade urbana, trânsito urbano, trabalho precário, excesso de horas de trabalho, sem fiscalização, sem orientações de normas regulamentadoras da legislação do trabalho, sem local fixo para trabalhar (ANTUNES *et. al.*, 2019), além de algumas situações como enfrentar as intempéries do clima, condições de tráfego, jornada laboral descontrolada de trabalho, situação precária do asfalto, congestionamento, a relação com os clientes, a insegurança, entre outros fatores, podem contribuir diretamente para agravos e adoecimento do trabalhador (BRASIL, 2002).

Os trabalhadores que atuam em condições precárias expõem seu corpo a muitas agressões físicas e mentais que favorecem o aparecimento de doenças ocupacionais como

sedentarismo, alimentação inadequada, por não terem um horário de paradas para se alimentar, o que contribui para doenças cardiovasculares (SATO, 2003). O aumento da população e de veículos nas ruas levou a mobilidade a se tornar uma preocupação diária, que pode gerar distúrbios de comportamento como irritabilidade, agressividade, e um risco potencial a acidentes de trânsito, gerando consequências nocivas à saúde como o estresse, taquicardia e infarto (GUALANO, 2011).

As tecnologias *mobile* foram introduzidas através dos dispositivos eletrônicos, os *smatphones* e *tablets*, otimizando o acesso a informações de uma maneira nunca vista antes para trabalhar, negociar e até cuidar da saúde. Essa mudança de comportamento frente ao mundo online possibilitou que via aplicativos a população, o cidadão, o paciente possa acessar as redes e obter o contato de profissionais de saúde, facilitando o autocuidado e o monitoramento da saúde (DIAS *et. al.*, 2017). A utilização dessas ferramentas vem se expandindo e pode ser um guia para o cuidado e o bem-estar. Os aplicativos regulamentados e autorizados pelo Ministério da Saúde trazem uma nova possibilidade de comunicação entre os profissionais de saúde e seus pacientes (TIBES, 2014).

Nesse âmbito, há intensa preocupação com a qualidade de vida (QV) das pessoas, especialmente com a integração e participação na comunidade, que tenham boas condições físicas e psicológicas ao exercício de suas funções, pois o desempenho de um trabalhador está fortemente associado à sua qualidade de vida (PEDROSO; PILLATI, 2010).

A reflexão para a saúde do trabalhador situa-se no núcleo dessa problemática que afeta diretamente as mulheres trabalhadoras inseridas no mercado informal e que atuam como motoristas de aplicativos (App) de transporte privado. Esta investigação se direciona sobretudo à qualidade de vida no trabalho, aspectos e fatores tecnológicos e sociopsicológicos que afetam a saúde. Autores clássicos como Walton (1973), Werther e Davis (1983), Nadler e Lawler (1983), entre outros, são referências aos estudos sobre a Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Com o respaldo destes, Pilatti e Bejarano (2005) afirmam que a QVT é o caminho para a humanização do trabalho, para compreender as necessidades dos trabalhadores e as aspirações que os motivam. A qualidade é um atributo correspondente a uma expectativa de desempenho e pode se adequar conforme as exigências pessoais e profissionais (ABRANCZUK, 2009; ROTHERY, 1993).

A QVT pode ser assimilada como o envolvimento/dedicação das pessoas no que tange ao trabalho que estão exercendo e o comprometimento das organizações/empresas com o bem-estar, saúde física e mental do trabalhador (AKETCH *et al.*, 2012). Do mesmo modo, cabe ressaltar que a QVT é uma norma de gestão organizacional, através de procedimentos e

práticas da organização/empresa, que visa promover o bem-estar individual e coletivo no ambiente de trabalho (FERREIRA, 2016).

O estudo da QVT com as mulheres motoristas de App frisa a importância de entender a capacidade humana e suas competências ao trabalho (NANJUNDESWARASWAMY; SWAMY, 2014), assim como em grupos específicos no segmento de motoristas que utilizam a tecnologia *mobile* como ferramenta de trabalho, para entender como estão associados o comprometimento e a satisfação das trabalhadoras nesse segmento (OJEDOKUN; IDEMUDIA; DESOUZA, 2015).

A QVT não é só o trabalhador dentro (ambiente) da organização, mas sua qualidade de vida em ambas as atmosferas, interna e externa ao trabalho. Assim se reforça que a qualidade de vida não está isolada, ou seja, está relacionada à vida do trabalhador fora do ambiente da organização/empresa, ou seja, se complementam (FARID; *et. al.*, 2015).

A Organização Mundial da Saúde define a qualidade de vida como a percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura, valores nos quais vive no tocante aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2021). Do mesmo modo, a QVT se reporta à satisfação geral ligada à vida do trabalhador no trabalho com o equilíbrio na vida pessoal e profissional, com o sentimento de pertencimento no ambiente e grupo de trabalho, nas relações socioprofissionais, e visa promover o bem-estar individual e coletivo (FERREIRA, 2016).

2.4 MULHERES E O TRABALHO PRECARIZADO

A participação das mulheres na atividade econômica no Brasil teve início no final da década de 1960, provocando o crescimento da população economicamente ativa auxiliando no sustento familiar (LEONE, 2008). O aumento da adesão feminina ao mercado de trabalho levou as mulheres a contribuir para o aumento das atividades econômicas no Brasil (ARREAL, 2014).

As incertezas econômicas afetam a população e, conseqüentemente, as mulheres, o que gera insegurança financeira, instabilidade no trabalho, desigualdade de gênero no ambiente de trabalho, além de mudanças sociais. Para as mulheres pode ser um fator adicional, pois possuem responsabilidades financeiras na família ou são mães sem ter um companheiro para serem auxiliadas, redobrando as responsabilidades e atividades. Essas condições podem contribuir para problemas de saúde físicos e mentais (AQUINO, 2013).

Acrescentam-se também as dificuldades na vida das mulheres que passaram a acumular muitas tarefas, conciliando atividades domésticas, familiares e profissionais, além de sofrer diretamente até os dias hoje as desigualdades de gênero, pois muitas vezes recebem salários inferiores e sofrem discriminação na atuação de algumas profissões e cargos (ARREAL, 2014).

Em setembro de 1990, a Lei nº 8080, sancionada como a Lei Orgânica da Saúde, em seu artigo 6º, I, prevê a responsabilidade do Sistema Único de Saúde (SUS) em coordenar a política nacional da saúde do trabalhador (BRASIL, 1990), e em seu Art. 6º, no §3, é responsável por orientar a execução de ações de promoção e proteção da saúde, estabelecendo normas e procedimentos sobre agravos da saúde do trabalhador (BRASIL, 1943).

Complementa-se a relação ao nexo laboral. As atuais mudanças nos vínculos de trabalho e nas relações contratuais instáveis tornaram o trabalho precário e, portanto, causa de adoecimentos e problemas de saúde de trabalhadores (ANTUNES, 1999). A flexibilização no trabalho aumentou as responsabilidades dos trabalhadores, mas não seus salários e benefícios (SLEE, 2017). Assim, mesmo sem o controle de horário como no caso de MEIs, trabalhadores informais, motoristas de aplicativos se sentem na obrigação de trabalhar mais horas por dia para atingir seus objetivos de subsistência pessoal (ANTUNES, 2013).

A desregulamentação pressupõe a ausência do Estado, revogando os direitos e proteção legislativa, permitindo a livre manifestação da vontade, a autonomia privada para regular a relação de trabalho (BONFIM, 2021).

A dignidade da pessoa humana expressa um conjunto de valores civilizatórios incorporados ao patrimônio da humanidade. O conteúdo jurídico dos princípios vem associado aos direitos fundamentais, envolvendo aspectos dos direitos individuais, políticos e sociais. Seu núcleo material elementar é composto do *mínimo existencial*, locução que identifica o conjunto de bens e utilidades básicas para a subsistência física e indispensável ao desfrute da própria liberdade. Aquém daquele patamar, ainda quando haja sobrevivência, não há dignidade. O elenco de prestações que compõem o mínimo existencial comporta variação conforme a visão subjetiva de quem elabore, mas parece haver razoável consenso de que inclui: renda mínima, saúde básica e educação fundamental. Há, ainda, um elemento instrumental, que é o acesso à justiça, indispensável para a exigibilidade e efetivação dos direitos (BARROSO, 2002, p. 10).

A Portaria/MS nº 1339/1999 (BRASIL, 2020) relaciona onze agravos decorrentes do trabalho em que há incidências de adoecimento: PAR, perda auditiva induzida por ruído, dermatoses ocupacionais, pneumoconioses, Ler-Dort, câncer relacionado ao trabalho, acidente de trabalho, transtornos mentais relacionados ao trabalho. No contexto das horas estendidas e

condições precárias de trabalho, somam-se o aparecimento de problemas gastrointestinais, cardíacos, osteoarticulares, distúrbios mentais, acidentes de trabalho e menos benefícios (BRASIL, 2020).

Muitas vezes, o exercício laboral não é realizado em ambientes confortáveis e frequentemente são exercidos em ambiente público (trânsito), não possuem um local e um ambiente fixo para as tarefas e enfrentam intempéries, como o clima e as condições de tráfego que contribuem para situações que comprometem a saúde (LEONE, 2008). A jornada laboral de trabalho exaustiva, a situação precária do asfalto, os congestionamentos, ruídos, a relação com os clientes, insegurança, entre outros agravos à saúde dos motoristas de aplicativos são parâmetros associados à qualidade de vida (RIBEIRO, 2015).

Todavia, além do desconforto para trabalhar, estresse, pressão diária, dar conta do trabalho, chegar ao limite, o lado mais cruel está no vazio intelectual que muitas vezes gera angústia, levando o trabalhador à sensação de incapacidade (DEJOURS, 1999).

O trabalho precário afeta a saúde e, conseqüentemente, reflete na qualidade de vida do trabalhador, favorecendo doenças ocupacionais como sedentarismo, alimentação inadequada, doenças cardiovasculares, que se acentuam pelo excesso de jornadas extensas e à intensidade do trabalho, insegurança e insalubridade durante a prestação do serviço (ROSSO, 2017). Tais fatores corroboram para o sofrimento e adoecimento, pois não atendem às necessidades mínimas de saúde (DEJOURS, 1999). A crise econômica, a falta de informação e o acesso aos programas públicos como o SUS ou ainda o desinteresse pessoal em preservar a saúde são também fatores condicionantes para risco e comprometimento da qualidade de vida (DRUCK, 2007).

Na vida do ser humano, há violências toleradas e violências condenadas, como a violência econômica que acomete grande parte da sociedade, marcada pela desigualdade e exclusão (MINAYO, 2006), e afeta fortemente a saúde, com agravos mentais e emocionais, diminuindo a qualidade de vida das pessoas (CARVALHO, 2013).

Assim como a desordem de comportamento é uma doença que pode ser adquirida pelo fato de as pessoas não terem boas condições de trabalho. Isso tem acarretado conseqüências nocivas à saúde. Os terceirizados, prestadores de serviços, motoristas e entregadores são os mais vulneráveis e propensos a acidentes de trabalho, e também ao estresse, taquicardia e outros sintomas (SATO, 2003).

Nas últimas décadas, com as novas modalidades de trabalho, surgiu uma nova reconfiguração dos adoecimentos pelo trabalho: a categoria de motoristas de aplicativos de

transporte privado, em que há opção de se conectar on-line ou se desconectar off-line com a plataforma. No entanto, se não se conectar, não trabalha e não recebe (ANTUNES, 2015).

Com alta demanda e preço dinâmico, os motoristas optam pelos horários noturnos para conseguir uma renda mensal melhor e expandir os ganhos, porém é considerado um turno perigoso. Para as mulheres motoristas, o horário da madrugada é complicado, pois os passageiros, ao identificarem uma mulher ao volante, se sentem à vontade para assediar verbal e sexualmente, o que a torna ainda mais vulnerável nessa atuação, por isso muitas motoristas preferem trabalhar somente durante o dia e obter ganhos menores (ABÍLIO, 2017).

Uma das discussões centrais na saúde do trabalhador é a exposição aos riscos no ambiente de trabalho. No caso das mulheres motoristas, a insegurança e o medo redobram quando a preservação pela vida não é a única preocupação. Com o novo modelo de trabalho, as ferramentas para o trabalhador uberizado atuar como motorista de aplicativo deve ser: ter um carro novo, equipamentos de segurança individual, realizar a manutenção do veículo e ter celular, smartphone que suporta o acesso às plataformas. As empresas de aplicativos se isentam de quaisquer responsabilidades, adotam políticas para bloquear as viagens consideradas de risco, divulgam vídeos de orientação sobre segurança e se orgulham em oferecer aos parceiros opção de oportunidade de renda independente de crenças, etnias, orientação sexual ou de gênero (ABÍLIO, 2017).

[...] acho que, na hora exata, todos somos capazes de usar as forças mais profundas que jazem inapropriadas em nosso corpo e que só aparecem na hora do perigo. Pois estamos em perigo. E aposto uma transformação cada vez mais rápida, coletiva e pessoal (MURARO, 2020, p. 57).

As transformações ocorridas nas últimas décadas no universo do trabalho precário e/ou flexível resultaram na formação de trabalhadores lesionados, com doenças físicas e mentais, muitos tendo que mudar drasticamente a vida profissional. No caso do setor uberizado não há regulamentação, ocorrendo então debilidade na proteção efetiva, retrocesso social e danos à saúde que prejudicam a qualidade de vida dos trabalhadores (ANTUNES, 2013).

Diante desse contexto há o desafio, através da promoção da saúde, para melhorar a qualidade de vida desses trabalhadores que atuam em atividades precárias, pois promover saúde é um processo individual e coletivo das pessoas se capacitarem e entenderem a importância da QV (OTTAWA, 1986).

2.5 EMPRESAS DE TECNOLOGIA E APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA FEMININA

A expansão da ‘economia de bicos’ e a possibilidade de atuar como ‘parceiros’ do aplicativo de transporte fazem com que alguns motoristas trabalhem muitas horas por dia sem paradas e interrupções. Sem vínculo empregatício, também não há fiscalização direta em relação às horas exercidas, o que coloca a saúde desses condutores em risco.

Para garantir alguns benefícios como aposentadoria, licenças e auxílios federais, alguns motoristas de Apps de transporte exercem a atividade como MEI (Microempreendedor Individual), mas o número de adesão pela categoria ainda é muito pequeno (BRASIL, 2020).

A velocidade da disseminação e adesão ao Uber no mundo motivou o surgimento de outros modelos de negócio semelhantes na prestação de serviço de transporte por aplicativo.

Um deles é segmentado ao público feminino: *Lady Driver*, App de São Paulo especializada no transporte feminino, com motoristas exclusivamente mulheres, com início em 2018. A principal motivação das empreendedoras da *Lady Driver*, após a Uber se estabelecer no Brasil, foi identificar que o maior público de usuários da App de mobilidade urbana é constituído de mulheres (LADY DRIVER, 2020).

No município de Maringá, PR, local da realização desta pesquisa, o aplicativo de mobilidade urbana denominado Motor Pink, enquanto uma *startup*, foi criada em 10 de julho de 2019, somente com motoristas mulheres. Inclusive, muitas condutoras do Motor Pink são e eram motoristas do Uber. A proprietária do aplicativo atuava em outro segmento, mas com a crise econômica acabou fechando seu negócio próprio e se tornou motorista de aplicativo. Inicialmente trabalhava pelo Uber, quando percebeu a necessidade da prestação de serviço exclusivo para mulheres a partir de sua experiência e relatos de assédio por passageiras, sensação de insegurança e mau atendimento durante as corridas.

A experiência como motorista de App favoreceu o estabelecimento de algumas regras e requisitos pela empresa Motor Pink. Por exemplo: para se tornar motorista, deve preencher um cadastro na plataforma Motor Pink, o cadastro é um termo de adesão, sem qualquer relação contratual, mas com alguns requisitos como, somente rodar pelo aplicativo veículos com ano de fabricação a partir de 2011, com quatro portas e ar-condicionado. No caso das condutoras, é necessário apresentar CNH (Carteira Nacional de Habilitação) com EAR (Exerce Atividade Remunerada); e idade entre 18 e 60 anos, ao concluir estes requisitos a motorista está apta a “rodar” pelo Motor Pink.

Em consulta às demais plataformas de aplicativos, o sistema de cadastramento do motorista parceiro é similar, ou seja, todos seguem um modelo “padrão” de relação por adesão à plataforma. A oportunidade é ideal para mulheres que buscam renda adicional com flexibilidade de horário de trabalho (MOTOR PINK, 2020).

3 DESENHO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE ESTUDO

Pesquisa aplicada, de abordagem mista, do tipo observacional-descritiva, interventiva-interpretativa.

3.2 PARTICIPANTES

As participantes desta pesquisa são mulheres motoristas de aplicativos *mobile* de transporte privado exclusivo para o público feminino que atuam há pelo menos seis meses na cidade Maringá, PR, que trabalham de segunda-feira a domingo, com carga horária estimada de 60 horas semanais.

Ao todo, cento e noventa e três (193) mulheres maiores de 18 anos que trabalham como motoristas de aplicativos na cidade Maringá- PR aceitaram participar do estudo e compuseram a amostra da fase 1 que ocorreu em 29 de setembro de 2020. A fase 2 foi composta por entrevistas com uma (01) motorista pioneira, nove (09) passageiras que aceitaram participar da pesquisa, além da pesquisa-participante, na qual a pesquisadora se tornou motorista de aplicativo por sete (07) dias. Esta fase ocorreu de 17 a 24 de julho de 2021.

3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E INSTRUMENTOS DE PESQUISA

3.3.1 Coleta de Dados

Para a coleta de dados inicial deste estudo foi desenvolvida uma pesquisa no Portal do Empreendedor do Governo Federal (<http://www.portaldoempreendedor.gov.br/>) para identificar o número de motoristas de aplicativos cadastrados formalmente com CNPJ (cadastro nacional de pessoa jurídica), bem como o aumento na atividade economicamente ativa (BRASIL, 2020). A população encontrada foi de apenas três mulheres motoristas cadastradas com CNPJ.

Diante do escasso número de mulheres com CNPJ cadastrados no Portal Nacional, foi realizado contato com a Prefeitura do Município de Maringá, por meio Núcleo do Empreendedor, que consiste num espaço que comporta a Sala do Empreendedor e o

Programa Empreender² para obter informações sobre mulheres motoristas cadastradas no referido programa. Foi constatado que dados como o solicitado não existiam, então, partiu-se para a realização de contato telefônico com a proprietária do aplicativo de transporte privado em Maringá denominado Motor Pink. A empresa “Motor Pink” é gestora do aplicativo de transporte privado específico para atendimento de clientela feminina na cidade de Maringá. O objetivo do contato era apresentar a proposta inicial do projeto de doutorado que se pretendia realizar.

O contato realizado foi para verificar a possibilidade do projeto ser desenvolvido junto às mulheres motoristas. Nesse primeiro contato ficou evidenciado que muitas motoristas trabalhavam paralelamente com outros parceiros de App como Uber e 99.

Nessa primeira conversa, a gestora do aplicativo interessou-se em direcionar um convite as motoristas parceiras que trabalhavam com seu App para conhecer a proposta da pesquisa. Desse modo, na sequência foi agendado um encontro presencial com as motoristas parceiras do aplicativo Motor Pink para explicitação da proposta do estudo. A partir desse momento, a pesquisa de campo divide-se em 2 fases.

3.3.1.1 Fase 1

A fase 1 composta por 3 objetivos específicos contemplou apresentação da proposta do estudo, aplicação de questionário sociodemográfico e de instrumento QWLQ-78 que avalia a qualidade de vida no trabalho.

A partir da conversa inicial com a gestora da Motor Pink, foi organizado um evento para contatar as motoristas parceiras da Motor Pink e apresentar a proposta de pesquisa. Para tal, foi reservado um local físico que tivesse Alvará, licença municipal e autorização dos bombeiros para atender até 200 pessoas e que seguisse o protocolo sanitário previsto no início da pandemia de COVID-19. As normas da vigilância sanitária da Secretaria de Saúde do Município de Maringá, PR foram seguidas, conforme Decreto nº 1360/2020, Lei Complementar nº 766, de 30/06/2009, publicada no O. O. M. em 04/09/2009 (MARINGÁ, 2020) (Anexo 2).

O evento foi agendado para o dia 29 de Setembro de 2020 e o convite para as motoristas foi enviado via Whatsapp. Aquelas motoristas que compareceram ao evento,

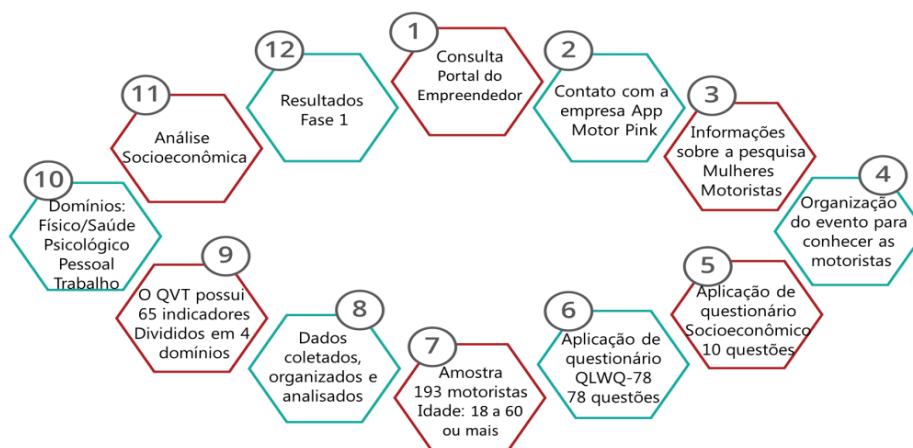
² Programa de Aceleração do Microempreendedor Individual de Maringá.
<http://www2.maringa.pr.gov.br/saladoempreendedor/home/desenvolvemei>

ouviram sobre a proposta do estudo e foram convidadas a participar de forma voluntária. Após aceite, foi entregue o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE (Apêndice A) e foram recolhidas as assinaturas conforme estabelecido no projeto previamente encaminhado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Cesumar – Unicesumar intitulado “Trabalho e saúde de mulheres motoristas de aplicativo, aprovado pelo CEP, nº CAAE: 36447320.9.0000.5539.

Para atender o objetivo 1 “Identificar o perfil socioeconômico de mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado”, foi aplicado questionário sociodemográfico as motoristas, conforme (Apêndice B). O questionário continha 10 questões sobre sexo, idade, grau de escolaridade, tempo na profissão e renda. Para contemplar os objetivos 2 e 3, “Avaliar a qualidade de vida no trabalho de motoristas de aplicativos de transporte privado” e “Caracterizar os agravos na saúde de trabalhadoras que atuam como motoristas de aplicativo de transporte privado”, foi aplicado o instrumento QWLQ-78. O instrumento QWLQ-78 (Anexo 1) é composto por 78 questões divididas em quatro domínios: saúde/físico, psicológico, pessoais e profissionais (FLECK, 2000, FLECK, 2008). Para tal avaliação, seguiu-se a metodologia da versão completa do instrumento original proposto pela Organização Mundial da Saúde (WHO), na qual, deveriam ser respondidas pelo menos 80% das questões dos quatro domínios (REIS JUNIOR, 2008; CHEREMETA et al., 2011). O instrumento propõe uma escala por índices compreendidos entre 0 e 100. Esses índices variam de ‘muito insatisfatório’ de 0 a 22,5; ‘insatisfatório’ entre 22,5 e 45. A classificação “neutra” representada pelo índice 50 pode variar de 5 pontos para mais e para menos (45 e 55) e os intervalos de 55 a 77,5 indicam “satisfatório” e 77,5 a 100 “muito satisfatório”.

A Figura 1 representa visualmente o desenvolvimento das etapas da Fase 1.

Figura 1- Descritivo das etapas da Fase 1



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

3.3.1.2 Fase 2

Para contemplar a Fase 2 da pesquisa ocorrida entre 17 a 24 de julho de 2021 foram definidos 2 objetivos específicos. Esta fase contou com entrevistas e pesquisa-participante.

Para alcançar o objetivo 1, “Analisar o cotidiano do trabalho das mulheres trabalhadoras de aplicativos móveis de transporte privado de Maringá-PR”, a motorista pioneira no uso de aplicativos móveis em Maringá foi convidada para uma entrevista. Após aceite, foi entregue o TCLE (Apêndice C) e recolhida a assinatura conforme o projeto aprovado intitulado “Mulheres trabalhadoras de aplicativo de transporte privado: empoderamento, saúde e qualidade de vida” aprovado pelo CEP nº CAAE: 48125521.8.0000.5539.

Para a entrevista foi elaborado um roteiro de perguntas (Apêndice D) com objetivo de identificar o que levou a trabalhadora tornar-se motorista de aplicativo bem como, por conta de sua experiência, investigar como ela pode promover o empoderamento de outras motoristas (KING; HORROCKS, 2010). Após a entrevista foi solicitada à profissional uma capacitação para a pesquisadora compreender os requisitos necessários para atender e conduzir passageiros, assim como a usabilidade do aplicativo para atuar como motorista de aplicativo por um determinado período de tempo.

Após a capacitação, a pesquisadora realizou o cadastro como motorista parceira nas plataformas dos aplicativos Motor Pink e Uber para então, dar início à pesquisa participante. A pesquisadora realizou o trabalho como motorista de aplicativo por sete (07) dias em horário comercial com um veículo locado exclusivamente para esse fim. Foi necessário comprometer-se em seguir as normas da vigilância sanitária da Secretaria de Saúde do Município de Maringá, conforme decreto vigente no período de execução deste estudo, Lei Complementar nº 766, de 30/06/2009, uma vez que sua atuação como motorista ocorreria dentro do período pandêmico.

Para atuar como motorista ainda foi necessária alteração na carteira nacional de habilitação (CNH) para a categoria que exerce atividade remunerada (EAR). Após, ainda foi necessária a liberação pelo Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) para conduzir e transportar passageiros.

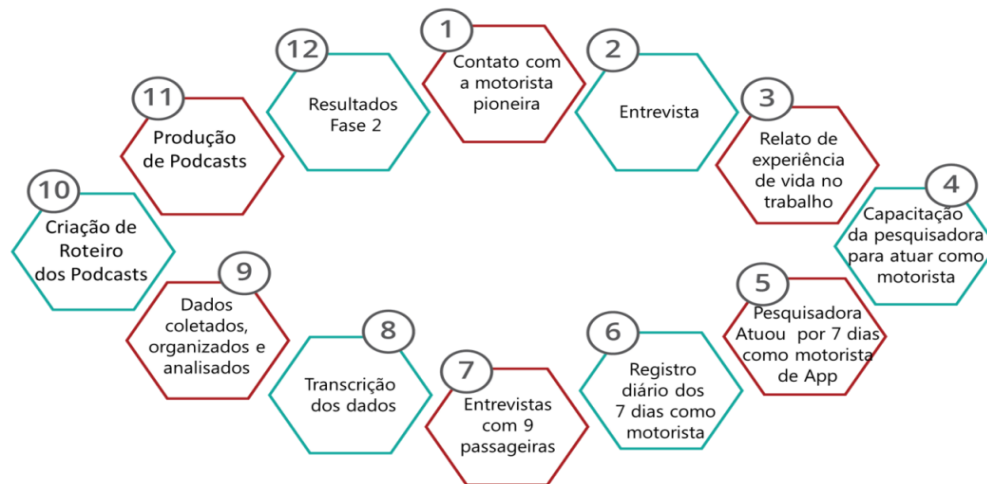
A pesquisadora se colocou como motorista de aplicativo para conhecer o universo das trabalhadoras do aplicativo Motor Pink e Uber e assim obter subsídios, percepções e evidências sobre as condições de saúde no trabalho (GOMÉZ; FLORES; JIMÉNEZ, 1996; TAYLOR; BOGDAN, 1996; ABRAHÃO, 2004).

A pesquisa foi fundamentada nos aspectos da ação do sujeito-pesquisador, de forma que foi necessário o registro de forma sistemática da experiência como motorista por meio de diário de campo, que neste caso, foi por meio do recurso de um *smartphone* para gravação de áudio e vídeo. Após a coleta foram realizadas a transcrição, interpretação e interiorização dessa narrativa (GUTWIRTH, 2001).

Também, para compor este objetivo, foram entrevistadas 9 passageiras (usuárias) que utilizaram o transporte pelos Apps. Todas foram convidadas a participar ao término do traslado de uma breve entrevista (Apêndice E).

A Figura 2 representa visualmente o desenvolvimento das etapas da Fase 2.

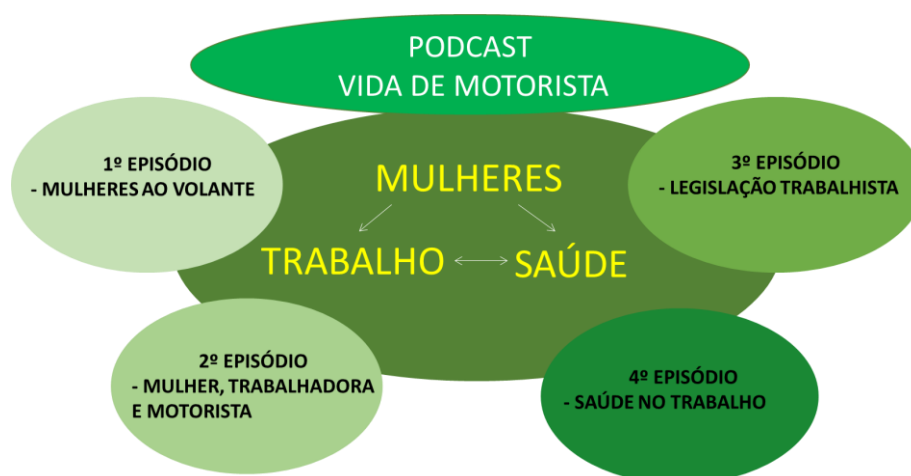
Figura 2- Descritivo das etapas – Fase 2



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Para alcançar o objetivo 2, “Desenvolver material educativo por meio da criação de *podcasts* para promover a saúde de motoristas de transporte privado”, foram produzidos quatro episódios (pequenos programas) de áudio denominados *podcast*. Esses foram produzidos a partir de roteiros elaborados (Apêndice J) pela pesquisadora com base nos resultados obtidos na pesquisa de campo e apresentados conforme Figura 3. O roteiro dos *podcasts* (Apêndice J) foram preparados para serem veiculados por meio de canais de comunicação disponíveis na maioria de smartphones atuais e que são normalmente utilizados pelas motoristas, como por exemplo, via plataforma de *streaming*, como o *Spotify* ou *Deezer*.

Figura 3 - Uma forma de contribuir para a promoção da saúde desse público



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

O roteiro do primeiro episódio “Mulheres ao volante”, foi desenvolvido pela pesquisadora, após levantamento de dados da pesquisa, sobre a atuação de mulheres nesse segmento e a busca pela independência financeira, condições de trabalho e informações sobre qualidade de vida no trabalho e como a promoção da saúde pode melhorar o dia-a-dia dessas trabalhadoras.

No segundo episódio “Mulher, trabalhadora e motorista”, se caracterizou por entrevistar uma das primeiras motoristas de App de Maringá-PR, a qual foi descrito no episódio a principal motivação para se tornar motorista de aplicativo, que foi a necessidade financeira, além disso, durante o episódio foi relatado experiências do trabalho como motorista e informações sobre malefícios ocasionados ao dirigir muitas horas ininterruptas. Nesse episódio buscou-se informar ao público-alvo sobre o que é ser motorista e as condições de trabalho no dia-a-dia para atuação nesse segmento.

O terceiro episódio “Legislação Trabalhista”, convidamos a advogada Mariane Lopes para informar e orientar sobre direitos e deveres da categoria de prestadores de serviços como motoristas de aplicativos, pois muitas motoristas desconhecem sobre seus direitos na atuação profissional.

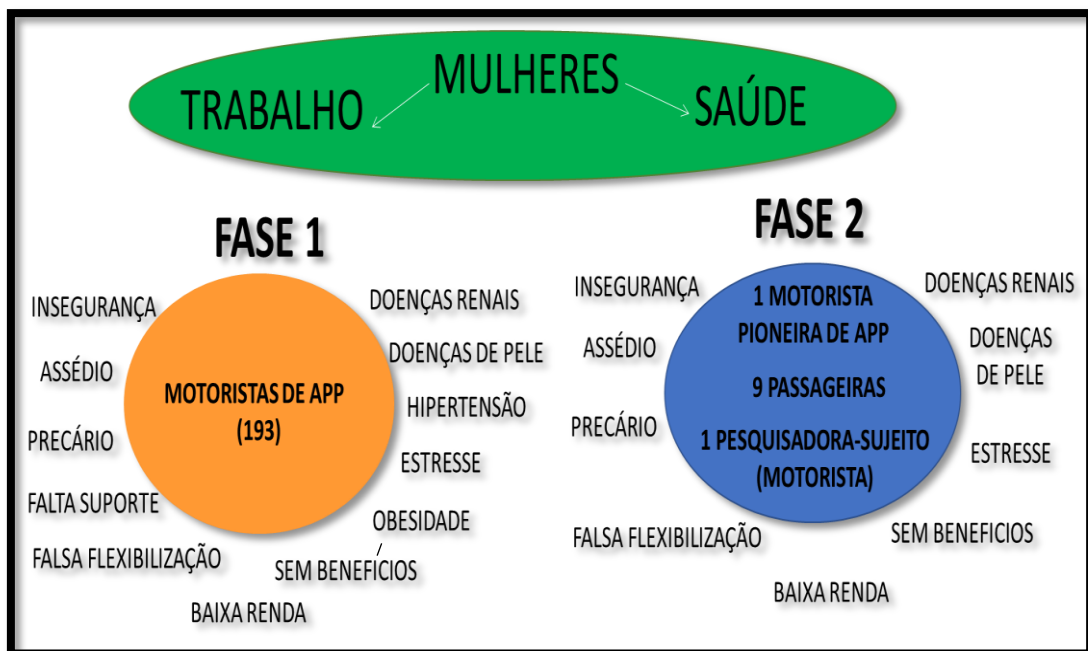
O quarto episódio “Saúde no Trabalho” procurou dar enfoque sobre um dos principais objetivos do estudo, a importância de melhorar a qualidade de vida das motoristas e assim promover saúde para essa categoria de trabalhadoras com o convidado especialista e educador físico.

3.4 ANÁLISE DE DADOS

A proposição metodológica de análise foi centrada nas informações sobre a qualidade de vida no trabalho das motoristas que participaram da amostra na fase 1 e na observação-participante, entrevista com a motorista pioneira, entrevistas com passageiras e auto narrativa da experiência da pesquisadora como motorista de aplicativo contidas na fase 2.

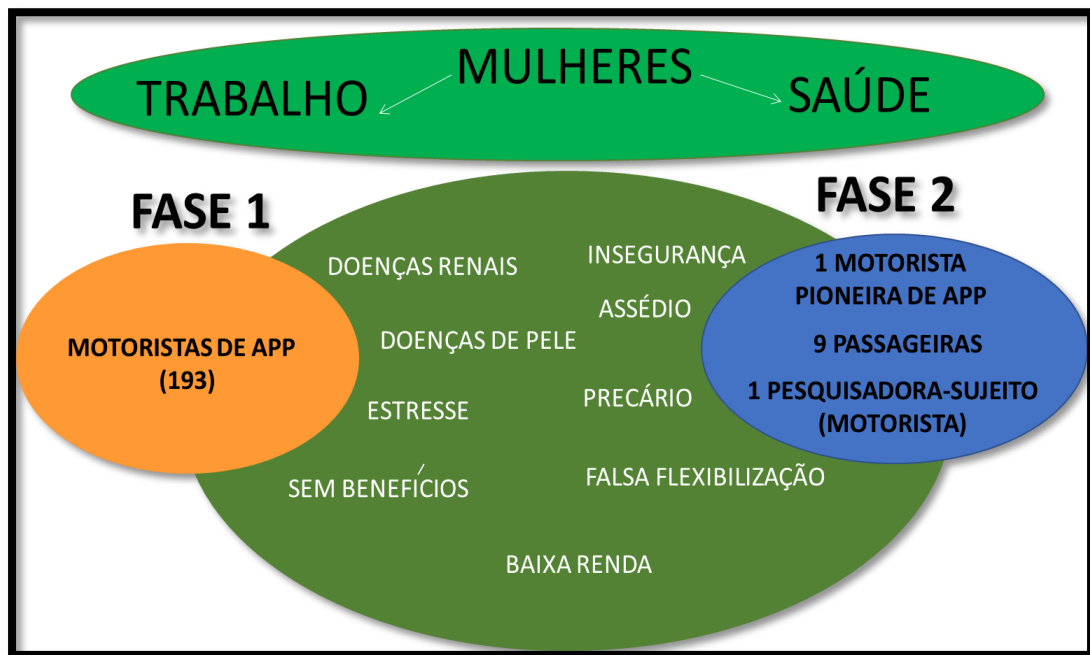
A triangulação de dados compreendeu o uso de diferentes fontes de dados coletadas em diferentes datas ou locais, com indivíduos, grupos ou coletivos de pessoas para se obter uma descrição detalhada dos fenômenos pesquisados (DENZIN; LINCOLN, 2006). Essa triangulação foi fundamental para a intersecção entre as fases 1 e 2, conforme Figura 4, para assim contextualizar os aspectos que contemplam a saúde e a qualidade de vida das motoristas de aplicativo do transporte privado de Maringá, PR. Na Figura 5, conforme os estudos com base nos conceitos e a análise dos dados coletados, a triangulação apresenta pontos em comum entre as fases 1 e 2 da pesquisa.

Figura 4 - Conceitos relacionados entre as fases da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Figura 5 – Representação da triangulação entre dados, teorias e análises



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

3.4.1 Fase 1

Após a coleta dos dados quantitativos, foi realizada a tabulação e análise dos dados. Para o questionário QWLQ-78 seguiu-se a sintaxe do desenvolvedor e o questionário sociodemográfico foi analisado por estatística descritiva conforme descrito nos resultados obtidos nessa fase e que constam no tópico Resultados obtidos na Fase 1, no capítulo 4.

3.4.2 Fase 2

Após a coleta dos dados qualitativos, os procedimentos de análise focaram-se na compreensão dos fenômenos observados.

Todos os materiais foram transcritos com apoio do software *Transcribed* da empresa Ggplot.com. Para a análise do material foram selecionados indicadores de orientação e interpretação baseados na metodologia de análise de conteúdo de Lawrence Bardin.

A análise de conteúdo seguiu as três etapas: pré-análise; exploração do material e tratamento dos resultados, inferência e interpretação (BARDIN, 2011). Assim, as categorias de análise emergiram da exploração do material obtido à luz do referencial teórico utilizado na pesquisa.

A análise dos dados se deu por meio dos parâmetros em modo discurso focalizado e a presença na ação por meio de análise narrativa que será denominada “vida de motorista”.

A interpretação dos relatos e os significados da investigação, extraídos a partir do exercício e da percepção da mulher na profissão de motorista foram representadas por meio da categoria “narrador”, uma vez que narrar a si mesmo se constitui em um exercício de introspecção (JOSSO, 2004).

3.5 ASPECTOS ÉTICOS

O desenvolvimento do estudo foi desdobrado em duas fases, que levaram ao encaminhamento de 2 projetos distintos ao Comitê de Ética em pesquisas com seres humanos. A fase 1 foi desenvolvida por meio do projeto intitulado “Trabalho e saúde de mulheres motoristas de aplicativo”, aprovado pelo CEP, nº CAAE: 36447320.9.0000.5539. A fase 2 ocorreu por meio do projeto intitulado “Mulheres trabalhadoras de aplicativo de transporte privado: empoderamento, saúde e qualidade de vida”, aprovado pelo CEP, nº CAAE: 48125521.8.0000.5539.

Os procedimentos metodológicos da fase 1 e fase 2 foram aprovados pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Cesumar - UNICESUMAR, destacando-se que as respostas fornecidas foram anônimas e sigilosas, respeitados aspectos éticos com seres humanos conforme as referidas resoluções, 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.

4 RESULTADOS

4.1 RESULTADOS DA FASE 1

As profissionais (motoristas) convidadas a participar da primeira fase da pesquisa receberam esclarecimentos durante o evento realizado em 20 de setembro de 2020. A partir do aceite voluntário de participação no estudo foi solicitada a assinatura do TCLE. Após a coleta, os dados foram organizados, tabulados e analisados. A amostra, composta por 193 mulheres, apontou o perfil socioeconômico das motoristas. Por meio de estratos de idade entre 18 a 60 anos ou mais, e no que se refere à educação, a escolarização variou do ensino médio a pós-graduação, com renda entre R\$ 500,00 a R\$ 4.000,00, como indicam as Tabelas 1, 2 e 3.

Tabela 1 - Dados socioeconômicos por faixa etária das motoristas de App

FAIXA ETÁRIA (em anos)	N=193	%
18-25	28	14,51
26-35	78	40,41
36-45	59	30,57
46-60	26	13,47
60 >	2	1,04

Fonte: Elaborada pela autora, 2021.

No tocante à faixa etária das motoristas, 40,41% têm entre 26 e 35 anos, 30,57% entre 36 e 45 anos e 13,47% entre 46 a 60 anos. Mais de 70% da amostra encontra-se acima de 26 e abaixo de 46 anos, ou seja, em plena fase de elevada produtividade profissional.

Na Tabela 2 apresentam-se os dados de escolaridade dos sujeitos deste estudo.

Tabela 2 - Dados socioeconômicos por grau de escolaridade das motoristas de App

ESCOLARIDADE	N=193	%
Ensino médio incompleto	14	7,25
Ensino médio completo	85	44,04
Ensino superior incompleto	62	32,12
Ensino superior completo	25	12,95
Pós-graduação	7	3,63

Fonte: Elaborada pela autora, 2021.

Quanto à escolaridade, 76,16% ou 147 motoristas têm ensino médio completo ou superior incompleto e 3,63% possuem pós-graduação.

Na Tabela 3 estão contidos os valores relativos à renda das motoristas que dependem de suas ações, desempenho e atitudes para gerar seus ganhos diários.

Tabela 3 - Dados socioeconômicos por renda das motoristas de App

RENDA (em reais)	N=193	%
500,00 a 1000,00	16	8,29
1001,00 a 2000,00	99	51,30
2001,00 a 3000,00	64	33,16
3001, 00 a 4000,00	11	5,70
Acima de 4000,00	3	1,55

Fonte: Elaborada pela autora, 2021.

Conforme a Tabela 3, 51,30% das respondentes ganham entre R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00 mensais. Como motorista de aplicativo, o ganho está diretamente associado à produção, ou seja, quanto mais dirige, mais recebe por isso.

Em relação ao instrumento QWLQ-78, ele é composto por 78 questões que avaliam 65 indicadores. Os indicadores são divididos em quatro (4) domínios (*Físico/Saúde; Psicológico, Pessoal e Profissional*) e as respostas são elaboradas conforme escala *Likert* de cinco (5) valores.

Na análise dos dados numéricos obtidos foram apuradas a média, desvio padrão, coeficiente de variação, valor mínimo, valor máximo e QVT geral conforme explicitado na Tabela 4.

Tabela 4 - Descritivo estatístico

DOMÍNIO	MÉDIA	DESVIO PADRÃO	COEFICIENTE DE VARIAÇÃO	VALOR MÍNIMO	VALOR MÁXIMO	AMPLITUDE
Físico/Saúde	3,134	0,451	14,393	2,059	4,059	2,000
Psicológico	3,437	0,491	14,280	2,400	4,700	2,300
Pessoal	3,553	0,406	11,428	2,563	4,500	1,938
Profissional	3,120	0,296	9,488	2,400	3,800	1,400
QVT	3,311	0,326	9,855	2,527	4,095	1,568

Fonte: Elaborada pela autora seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ-78 (2021).

Foi possível observar que o maior coeficiente de variação foi encontrado no domínio *Físico/Saúde*, com valor de 14,393, e o menor no domínio *Profissional*, de 9,48.

Foi verificada a matriz de correlação dos dados tabulados entre os quatro (4) domínios (PEARSON, 1986), conforme Tabela 5.

O domínio *Psicológico* envolve a satisfação pessoal, a motivação no trabalho e a autoestima. Esse domínio apresentou valor máximo de 4,700 e valor mínimo de 2,400. Apesar

desses valores, o índice médio das 193 trabalhadoras ficou em 3,43 e o desvio padrão $DP = 0,491$, obteve resultado muito insatisfatório segundo a classificação do instrumento.

O domínio *Pessoal* aborda questões familiares, crenças pessoais e aspectos culturais, relação trabalho e família, transporte/mobilidade que influenciam na atuação do trabalho. Foi o maior índice sobre QVT obtido da amostra, apresentando 3,553 e desvio padrão $DP = 0,406$. O valor mínimo foi o mais elevado em relação aos demais domínios 2,563, já o valor máximo de 4.500 ficou como o segundo mais elevado dos domínios.

Na perspectiva pessoal, a QVT encontra-se em nível próximo ao satisfatório, conforme a classificação do instrumento; considerando a amostra, a diferença entre os domínios pode parecer pequena, mas ao analisar a escala centesimal, a diferença pode ser significativa. O domínio pessoal associa as expectativas dos trabalhadores e relaciona pessoas, promovendo relações corporativas mais saudáveis.

Com o $DP = 0,406$ não está distante do valor extremo (5) da escala, isso indica que há interesse por parte das trabalhadoras no trabalho. O lazer, o encontro com amigos, família, possuem a capacidade para influenciar a QVT e conseqüentemente motivar no ambiente de trabalho (WALTON, 1973; NAHAS, 2001).

O resultado do domínio *Pessoal* obteve o maior índice 3,553 entre os quatro domínios, e isso evidencia que os indicadores individuais como a própria responsabilidade da trabalhadora ou sua força de vontade pessoal (NAHAS, 2001). Assim como ter moradia digna e adequada para a sobrevivência, é considerado indicador de QVT que se enquadra no índice de satisfação nesse domínio.

A relação e a integração social no trabalho também são indicadores do domínio pessoal. Se não há preconceitos, igualdade de tratamentos, privacidade, o ambiente e a atuação no trabalho tendem a ser tranquilos (WALTON, 1973; NAHAS, 2001; BARCAUI, 2014). A partir do momento em que crenças e valores da trabalhadora são ignorados na atuação laboral, esta passa a não ter também desempenho e motivação adequados, tornando-se triste e desmotivada (MENDES; LEITE, 2004).

O quarto domínio, denominado *Profissional*, trata das questões organizacionais, qualidade de vida no ambiente e exercício do trabalho, com o maior número de indicadores avaliados. Esses indicadores são: assistência médica, autonomia, carga horária, educação, equidade interna e externa, identidade com as atividades, imagem da empresa, acidentes de trabalho, metas, objetivos, nível de desafio, aprendizagem, remuneração, valorização do trabalho e treinamento, entre outros. Todos representam os estímulos que a organização promove para melhorar a QVT dos trabalhadores (WERTHER; DAVIS, 1983).

Mesmo que a organização (empresa de App) invista na QVT, isso não garante sucesso no domínio profissional, pois há outros indicadores que influenciam a avaliação, como o indicador imagem da empresa, orgulho do trabalho, metas, objetivos, desafios, entre outros.

Quando a trabalhadora sente prazer em trabalhar, se identifica com a organização, passa a se sentir integrante do contexto organizacional e o trabalho passa a ter sentido (MASLOW, 2013). Por mais simples ou alternativa que seja a atuação profissional conhecida como economia de bicos ou uberização (DRUCK, 2007; SLEE, 2017), a motorista pode sentir prazer ao trabalhar, o que melhora sua satisfação como ser humano/indivíduo e sua saúde, uma vez que passa a compreender que a QVT representa de forma positiva o exercício do trabalho em sua vida.

Tabela 5 – Índices de correlação entre os domínios

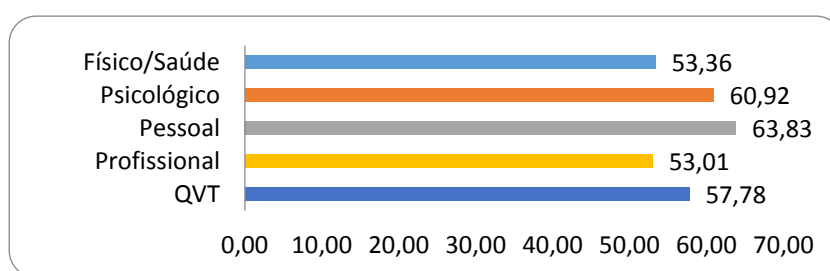
	1	2	3	4	5
Físico/Saúde (1)					
Psicológico (2)	0,55187				
Pessoal (3)	0,4708	0,64913			
Profissional (4)	0,30599	0,4217	0,52826		
QVT (5)	0,76898	0,86431	0,83768	0,65546	

Fonte: Elaborada pela autora seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ-78 (2021).

O índice de correlação mais baixo foi encontrado no domínio *Profissional*, 0,305, com *Físico/Saúde*. Esse domínio, conforme os indicadores do instrumento, reportam a qualidade de vida no trabalho, condições de estrutura organizacional e ambiente corporativo. Já o domínio com correlação positiva e mais forte foi o domínio *Pessoal*, 0,649, com o domínio *Psicológico* que contempla os valores pessoais e crescimento pessoal.

A representação gráfica em escala centesimal (Figura 6) mostra os índices finais do instrumento QWLQ-78 aplicado às mulheres motoristas de App em Maringá, PR. O domínio *Profissional* apresentou índice de 53,01%, seguido pelo domínio *Físico/Saúde*, com 53,36%. Esses índices, de acordo com a classificação do instrumento, encontram-se entre os intervalos (45-55), o que corresponde a classificação “neutra”.

Figura 6 - Resultado dos índices em % correspondente aos quatro domínios



Fonte: Elaborada pela autora seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ-78 (2021).

O domínio *Físico/Saúde* aborda questões sobre saúde como qualidade do sono, hábitos alimentares, sensação de conforto, cansaço, satisfação das necessidades fisiológicas básicas, atividade física, ginástica laboral e doenças relacionadas ao trabalho, elementos que contribuem para a dignidade humana e o direito à saúde (NAHAS, 2001; AQUINO, 2013).

O estresse é um dos aspectos importantes do domínio *físico/saúde*, e vários são os sintomas como dores de cabeça, estomacais e lombares, que diminuem a concentração no trabalho e a QVT (NAHAS, 2001; BARCAUI, 2014).

Da mesma forma que a QV está relacionada à satisfação das necessidades fisiológicas, segurança, social, estima e auto-realização (MASLOW, 2013), a QVT está associada ao equilíbrio das necessidades básicas de sobrevivência; caso contrário, o desequilíbrio pode causar desconforto, levando à desmotivação e desconcentração perante o trabalho. Um dos indicadores mais expressivos para QVT relacionado ao aspecto físico no trabalho, que pode promover a saúde, é a ginástica laboral. Ao praticar corretamente, a ginástica laboral pode promover melhores condições de saúde e prevenir eventuais doenças como Lesão por Esforço Repetitivo - LER (LEONE, 2008).

Ao dirigir por muito tempo, realizando os mesmos movimentos sem paradas para descanso e exercício laboral frequente, sem intervalos durante o turno de atividades, a trabalhadora motorista tende a não conseguir se concentrar, diminuindo seu desempenho no trabalho (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2006).

Indicadores como autocontrole, autoestima, relacionamento em equipe, responsabilidade, comprometimento e segurança (WERTHER; DAVIS, 1983; BARCAUI, 2014) reportam a expectativa da trabalhadora no que tange ao trabalho. Autocontrole diz respeito à autonomia ao dirigir e conduzir passageiros. A autoestima vincula-se a como a motorista se sente ao exercer sua atividade profissional. A segurança envolve a relação da motorista com o número de acidentes em vias públicas, assédio moral e violência contra mulher. Se sentir segura no ambiente de trabalho fortalece a concentração da trabalhadora.

Como o domínio *Profissional* representa grande parte das condições oferecidas pelas empresas, estes podem justificar o baixo índice obtido no domínio de QVT analisado. O índice médio foi de 3,120, com desvio padrão (DP = 0,296), tido como insatisfatório pela classificação adotada pelo instrumento. O menor índice individual encontrado foi de 1,800 e o maior de 4,300. As trabalhadoras, mesmo sendo independentes em suas atividades profissionais, sentem necessidade de apoio, de assistência e de benefícios médicos não supridos pela categoria de motoristas de aplicativos. Isso implica que não depende de si

mesmas o aumento na qualidade de vida no trabalho, conforme apontam os resultados (Figura 3), que não se distanciam dos valores extremos (5) da escala.

Um dos indicadores do domínio profissional é a assistência médica, considerada primordial para a QVT. A facilidade de acesso ao atendimento médico transmite segurança e tranquilidade aos trabalhadores ativos durante suas atividades profissionais (NAHAS, 2001). Entretanto, esse não é oferecido como benefício pelas organizações gestoras de aplicativo aos motoristas parceiros.

Assim como a carga horária de trabalho, a estabilidade de horário também tem reflexos para a QVT. Horários flexíveis, embora indefinidos, levam as motoristas a trabalharem mais horas sem intervalo, desafiando os próprios limites físicos e psicológicos (WALTON, 1973; WESTLEY, 1979; MARQUES; GUTIERREZ, 2006).

No mercado global, não se pode esquecer que um dos indicadores do domínio profissional que retrata o aspecto econômico dos trabalhadores é a remuneração. Por meio da remuneração se dará a subsistência para suprir as demais necessidades do ser humano (MASLOW, 2013; DRUCKER, 1994).

Como a remuneração influencia diretamente a QVT, o aspecto econômico tem elevada importância, para que a qualidade de vida no trabalho seja apropriada, fato que não ocorre por diversos fatores já mencionados e corresponde ao menor índice do domínio profissional $DP=0,296$ do instrumento QWLQ-78 aplicado (GUTIERREZ, 2004; GONÇALVES, 2006).

Este estudo teve por objetivo a análise da qualidade de vida no trabalho das motoristas de aplicativo de transporte privado de Maringá, PR. O ambiente no qual essas profissionais estão inseridas engloba vários domínios da QVT e, por meio desse contexto, elas buscam suprir necessidades básicas, financeiras e enfrentam situações como tensão ao dirigir, sobrecarga de trabalho devido às muitas horas dirigindo por dia que afetam a saúde física, social e mental.

O instrumento de avaliação QWLQ-78, utilizado na pesquisa, foi considerado coerente ao apresentar resultados de confiança em relação à amostra. O coeficiente de Cronbach obteve índice 0,7, que representa um bom grau de consistência interna e de confiabilidade sobre o instrumento aplicado. Os quatro domínios estabelecidos pelo instrumento apresentaram alto índice de correlação entre si e sobre a QVT.

Apesar da complexidade do quadro apresentado, os resultados sinalizam que a situação mais grave sobre a QVT está associada aos domínios *Físico/Saúde* e *Profissional*. Os sintomas mais comuns ligados ao estresse no trabalho, como dores de cabeça, estomacais e dores lombares, falta de assistência médica e retorno financeiro tendem a diminuir o

desempenho e a concentração, estimulando desânimo, mau humor, ansiedade e depressão, cujos escores 2 e 3 foram encontrados nos referidos domínios.

Os domínios *Psicológico* e *Pessoal* obtiveram médias entre 3 e 4, indicando situação de baixa segurança, seja pela violência ou pela própria situação dos passageiros (clientes) que transportam. Em vista disso, a necessidade de planejamento, por meio das empresas gestoras de Apps, no sentido da geração de programas de apoio, podem estimular as motoristas com incentivo à pausas e à promoção da saúde física e mental.

A seguir Quadro 1, com a síntese dos resultados obtidos nos quatro domínios.

Quadro 1- Principais resultados dos 4 domínios do QWLQ-78

Domínios	Resultados
Físico/Saúde	<p>Qualidade do sono, hábitos alimentares, sensação de conforto, cansaço, satisfação das necessidades fisiológicas básicas, atividade física, ginástica laboral e doenças relacionadas ao trabalho.</p> <p>Ao dirigir por muito tempo, realizando os mesmos movimentos sem paradas para descanso e exercício laboral frequente, sem intervalos durante o turno de atividades, a trabalhadora motorista tende a não conseguir se concentrar, diminuindo seu desempenho no trabalho.</p> <p>Domínio com menor valor - 2,059 da amostra</p>
Psicológico	<p>Envolve a satisfação pessoal, a motivação no trabalho, autoestima e segurança.</p> <p>A autoestima vincula-se a como a motorista se sente ao exercer sua atividade profissional.</p> <p>A segurança envolve a relação da motorista com o número de acidentes em vias públicas, assédio moral e violência contra mulher.</p> <p>Valor máximo 4,700 e mínimo de 2,400</p>

Pessoal	<p>Questões familiares, crenças pessoais e aspectos culturais, relação trabalho e família, transporte/mobilidade que influenciam na atuação do trabalho.</p> <p>A partir do momento em que crenças e valores da trabalhadora são ignorados na atuação laboral, esta passa a não ter também desempenho e motivação adequados, tornando-se triste e desmotivada.</p> <p>O maior índice obtido sobre QVT foi 3,553.</p>
Profissional	<p>Qualidade de vida no ambiente e exercício do trabalho</p> <p>Carga horária de trabalho e estabilidade de horário tem reflexos para a QVT. Aspecto econômico dos trabalhadores é a remuneração. Por meio da remuneração se dará a subsistência para suprir as demais necessidades do ser humano.</p> <p>O índice médio foi de 3,120</p>

Fonte: Elaborada pela autora seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ-78 (2021).

4.2 RESULTADOS DA FASE 2

A análise da fase 2 foi organizada em quatro etapas, divididas pela busca e interpretação da atuação da mulher como motorista. Dentro das etapas foram desenvolvidas a entrevista com a motorista pioneira (Apêndice F); a capacitação da pesquisadora como motorista (Apêndice G); a atuação da pesquisadora como motorista de aplicativo (Apêndice I) juntamente com as entrevistas com as passageiras (Apêndice H) e por último, o desenvolvimento dos podcasts (Apêndice J).

Ao analisar a entrevista com a motorista pioneira (Apêndice F), a partir daqui denominada com o nome fictício de Rose, foi possível identificar as principais questões e pautas que permeiam o ambiente de trabalho das motoristas de aplicativos. Ir ao encontro da motorista, ouvir sua narrativa sobre sua experiência e conhecer a profissão foi a proposta da pesquisa, preferencialmente no sentido de compreender sua jornada no trabalho, que se potencializou com o uso das NTIC (Novas Tecnologias da Informação e Comunicação) como ferramenta de trabalho.

Sob a perspectiva da narrativa, estabeleceu-se a ideia de entrevistar Rose como participante, assim como sugere Walter Benjamin (1980). Ao narrar, o narrador extrai de si, como alguém que realiza um trabalho de lapidação ou de costura de retalhos entre idas e

vindas de lembranças que resgata a memória, assim construindo sua trajetória de vida (BENJAMIN, 1980).

Da entrevista com a motorista pioneira emergiram duas categorias temáticas de análise: ser mulher e motorista e precarização do trabalho e sua relação com a saúde.

A História destaca que as mulheres deixaram o ambiente doméstico e adentraram ao contexto social em meio a luta por espaço, direitos civis e profissionais (ALMEIDA, 1998).

Rose, embora formada em duas faculdades, em 2017 se viu diante de uma oportunidade de trabalho flexível como motorista de aplicativo que poderia lhe proporcionar sustento à família e horários livres para cuidar dos três filhos.

[...] A liberdade né. Liberdade de horários, porque eu tenho três filhos, e na época eles eram mais dependentes de mim, agora já tão maiorzinhos (...) sempre tentei trabalhar em algo que não me prendesse, e aí na época, eu tinha um carro bom, que, foi roubado né, e eu fiquei sem carro, (...) saiu num consórcio um golzinho e junto veio a Uber e tal, eu amo dirigir, gosto de estar nas ruas, gosto de conversar com pessoas né. Então pensei: ah vou pegar meu golzinho e vou trabalhar. Na minha cabeça só caberia carro econômico e popular, eu acho se eu tivesse com o outro carro, não teria talvez começado, não naquela ocasião, eu fui e comecei como motorista, depois troquei meu golzinho por um versa e fui só crescendo né, minha clientela foi crescendo também.

Para Rose, trabalhar como motorista surgiu como alternativa de trabalho flexível, associada à percepção de liberdade, ou seja, o não rotineiro como opção de renda financeira. No entanto, no decorrer do trabalho como motorista o ritmo de vida tomou outras proporções diante da necessidade de um número de horas mínimas de trabalho ao dia para se ter uma renda viável para dar sustento à família. Assim, a mulher Rose, mãe de três filhos e viúva, se viu obrigada a dirigir em média 12 horas por dia para garantir a sobrevivência financeira da família.

Na narrativa de Rose percebe-se a vulnerabilidade da família, no caso, centrada na figura da mãe e na relação forte com o trabalho associada à subsistência da vida.

[...]dirigir era uma terapia, depois com o tempo, você vê que não tem mais tempo pra sua família, seus filhos que era o que você queria. Você queria trabalhar numa coisa que você não tivesse horários, aí tipo tô numa corrida, parei lá do outro lado da cidade, daí dá o horário de buscar o filho no colégio, aí você tem que descambá lá do fim do mundo para vir buscar e naquela correria, larga o filho lá em casa, volta pra rua, porque você já tem outro passageiro, então é muita correria, só que tem dia que você fala, graças a Deus tenho um trabalho.

[...]É eu encarei, tipo assim, não porque eu não tivesse outra opção, porque muitas pessoas acham que os Ubers, tão ali porque não tem outra opção, mas muitos escolhem aquilo, porque gostam da liberdade, gostam de fazer seus horários, né, é “sacrificoso”, mas qual trabalho não é sacrificante, se você se dedica ao trabalho, todo trabalho você tem que correr atrás.

Na vida do ser humano, há inúmeras violências, muitas marcadas pela desigualdade e exclusão (MINAYO, 2006), como por exemplo, a violência econômica que acomete grande parte da sociedade. Isso afeta a saúde, com agravos mentais e emocionais que diminuem a qualidade de vida das pessoas (CARVALHO, 2013).

O caminho proposto pela narrativa sobre a história de vida no trabalho possibilitou a Rose o resgate de lembranças sobre suas experiências, e embora algumas tenham sido ruins, foram úteis para reconstruir alternativas positivas no cotidiano do trabalho. Pela ação de narrar evocam-se lembranças que levam aquele que descreve a revisitar o que ficou na memória. Desse modo, narrar significa repensar, sobre o que se fala, reelaborar e reconstruir (BENJAMIN, 1980).

Com o crescimento do trabalho precarizado, sem garantias e benefícios, o número de horas de trabalho ininterruptas tem aumentado, deixando ao trabalhador a responsabilidade por todos os riscos disso (ANTUNES, 2018).

[...]Ah, é corrido, muita correria porque, se você quer tirar um dinheiro bom, né, ainda mais, hoje em dia com esse preço de gasolina que tá, se tem que tá na rua, senão tiver na rua, não dá, mal paga as despesas do seu carro, mal paga a gasolina[...] A manutenção, o seguro que envolve. As pessoas as vezes pensam que, ah mais daqui ali, ah é caro, mas não é, porque eu tô colocando, um bem ali, no valor, olha quanto você investiu naquele carro, aí você tem que pagar o seguro, que não é barato e para Uber é mais caro ainda. Quando a seguradora sabe que o carro é para Uber, é mais caro, você tem a manutenção, tipo assim, você roda 10000 KM, que é o tempo da manutenção, tipo o máximo dois meses, tá na concessionária de novo fazendo revisão do carro, e tem também o seu serviço né, você não tá ali só porque você ama rodar, carregar as pessoas, tem a prestação de serviços.

A informalidade laboral impôs ao trabalhador jornadas mais extensas e intensas de trabalho por conta da ausência de salário fixo e a falta de segurança gerou maior carência de direitos sociais e trabalhistas bem como o aumento de doenças e também assédios.

[...] Agora com os aplicativos femininos, agora tá mais seguro, né, mas antes era penoso, até as passageiras quando viam que era uma mulher, falavam: nossa que legal, tô me sentindo mais segura, tinham insegurança de andar com homens e nós mulheres, insegurança de levar um homem.

[...] Era precário, agora tá melhor, agora tem ah, uma obrigatoriedade aí, que os motoristas precisam ter o MEI, porque acho que é uma segurança, que vai que você sofre algum acidente ou se machuca, sei lá. Se agente tá na rua trabalhando, tá ganhando, se a gente pára não ganha nada, eu acho que com essa obrigatoriedade, embora nem todos façam o MEI [...], se a pessoa precisa ficar uns dias parados ele tem o amparo do INSS, agora quem não faz, aí passa maus bocados.

No decorrer da entrevista, Rose mencionou situações que enfrentou que lhe ocasionaram medo e insegurança. O que, em alguns momentos, a fez pensar em parar de trabalhar como motorista.

Quando eu tive que levar homem, homens desagradáveis [...] em Maringá uma vez entraram quatro rapazes dentro do carro pela Uber e estavam sem destino, quer dizer, na época o aplicativo ainda não mostrava destino, então você ia meio às cegas. Eles entraram no centro da cidade, era um sábado a tarde, estavam indo para uma chácara. Menina do céu pensa no medo que eu passei, com quatro rapazes que não eram pequenos dentro do carro, chegou dar aquela baixada no carro, e aí foi para aquele lado da cidade do Vale Azul e foi indo e indo estrada de chão, comecei a rezar [...] morrendo de medo. Pensei, meu Deus esses quatro caras se quiserem me pegar, eles pegam e não vou ter força nenhuma pra me defender, então ali eu tomei a decisão que não ia mais pegar homem para levar, não pego mais, prefiro pegar somente mulheres.

E também teve a situação da praia, fui trabalhar na praia e peguei um rapaz lá, que estava alcoolizado, na chamada estava o nome de uma mulher, mas aí quando cheguei no local o passageiro era um rapaz. Ele foi me assediando e falando cada coisa durante toda a corrida. Felizmente deu tudo certo, levei ele até local solicitado, me pagou direitinho, desceu reclamando, mas desceu do carro.

Para mulheres motoristas de aplicativos o horário da madrugada é ainda mais complicado, pois muitos passageiros, ao identificarem uma mulher ao volante, se sentem à vontade para assediar verbalmente e sexualmente, o que a torna ainda mais vulnerável nessa atuação, por isso muitas motoristas preferem trabalhar somente durante o dia e obter ganhos menores do que ter de passar inúmeras vezes por esses constrangimentos (ABÍLIO, 2019).

Eu lembro de uma moça que eu peguei a noite na rodoviária para levar num hotel aqui na Tamandaré, quando eu parei e fui ajudar a descer a mala do porta malas, ela me perguntou: Você é casada? Aí eu falei, sou. Sou muito bem casada, obrigada! Levei na boa, mas eu vi que a intenção dela era me convidar para um programa sexual, mas tudo bem.

Mesmo diante de tantas dificuldades no trabalho como motorista, para além de ser mãe e gestora do lar e da necessidade de independência financeira acentuada, Rose assume-se

como pessoa multitarefa em função de suas responsabilidades. E mesmo perante tudo isso, ela ainda precisa manter a cordialidade e a empatia para atender a clientela que utiliza seu serviço de transporte.

Como finalização desta categoria de análise denominada “o ser mulher e motorista” tem-se que além do desconforto laboral gerado por estresse e pressão diária para dar conta do trabalho que chega ao limite do suportável, o lado mais cruel de tudo encontra-se no vazio intelectual que muitas vezes gera angústia e leva a trabalhadora à sensação de incapacidade (DEJOURS, 1999).

Para dar conta de analisar a categoria “precarização do trabalho e sua relação com a saúde” e conforme estabelece a OMS (2021), a saúde enfatiza os recursos sociais e pessoais, bem como as capacidades físicas, não apenas como ausência de doença, mas como situação de perfeito bem-estar físico, mental e social. Para se ter saúde, são necessários alguns recursos indispensáveis como paz, renda, habitação, educação, alimentação adequada, ambiente saudável, recursos sustentáveis, equidade e justiça social (OTTAWA, 1986).

Uma das discussões centrais na saúde do trabalhador é a exposição aos riscos no ambiente de trabalho. No caso das mulheres motoristas, a insegurança e o medo redobram quando a preservação da vida não é a única preocupação.

Passei mal uma vez. E aí eu tive que encostar, eu estava com passageira no carro, sabe quando dá aquele suador, aquele negócio gente, o que tá acontecendo comigo, gente do céu. Essa corrida não acaba mais, acelerei um pouquinho mais para deixar a passageira, porque eu não queria deixar ela na mão.

Terminei a corrida e daí eu vi uma sorveteria próxima, encostei correndo na sorveteria, falei - Moço do céu eu tô passando mal.

Aí entrei no banheiro nossa, vomitei, mas aí melhorou, deu aquela baixa de pressão. Ainda bem que eu achei a sorveteria, porque senão nem sei. A gente já tinha iniciado a pandemia em maio do ano passado, tinha que andar com os vidros abertos, aí aquele calorão aquele sol, queima demais. Aí baixou minha pressão, aquele sol quente, nossa senhora, era tipo meio-dia, uma hora.

Quantas vezes saía cedo de casa e passava a hora do almoço rodando, que sabe que tem conta para pagar, tem que rodar segurando a urina, menina, quantas vezes não achava um lugar para parar. Tem muitas colegas que param em supermercado, muitas vezes em posto, mas as condições são muito ruins, eu não tenho coragem, eu prefiro segurar até chegar em casa. Aí você começa a ter cólica né, de tanto segurar a urina, mas agente vai vivendo.

Embora a Constituição Brasileira (BRASIL, 2018) estabeleça direitos civis para todas as pessoas que envolvem boas condições de vida, no contexto da realidade isto se apresenta bem diferente, principalmente para as mulheres. No caso das mulheres que atuam como

motorista de aplicativo em Maringá, como elas não possuem local fixo de trabalho, as mesmas enfrentam condições precárias para suprirem suas necessidades fisiológicas básicas, como tomar água e utilizar o banheiro durante o turno de trabalho.

Ainda não afetou, mas todo mundo fala para tomar água, às vezes eu esqueço de levar a garrafa de água, na verdade, na maioria das vezes não levo e esqueço de tomar água. Por causa de que se eu ficar tomando água eu vou ter vontade de fazer xixi, daí tenho que parar, tenho que ir para minha casa porque eu não acho um banheiro decente para ir.

Assim, constata-se que, por não ter um local apropriado para atender suas necessidades fisiológicas básicas e para não perderem corridas em seus turnos de trabalho, as motoristas evitam até de tomar água para não parar.

As vezes você nem nota, vai pegando uma corrida atrás da outra, quando percebe, nossa já passou quatro horas e eu nem estiquei as pernas. Você imagina uma viagem na estrada de quatro horas, você já fica cansada, isso que na estrada não precisa ficar trocando marcha, na cidade não, você tem que ficar prestando atenção, pedestre, ciclista, é caminhão que para, é gente passando, você tem que ficar trocando de marcha toda hora, fica ali com a perna, tem dia que se chega à noite, tá com as pernas moles de tanto cambiar, pisar no freio.

Esse ritmo de trabalho precário diário afeta a saúde das trabalhadoras e, conseqüentemente, reflete nos seus índices de qualidade de vida. Isso favorece o aparecimento de doenças ocupacionais como sedentarismo, doenças cardiovasculares, que se acentuam à medida que as jornadas extensas e a intensidade do trabalho aumentam. Tais condições aumentam a insegurança e a insalubridade durante a prestação do serviço (ROSSO, 2017).

A jornada laboral exaustiva de trabalho, a situação precária do asfalto, os congestionamentos, ruídos e a insegurança entre outros agravos à saúde são parâmetros que se associam à péssima qualidade de vida das motoristas de aplicativos (RIBEIRO, 2015).

Apesar de toda a carga de trabalho exaustiva narrada por Rose, ela lembrou de um momento que se colocou no lugar do outro.

A gente vê muito a realidade de pessoas é, que são menos favorecidas e também pessoas desse grupo. Como que fala? LGBT. Assim, a gente tem que respeitar o que cada um pensa e o que quer da sua vida. Numa certa ocasião eu carreguei um rapaz, gay que fala, né, e aí ele contou que tinha câncer e que foi uma luta para ele, passou tanta humilhação, tanta humilhação, que eu comecei a chorar junto com ele dentro do carro quando terminou de contar a história dele. Pensei, gente do céu, tipo assim, são muitas histórias que a gente

escuta, gente isso não existe né, não imaginava que existia, ouvir ele falando das injustiças que são feitas com eles, mas a gente não acredita, acha que é safadeza ser gay, sabe assim, existe muita injustiça.

Ela comentou ainda que existem problemas maiores que o dela e que há pessoas que sofrem preconceito, devido à incompreensão da sociedade. Desse modo, as relações evidenciadas pela motorista perpassam por relações de gênero e de classe social.

A participação das mulheres no mercado de trabalho tem crescido principalmente pela necessidade de se ter maior renda familiar. No entanto, à medida que a vida vai passando, muitas mulheres não conseguem se capacitar o suficiente e cada vez mais se dividem em múltiplas atividades laborais que contribuem para uma maior precarização da sua qualidade de vida (ANTUNES, 2018).

Assim, a memória episódica de Rose, armazenou informações de fatos, eventos e relações espaço-temporais, que ao recordar trouxeram maior consciência sobre sua experiência de vida. O resgate de memórias evocado pela narrativa permite a associação entre espaço e tempo, compreendendo a dinâmica em busca de conhecimento de vida (WORCMAN, 2006).

Acho que nós mulheres nascemos fortes, tem mulher que não sabe da força que ela tem, mas ela tem a força lá dentro dela. E quando agente se vê em situações difíceis, tem que colocar a cabeça pra pensar. Se você tem um carro, bota uma o carro para trabalhar, então se você não tem o carro, vai na opção de aluguel mesmo, mas vai, vai sim. Como é bom a liberdade, como é bom você ganhar o seu dinheiro, você ser independente, você conversar com pessoas. Numa dessa você conhece alguém que vai dar em outro trabalho, já tive colegas que saíram da profissão de motorista porque estava ali por obrigação ou por que não tinha outra alternativa e se encontraram assim sabe, porque carregou a pessoa certa na hora certa entendeu. Então eu não sei até então por causa que eu gosto da estrada, da rua, mas quando aparecer a oportunidade de boa né, agente para; Acho tem que ir a luta sim, batalhar, tem que buscar o quer e o mundo tá cheio de oportunidades né, pra gente conquistar.

O ser humano é complexo, por vezes, vemos a unidade do gênero e esquecemos a diversidade das culturas, dos indivíduos, outras vemos a diversidade das culturas e não vemos a unidade do ser humano (MORIN, 2018). Desse modo, ao formarmos, guardarmos e evocarmos memórias com fortes componentes emocionais sob intensa modulação hormonal (IZQUIERDO, 2018, p.14) também evocam-se partes de nossa complexa estrutura mental e emocional, que denotam a singularidade dos sujeitos com o contexto social. Assim como possibilitam demonstrar que as histórias oficiais não revelam as particularidades da vida

humana em um contexto histórico marcado pelo rearranjo do mundo do trabalho (TRINDADE, 2020).

Como finalização desta análise considera-se que o contexto socioambiental preconiza melhores condições de vida para a saúde dos indivíduos, no entanto, a sociedade pressionada por mudanças trabalhistas e políticas econômicas pautadas na insegurança laboral tem disseminado o trabalho temporário, incerto, sem garantias e imprevisível, no qual os riscos empregatícios são assumidos pelo trabalhador e não pelo empregador (AMARAL, 2007). Desse modo, diminuir a desigualdade social de saneamento, moradia, educação e renda são requisitos básicos mínimos para se buscar condições dignas de vida para que os sujeitos individuais e coletivos administrem melhor seus determinantes de saúde, o que, pela análise desta narrativa, não ocorre na categoria de trabalho motorista em questão neste estudo.

A segunda etapa da fase 2 foi a realização da capacitação da pesquisadora para atuação como motorista de aplicativo (Apêndice G). A motorista pioneira explicou sobre a usabilidade dos aplicativos de transporte, assim como sobre os métodos de abordagem e atendimento às passageiras. Essa capacitação foi fundamental para que a pesquisadora pudesse atuar como motorista de aplicativo de transporte privado.

A capacitação possibilitou a aquisição de informações que envolviam desde critérios para mudança na carteira de habilitação para EAR (exercício de atividade remunerada) bem como a realização de provas de psicologia para a habilitação para exercer atividade motorista de aplicativo, até sobre a usabilidade dos aplicativos e orientações sobre atendimento com as passageiras. Nesse último sentido, segue reflexão da pesquisadora sobre a capacitação.

A capacitação me ajudou a entender melhor sobre a usabilidade do aplicativo e ao mesmo tempo, sobre como dirigir. Desde que uso aplicativos como passageira já observava o método das motoristas, mas com a capacitação que fiz entendi que os vidros do carro devem ficar abertos e que não devo ligar o ar condicionado para evitar a circulação do vírus, independente da temperatura. Entendi que ao pegar passageiros devo manter os vidros abertos e não permitir que entrem no veículo sem máscara.

As plataformas não oferecem nenhum tipo de treinamento ou capacitação para as pessoas interessadas em atuar como motoristas de aplicativos. Assim, durante meu cadastro nos aplicativos para me habilitar como motorista de aplicativo, “percebi não haver nenhuma capacitação para novas motoristas”, bem como “pouca informação sobre COVID-19 para que as mesmas pudessem saber como agir com os passageiros”, [...] “Segui todos os protocolos

necessários ao contexto de pandemia de COVID-19. No site dos aplicativos, tem informações, mas não regras específicas sobre como atuar como motorista”.

Para atuar como motorista, primeiro foi necessário locar um veículo de acordo com os requisitos das plataformas de aplicativos, e após receber a documentação da locadora, foi realizado o cadastro em duas plataformas de transporte privado por aplicativos.

O primeiro cadastro ocorreu na plataforma local, chamada Motor Pink, aplicativo exclusivo feminino, ou seja, motoristas e passageiras mulheres. O cadastro foi rápido e logo a seguir foi autorizada a atuação como motorista parceira do aplicativo.

O segundo aplicativo escolhido foi a Uber, que trabalha com transporte misto, embora atualmente a motorista parceira possa definir como opção transportar somente mulheres. O cadastro levou mais tempo, pois a Uber avalia com mais precisão os dados inscritos avaliando se o motorista possui antecedentes criminais. Liberado a Uber, logo foi iniciada a etapa como motorista de aplicativo na cidade de Maringá-Pr.

A terceira etapa da fase 2, foi o exercício mais complexo da pesquisa, em plena pandemia, no mês de julho de 2021 a pesquisadora assumiu como motorista de aplicativo para atuar por 7 dias na função. E, apesar do mundo estar vivendo um momento diferenciado por conta da pandemia pelo vírus Sars-cov2, enquanto pesquisadora “não desisti de realizar a pesquisa de campo referente ao meu trabalho de doutorado”.

Em nome da “flexibilização do trabalho” se pontua a autonomia para se escolher horários de trabalho: começar, parar e recomeçar a qualquer momento institui-se a precarização de capital-trabalho (DRUCK, 2011). De um lado, plataformas de mobilidade urbana e de outro, motoristas e entre elas, passageiros. Plataformas deixam claro que a relação de parceria com as motoristas é sem qualquer relação trabalhista formal. As plataformas disponibilizam, sob taxas sobre esse serviço, somente os recursos via aplicativo para que as motoristas possam transportar passageiras (SLEE, 2017).

Seguindo o mesmo sentido da reflexão feita pelos autores anteriormente citados, segue algumas reflexões da pesquisadora enquanto motorista,

[...] A motorista faz o seu horário de trabalho, porque tem que se sustentar, tem que trabalhar e atingir seus objetivos financeiros. Mas o que acontece se não atingir? Sem vínculo, sem benefício e garantia sobre o trabalho? Fiquei pensando... “se eu como motorista não puder trabalhar ou precisar ficar por alguns dias sem poder dirigir o que acontece com meu sustento? Não terei apoio nem da plataforma e nem do Estado, assim, ser autônoma torna-se complicado.”

Ser motorista é um trabalho muito digno, mas é um trabalho que me expõe à riscos como trânsito, assaltos e acidentes. Riscos esses que existem em todo

trabalho flexível ou não. Mas, muitas horas de atuação, ganhando quase nada, nem para cobrir o combustível, não gera rentabilidade de subsistência. Por exemplo, em duas viagens que fiz rodei mais de 23 km e recebi R\$ 19,30, fora o tempo de deslocamento e o combustível.

Prestadores de serviços como motoristas de aplicativos vestiram a roupagem do modelo de negócio denominado uberização (ANTUNES, 2013; 2018), mas com essas novas formas de trabalho intermediadas pela tecnologia digital (SLEE, 2017), veio também a precarização do trabalho. No caso dos motoristas, isto pode ser identificado pelo número de horas laborais ininterruptas, incertas, sem garantias e benefícios, sob as quais o trabalhador assume todos os riscos.

[...] para trabalhar o período integral, tem que estar com disposição, com muita atenção no trânsito, porque é preciso estar atenta com tudo para evitar um acidente. Dependendo dos horários, não dá para ficar tranquila, dependendo dos horários é bem tenso. Tem horário mais tranquilo, mas aí, tem os entregadores, andando, cruzando vias, ultrapassando pela direita, é preciso muito mais atenção e cuidado.

Diariamente em Maringá, ocorrem muitos acidentes com motociclistas, geralmente entregadores que fazem ultrapassagens imprudentes para entregar rapidamente e ganharem um pouco mais, uma vez que seu rendimento é por entrega realizada. Mesmo assim, não há nada que vincule, ou melhor, que favoreça a relação de trabalho e que proporcione algum benefício extra. A legislação trabalhista brasileira entende que o motorista de aplicativo é autônomo e que tem contrato de adesão com a plataforma. Mesmo com mudanças na legislação é evidente que esse trabalhador está cada vez mais afastado da relação empregador-empregado.

Apesar de milhares de ações trabalhistas contra os aplicativos ou gestores de grandes aplicativos de mobilidade urbana, há poucas causas ganhas por trabalhadores. Não há cláusula que proteja o trabalhador.

A atuação como motorista de aplicativo permitiu à pesquisadora contemplar dimensões intuitivas, pessoais, sociais e políticas do trabalho. Muitos questionamentos surgiram a partir da experiência. Dentre eles, evidencia-se que a precariedade trouxe um retrocesso na evolução do trabalho, como por exemplo, jornadas extensas e intensas, que ultrapassam mais de 60 horas semanais de trabalho, de segunda-feira a segunda-feira. A falta de segurança e de apoio das plataformas com as motoristas, caso sofram assaltos, assédio, entre outros agravos ficou evidente. É cada vez maior a lacuna entre as relações trabalhistas e a legislação brasileira para o trabalhador autônomo e de forma justa, com direitos sociais e auxílio a doenças (SOUZA, 2006, ANTUNES, 2019).

Além da irrerealidade sobre independência financeira e flexibilização do trabalho veiculado pelas plataformas para a adesão de novos parceiros, “durante a semana em que

trabalhei como motorista, também identifiquei consequências graves para as trabalhadoras relacionadas a qualidade de vida e a saúde”.

Falar de qualidade de vida não se refere somente à vida pessoal do sujeito, mas também sobre a vida do trabalhador, tanto nas esferas internas como externas ao trabalho. Qualidade de vida implica compreensão das necessidades dos trabalhadores e das aspirações que os motivam, ou seja, envolve o caminho para a humanização (FARID, et. al, 2015).

No caso das mulheres que atuam como motorista de aplicativo, geralmente elas não possuem local fixo de trabalho nem tão pouco local apropriado para suas necessidades fisiológicas básicas, como tomar água, utilizar o banheiro durante o turno de trabalho ou lavar e higienizar o rosto. Essa categoria profissional não tem qualquer tipo de regulação, apoio, benefício ou garantia mínima de qualidade de vida em seus ambientes de trabalho (SOARES; SOBRINHO, 2012).

Sem querer romantizar nem dramatizar a situação e a condição como motorista, é preciso salientar diferentes dimensões que denunciam a vulnerabilidade, a falta de condições e de um ambiente laboral digno de saúde.

[...] Fiquei pensando que se a motorista precisar ir em uma UBS para ser atendida por algum motivo de saúde, por exemplo, ela vai ter que parar pelo menos meio-dia de trabalho. Também não tem um ponto de parada para um toalete acessível. Por exemplo, para não ter que parar para usar o banheiro, muitas motoristas preferem passar muitas horas sem tomar água. Eu mesma resolvi fazer uma parada para as necessidades fisiológicas em um posto de combustível, mas algumas motoristas seguram suas necessidades até chegarem em casa, pois fica complicado, pois encontram toalete nos postos de combustível geralmente em estado deplorável de conservação e higiene.

[...] em um dia de frio,, eu esqueci dois dias de levar minha garrafinha de água. Foi complicado, porque a falta de hidratação durante o dia fez com que meu organismo não funcionasse da mesma forma. Não cheguei a sentir dores nas pernas porque não dirigi mais que oito horas sem parar, mas imagino como seria trabalhar doze horas dirigindo sem tomar água direito.

Muitas vezes, diante da necessidade de pagar as contas e atender a demanda familiar, muitas motoristas deixam de cuidar da própria saúde mesmo tendo consciência do impacto dessa ação para si mesmas.

[...]Eu consegui parar todos os dias para almoçar, mas se tivesse a necessidade minha situação financeira dependendo do meu ganho de dinheiro da semana, teria que rodar muitas horas e mudar meu ritmo de alimentação para horários não regulares. No decorrer da semana vi que algumas motoristas levam fruta e dão uma paradinha para comê-la, não fazem uma

caminhada e muitas nem param para almoçar, elas não querem perder as corridas, assim, não param o carro totalmente.

[...]Ontem, no final da tarde, cheguei um pouquinho com dor na minha lombar em casa, fiz um pouco de alongamento[...], mas hoje não vou conseguir almoçar em casa, então, trouxe uma marmitinha, como dizem aqui no Paraná, lá no Rio Grande do Sul, se fala o lanche, um lanchinho que não chega a ser uma refeição completa. Minha filha está de férias da escola e ainda bem que tenho alguém para ficar com ela nesse momento que eu estou fazendo a pesquisa, pois senão, não sei como seria ter que lidar com isso também.

Atividade física ou de lazer, não existem para as motoristas, elas chegam tão cansadas em casa que mal se alimentam para conseguir, minimamente, descansar até a próxima jornada de trabalho.

[...]Embora eu não tenha problemas renais ou problemas de pele, a exposição ao sol e o calor aqui em Maringá, por ser uma região muito quente, de temperaturas muito altas, determinados meses mesmo com o uso do protetor solar, geram envelhecimento precoce. Assim, se não há chamada para corrida, tem-se que ficar parada esperando dentro do carro por conta do aplicativo. Ficar aguardando, esperando sentada cansa e fazer todos os dias, semanalmente, mensalmente é muito complexo. Se algumas rotinas ou hábitos não forem mudados, os problemas por causa do tempo sentada sem ir ao toalete seria um agravante sério para a saúde da mulher. Lembrei agora, da entrevista que realizei com uma motorista pioneira, ela comentou que sentia dores horríveis nas pernas e muito cansaço. Ela sabia que tinha de se cuidar, de se prevenir, mas não encontrava modo ou orientação para fazer isso.

Se o sujeito não usufruir de mínimas condições de qualidade de vida, como sono, alimentação, sensação de conforto, atividade física, ginástica laboral para suprir o mínimo de dignidade humana e saúde (AQUINO, 2013), sucumbe.

[...] é preciso saber seus limites, para não ter reflexos lá na frente na saúde, claro que é difícil pensar nesse sentido, quando se é jovem a disposição é diferente, mas quando você passa dos trinta ou quarenta anos, o organismo vai mudando, especificamente para nós mulheres. Toda a questão hormonal depois dos quarenta vai mudando... Quando eu vi uma motorista de sessenta anos dirigindo no ano passado, eu conversei com ela que me disse que trabalhava meio período, porque já não aguentava ficar mais tempo, ela era aposentada, e fazia a atividade de motorista para não ficar em casa parada e assim obter uma renda extra. Para trabalhar o período integral, tem que estar com muita disposição e atenção ao trânsito, percebi isto ao final do dia de trabalho.

Assim, ouvir e analisar a própria narrativa auxilia na compreensão sobre a prática do saber-fazer, ou seja, na resolução de problemas, como refere Josso:

O processo do caminhar para si apresenta-se, assim, como um projeto a ser construído no decorrer de uma vida, portanto, é necessário a tomada de consciência inerente à passagem de uma compreensão da formação do sujeito para o conhecimento das características da sua subjetividade em exercício. Este processo exige uma responsabilização do sujeito e põe em evidência a autonomização potencial como escolha existencial. Assim, este autoconhecimento poderá inaugurar a emergência de um eu mais consciente e perspicaz para orientar o futuro da sua realização e reexaminar, na sua caminhada, os pressupostos das suas opções. Esses são os objetivos formativos da abordagem histórica de vida, além das aprendizagens que a abordagem, tal como é proposta, pode favorecer. (JOSSO, 2004, p.60)

Por fim, “a partir da experiência como motorista ficou evidenciado o desequilíbrio da relação mulher motorista e saúde. Eu acabei por tomar maior consciência das pressões que se impõe, bem como da urgência em agir por melhores condições de vida para essas mulheres”.

A necessidade em se compreender os motivos das passageiras para utilizar aplicativos femininos ou transportadas por motoristas do sexo feminino levou a elaboração de um roteiro de entrevista com passageiras (Apêndice E). Durante a semana que a pesquisadora atuou como motorista, as passageiras foram entrevistadas. Assim, no decorrer da terceira etapa da fase 2, a pesquisadora realizou entrevistas com passageiras transportadas por ela enquanto motorista. Foram nove (09) mulheres que aceitaram participar. A entrevista tinha por objetivo compreender os motivos que as passageiras utilizavam transporte por aplicativo, bem como a opção por aplicativos femininos e/ou com motoristas mulheres.

Nas entrevistas (Apêndice H) as mulheres passageiras ressaltaram a preocupação com a segurança durante o uso do serviço de transporte. A seguir, o relato de uma delas.

[...] o motorista desviou o caminho que eu tava indo para minha casa e mandou eu tirar a roupa, daí eu chamei a policia, graças a Deus foi numa rua bem movimentada, tive sorte. Depois fiquei sabendo que ele foi banido da 99 e já tinha ocorrido com outras meninas, ele tinha ficha crimina , isso foi a uns dois anos já. Passei um bom tempo sem usar aplicativo, agora eu uso, mas tem ter alguém comigo.

Com o surgimento do transporte por aplicativos móveis, junto vieram as mudanças de hábitos e comportamentos dos consumidores, facilidade de mobilidade, deslocamento e valores mais acessíveis que os tradicionais táxis, no entanto, também surgiram um novo profissional, sem registro, sem capacitação, e muitas vezes sem aptidão para atender e transportar passageiros (ABILIO, 2019).

O medo e a insegurança de mulheres ao utilizar os serviços por transporte por aplicativo privado tem crescido em função dos casos de assédio e violência contra mulher.

Muitos casos já foram noticiados em jornais e programas televisivos. Na revista Exame, a reportagem veiculada em junho de 2019, relata o lado sombrio do trabalho por aplicativos e pior para as mulheres sobre a desigualdade transversal entre homens e mulheres e a vulnerabilidade por conta de assédio em relação às mulheres trabalhadoras (EXAME, 2019). Tais casos serviram de justificativa para a empresa Motor Pink surgir no mercado maringense. Inclusive, uma das proprietárias quando era motorista de aplicativo pela Uber ouviu relatos de passageiras sobre violência moral e sexual enquanto as transportava, até o dia que também passou por uma tentativa de violência sexual com um passageiro.

A fundadora da empresa de aplicativo Lady Driver, foi assediada por um motorista. E isso foi um dos motivos que a impulsionou a criar um aplicativo exclusivo para mulheres com motoristas mulheres, no sentido de garantir a segurança para ambas. Como podemos observar no relato de uma das passageiras aqui de Maringá-PR.

Foi bem chato, eu tava vindo do dentista, com a boca toda inchada né, aí o motorista falou assim, ah você tirou o dente, porque era em frente ao consultório do dentista, eu com a boca inchada, respondi sim. Ai ele colocou uma música, aí falou essa música é legal, aí eu respondi, ahan. Aí eu já fiquei retraída, porque eu já passei por abuso sexual, então sei quais as intenções, as palavras, eu passei por isso na minha infância duas vezes, e aí isso é meio traumático sabe é bem chatinho assim. Aí ele falou assim, ah tô vendo sua mão, você tem aliança? Nossa você é muito bonita, se quer ir no bar Firula comigo, lá tem pagode. Aí eu falei eu sou casada. Ele falou mas eu não me importo. Daí eu fiquei quieta, daí ele começou a puxar assunto, mais quieta ainda, tanto quando eu fui pagar, fui pagar por pix, pedi o cpf e ele vou te passar o meu número assim eu posso te ligar. Eu denuncie ele no aplicativo.

No Brasil, o crescente número de 38 milhões de trabalhadores informais e os dois dígitos da taxa de desemprego próxima dos 12% (IBGE, 2020), índices esses que precederam a pandemia, aumentaram durante o período pandêmico. E, diante da impossibilidade de achar trabalho (emprego), o mercado de trabalho informal torna-se uma saída e os trabalhadores veem nas plataformas de aplicativos uma alternativa de sobrevivência.

Se a uberização é uma forma de organização de trabalho, mesmo que precária, a adesão torna-se então um caminho de sobrevivência para muitos trabalhadores que perderam seus postos de trabalho. E, conforme relatos, as plataformas só aplicam restrições de excluir (banir) um motorista problemático após denúncias, ou seja, após um evento ocorrido, tornando-se essa a única punição praticada quando as denúncias não vão para registros criminais.

Junto ao fenômeno mundial da uberização, vem a precarização, sendo possível afirmar que a saúde do trabalhador que se submete será afetada diretamente por ela. Assim, se o modo de trabalho se altera, logo a relação saúde-trabalho também se altera. Desse modo, no decorrer das transformações nos processos do trabalho nos últimos cinquenta anos, houve um redesenho nos adoecimentos associados ao exercício laboral. Portanto, com surgimento de novas modalidades de trabalho, surgem a superexploração do trabalhador, a partir de jornadas mais extensas, insegurança e vulnerabilidade (ANTUNES, 2015).

Na quarta etapa da fase 2 foram elaborados e gravados 4 episódios do podcast denominado Vida de Motorista. Os podcasts configuram-se como procedimentos para a consecução do objetivo 2 da fase 2, a saber “Desenvolver material educativo por meio da criação de *podcasts* para promover a saúde de motoristas de transporte privado”.

O primeiro episódio abordou sobre a “Vida da mulher ao volante”, com objetivo de abrir as discussões para os próximos episódios, envolvendo o contexto sobre o crescimento mundial da precarização do trabalho e as dificuldades desse cenário, em que o trabalhador também enfrenta problemas de saúde envolvendo fatores físicos, mentais, psicológicos e motores, que despertaram a atenção ante o desafio de manter sua qualidade de vida e saúde.

O segundo episódio tratamos da abordagem de experiência de vida, com o tema “Mulher, Trabalhadora e Motorista”, contamos como convidada uma das pioneiras em Maringá como motorista de transporte por aplicativo em que contextualizou sua vida como motorista e os condicionantes associados à saúde, já o terceiro episódio procuramos abordar sobre os aspectos legais da profissão, denominado “Legislação trabalhista na atuação como motorista”, convidamos uma profissional do direito, para falar sobre a relação contratual das plataformas de aplicativos e os parceiros motoristas.

O quarto episódio trouxe uma questão importante diante do contexto como motorista, a qual abordou sobre “Saúde no trabalho”, o convidado foi um educador físico que trouxe aspectos relevantes sobre a promoção da saúde a favor da sua qualidade de vida, a partir de mínimas condições dignas de vida que possibilitam ao indivíduo administrar melhor seus determinantes da saúde. Após as gravações e edições de cada episódio para o formato de podcast, o Vida de Motorista foi hospedado em um domínio da pesquisadora e pode ser ouvido pelo endereço www.vidademotorista.veluduo.com.br, os quais foram divulgados por meio de canais de comunicação direcionados as motoristas de aplicativos, com o objetivo de informar e auxiliar sobre a qualidade de vida no trabalho e com promover condições melhores de saúde.

5 DISCUSSÃO FINAL

A partir da triangulação de dados e metodologias, houve necessidade de se elaborar uma discussão final sobre os resultados obtidos na pesquisa. Assim sendo, para além do objetivo geral que era “compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e na saúde de mulheres motoristas de aplicativos *mobile* de transporte privado de Maringá-PR”, o estudo também tinha como intencionalidade contribuir efetivamente para a qualidade de vida e promoção da saúde da mulher motorista.

Nessa direção, estudos sobre as histórias de vida são muito importantes uma vez que “[...] podem ajudar-nos a ver o indivíduo em relação com a história do seu tempo, permitindo-nos encarar a intersecção da história de vida com a história da sociedade” (GOODSON, 2015, p. 102). Vale ressaltar que esses elementos servem de subsídios para identificar as necessidades e problemas de saúde dos envolvidos no estudo (LACAZ, 2016).

Assim, a interpretação dos resultados extraídos a partir do exercício e da percepção da mulher na profissão de motorista, levou a significados da investigação. Desse modo, a triangulação de dados e metodologias entre fases 1 e 2 estão sintetizadas no Quadro 1, no entanto ressalta-se que ele é uma representação simplificada dos achados mais significativos do estudo.

Quadro 2 – Quadro Geral dos Resultados nas categorias trabalho e saúde

FASE 1	FASE 2		
MOTORISTAS	MOTORISTA PIONEIRA	PASSAGEIRAS	PESQUISADORA-SUJEITO
TRABALHO			
<ul style="list-style-type: none"> • Dentre os domínios do instrumento QWLQ-78, o domínio mais baixo encontrado foi “atuação profissional”, ou seja, o trabalho como motorista de aplicativo reforçou a falta de condições ambientais das trabalhadoras em relação ao exercício dessa atividade. • Mesmo trabalhando de 10 a 12 horas por dia, diante de condições insalubres de precarização laboral, o valor baixa renda obtida evidenciou-se. • Outro item destacado foi a falta de regulação trabalhista, que não prevê nenhum tipo de suporte para essa categoria de trabalho, 	<ul style="list-style-type: none"> • Na narrativa da motorista pioneira sobre seus 4 anos de trabalho como motorista de aplicativo ficou evidenciada a insegurança que a mesma sentiu ao transportar passageiros do sexo masculino: violência, preconceito e assédio moral e sexual. • Seu relato explicitou a necessidade da mesma trabalhar de 10-12 horas ininterruptas por dia para conseguir um rendimento razoável para sobrevivência. • Os custos para a atuação como motorista e a manutenção do veículo, que incluem seguro, mecânica e combustível que ficam à cargo do trabalhador. • Mesmo tendo consciência de que o trabalho que exerce é precário e insalubre, ainda 	<ul style="list-style-type: none"> • Das 9 passageiras entrevistadas, 8 relataram desconfiança e/ou insegurança ao serem transportadas por motoristas do sexo masculino, por terem vivenciado momentos constrangedores no transporte; • Duas relataram que foram assediadas sexualmente e hoje não andam sozinhas com motoristas do sexo masculino; • Uma após ser assediada e passar por momentos terríveis ao ser conduzida por motorista homem, ficou meses sem usar aplicativos e quando voltou a usar, só utiliza o transporte se for acompanhada por outra pessoa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na atuação da pesquisadora como motorista de aplicativo ao longo de 7 dias em sua pesquisa de campo, • Mesmo procurando um local mais próximo ao centro da cidade para iniciar as atividades, isso mostrou-se demorado, pois o aplicativo local não recebe muitas chamadas. • Quando o sinal do App para a primeira viagem foi recebido no celular, a emoção foi grande uma vez que esperou por esse momento desde quando iniciou os estudos sobre a vida de motorista. • Procurou seguir a risca as recomendações recebidas na capacitação sobre manter os vidros abertos sem ar condicionado

<p>gera insegurança, desconforto e desmotivação.</p>	<p>assim ele representa a principal fonte de renda para quem não tem outra oportunidade laboral. Trabalho sem perspectiva de crescimento profissional e financeiro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Todas relataram sentirem-se mais seguras ao serem transportadas por motoristas mulheres; o que as fez escolherem o app exclusivamente feminino. 	<p>devido a pandemia, ser receptiva com a passageira, orientar sobre o álcool em gel e conversar se a passageira quisesse e ainda ter sensibilidade de perceber o perfil da passageira.</p>
SAÚDE			
<ul style="list-style-type: none"> • A insuficiência de benefícios e condições ambientais no trabalho de motoristas reflete diretamente na baixa estima das trabalhadoras, assim como no comprometimento da qualidade de vida no trabalho; • Os sintomas associados ao trabalho como motorista de aplicativo são estresse, dores de cabeça, lombares, inchaço nas pernas. • Ao trabalharem por horas ininterruptas, sem se hidratar, sem ir ao banheiro, ficando horas sentadas ao dirigir, além do trânsito estressante comprometem a saúde de maneira globalizada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na falta de um lugar (ambiente) adequado para realizar as necessidades fisiológicas, a motorista evita ir ao banheiro. Não se hidratar (tomar água) para poder controlar a urina foi relatado como estratégia adotada para não ter que parar e procurar um banheiro público. Isso ocasionou dores, cólicas e problemas renais com implicações diretas ao adoecimento e ao comprometimento da qualidade de vida. 	<ul style="list-style-type: none"> • O assédio sofrido por algumas passageiras, levaram o desenvolvimento da síndrome de pânico e estresse ao voltar a usar o aplicativo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Só parei para ir almoçar e ainda optei para ir em casa ver minha filha e utilizar o banheiro. Como ainda estava iniciando minha adaptação como motorista, esqueci de levar minha garrafa de água, tirei como aprendizado: que entre a correria para aguardar a chamada de uma viagem, se deslocar até a passageira, efetuar o trajeto e desembarcar e voltar para a próxima viagem, se não houver disciplina para cuidar da saúde, realmente é fácil de esquecer de hidratar e ir ao banheiro. • A falta de um local para atender as necessidades fisiológicas é um grande complicador. • A tensão em usar o aplicativo corretamente, os cuidados com as passageiras além do trânsito me deixaram estressada em alguns momentos. • No decorrer da semana, transporte passageiras conscientes com a situação de pandemia e outras nem tanto, que ao entrarem no veículo retiravam a máscara.
<p>Como resultado geral tem-se que muitas motoristas estão com a saúde comprometida e mesmo assim, trabalham doentes por não terem um órgão regulador que lhes dê suporte como profissionais motoristas.</p>	<p>Como resultado geral tem-se que muitas motoristas acabam trabalhando em média 2 e/ou 3 anos, e não são muitas pelo levantamento realizado na fase 1, que estão há mais tempo que isso. E isso ocorre não só por questões financeiras por causa dos baixos repasses feitos pelas plataformas.</p> <p>A título de exemplo, rodei de carro para buscar e transportar uma passageira por 16km e pela viagem recebi R\$ 14,40. Nesse trajeto percorrido ocorreu o consumo de combustível e o desgaste do bem (veículo), então, os valores repassados pelas plataformas são insuficientes para sobrevivência financeira e para ainda tirar rendimento para suprir o necessário. É preciso rodar muito além do que o organismo (pessoa/saúde) consegue suportar para se obter um ganho razoável. Com o desgaste físico e mental da motorista que exerce continuamente esse ofício sem regulação da legislação e de políticas públicas, em médio e longo prazo os danos físicos, mentais, sociais à saúde aparecerão. Profissionais lesionados esses que, provavelmente, só irão se aposentar, se for por invalidez e não por idade.</p>		

A intersecção dos dados apontados pela pesquisa evidenciou o aumento do adoecimento associado ao crescimento e condução do trabalho precário.

O crescimento do trabalho precário vem aumentando e configurando-se como vulnerabilidade de massa (CASTEL, 1998; LENGNICK-HALL, *et al.* 2011). O aumento na população mundial e dos movimentos ocorridos pelo capitalismo indiscriminado, geram ainda mais incertezas econômicas e dos novos meios tecnológicos para comunicar e integrar as pessoas (ANTUNES, 2018).

Na Fase 1 os resultados sinalizaram que a situação mais grave sobre a qualidade de vida no trabalho está associada aos elementos “saúde e trabalho”, sendo os sintomas mais frequentes estresse, dores de cabeça, dores de estômago, dores lombares. A baixa renda tende a diminuir o desempenho e a concentração, estimulando desânimo, mau humor, ansiedade e depressão.

Na Fase 2, os resultados evidenciam os anseios das trabalhadoras por melhor qualidade de vida no trabalho e maior renda, mas também desvelam a vulnerabilidade da mulher ao exercer a profissão de motorista de aplicativo.

Como sugerem Ricardo Antunes (2018) e Tom Slee (2017), os processos de transformação do trabalho pela tecnologia advinda das plataformas de aplicativos móveis se aproximam sobre o arcaísmo das fábricas de anos atrás. A exposição do trabalhador aos riscos do ambiente de trabalho, não está incorporado ao ambiente da empresa, mas sim as ferramentas que o trabalhador da uberização utiliza como recurso para exercer o seu trabalho. Ter um veículo em boas condições de rodagem, manter a manutenção em dia, seguro do veículo, ter celular (*smartphone*) que suporte os aplicativos e acesso a internet. O fato é que não há um ambiente de trabalho concreto, e isso dificulta para o trabalhador, assim como o ritmo de trabalho, a intensidade de horas ininterruptas que o motorista trabalha sem qualquer regulação e apoio das plataformas de aplicativos *mobile*, é uma preocupação atual e legítima aos profissionais da uberização.

Embora as motoristas possam autogerir seu trabalho, não podem ser consideradas empreendedoras, pois não há inovação na atuação e apenas administram suas metas e condições de trabalho por necessidade de sobrevivência. As metas diárias, por vezes, 10-12 horas de trabalho representam o fator “quanto mais viagens, mais ganhos”, o que leva a trabalhadora a não parar para se alimentar ou atender necessidades fisiológicas.

A cidade de Maringá-PR, considerada a terceira unidade do estado, com 436.472 habitantes tem-se que 51,30% da amostra ganham entre R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00 mensais.

A legislação trabalhista, mesmo diante da preocupação com a expansão da uberização e aumento do trabalho precário, se mostra cada vez mais distante do profissional motorista que fica refém das plataformas que gerenciam os aplicativos de mobilidade. Nesse sentido, quando não há regulamentação, ocorre debilidade na proteção efetiva, retrocesso social e danos à saúde que prejudicam a qualidade de vida dos trabalhadores (ANTUNES, 2013).

A cidade de Maringá-PR enquanto cenário deste estudo, tem uma população reconhecida em crescente evolução econômica e industrial, com salário médio mensal de profissionais formais de 2,6 e tendo em 2019 com 47,6% da população em atividade ocupada. A breve contextualização sobre a cidade Maringá-PR serve para demonstrar a dimensão e o potencial da região para o mercado de trabalho (IBGE, 2020).

Investigar sobre a qualidade de vida no trabalho das motoristas de aplicativos foi um processo desafiador, o trabalho precário e as consequências na saúde foram os fatores motivadores para o estudo. Assim, ao realizar a aplicação dos questionários socioeconômicos e de qualidade de vida no trabalho, além das entrevistas com a motorista pioneira e passageiras e ainda ter a oportunidade de envolver diretamente na vivência como motorista, compreendendo que dirigir por muito tempo, realizando os mesmos movimentos sem paradas para descanso, sem intervalos durante o turno de atividades, a motorista trabalhadora tende a não conseguir se concentrar, diminuindo seu desempenho no trabalho (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2006).

Da mesma forma que a qualidade de vida está relacionada à satisfação das necessidades fisiológicas, segurança, social, estima e auto-realização (MASLOW, 2013), a qualidade de vida no trabalho está associada ao equilíbrio das necessidades básicas de sobrevivência. Caso contrário, o desequilíbrio pode causar desconforto, levando à desmotivação e desconcentração perante o trabalho.

Este estudo, focado em três eixos de sustentação: mulheres, trabalho e saúde, resultou na evidência do trabalho precário como motorista de aplicativo, baseado na falsa flexibilização apontada pelas plataformas. Acrescido de fatores como baixa renda, problemas financeiros, insegurança do trabalho noturno como motorista, falta de segurança para trabalhar e transportar passageiros do sexo masculino, assédio frequente, falta de benefícios por não ter vínculo nenhum com as plataformas, estresse acumulativo pelo excesso de horas ininterruptas dirigindo, estresse pelo trânsito, doenças originárias do trabalho, problemas de pele e doenças renais e cardíacas.

Aliado a todos os elementos mencionados anteriormente, tem-se a falta de apoio governamental e de políticas públicas que venham assegurar dignamente condições mais

salubres para essas trabalhadoras, que também contribuem com seus impostos e buscam melhorias de sobrevivência pessoal e familiar são elementos que impactam na qualidade de vida dessas mulheres trabalhadoras.

As convergências entre más condições de atendimento às necessidades básicas da trabalhadora em relação à saúde, assevera a discussão sobre o descaso das plataformas, embora tratem as motoristas como parceiras de trabalho, pois sem elas não há prestação de serviços, não recebem nenhum auxílio ou benefício, assim como nenhuma condição digna para uso de sanitários durante os turnos de trabalho, por exemplo.

Ademais, como evidenciado por diversas pesquisas, saúde do trabalhador, e o aprofundamento da uberização (OLIVEIRA, 2020) e violência e saúde (MINAYO, 2006), o uso de *smartphones* viabiliza a comunicação e leva as mulheres a se relacionarem de forma mais rápida com os serviços de saúde desenvolvidos por meio de aplicativos para auxiliar e trabalhar com elementos para promover saúde, que se refere a serviços e informação utilizando os recursos tecnológicos, reconhecendo a necessidade e a possibilidade de promover atendimento remoto.

Desse modo, os aplicativos móveis representam o principal instrumento que viabiliza a aproximação entre motorista e clientela, motorista e empresa gestora. Assim, também podem servir de instrumento de acesso para profissionais da saúde irem ao encontro dessas trabalhadoras motoristas.

Seguindo esse mesmo sentido, o desenvolvimento de 4 *podcasts* como material educativo de fácil acesso e veiculação foram criados com a intenção de promover a saúde dessas mulheres motoristas, sujeitos de suas vidas e as maiores protagonistas deste estudo.

6 CONCLUSÃO

Os resultados encontrados durante a pesquisa sugerem ocorrência, ao longo dos últimos três anos, de importante inclinação no contexto socioeconômico ao processo de uberização. O aumento expressivo de profissionais ao exercício de atuação como motoristas de aplicativos, o perfil da mulher motorista de transporte privado e o reflexo na vida como trabalhadora, sustentou a motivação para esta pesquisa, mesmo exposta a precarização e a falta de atenção à saúde.

Desse modo, se buscou compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e na saúde de mulheres motoristas de aplicativos *mobile* de transporte privado de Maringá-PR. Nesse sentido, entrelaçaram-se propósitos e elementos que passaram a contribuir e dialogar com os posicionamentos das motoristas de aplicativos, sobre as necessidades de ajustes ao enfrentamento dos principais problemas identificados.

Na incursão ao contexto de vida no trabalho de mulheres motoristas de Maringá-PR, foi possível identificar o perfil socioeconômico, fator fundamental para sobrevivência de condição humana, que recai diretamente sobre a qualidade de vida dessas motoristas e aos agravos na saúde. A compreensão do cotidiano laboral das motoristas foi crucial à pesquisa e seus resultados sobre o trabalho precarizado, identificando e registrando os impactos psicossociais dessa modalidade de trabalho e das possibilidades de resistência, de organização coletiva das massas de trabalhadores da uberização.

A partir da pesquisa foi possível evocar a retrospectiva de momentos vivenciados pelas trabalhadoras em suas situações de vida, trabalho e saúde. Esse reconhecimento possibilitou ampliar a discussão sobre a relação que envolve o trabalho e a saúde no feminino, bem como provocar reflexões sobre o campo de estudos na promoção da saúde, mas não só. Os relatos reiteraram o que as estatísticas tem evidenciado sobre a discriminação do trabalho feminino, o assédio, a precarização e suas implicações para a qualidade de vida tanto econômica, como física, social e mental de trabalhadoras.

No entanto, foi também possível observar a resiliência da mulher nesse segmento de trabalho. A qual, transpondo situações adversas como exaustão por horas de trabalho ininterrupto e sentimentos de impotência diante da saúde que ocasionam adoecimento físico e mental, consegue ter uma visão crítica sobre sua atuação profissional. E, mesmo diante da insegurança no transporte de passageiros, a recorrente desregulação do trabalho e a falta de apoio e benefícios das empresas de aplicativo, quando não oferece capacitação, orientações

sobre segurança no trabalho e apoio a saúde da trabalhadora, essa, a partir de seus esforços pessoais segue em frente na sua luta diária por uma sobrevivência digna e cidadã.

As mulheres estão no mercado de trabalho, porém em péssimas condições de trabalho, renda baixa e sobrecarga, ressaltando que o trabalho está sendo fonte direta de adoecimento físico e mental. Do mesmo modo, outro aspecto que merece atenção diz respeito a sobrecarga das tarefas domésticas e familiares dessas profissionais, que além de serem atingidas pela precariedade dessa atividade profissional, sofrem pelas condições da dupla jornada sem tempo para descanso, tempo livre ou autocuidado.

Assim, como principal achado deste estudo, tem-se a compreensão que os aspectos e condições negativas do trabalho precário como motoristas de aplicativos repercutem com adoecimento e conseqüente, comprometimento da qualidade de vida. Desse modo, se faz urgente que a saúde do trabalhador possa ser resgatada, tanto no sentido individual como nas formas de coletivizar melhorias.

Como pontos de atenção que necessitam de maiores estudos aponta-se que os recortes temporal e espacial deste estudo não permitem que generalizações sejam feitas, mas se faz mister que as mobilizações desses trabalhadores uberizados, em especial neste período de pandemia que se impõe, emergjam e venham à público. Assim, à guisa de conclusão, tem-se que um longo caminho precisa ainda ser percorrido, tanto no sentido de políticas públicas coerentes como de ações de promoção da saúde, para que mulheres trabalhadoras possam atuar com segurança e dignidade social em suas funções laborais.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. Uberização do trabalho: a subsunção real da viração. *In: Blog da Boitempo*. 22 fev. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-iracao>. Acesso em: 1 maio 2021.
- ABÍLIO LC. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*. 2019; 18(3):41-51. doi: 10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674
- ABRAHÃO, M. H. M. B. (org.). **A aventura (auto) biográfica: teoria e empiria**. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2004.
- AKETCH, J. R. *et al.* Effects of quality of work life on job performance: theoretical perspectives and literature review. **Current Research Journal of Social Science**, v. 4, n. 5, p. 383–388, 2012.
- ALENCAR, M. Qual o significado da precarização do trabalho? *In: Trabalho em Debate*. 4 abr. 2017. Disponível em: <https://www.trabalhismoemdebate.com.br/2017/04/04/qual-o-significado-da-precariacao-do-trabalho/>. Acesso em: 20 out. 2019.
- ALMEIDA, J. S. *Mulher e educação: a paixão pelo possível*. São Paulo: UNESP, 1998.
- ALOISI, A. Commoditized Workers. Case Study Research on Labour Law Issues Arising from a Set of 'On-Demand/GigEconomy' Platforms. **Comparative Labor Law & Policy Journal**, Champaign, v. 37, n. 3, p. 10, maio 2016.
- AMARAL, L. M.; Ribeiro, J. F.; Sousa, M. *Economia do Conhecimento: Noção, Base de Sustentação e Tendências*. Editora: Sociedade Portuguesa de Inovação, 2007.
- AMEY, A.; ATTANUCCI, J.; MISHALANI, R. Real-time ridesharing: opportunities and challenges in using mobile phone technology to improve rideshare services. **Transportation Research Board**, v. 1, n. 2217, p. 103-110, jan. 2011.
- ANDRADE, M., *et al.* **Educação e Promoção da Saúde: Teoria e Prática**. 2. ed. Rio de Janeiro: Santos, 2019.
- ANTUNES, M. **O caminho do empoderamento: articulando as noções de desenvolvimento, pobreza e empoderamento**. In: Romano JO, Antunes M. *Empoderamento e direitos no combate à pobreza*. Rio de Janeiro: ActionAid Brasil; 2002. p. 39-53.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo. 2013.
- ANTUNES, R.; PRAUN, L. A sociedade dos adoecimentos no trabalho. **Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n. 123, p. 407-427, jul./set. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-66282015000300407&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 1 maio 2020.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, R. (org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil IV**: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida. 4. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

AQUINO, A. S.; FERNANDES, A. C. P. Qualidade de vida no trabalho. **J. Health Sci. Inst.**, n. 31, v. 1, p. 53-58, 2013.

ARAUJO, M. R. M. de; MORAIS, K. R. S. de. Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador. **Cad. Psicol. Soc. Trab.**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 1-13, 2017. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1516-37172017000100001&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 set. 2020.

ARREAL J. F.; LÓPEZ L. C. Trabalhadoras de turno noturno: relações de gênero, produção de vulnerabilidades e promoção da saúde. **Rev. Bras. Saúde Ocup.**, v. 39, n. 130, p. 184-197. dez. 2014. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572014000200184&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 set. 2020.

BAGGIO, A. F.; BAGGIO, D. K. Empreendedorismo: conceitos e definições. **Revista de Empreendedorismo, Inovação e Tecnologia**, Porto Alegre, v. 1, p. 25-38, 2014. Disponível em: <https://seer.imed.edu.br/index.php/revistasi/article/view/612>. Acesso em: 2 abr. 2020.

BARCAUI, A.; LIMONGI-FRANÇA, A. C. Estresse, enfrentamento e qualidade de vida: um estudo sobre gerentes brasileiros. **Revista Administração Contemporânea**, 2014, 18(5), 670-694.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BARRETO, R Paula A. “**Rio da Vida Coletivo**”: empoderamento, emancipação e práxis. *Rev. Adm. Pública* [Internet]. 2014 [citado em 2018 maio 04];48(1):111-30. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-76122014000100005>

BARROSO, L. **Fundamentos teóricos e filosóficos do novo direito constitucional brasileiro**. *Jus Navigandi*, Teresina, ano 6, n 59, out. 2002, Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3208>. Acesso em 02 jun. 2021.

BECK, U. **The brave new world of work**. Cambridge: Polity Press, 2000.

BENJAMIN, W. (1980). O narrador. Observações sobre a obra de Nikolai Leskow. In *Textos Escolhidos de Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodoro Adorno e Jürgen Habermas* (Coleção Os Pensadores, pp. 197-221). São Paulo: Abril Cultural.

BONFIM, V. **Direito do Trabalho: de acordo com a reforma trabalhista**. 18 ed. Rio de Janeiro: Forense; Método, 2021.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. **Política Nacional de Promoção da Saúde: PNPS: Anexo I** da Portaria de Consolidação nº 2, de 28 de setembro de 2017, que consolida as normas sobre as políticas nacionais de saúde do SUS/ Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde. – Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2018.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. **Projeto Promoção da Saúde**. As Cartas da Promoção da Saúde / Ministério da Saúde, Secretaria de Políticas de Saúde, Projeto Promoção da Saúde. – Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2002. Disponível em: http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/cartas_promocao.pdf. Acesso em: 13 ago. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 1.339, de 18 de novembro de 1999**. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/1999/prt1339_18_11_1999.html. Acesso em: 13 fev. 2020.

BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a consolidação das Leis de Trabalho. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1943. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/111983249/consolidacao-das-leis-do-trabalho-decreto-lei-5452-43>. Acesso em: 1 fev. 2020.

BRASIL. Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990. Dispõe sobre as condições para promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1990. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/1990/09/20>. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e nº 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm#art28. Acesso em: 11 set. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso: 21 mar. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. **Política Nacional de Promoção da Saúde: PNPS: Anexo I** da Portaria de Consolidação nº 2, de 28 de setembro de 2017, que consolida as normas sobre as políticas nacionais de saúde do SUS/ Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2018.

CAMPANHA, L. J. *et al.* Formulação e implementação, convergências e desvios: facetas da política pública do MicroEmpreendedor Individual (MEI) no plano local. **Gest. Prod.**, São Carlos, v. 24, n. 3, p. 582-594, set. 2017. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2017000300582&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 21 mar. 2021.

CARVALHO, G. A Saúde Pública no Brasil. **Estudo Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 78, p. 7-26, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000200002>. Acesso em: 23 jun. 2020.

CARVALHO, S. R. **Saúde Coletiva e Promoção à Saúde**: uma reflexão sobre os temas do sujeito e da mudança. São Paulo: Hucitec, 2005.

CARVALHO, S. GASTALDO D. Promoção à saúde e empoderamento: uma reflexão a partir das Perspectivas crítico-social pós-estruturalista. *Ciênc. Saúde Coletiva* [Internet]. 2008 [citado em 2016 fev. 25];13(2):2029-40. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232008000900007>

CASTEL, R. As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CHAMPANGNATTE, D.; CAVALCANTI, M. Cibercultura – perspectivas conceituais, abordagens alternativas de comunicação e movimentos sociais. **Rev. Estud. Comun.** Curitiba, v. 16, n. 41, p. 312-326, set./dez. 2015.

CHEREMETA, M. et al. Construção da versão abreviada do QWLQ-78: um instrumento de avaliação da qualidade de vida no trabalho. *Revista Brasileira de Qualidade de Vida*, v. 3, n. 1, jan./jul. 2011. Disponível em: <http://revistas.utfpr.edu.br/pg/index.php/rbqv/article/viewFile/758/600>. Acesso em: 24 abril 2020.

CZERESNIA, D. Conceito de saúde e a diferença entre prevenção e promoção. In: Czeresnia D, Freitas CM, organizadores. **Promoção da saúde: conceitos, reflexões, tendências**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; 2012.

DALLAGO, C. S. T. Relações de trabalho e modo de produção capitalista. In: SEMINÁRIO DE SAÚDE DO TRABALHADOR DE FRANCA, 7., Franca. **Anais...** Franca: Unesp, 2010. Disponível em: http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC000000112010000100001&lng=es&nrm=abn. Acesso em: 1 maio 2020.

DEJOURS, C. **A banalização da injustiça social**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

DENZIN, N K. e LINCOLN, Y. S (Orgs.). **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DIAS, F. F. *et al.* A Behavioral Choice Model of the Use of Car-Sharing and Ride-Sourcing Services. **Transportation**, Washington, n. 44, p. 1307-1323, 2017. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11116-017-9797-8>. Acesso em: 14 maio 2021.

DRUCK, G.; FRANCO, T. Terceirização e precarização: o binômio antissocial em indústrias. In: DRUCK, G.; FRANCO, T. (org.). **A perda da razão social do trabalho**: precarização e terceirização. São Paulo: Boitempo, 2007. p. 11-78.

DRUCK, G.; FRANCO, T. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios?. **Cad. CRH.**, Salvador, v. 24, n. 1, p. 37-57, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792011000400004&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 maio 2021.

DRUCKER, P. F. **Sociedade pós-capitalista**. São Paulo: Pioneira, 1994.

ENOQUE, A. G.; BORGES, A. F. O espaço do domicílio como lócus da atividade empreendedora: um estudo sobre os empregadores domiciliares no Brasil contemporâneo. **Revista de Empreendedorismos e Gestão de Pequenas Empresas**, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 105-128, 2014.

FARID, H.; *et al.* Relationship between quality of work life and organizational commitment among lecturers in a Malaysian public research university. **The Social Science Journal**, v. 52, n. 1, p. 54-61, mar. 2015. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0362331914000962>. Acesso em: 11 maio 2021.

FERREIRA, M. C. **Qualidade de vida no trabalho**: uma abordagem centrada no olhar dos trabalhadores. 3. ed. Brasília: Paralelo 15, 2016.

FLECK, M. P. A. O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL-100): características e perspectivas. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 33-38, 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232000000100004&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 21 maio 2021.

FLECK, M. P. A. Problemas conceituais em qualidade de vida. *In*: FLECK, M. P. A. *et al.* **A avaliação de qualidade de vida**: guia para profissionais da saúde. Porto Alegre: Artmed, 2008. p. 19-28.

FURTADO, C. Empresas: a dura vida do empreendedor. **Desafios do desenvolvimento**, Brasília, ano 1, n. 2, p. 28-39, set. 2004. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=744:repor-tagensmaterias&Itemid=39. Acesso em: 30 nov. 2020.

GOODSON I. F. **Narrativas em educação: a vida e a voz dos professores**. Porto Editora, p. 96-128 2015.

GOMÉZ, G. R.; FLORES, J. G.; JIMÉNEZ, E. G. **Metodologia da la Investigación cualitativa**. Barcelona: Aljibe, 1996.

GONÇALVES, A.; VILARTA, R.; GUTIERREZ, G. L. (org.). **Qualidade de vida e fadiga institucional**. Campinas: Ipês, 2006.

GUALANO, B.; TINUCCI, T. Sedentarismo, exercício físico e doenças crônicas. **Rev. Bras. Educ. Fís. Esporte**, São Paulo, v. 25, n. spe, p. 37-43, dez. 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1807-55092011000500005>. Acesso em: 14 abr. 2020.

GUTIERREZ, G. L. **Por que é tão difícil participar?** O exercício da participação no campo educacional. São Paulo: Paulus, 2004.

GUTWIRTH, J. A etnologia, ciência ou literatura?. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 7, n. 16, p. 223–239, 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832001000200012&lng=en&nrm=isso. Acesso em: 14 maio 2021.

HUWS, U. **A Formação do Cibertariado**: trabalho virtual em um mundo real. Campinas: UNICAMP, 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) – Editoria: Estatísticas Sociais | Pedro Renaux | Informativo Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. IBGE/CDDI/GEDI. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 12 dez. 2020.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). **Economic security for a better world**. Geneva, Socio-Economic Security Programme, International Labour Office, 2004. Disponível em: <https://www.social-protection.org/gimi/gess/RessourcePDF.action?ressource.ressourceId=8670>. Acesso em: 01 maio 2021.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). **World Employment and Social Outlook: Trends 2020**. Geneva. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2020/lang--en/index.htm>. Acesso em 01 maio 2021

IZQUIERDO, I. Memória – 3º edição. ArtMed. 2018. p. 10-50.

JOIA, L. A.; ALTIERI, D. Adoption of e-hailing apps in Brazil: the passengers' standpoint. *In: AMERICAS CONFERENCE ON INFORMATIONAL SYSTEMS, 23.*, 2017, Boston. *Anais...* Atlanta: Association for Information Systems, 2017.

JOSSO, M. C. **Experiências de vida e formação**. São Paulo: Cortez, 2004.

KING, N.; HORROCKS, C. **Interviews in qualitative research**. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 2010.

KOLBERG, D.; ZÜHLKE, D. Lean automation enabled by industry 4.0 technologies. **IFAC-PapersOnLine**, v. 48, n. 3, p. 1870-1875, 2015.

LACAZ, F.A.C. Continuam a adoecer e morrer os trabalhadores: as relações, entraves e desafios para o campo da Saúde do Trabalhador. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, v. 41, n.13, 2016.

LADY DRIVER. Disponível em: <https://ladydriver.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2020.

LAMONTAGNE, A. D. Precarious employment: adding a health inequalities perspective. **Journal of Public Health Policy**, Boston, v. 31, n. 3, p. 312-317, 2010.

LENGNICK-HALL, Cynthia A.; BECK, Tammy E.; LENGNICK-HALL, Mark L. Developing a capacity for organizational resilience through strategic human resource management. *Human Resource Management Review*, v. 21, n. 3, p. 243-255, 2011

LEONE, E. T.; BALTAR, P. A mulher na recuperação recente do mercado de trabalho brasileiro. *Rev. Bras. Estud. Popul*, Belo Horizonte, v. 25, n. 2, p. 233-249, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-30982008000200003>. Acesso em: 14 maio 2021.

LINHART, D. **A Desmedida do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 766, de 30 de junho de 2009**. Dispõe sobre a adoção de medidas adicionais adotadas durante o enfrentamento da pandemia decorrente do Coronavírus (COVID-19). Maringá: Câmara Municipal, [2009]. Disponível em: <http://www2.maringa.pr.gov.br/cdn-imprensa/decreto1360.pdf>. Acesso em 15 set. 2020.

MARQUES, R. F. R.; GUTIERREZ, G. L. Ações cooperativas e competitivas e as relações interpessoais no mercado de trabalho. In: VILARTA, R. *et al.* (org.). **Qualidade de vida e fadiga institucional**. Campinas: Ipês Editorial, 2006. p. 31-46.

MASLOW, A. **A Theory of Human Motivation**. Nova York: E-book, 2013.

MENDES, R. A.; LEITE, N. **Ginástica Laboral: Princípios e Aplicações Práticas**. Barueri: Manole, 2004.

MINAYO, M. C. S. Violência e saúde. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2006. (Coleção Temas em Saúde). [acesso em jun 21]. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/y9sxc/pdf/minayo-9788575413807.pdf>.

MORIN, Edgar. Os sete saberes necessários à educação do futuro. Cortez Editora. 2018 (Original publicado em 1999).

MOTOR PINK. Disponível em <http://motorpink.com.br>. Acesso em 25 jul. 2020.

MURARO, R. M. **Os seis meses em que fui homem**. 8. ed. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 2020.

NADLER, D. A., & LAWLER, E. E. (1983). Quality of work life: Perspectives and directions. *Organization Dynamics*, 7(11), 69–83.

NAHAS, M. V. **Atividade física, saúde e qualidade de vida: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo**. 2. ed. Londrina: Midiograf, 2001.

NANJUNDESWARASWAMY, T. S.; SWAMY, D. R. Relationship between quality of work life and demographical characteristics of SMEs employees. **Pakistan Journal of Engineering, Technology & Science**, v. 4, n. 2, p. 125–144, 2014. Disponível em: <https://journals.iobmresearch.com/index.php/PJETS/article/view/261>. Acesso em: 15 jun. 2021.

NIETZSCHE, F. **Humano, Demasiano Humano**. Santos: Lafonte, 2018.

OJEDOKUN, O., IDEMUDIA, E. S., DESOUZA, M. Perceived external prestige as a mediator between quality of work life and organizational commitment of public sector employees in Ghana. **SA Journal of Industrial Psychology**, v. 41, n. 1, p. 1-10, 2015.

OLIVEIRA, Flavia. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. [documento da internet]. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/CpWfR8RYCdd9skYTLxJjd5p/?lang=pt> **RBSO**. 2020.

OLIVEIRA, J. D. F.; OLIVEIRA, G. Síndrome de Burnout: um esgotamento institucional. In: VILARTA, R. *et al.* (org.). **Qualidade de vida e fadiga institucional**. Campinas: Ipês Editorial, 2006. p. 97-110.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). [documento da internet]. Disponível em: https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2020/WCMS_734455/lang--en/index.htm. Acesso em: 2 out. 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Brasil**. Disponível em: <https://www.who.int/eportuguese/countries/bra/pt/>. Acesso em: 1 fev. 2021.

OTTAWA, Charter for Health Promotion. (WHO), Geneva. The Adelaide Recommendation on Health Public Policy. WHO, Geneva, 1986. Disponível em: <https://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/adelaide/en/>. Acesso em 02 nov 2020.

PEARSON, K. Mathematical contributions to the theory of evolution. III. Regression, heredity, and panmixia. **Royal Society**, Londres, v. 187, p. 253-318, dez. 1896. Disponível em: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsta.1896.0007>. Acesso em: 14 maio 2021.

PEDROSO, B.; PILATTI, L. A. Avaliação de indicadores da área da saúde: a qualidade de vida e suas variantes. **Revista Eletrônica FAFIT/FACIC**, Itararé, v. 1, n. 1, p. 1-9, jan./jun. 2010. Disponível em: <http://www.fafit.com.br/revista/index.php/fafit/article/viewFile/2/2>. Acesso em: 28 maio 2020.

PILATTI, L. A.; BEJARANO, V. C. Qualidade de vida no trabalho: leituras e possibilidades no entorno. In: GONÇALVES, A.; GUTIERREZ, G. L.; VILARTA, R. (org.). **Gestão da qualidade de vida na empresa**. Campinas: Ipês Editorial, 2005. p. 15-59.

POCHMANN, M. A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. [Entrevista cedida a] André Antunes. EPSJV/Fiocruz. 9 nov. 2016. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>. Acesso em: 11 set. 2020.

PORTAL DO EMPREENDEDOR (MEI). Governo Federal. Disponível em <http://www.portaldoempreendedor.me>. Acesso em: 15 jan. 2020.

PUTNAM, R. **Bowling alone**: the collapse and revival of American community. Nova York: Simon and Schuster, 2020.

RAYLE L. *et al.* Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco. **Transport Policy**, v. 45, p. 168–178. 2016.

REVISTA EXAME. São Paulo: Abril, jun/2019. Disponível em: <https://exame.com/carreira/o-lado-sombrio-do-trabalho-para-aplicativos-e-como-e-pior-para-mulheres/>. Acesso 07 fev. 2022.

RIBEIRO C. R.; GOMES, R.; MOREIRA, M. C. N. A paternidade e a parentalidade como questões de saúde frente aos rearranjos de gênero. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 11, p. 3589-3598, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152011.19252014>. Acesso em: 14 maio.2021.

RIFKIN, J. **Sociedade com custo marginal zero**: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo. Tradução de Monica Rosemberg. São Paulo: M. Books, 2016.

ROSSO, S. D. **O ardil da flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. São Paulo: Boitempo, 2017.

ROTHERY, B. **ISO 9000**. Tradução de Regina Claudia Loverri. São Paulo: Makron, 1993.

SATO, L. Saúde e controle no trabalho: feições de um antigo problema. *In*: JAQUES, M. das G.; CODO, W. (org.). **Saúde mental e trabalho**: leituras. Petrópolis: Vozes, 2003. p. 31-49.

SCHOR, J.; FITZMAURICE, C. Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy. *In*: REISCH, L.; THOGERSEN, J. (Editors.). **Handbook on Research on Sustainable Consumption**. Cheltenham: Edward Elgar, 2015. p. 410-425.

SCHOR, J. Debating the sharing economy. **Journal of self-governance and management economics**. v. 4, n. 3. 2016. Disponível em: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=430188>. Acesso em: 20 maio 2020.

SCHUTZE, Fritz. Análise Sociológica e linguística de narrativas. **Civitas**, 14(2), e11- e52. <http://dx.doi.org/10.15448/1984-7289.2014.2.17117>. 2014.

SILVERIA, A. B. Economia colaborativa: reflexões a partir da literatura. **Revista de Gestão do Unilasalle**, Canoas, v. 6, n. 2, p. 143-161, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18316/desenv.v6i2.3378>. Acesso em 1 jul. 2020.

SLEE, T. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SOARES, A.M.F.; SOBRINHO, J.A.C.M. **Autobiografia e formação docente**: caminhos e perspectivas para prática reflexiva. Disponível em <http://alfabetizarvirtualtextos.files.wordpress.com/2012/09/soares_autobiografiaformacaodo-cente.pdf>. Acesso em: 05 out.2021.

SOUZA, E. C de. A arte de contar e trocar experiências: reflexões teórico-metodológicas sobre história de vida em formação. **Revista Educação em Questão**, V. 25, n.11,jan./abr. 2006. Disponível em <<http://www.revistaeduquestao.educ.ufrn.br/pdfs/v25n11.pdf>>. Acesso em 07 out. 2021.

SUNDARARAJAN, A. From Zipcar to the sharing economy. **Harvard Business Review**, Brighton, v. 4, n. 3. jan. 2013. Disponível em: <https://hbr.org/2013/01/from-zipcar-to-the-sharing-eco>. Acesso em: 12 ago. 2019.

TAYLOR, S. J.; BOGDAN, R. *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós, 1996.

TIBES, C. M. S.; DIAS, J. D.; ZEM-MASCARENHAS, S. H. Aplicativos móveis desenvolvidos para a área da saúde no brasil: revisão integrativa da literatura. **Revista Mineira de Enfermagem**, Belo Horizonte, v. 18, n. 2, p. 471-478, 2014. Disponível em: <http://www.reme.org.br/artigo/detalhes/940>. Acesso em: 14 maio 2021.

TRINDADE, C.; Maders, T.; Savanhago, L.; et al. Histórias de vida em psicologia: articulações entre trabalho e gênero. **Perspectivas em Psicologia**. Vol. 17, N. 1., pp. 10-20, 2020

UBER Technologies Inc. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 20 de out. 2019.

WACQUANT, L. O poder simbólico e fabricação de novos grupos. **Novos Estudos**, São Paulo, v. 32, n. 2, p. 87-103, jul. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/nec/n96/a07n96.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2020.

WALTON, R. E. Quality of working life: what is it? **Sloan Management Review**, Cambridge, v. 15, n. 1, dez. 1973.

WALLERSTEIN, N. **Powerlessness, empowerment, and health: implications for health promotion programs**. Am J Health Promot [Internet]. 1992; 6(3):197-205. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1807-57622014.1217>

WERTHER, W. B.; DAVIS, K. **Administração de recursos humanos**. São Paulo: McGrawHill, 1983.

WESTLEY, W. A. Problems and solutions in the quality of working life. **Human Relations**, v. 32, n. 2, p. 113-123, 1979.

WHOQOL, The Group. **O desenvolvimento do WHOQOL-100**. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

WITTE, H. de. Job insecurity and psychological well-being: review of the literature and exploration of some unresolved issues. **European Journal of Work and Organizational Psychology**, v. 8, n. 2, p. 155-177, 1999.

WOODCOCK, J. Contra o eufemismo reducionista, a luta por uma flexibilização justa. A “uberização” e as encruzilhadas do mundo do trabalho. Entrevistado por Ricardo Machado. Tradução de Walter O. Schlupp. **Revista do Instituto Humanitas Unisinos**, São Leopoldo, n. 503, ano XVII, abr./2017. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/media/pdf/IHUOnlineEdicao503.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

WORCMAN, K.; Pereira, J. V. (Coord.). *História falada: memória, rede e mudança sócia*. São Paulo: SESCSP: Museu da Pessoa: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

APÊNDICE A: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nº do CAAE **6447320.9.0000.5539**

Título do Projeto: Trabalho e saúde de mulheres motoristas de aplicativo.

Você está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa cujo objetivo é compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e saúde de mulheres motoristas de aplicativos, assim como em sua qualidade de vida laboral. Esta pesquisa está sendo realizada no curso de Doutorado em Promoção da Saúde - UNICESUMAR.

Se você aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes: uma entrevista.

Não são conhecidos riscos pela participação na pesquisa, pois não serão realizados procedimentos invasivos. O possível risco é o tempo gasto na resposta do questionário, da entrevista.

Os possíveis benefícios decorrentes da participação na pesquisa são o aumento do conhecimento sobre o assunto estudado e, se aplicável, poderá beneficiar indivíduos da classe estudada no futuro.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso você decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento, não haverá nenhum prejuízo ao atendimento que você recebe ou possa vir a receber na instituição.

Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos, porém, poderá ser ressarcido por despesas decorrentes de sua participação, cujos custos serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa.

Caso ocorra alguma intercorrência ou dano, resultante de sua participação na pesquisa, você receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal.

Os dados coletados durante a pesquisa serão sempre tratados confidencialmente. Os resultados serão apresentados de forma conjunta, sem a identificação dos participantes, ou seja, o seu nome não aparecerá na publicação dos resultados.

Caso você tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora responsável, Regiane da Silva Macuch, pelo telefone (41) 9182-3002 e Veridiana de Vasconcelos Duarte, pelo telefone (44) 98832-4491 ou com o Comitê de Ética em Pesquisa da Unicesumar pelo telefone (44) 30276360 ramal 1345, ou no 5º andar do Bloco Administrativo, de segunda à sexta, das 8h às 17h.

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma para o participante e outra para os pesquisadores.

_____	_____
Nome do participante da pesquisa	Assinatura
_____	_____
Nome do pesquisador que aplicou o Termo	Assinatura

Local e Data: _____

APÊNDICE B: QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

Nome: _____ Idade: _____

1) Estado civil: () solteira () casada () divorciada () união estável () viúva

2) Número de filhos: _____

3) Escolaridade:

() Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo

() Ensino médio incompleto () Ensino médio completo

() Ensino superior incompleto () Ensino superior completo

() Pós-graduação

4) Há quanto tempo trabalha como motorista: _____

5) Qual (is) seu turno de trabalho: _____

6) Quantas horas trabalha por dia:

7) Qual sua renda como motorista:

() 500 a 1000 reais () 1001 a 2000 reais () 2001 a 3000

() 3001 a 4000 reais () acima de 4000 reais

8) Possui outras fontes de renda: () Sim () Não

9) Como você se sente com relação ao seu trabalho:

() Muito satisfeito () Satisfeito

() Pouco satisfeito () Insatisfeito

10) O que você faz nas horas vagas?

() Assiste TV () Lê () Acessa internet () Escuta rádio

() Pratica esportes () outros _____

APÊNDICE C: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nº do CAAE 48125521.8.0000.5539

Título do Projeto: Mulheres trabalhadoras de aplicativo de transporte privado: empoderamento, saúde e qualidade de vida.

Você está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa cujo objetivo é compreender como as mudanças no processo produtivo interferem nas relações de trabalho e saúde de mulheres motoristas de aplicativos, assim como em sua qualidade de vida laboral. Esta pesquisa está sendo realizada no curso de Doutorado em Promoção da Saúde - UNICESUMAR.

Se você aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes: uma entrevista. Não são conhecidos riscos pela participação na pesquisa, pois não serão realizados procedimentos invasivos. O possível risco é o tempo gasto na resposta do questionário, da entrevista. Os possíveis benefícios decorrentes da participação na pesquisa são o aumento do conhecimento sobre o assunto estudado e, se aplicável, poderá beneficiar indivíduos da classe estudada no futuro. Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso você decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento, não haverá nenhum prejuízo ao atendimento que você recebe ou possa vir a receber na instituição. Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos, porém, poderá ser ressarcido por despesas decorrentes de sua participação, cujos custos serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa. Caso ocorra alguma intercorrência ou dano, resultante de sua participação na pesquisa, você receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal. Os dados coletados durante a pesquisa serão sempre tratados confidencialmente. Os resultados serão apresentados de forma conjunta, sem a identificação dos participantes, ou seja, o seu nome não aparecerá na publicação dos resultados.

Caso você tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora responsável, Regiane da Silva Macuch, pelo telefone (41) 9182-3002 e Veridiana de Vasconcelos Duarte, pelo telefone (44) 98832-4491 ou com o Comitê de Ética em Pesquisa da Unicesumar pelo telefone (44) 30276360 ramal 1345, ou no 5º andar do Bloco Administrativo, de segunda à sexta, das 8h às 17h.

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma para o participante e outra para os pesquisadores.

Nome do participante da pesquisa

Assinatura

Nome do pesquisador que aplicou o Termo

Assinatura

Local e Data: _____

APÊNDICE D: ROTEIRO DE ENTREVISTA (MOTORISTA PIONEIRA)

Recurso: gravação em áudio

- 1) Qual o seu nome, idade e formação escolar?
- 2) Há quanto tempo atua como motorista de aplicativo de transporte privado?
- 3) O que lhe motivou a trabalhar como motorista?
- 4) Fale um pouco sobre sua atuação como motorista, cotidiano.
- 5) Como você vê, sente o mercado de trabalho para as mulheres na prestação de serviços como motoristas?
- 6) Você já passou por alguma situação desagradável (crítica) com algum passageiro?
- 7) Alguma vez durante o trabalho, passou mal, como buscou atendimento?
- 8) De que forma você acha que o seu trabalho afeta sua qualidade de vida e sua saúde (física e mental)?
- 9) Atualmente estamos em um momento de pandemia do COVID-19, isolamento social, além da preocupação em trabalhar e poder se contaminar, mesmo com todos os cuidados de preocupação, máscara, luvas, álcool 70%, distanciamento. Como você tem experimentado esta situação no dia a dia do seu trabalho?
- 10) Qual o recado você poderia sugerir para as mulheres se tornarem motorista e/ou continuarem na profissão?

APÊNDICE E: ROTEIRO DE ENTREVISTA (PASSAGEIRA)

Recurso: gravação em áudio

- 1) Qual o seu nome, idade e formação escolar;
- 2) Você é de Maringá?
- 3) Qual profissão?
- 4) Por que utiliza o meio de transporte via aplicativo?
(Lazer, trabalho, por não ter outro meio de locomoção, por ser mais confortável, pela relação custo/benefício?)
- 5) Você utiliza somente aplicativos com motoristas mulheres ou mistos?
- Se utiliza somente aplicativos com motoristas mulheres, qual o motivo?
- 6) Qual o aplicativo (Uber, 99, Motor Pink, Garupa) que mais utiliza?
- 7) Já passou por alguma situação durante o traslado que precisou do atendimento da motorista?

APÊNDICE F: ENTREVISTA COM A MOTORISTA PIONEIRA

<p>Transcrição entrevista com a motorista pioneira 09/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer sobre a profissão de motorista de aplicativo Áudio 1: 16:51 Áudio 2: 13:11 Total: 29:54</p>	
F1: Pesquisadora F2: Motorista	
F1 [0:00 – 00:34]	Você está sendo convidada a participar desta entrevista, que é uma pesquisa sobre a saúde das mulheres que trabalham e atuam como motoristas de aplicativos, e você como uma das pioneiras em Maringá, que começou com a Uber, quando a Uber chegou aqui em Maringá, estou tendo o privilégio de conversar com você, para me explicar um pouco. Então gostaria de saber o seu nome, sua idade e formação escolar.
F2: [00:35 – 00:42]	Meu nome é Juliane, me perguntou a idade?
F1:	Ahã
F2: [00:43 – 00:51]	[inint]tenho duas faculdades [inint]
F1:	Qual área
F2:	Fiz uma de matemática e uma de Contábeis
F1: [00:54 – 00:56]	Ok
F1:	Há quanto tempo você atua como motorista de aplicativo de transporte privado aqui em Maringá?
F2: [01:06 – 01:23]	Já há 4 anos, né, desde 2017, quando a Uber começou em janeiro de 2017, né, veio a Uber prá cá, aí quando foi em fevereiro tirei minha EAR, né, e em março já estava cadastrada, trabalhando na Uber
F1:	O que lhe motivou a trabalhar como motorista... com a Uber vindo para Maringá, o que te levou a ser motorista, mesmo com duas faculdades?
F2: : [01:34 – 02:47]	A liberdade né. Liberdade de horários, porque eu tenho três filhos, e na época eles eram mais dependentes de mim, agora já tão maiorzinhos (...) sempre tentei trabalhar em algo que não me prendesse, e aí na época, eu tinha um carro bom, que, foi roubado né, e eu fiquei sem carro, (...) saiu num consórcio um golzinho e junto veio a Uber e tal, eu amo dirigir, gosto de estar nas ruas, gosto de conversar com pessoas né. Então pensei: ah vou pegar meu golzinho e vou trabalhar. Na minha cabeça só caberia carro econômico e popular, eu acho se eu tivesse com o outro carro, não teria talvez começado, não naquela ocasião, eu fui e comecei como motorista, depois troquei meu golzinho por um versa e fui só crescendo né, minha clientela foi crescendo também
F1:	Eh interessante. Me fale um pouco do seu cotidiano como

	motorista, como é tua vida, trabalhando como motorista?
F2: [02:57 – 03:23]	Ah, é corrido, muita correria porque, se você quer tirar um dinheiro bom, né, ainda mais, hoje em dia com esse preço de gasolina que tá, se tem que tá na rua, senão tiver na rua, não dá, mal paga as despesas do seu carro, mal paga a gasolina
F1:	Manutenção
F2: [03:25 – 04:15]	A manutenção, o seguro que envolve. As pessoas as vezes pensam que, ah mais daqui ali, ah é caro, mas não é, porque eu tô colocando, um bem ali, no valor, olha quanto você investiu naquele carro, aí você tem que pagar o seguro, que não é barato e para Uber é mais caro ainda. Quando a seguradora sabe que o carro é para Uber, é mais caro, você tem a manutenção, tipo assim, você roda 10000 KM, que é o tempo da manutenção, tipo o máximo dois meses, tá na concessionária de novo fazendo revisão do carro, e tem também o seu serviço né, você não tá ali só porque você ama rodar, carregar as pessoas, tem a prestação de serviços.
F1:	Teve uma época Juliane que o pessoal locava veículos para não colocar o seu próprio veículo, hoje é viável fazer isso ou não?
F2: [04:22 – 04:59]	Então eu nunca gostei, nunca achei que fosse rentável, porque você começa um mês, já com aquela conta na sua cabeça, meu Deus, eu tenho que fazer, tenho que fazer, porque não é barato o aluguel, e aí você trabalha quase metade do mês só para pagar o aluguel do carro, então a não sei , eu não gosto, tem muitos colegas que falam, a eu não vou colocar meu carro particular pra rodar, mas muitos não tem nem o carro particular, não conseguem e loca, porque justamente não consegue ter um carro
F1:	Quantos horas por dia você acha que é viável para ter uma renda razoável para sobreviver, para suprir as necessidades básicas?
F2: [05:08]	12 horas
F1:	Porque se trabalhar menos de 8 horas por dia você não consegue ter uma renda razoável?
F2: [05:15 – 05:20]	Não, se paga gasolina ali no pau brabo, ai tipo a comida
F1:	Mal dá para se alimentar
F2: [05:25 – 05:51]	Se colocar tudo na ponta do lápis manutenção né, se tem que fazer uma tabelinha de conta, você tem que colocar ali, a manutenção vai se tanto, o seguro é tanto, e você divide tudo aquilo lá por dia e quem aluga carro pior ainda vai ter mais aquela conta do aluguel
F1:	Em média quantos tanques de combustível você usa por semana?
F2: [06:00 – 06:17]	Nossa, tanque a cada dois dias. Dependendo se pegar corrida Sarandi, Marialva, Mandaguaçu, Paissandu aí vai mais
F1:	Como você vê, sente o mercado de trabalho das mulheres como prestadora de serviços como motorista aqui em Maringá? Você acha que é uma boa perspectiva, boa opção?

F2: [06:30 – 07:00]	Agora com os aplicativos femininos, agora tá mais seguro, né, mas antes era penoso, até as passageiras quando viam que era uma mulher, falavam: nossa que legal, tô me sentindo mais segura, tinham insegurança de andar com homens e nós mulheres, insegurança de levar um homem
F1:	A maioria de motoristas, predomina homem, principalmente quando a Uber chegou, há mais homens trabalhando, pois quando iniciou eram poucas mulheres, assim como você que se aventuraram em ser motorista de aplicativo, que encararam essa nova atividade profissional
F2: [07:16 – 07:38]	É eu encarei, tipo assim, não porque eu não tivesse outra opção, porque muitas pessoas acham que os Ubers, tão ali porque não tem outra opção, mas muitos escolhem aquilo, porque gostam da liberdade, gostam de fazer seus horários, né, é “sacrificoso”, mas qual trabalho não é sacrificante, se você se dedica ao trabalho, todo trabalho você tem que correr atrás
F1	Você acha que essa flexibilização do trabalho como motorista é uma forma de atrair para profissão?
F2: [07:48 – 07:49]	Sim
F1:	O que você acha pela questão da precarização, quando falamos no precário, essa questão do autônomo, de não se ter benefício, das plataformas não auxiliarem as motoristas, né, de alguma forma. Você acha que o trabalho de motorista de aplicativo ele é precário? Você vê dessa forma? Ou você acha que é um trabalho como outro qualquer na área da prestação de serviços?
F2: [08:22 – 09:02]	Era precário, agora tá melhor, agora tem ah, uma obrigatoriedade aí, que os motoristas precisam ter o MEI, porque acho que é uma segurança, que vai que você sofre algum acidente ou se machuca, sei lá. Se agente tá na rua trabalhando, tá ganhando, se a gente pára não ganha nada, eu acho que com essa obrigatoriedade, embora nem todos façam o MEI [...] se a pessoa precisa ficar uns dias parados ele tem o amparo do INSS, agora quem não faz, aí passa maus bocados
F1:	Os aplicativos não exigem a questão de ser microempreendedor?
F2: [09:09 – 09:22]	Não porque, senão ninguém via ser motorista
F1:	Infelizmente não tem a cultura de ter seu próprio CNPJ, para recolher por seu autônomo
F1:	Você já passou por alguma situação desagradável , crítica com algum passageiro, imagino que inúmeras, em 4 anos de experiência Juliane, você já deve ter passado por algumas situações, assim muitos boas, mas situações desagradáveis que você não esquece nunca.
F2: [09:48 – 11:51]	Quando eu tive que levar homem, homens desagradáveis [...] em Maringá uma vez entraram quatro rapazes dentro do carro pela Uber e estavam sem destino, quer dizer, na época o

	<p>aplicativo ainda não mostrava destino, então você ia meio às cegas. Eles entraram no centro da cidade, era um sábado a tarde, estavam indo para uma chácara. Menina do céu pensa no medo que eu passei, com quatro rapazes que não eram pequenos dentro do carro, chegou dar aquela baixada no carro, e aí foi para aquele lado da cidade do Vale Azul e foi indo e indo estrada de chão, comecei a rezar [...] morrendo de medo. Pensei, meu Deus esses quatro caras se quiserem me pegar, eles pegam e não vou ter força nenhuma pra me defender, então ali eu tomei a decisão que não ia mais pegar homem para levar, não pego mais, prefiro pegar somente mulheres.</p> <p>E também teve a situação da praia, fui trabalhar na praia e peguei um rapaz lá, que estava alcoolizado, na chamada estava o nome de uma mulher, mas aí quando cheguei no local o passageiro era um rapaz. Ele foi me assediando e falando cada coisa durante toda a corrida. Felizmente deu tudo certo, levei ele até local solicitado, me pagou direitinho, desceu reclamando, mas desceu do carro.</p>
F1:	Você teve alguma situação com mulher como passageira, algum assédio moral, incoerência em relação a cliente?
F2: [12:01 – 12:44]	Eu lembro de uma moça que eu peguei a noite na rodoviária para levar num hotel aqui na Tamandaré, quando eu parei e fui ajudar a descer a mala do porta malas, ela me perguntou: Você é casada? Aí eu falei, sou. Sou muito bem casada, obrigada! Levei na boa, mas eu vi que a intenção dela era outra, mas tudo bem.
F1:	Para ser motorista tem que ter jogo de cintura, toda articulação para as situações para lhe dar com as pessoas.
F2: [12:50 – 12:52]	Tem que ter jogo de cintura, ser psicóloga, escuta, aconselha quando a pessoa quer conselho, né.
F1:	Tem todo tipo de passageiro, são pessoas, pessoas diferentes, pois quando chama do aplicativo são pessoas diferentes, mas pode acontecer de ser a mesma cliente, e tem pessoas que querem conversar outras não querem bate papo, aí você tem saber respeitar isso.
F2: [13:11 – 14:28]	A gente vê muito a realidade de pessoas é, que são menos favorecidas e também pessoas desse grupo. Como que fala? LGBT. Assim, a gente tem que respeitar o que cada um pensa e o que quer da sua vida. Numa certa ocasião eu carreguei um rapaz, gay que fala, né, e aí ele contou que tinha câncer e que foi uma luta para ele, passou tanta humilhação, tanta humilhação, que eu comecei a chorar junto com ele dentro do carro quando terminou de contar a história dele. Pensei, gente do céu, tipo assim, são muitas histórias que a gente escuta, gente isso não existe né, não imaginava que existia, ouvir ele falando das injustiças que são feitas com eles, mas a gente não acredita, acha que é safadeza ser gay, sabe assim, existe muita injustiça.
F1:	É as pessoas tem suas opções sexuais, independente do seu

	<p>caráter, da sua crença.</p> <p>Alguma vez durante o trabalho você passou mal, e precisou de algum atendimento.</p>
F2: [14:43 – 16:49]	<p>Passsei mal uma vez. E aí eu tive que encostar, eu estava com passageira no carro, sabe quando dá aquele suador, aquele negócio gente, o que tá acontecendo comigo, gente do céu. Essa corrida não acaba mais, acelerei um pouquinho mais para deixar a passageira, porque eu não queria deixar ela na mão.</p> <p>Terminei a corrida e daí eu vi uma sorveteria próxima, encostei correndo na sorveteria, falei - Moço do céu eu tô passando mal.</p> <p>Aí entrei no banheiro nossa, vomitei, mas aí melhorou, deu aquela baixa de pressão. Ainda bem que eu achei a sorveteria, porque senão nem sei. A gente já tinha iniciado a pandemia em maio do ano passado, tinha que andar com os vidros abertos, aí aquele calorão aquele sol, queima demais. Aí baixou minha pressão, aquele sol quente, nossa senhora, era tipo meio-dia, uma hora.</p> <p>Quantas vezes saia cedo de casa e passava a hora do almoço rodando, que sabe que tem conta para pagar, tem que rodar segurando a urina, menina, quantas vezes não achava um lugar para parar. Tem muitas colegas que param em supermercado, muitas vezes em posto, mas as condições são muito ruins, eu não tenho coragem, eu prefiro segurar até chegar em casa. Aí você começa a ter cólica né, de tanto segurar a urina, mas agente vai vivendo.</p>
F1:	<p>De que forma você acha que seu trabalho afeta a sua qualidade de vida, sua saúde, por exemplo igual você mencionou na questão sobre a questão da saúde física, você trabalha muitas horas ininterruptas, sem parada, para não ir em banheiro em posto de gasolina, no supermercado para ir em casa.</p> <p>Você acha que isso afeta ou afetou a tua saúde física?</p>
F2: [00:33 – 00:58]	<p>Ainda não afetou, mas todo mundo fala para tomar água, às vezes eu esqueço de levar a garrafa de água, na verdade, na maioria das vezes não levo e esqueço de tomar água. Por causa de que se eu ficar tomando água eu vou ter vontade de fazer xixi, daí tenho que parar, tenho que ir para minha casa porque eu não acho um banheiro descende para ir.</p>
F1:	<p>Que horas você sai geralmente de casa pela manhã?</p>
F2: [00:17 – 01:14]	<p>E, quando vou pegar só pelo aplicativo sete, oito horas, mas quando tenho agenda, quatro da manhã, cinco da manhã.</p>
F1:	<p>Quantas horas você fica sem ir ao toalete?</p>
F2: [00:18 – 01:21]	<p>Ah, quando para na hora do almoço, aí vai.</p>
F1:	<p>E não para em nenhum momento para dar uma caminhada, esticada nas pernas?</p>
F2: : [01:27 – 02:04]	<p>As vezes você nem nota, vai pegando uma corrida atrás da outra, quando percebe, nossa já passou quatro horas e eu nem estiquei as pernas. Você imagina uma viagem na estrada de</p>

	quatro horas, você já fica cansada, isso que na estrada não precisa ficar trocando marcha, na cidade não, você tem que ficar prestando atenção, pedestre, ciclista, é caminhão que para, é gente passando, você tem que ficar trocando de marcha toda hora, fica ali com a perna, tem dia que se chega à noite, tá com as pernas moles de tanto cambiar, pisar no freio.
F1:	Você pratica exercício físico?
F2: [02:07 – 02:33]	Não, haha, tinha que praticar, mas tipo assim, ou eu faço corrida, ou, daria para parar mais cedo, mas quando eu paro, chego tão cansada. Tem vez que você sai do carro meio mancando de tanto ficar ali sentada e aí eu prefiro esticado no meu sofá.
F1:	Nesses quatro anos, que começou a atuar como motorista, você percebeu que a sua saúde teve alguma piora ou não?
F2: [02:37 – 02:33]	A minha não, mas já vi colegas tendo problemas de saúde, problemas de rins, problema de estomago por ficar muitas horas sem comer, ou então, da gastrite, porque só toma café, chega no posto pra abastecer, vai lá e toma um cafezinho, só café.
F1:	Ah relatos de problema de pele
F2: [02:37 – 03:28]	Envelhecimento, eu notei que envelhece muito mais nestes quatro anos do que se eu estivesse dentro de um escritório.
F1:	Mesmo com o protetor solar?
F2:[03:29 – 03:41]	Agente as vezes esquece de passar ou passa cedo, deu seis horas da tarde você não renovou o protetor aí não adianta nada. E agora com essas janelas abertas, ixi, a mão então, mão de velha já.
F1:	Em relação a sua saúde mental, você acha que nesses quatro anos atuando como motorista você teve alguma crise de estresse, se ficou mais introspectiva, ou seja, por trabalhar mais horas para ter uma rentabilidade. O teu lado psicológico teve alguma alteração?
F2:[04:19 – 05:23]	Não. Dirigir era uma terapia, depois com o tempo, você vê que não tem mais tempo pra sua família, seus filhos que era o que você queria. Você queria trabalhar numa coisa que você não tivesse horários, aí tipo tô numa corrida, parei lá do outro lado da cidade, daí dá o horário de buscar o filho no colégio, aí você tem que descambá lá do fim do mundo para vir buscar e naquela correria, larga o filho lá em casa, volta pra rua, porque você já tem outro passageiro, então é muita correria, só que tem dia que você fala, graças a Deus tenho um trabalho, que hoje tô aqui e essa pessoa entrou no carro para conversar, tem pessoas tão iluminadas no carro, nossa flui a corrida, a conversa, você fica sabendo de coisas que nem imaginava, bastante informação.
F1:	Como tem pessoas não tão iluminadas
F2: [05:25 – 05:48]	Sim, tem pessoas que entram para te estragar o dia, tem de tudo que é jeito, mas eu digo assim, nesses quatro anos mais tive pessoas de bem comigo que pessoas ruins.

F1:	Estamos vivendo ainda o momento de pandemia, isolamento social, além da preocupação em trabalhar, pois é um risco para as motoristas, mesmo mantendo o uso de máscara, álcool em gel, como você tem vivenciado no teu dia-a-dia no trabalho?
F2: [07:14 – 08:12]	Agente fica mais cauteloso né, igual no início da pandemia, eu fiquei carregando pessoas que tinha contato, evitei um pouco o aplicativo. Depois voltei no aplicativo e evito aceitar corridas em dinheiro, mais no cartão para não ter contato. Eu acho que o COVID pega mais de contato e o carro você tá aqui na frente o passageiro tá lá atrás, não encostou no passageiro, tá com as janelas abertas com o vento correndo para traz.
F1:	Muitos casos em Maringa
F2: [08:16 – 08:38]	Eu mesma não tive COVID, já tomei a primeira dose da vacina, eu falei Deus obrigada, porque eu vou conseguir tomar a segunda dose sem pegar essa doença feia
F1:	Gostaria de te pedir um recado para as mulheres, que hoje estão desempregadas, mulheres que estão em situação de vulnerabilidade, que precisam trabalhar que se separaram, às vezes não tem uma renda. O que você falaria para essas mulheres?
F2: [09:08 – 10:43]	Acho que nós mulheres nascemos fortes, tem mulher que não sabe da força que ela tem, mas ela tem a força lá dentro dela. E quando agente se vê em situações difíceis, tem que colocar a cabeça pra pensar. Se você tem um carro, bota uma o carro para trabalhar, então se você não tem o carro, vai na opção de aluguel mesmo, mas vai, vai sim. Como é bom a liberdade, como é bom você ganhar o seu dinheiro, você ser independente, você conversar com pessoas. Numa dessa você conhece alguém que vai dar em outro trabalho, já tive colegas que saíram da profissão de motorista porque estava ali por obrigação ou por que não tinha outra alternativa e se encontraram assim sabe, porque carregou a pessoa certa na hora certa entendeu. Então eu não sai até então por causa que eu gosto da estrada, da rua, mas quando aparecer a oportunidade de boa né, agente para; Acho tem que ir a luta sim, batalhar, tem que buscar o quer e o mundo tá cheio de oportunidades né, pra gente conquistar.
F1:	E continuar buscando seus objetivos
F2: [10:46 – 11:16]	Com certeza, eu sonho em ter um motor home, porque eu amo a estrada, porque o dia que eu me aposentar, vou morar dentro do motor home, eu quero conhecer esse mundão aí, pegar a estrada vamo embora
F1:	E para as mulheres que continuam assim como você trabalhando como motoristas, mesmo as que pararam momentaneamente devido a pandemia, com os filhos em casa, qual a sua dica?
F2: [11:36 – 13:08]	Se tiver né, com quem deixar a criança, porque as vezes não tem né, e daí não tem escola fica complicado mesmo, os

	<p>meus já tão tudo grande podem ficar sozinhos, mas quem não tem, tenho colegas que ainda estão paradas por conta disso da escola, e não ter medo de retornar, pois muitos que pegaram COVID não foi no trabalho, foi convívio com a família, e se tiver condições de deixar o filho em algum lugar, volta, é bom e vai ver , no começo as vezes agente dá uma acomodadinha em casa, eu acho que todas as pessoas estão acomodadas, agente acostুমou a dormir cedo, tem esse toque de recolher , antes 11 horas o pessoal tava se arrumando para sair, tinha madrugada que trabalhava a madrugada inteira, os jovens né, saiam uma da manhã , hoje se chega uma hora em casa já ultrapassou o toque de recolher</p>
F1:	Quero lhe agradecer pela entrevista

APÊNDICE G: CAPACITAÇÃO REALIZADA COM A MOTORISTA PIONEIRA

<p>Transcrição entrevista com motorista pioneira 09/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: capacitar a pesquisadora para atuar como motorista de App Áudio 21:21</p>	
<p>F1: Pesquisadora F2: Motorista</p>	
<p>F1</p>	<p>A capacitação é um treinamento e nada mais do que pedir uma capacitação para uma pessoa super experiente como você Juliane, que está há quatro anos nessa atuação profissional que não é fácil, mas que também é um trabalho que não tem rotina, por que cada momento você está em um local, conhece pessoas diferentes, situações diferentes, é muito dinâmico, não é estático, então como eu comecei. Baixei o Aplicativo, alterei minha carteira de motorista para EAR, fiz o cadastro no aplicativo. E o próximo passo seria saber como proceder para receber as chamadas das passageiras. Conecto aplicativo, tem que estar em algum lugar? Quais são os melhores horários para se trabalhar?</p>
<p>F2: [01:08 – 09:23]</p>	<p>Na verdade o aplicativo hoje, na época que eu comecei não era assim, mas hoje, já mostra a área dinâmica onde tem mais quantias de chamadas e também é, começa da sua casa, não tem que ficar caçando de lugar, entendeu, pois se ficar caçando de lugar, você vai gastar gasolina. Então você liga na sua casa, vem uma corrida, você analisa a corrida, meio rápido né, se analisa a corrida, hoje já mostra o destino, pra onde vai aí você vê senão é um bairro perigoso, não é um lugar ruim, tipo estrada de chão, cafundó do judas [risos], então senão é perigoso você pega corrida. Aí você pegou a corrida e só depois que pegou é que aparece se é homem ou mulher no caso de aplicativo misto, se utilizar a Motor Pink só vai aparecer mulher, que é aplicativo feminino, aí é só mulher, é para ser, já aconteceu de chegar no local e aparece um homem, aí comentou que estava testando para a filha usar, pois tava no nome da sua filha como passageira. E quando você aceita traça a rota, aí você realmente, porque as vezes você só o bairro, ele não mostra rua, número, pois são alguns segundos para você pegar a corrida, senão outro pega. Aí depois que você pegou, você analisa a rota, aumenta o mapa da tela do celular, dá um zoom, vê a região, ah beleza é tal. No começo você vai se sentir meio insegura, porque você acha que conhece a cidade, igual eu, quando comecei,</p>

morando há trinta anos morando Maringá, nossa conheço Maringá, hum, nossa você vai para cada lugar, que só Deus dúvida, tipo tem isso aqui em Maringá, e agora a cidade tá muito maior de quando eu comecei, tem bairro que se vai num mês, no outro mês você volta

Já aumentou não sei quantas ruas pra lá, tem lugares que eram chácaras que hoje em dia já são bairros.

Daí você analisa lá, coloca o mapa, tem aplicativos que já vem com a setinha pra você navegar pelo próprio aplicativo, agora tem pessoas que confiam mais no mapa né, no google maps ou wizer, eu vou mesmo pelo mapa do aplicativo.

Daí você pegou, é legal você mandar um mensagem para certificar que você vai chegar lá e a passageira vai tá lá.

Olá tudo bem? Estou a caminho. Aí ela já vai te responder.

Beleza, estou aguardando. Bom você chegar lá, ela vai estar me aguardando, mesmo porque tem corridas que são quilômetros a mais, tem corridas que são metros, tem corrida que são três quilômetros e dá uma diferença principalmente no trânsito, se for no centro, você pega sinaleiro, vai, vai, quando você demorou quinze minutos para pegar a passageira, aí as vezes ela já pegou outro, cancelou ou desistiu sei lá. Então é bom essa interação de mensagem.

Aí quando você chegou lá, o aplicativo avisa, tem aplicativo que pede para você arrastar que chegou no local, não é inicio de corrida, mas para arrastar para colocar que chegou no local e tem outros que aparece inicio de corrida. Se clicar ali, subtendem-se que a passageira já entrou no seu carro. E quando você vai chegando próximo do local eu gosto sempre de fazer uma busca no local, no ambiente, você vai observando calçada, trânsito, uma para você evitar acidentes se tiver no centro para não levar multa, senão lugar para parar e tem que parar fila dupla, ou então em bairros mais afastados, não tem nenhum, como já teve casos, de colega parar e o cara sair de trás de uma arvore com uma faca para atacar ela né. Então você já vai fazendo uma sondagem do local. Você a pessoa com o celular, você sabe que é aquela pessoa vai embarcar.

Você para, você que a pessoa de uma olhada na sua placa do carro, aí ela vem se dirigindo. Quando ela entra aí, você pergunta qual seu nome? Você não fala o nome, porque se é uma pessoa mal intencionada, fala sou eu, né. Se você fala é a fulana, ela pode falar que é, e às vezes não é. Aí você fala qual o seu nome? Daí ela vai falar, aí você vê se o nome corresponde o aplicativo, é mais um segurança.

Inicia a corrida no aplicativo.

Daí você cumprimenta, você vê se a pessoa tá a fim de falar, tem pessoas que gostam de ficar no seu celular e quietinhas, e tem pessoas que amam falar, só tá esperando você falar a primeira frase [hahah], mas aí você pergunta pra ela, você tem preferência de rota ou posso seguir a rota do aplicativo.

	<p>Aí ela fala não pode seguir o aplicativo e quando a pessoa pede a corrida, o aplicativo já deu o valor daquela rota e daquele tempo, então ela olhou aquela rota, se você as vezes fizer uma rota diferente, mas a motorista foi não sei pra onde, fez curva, e aí pode dar uma avaliação negativa. Sempre pergunto qual rota ela prefere, ela fala pode seguir do aplicativo, beleza você seguir do aplicativo.</p> <p>E para nós motorista é até melhor seguir do aplicativo, porque ele já estimou a corrida, se eu cortar caminho, ele vai cobrar o mesmo valor da passageira e me paga menos, porque eu andei menos, menos tempo, menos km eu saio prejudicada e a passageira vai pagar o mesmo valor.</p> <p>Sempre diminuo a velocidade quando tô com passageira, por uma questão de segurança mesmo, e aí quando chegar no destino, aí você pergunta se ali, porque as vezes coloca um número e não dá num lugar onde a pessoa tem que descer.</p> <p>Vai falar, é aqui, não, vai um pouquinho pra frente, tipo fazer a gentileza. E se for um pouquinho mais pra frente, o que custa você levar mais um pouquinho e aí você finaliza a corrida.</p> <p>Dai já vai parecer na tela o valor da corrida, se é no cartão, se é no dinheiro. Se é dinheiro, ela fica esperando clicar que recebeu. Se é no cartão, ele vai avisar esta corrida não tem recebimento porque já está deu entrada.</p>
F1:	Se o passageiro pagou com cartão, o aplicativo depois te repassa na sua conta corrente conforme o percentual da corrida?
F2: [09:35 – 09:45]	Tem vários aplicativos, de vários modos de recebimento, que é semanal, tem outros que no outro dia, depende do aplicativo
F1:	Já tem algum problema de recebimento?
F2: [09:59 – 12:50]	<p>Não, já tive problema assim, de internet, as vezes você tá num bairro que a internet não tá muito boa, porque as vezes você iniciou a corrida e ela não iniciou. Já aconteceu assim, de eu pegar a passageira e iniciar lá, e ele não vai, não vai, daí você não vai ficar ali com a passageira cinco minutos dentro do carro, ela já tá, vamo né, acelera aí, aí vamos andando para ver se a internet pega. Teve uma vez que eu peguei uma moça nem era fora de área di, era aqui no centro, e eu fui levar ela para o Cesumar , menina cheguei lá no Cesumar e ainda não tinha iniciado a corrida, por causa que tava falhando a internet , aí quando fui finalizar deu zero na tela, eu quase morri né, moça do céu deu zero. Olha no meu aplicativo apareceu tanto, então você me paga o tanto que apareceu no seu aplicativo, então tá. Nessa ocasião ela me pagou e depois o aplicativo ela deu erro, eu desliguei o celular e liguei novamente e apareceu como corrida cancelada. Daí ela me falou o valor e me pagou, pelo menos não perdi.</p> <p>Teve uma outra vez que foi pelo cartão, aí no cartão tive que</p>

	<p>entrar na corrida depois, pedir ajuda para a Uber, foi uma corrida da Uber e daí eu contei o que tinha acontecido, daí ele creditaram o valor. Só que eles enviam o aviso, assim, é sua obrigação cobrar o passageiro a corrida. E nesse caso o cartão era dentro do aplicativo e o passageiro mencionou já apareceu aqui que já foi debitado, como que você vai obrigar a pessoa a pagar de novo. E para não ficar uma situação assim, você fala com a Uber, vê se ela paga.</p> <p>Tem alguns bairros que ainda não pega</p>
F1:	Você até comentou comigo que não o hábito de fazer as paradas que prefere ir no toalete em casa, passa muitas horas sem tomar água, mas as vezes no meio do dia, não dá para ir em casa, tem algum local que as motoristas, o pessoal se encontra, sem ser pelo whatsapp?
F2: [13:10 – 14:23]	Olha, agente vai assim, as vezes alguma conhece algum local, algum cafezinho, e daí conta pra outra né, aí agente começa a criar amizade com a pessoa dona daquela quitanda ou cafezinho, aí começa fazer ponto de parada, aí todo vamos supor lá pelas quatro horas, nossa cafezinho lá entendeu, aí começa os vínculos de amizade entre as motoristas, mas de forma geral, que eu saiba da colegas ela vão assim no posto mesmo, no mercado ou para no shopping, e aí pega um banheiro melhor né, mas se tá em bairro, aí tem que segurar e esperar até chegar no centro.
F1:	Nesses quatro anos vocês perderam alguma motorista em acidente ou teve algum assalto?
F2: [14:14 – 14:33]	Assalto já, assim, que passou pela situação de assalto, foi muito constrangedor, perdeu o carro, celular, ficou lá na ribanceira apagada, mas graças a Deus de morte não.
F1:	E assédio moral pela Uber, ou seja, com passageiro masculino, ou seja, você foi gentil e aquela pessoa ser agressiva?
F2: [15:02 – 16:13]	Tem ne, tem pessoas que não tá no dia delas, aí trata mal, responde seco, assim já teve casos de assédio moral, tipo machismo, você falar que é assim assado e homem falar que não, que não é assim, mas poxa eu que sou mulher eu sei que é assim, e fala que não, que não é, de ficar batendo boca, de achar que mulher não é capaz, ou acha que você tá ali, que você não é só motorista, que você é outra coisa, vixi. Tem colegas, que tavam assim tipo, é neste estado de separação, ai quis começar a correr pra se sustentar, ficar independente para poder se separar de vez do marido. Aí o marido começava a jogar na cara que tava indo pra rua, só pra vadiar, que não era coisa nenhuma de corrida, que era só putaria que tava fazendo na rua, essas coisas né. Então tem sim, bastante.
F1:	É triste, ainda ter esse preconceito com a profissão de mulher motorista, do machismo e não ser respeitada.
F2: [16:29 – 18:06]	Convida para levar para casa, bastante isso. Deitar no ombro. E com mulheres só uma vez um situação, mas já ouvi colegas relatarem algumas situações.

	Já peguei passageira que tinha uma boca que meu Deus do céu, se tinha que ir rezando, porque te deixava com as energias lá embaixo.
F1:	E os horários?
F2: [18:09 – 18:38]	O horário de pico tem bastante corrida, só que você gasta mais combustível, então eu não gosto de rodar no horário de pico.
F1:	Você prefere trabalhar manhã, tarde ou noite?
F2: [18:41 – 19:26]	Se tiver em dinâmica, porque ali tá alto, daí sim, aí você roda, uma que o risco de acidente é maior né, porque é uma muvuca nesses trânsito e outra que você fica mais tempo em filas parado, então queima mais combustível e leva mais tempo a corrida. Tem corrida que não conta tempo, corrido tipo promocional, já dá um valor para passageiro e tem aplicativos que cobram do passageiro mesma coisa que prometeu lá quando fez o pedido da corrida, mas aí depois paga para o motorista a diferença, ele cobrou dez do passageiro, mas a corrida deu quinze, então ele paga para o motorista essa diferença.
F1:	Hoje a motor pink paga por quilometro rodado?
F2: [19:42 – 20:47]	[...] um real e setenta centavos e a uber é uma vergonha, tava um real e quatro centavos, a motor pink sempre pagou mais, porque você tinha que andar mais, por ter menos motoristas e menos chamadas de passageiros, então aumenta a distância, as vezes se tá lá no centro, chamou lá no Itália, quantos quilômetros você vai ter que andar. As vezes se vê que a corrida é longa compensa você ir buscar a pessoa, porque ela vai lá do Italia lá no Requião.
F1:	Quero lhe agradecer pela tua disposição em contribuir com a pesquisa, será muito benéfica com o conteúdo que você falou

APÊNDICE H: ENTREVISTAS REALIZADAS COM PASSAGEIRAS

Transcrição entrevista passageira 1 - 20/07/2021	
Tema: Saúde e Trabalho	
Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app.	
Áudio 2:17	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Caroline, tenho 32 anos e sou pós graduada pela Unicesumar
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Sim
F1:	Qual sua profissão?
F2:	Sou empresária e professora
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Porque, primeiro por questão de vaga, hoje em dia em Maringá é bem difícil de achar vaga né, e combustível, custo de carro, acaba sendo custo benefício de uso do aplicativo.
F1:	Você utiliza o aplicativo para laser?
F2:	Também, não só para o trabalho
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Eu dou preferência para mulher, por mais questão de segurança
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Normalmente eu utilizo o Uber
F1:	Você utiliza Uber, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Por ser mais rápido
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Nenhum problema, nunca tive
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	De mal atendimento sim, as vezes motorista mal humorado, as vezes devido ao trânsito dentro da cidade
F1:	Você costuma utilizar a noite?
F2:	Sim
F1:	Obrigada por responder e participar da pesquisa!

Transcrição entrevista passageira 2 - 20/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app. Áudio 2:59	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Isabela, 23, ensino médio completo
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Não, de Sarandi
F1:	Qual sua profissão?
F2:	repcionista
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Porque, acaba sendo mais fácil, circular nunca tem horário, então é mais fácil.
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	Os dois, finais de semana
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Pego mais motoristas homens, são raras as mulheres, acham que são poucas, mas prefiro ser atendida por mulher
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Normalmente eu utilizo o 99
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Por ser mais barato o valor
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Sim, muito grossos e também assédio
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	Sim, o motorista desviou o caminho que eu tava indo para minha casa e mandou eu tirar a roupa, daí eu chamei a policia, graças a Deus foi numa rua bem movimentada, tive sorte. Depois fiquei sabendo que ele foi banido da 99 e já tinha ocorrido com outras meninas, ele tinha ficha criminal , isso foi a uns dois anos já. Passei um bom tempo se usar aplicativo, agora eu uso, mas tem ter alguém comigo.
F1:	Obrigada por participar da pesquisa!

Transcrição entrevista passageira 3 - 20/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app. Áudio 2:36	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Thaisa Farias, 24, ensino médio completo
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Não, de Primavera, moro há cinco anos em Maringá
F1:	Qual sua profissão?
F2:	manicure
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Pra trabalho, mas é mais caro que andar de circular, mas é mais o conforto né.
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	sempre
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Com os dois, as mulheres andam muito devagar, mas prefiro mulher
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso o Uber
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	O valor é mais baixo que os outros
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Sim, o motorista não me deixou no lugar onde tinha colocada da minha casa, aí eu pedi pra ele deixar eu tava cheia compra, ele falou que não ia onde tinha colocado, que era só descer a minha rua, aí ele disse que não. Fiquei brava desci do carro, me xingou e saiu cantando pneu foi há uns cinco meses.
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	Não tive, mas já soube de amigas.
F1:	Obrigada por participar da pesquisa!

Transcrição entrevista passageira 4 - 21/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app. Áudio 2:36	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1:	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Heloisa, 28 anos e tenho ensino médio
F1:	Você é de Maringá?
F2:	sim
F1:	Qual sua profissão?
F2:	Cabelereira
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Pra não usar o transporte público e por não ter o carro, é um meio fácil
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	Uso sim, principalmente quando vai sair de noite
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	A maioria são homens, mas com mulher é mais seguro, pela questão de uma liberdade, assim né, por ser outra mulher eu preferiria que você sempre mulher.
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso mais o Uber, por ter motoristas, outros agente vai pedir por ter menos motoristas demora muito.
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Por ter mais motoristas e valor mesmo
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Já, já, agente faz de conta que não entende, mas já teve situação desconfortável, de brincadeira
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	É, nunca muito explicito, mas sim, e incomoda, agente fica sem graça
F1:	Obrigada por participar da pesquisa!

Transcrição entrevista passageira 5 - 21/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app. Áudio 2:21	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Raquel Stropa, tenho 38 anos, segundo grau
F1:	Você é de Maringá?
F2:	sim
F1:	Qual sua profissão?
F2:	Autônoma
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Eu uso mais, porque eu não tenho habilitação e, é mais prático, pega na porta de casa, leva no destino.
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	uso mais para o trabalho e quando preciso dentro da cidade principalmente com as minhas filhas
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Pela segurança prefiro mulher.
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso o 99, já usei o Uber
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Pelo preço mesmo, por ser mais barato de todos hoje
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	No início tinha receio, mas agora já me acostumei
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	Não tive não, graças a Deus nunca aconteceu nada
F1:	Obrigada por participar da pesquisa!

Transcrição entrevista passageira 6 - 21/07/2021	
Tema: Saúde e Trabalho	
Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app.	
Áudio 4:36	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Ana Maria, tenho 21 anos e tenho ensino médio completo
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Não, sou de João Pessoa, mas moro em Maringá há três anos
F1:	Qual sua profissão?
F2:	Autônoma e cabeleireira
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Por rapidez, por mais conforto, pro privacidade também
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	Só para trabalho
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Prefiro andar com mulheres, mais a vontade e tem motoristas que pedem até para sentar no banco da frente
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso o 99 acho que desde que cheguei em Maringá
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Pelo preço
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Foi bem chato, eu tava vindo do dentista, com a boca toda inchada né, aí o motorista falou assim, ah você tirou o dente, porque era em frente ao consultório do dentista, eu com a boca inchada, respondi sim. Ai ele colocou uma música, aí falou essa música é legal, aí eu respondi, ahan. Aí eu já fiquei retraída, porque eu já passei por abuso sexual, então sei quais as intenções, as palavras, eu passei por isso na minha infância duas vezes, e aí isso é meio traumático sabe é bem chatinho assim. Aí ele falou assim, ah tô vendo sua mão, você tem aliança? Nossa você é muito bonita, se quer ir no Firula comigo, lá tem pagode. Aí eu falei eu sou casada. Ele falou mas eu não me importo Daí eu fiquei quieta, daí ele começou a puxar assunto, mais quieta ainda, tanto quando eu fui pagar, fui pagar por pix, pedi o cpf e ele vou te passar o meu número assim eu posso te ligar . Eu denuncie ele no aplicativo.
F1:	Por conta disse você ficou receosa de andar?
F2:	Sim, fiquei uns três meses sem usar o aplicativo e meu marido ficou durante esse tempo levando para o trabalho. Faz pouco tempo que voltei a usar.
F1:	Muito obrigada!

Transcrição entrevista passageira 7 - 22/07/2021	
Tema: Saúde e Trabalho	
Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app.	
Áudio 1:41	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1:	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Jéssica, ensino médio completo e tenho 24 anos
F1:	Você é de Maringá?
F2:	sim
F1:	Qual sua profissão?
F2:	assistente
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Pela facilidade
F1:	Você utiliza o aplicativo mais para o trabalho ou lazer?
F2:	Lazer nos finais de semana
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	O que tem mais é motorista masculino
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza, Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso mais Uber
F1:	Você utiliza, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	pelo valor
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Sempre fui bem atendida, bem tranquilo
F1:	Obrigada!

Transcrição entrevista passageira 8 - 23/07/2021	
Tema: Saúde e Trabalho	
Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app.	
Áudio 2:47	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Patricia, 27 anos e ensino médio completo
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Sim
F1:	Qual sua profissão?
F2:	manicure
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Uso mais para o trabalho, por conta que de ônibus demora muito para chegar no meu serviço ou na casa da cliente e de aplicativo acaba sendo mais rápido
F1:	Você utiliza o aplicativo para laser?
F2:	Sim, no finais de semana
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Dependendo do horário é independente, mas se for a noite prefiro mulher , pois é mais preocupante.
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Uso mais o Uber e às vezes 99
F1:	Você utiliza Uber, pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Pelo valor
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Sim, com o 99, uma vez que eu pedi uma corrida. A corrida foi finalizada e eu precisei pagar no cartão o motorista disse que não tinha maquininha de cartão, aí tentei dar outras possibilidades para pagar ou pix pra ele, ou que passasse no meu serviço para receber, ele se recusou todas as formas que eu propus pra ele, ainda me xingou, foi grosso comigo, foi estúpido, bem arrogante. Até teve um senhor que ouviu a discussão e foi ver o que tava acontecendo dentro do carro. O senhor pagou minha corrida por conta da ignorância do motorista.
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	Por conta do ocorrido eu deixei de usar o 99
F1:	Ok, muito obrigada!

Transcrição entrevista passageira 9- 23/07/2021 Tema: Saúde e Trabalho Objetivo: Conhecer o perfil das passageiras que utilizam app. Áudio 3:30	
F1: Pesquisadora F2: Passageira	
F1	Qual seu nome, idade e formação escolar?
F2:	Luane Orlandine, eu tenho 36 anos e pós-graduação
F1:	Você é de Maringá?
F2:	Não, sou de Jacarézinho e moro aqui há cinco anos
F1:	Qual sua profissão?
F2:	Bióloga
F1:	Porque você utiliza o meio de transporte de aplicativo?
F2:	Porque eu não dirijo carro, e porque tem situações com a minha filha fica mais fácil o deslocamento, e as vezes até pelo custo porque uma viagem até o centro é sete reais, pra você ir de carro pagar um estacionamento, correr o risco do carro ser roubado, as vezes não achar uma vaga é muito mais fácil de aplicativo, bem mais tranquilo.
F1:	Você utiliza o aplicativo para laser?
F2:	não
F1:	Você utiliza aplicativos mistos, ou seja, com motoristas masculinos, ou você prefere andar com mulheres motoristas?
F2:	Uso com os dois, e por enquanto não sinto diferença entre motorista homem e mulher, por conta do horário que eu uso, como é comercial, acho que é mais tranquilo. Não vou te dizer que não fico um pouco apreensiva, eu fico olhando o caminho, o trajeto, sempre com o celular na mão, eu compartilho minha rota sempre com meu marido, toda vez que eu saio eu tomo esse cuidado indiferente se homem ou mulher.
F1:	Qual o aplicativo que você mais utiliza Uber, 99, Garupa, motor Pink?
F2:	Hoje usamos mais o 99 e um Uber, pela questão de rapidez no horário que usamos diariamente e preço.
F1:	Você utiliza pelo preço e por ter mais motoristas?
F2:	Pelo valor custo e benefício
F1:	Você já passou por alguma situação durante o trajeto que precisou de ajuda?
F2:	Nada grave, mas teve uma situação um pouco chata, que eu e meu marido fomos de aplicativo para uma festa de casamento e acabou tarde de madrugada, e para conseguir Uber foi muito difícil, eles cancelavam, aí tivemos que caminhar até um local mais afastado do local, para conseguir.
F1:	Você já passou por alguma situação de assédio, de mal atendimento por conta do motorista?
F2:	Não, graças a Deus até hoje não.
F1:	Agradeço pela disponibilidade!

APÊNDICE I: PESQUISADORA-SUJEITO COMO MOTORISTA POR 7 DIAS

<p>Transcrição durante os sete dias que atuei como motorista de aplicativo Objetivo: Conhecer e compreender o trabalho de mulheres como motorista Vídeos gravados durante ao volante: 3h77min Software de apoio: Transcribed by Gglot.com</p>	
F1: 1º dia	<p>Bom dia!!!</p> <p>Aqui em Maringá, um pouquinho de frio, aproximadamente três graus.</p> <p>Eu sou Veridiana, estou realizando uma pesquisa, sobre meu doutorado na área de promoção da saúde. Meu objetivo é compreender e entender como pesquisadora observadora o cotidiano das motoristas de aplicativos, as mulheres que atuam aqui Maringá, como motoristas.</p> <p>Eu comecei a pesquisa no sábado. Loquei um veículo específico para esse trabalho, e aí, quando fui retirar o veículo, a pessoa que havia colocado o veículo não tinha devolvido e atrasou um pouquinho a retirada do veículo, fiquei aguardando por algum tempo.</p> <p>Consegui pegar na locadora o veículo específico, ou seja, na categoria específica para rodar com o aplicativo e assim poder ativar no aplicativo.</p> <p>Nos dois aplicativos que eu vou atuar como motorista, eu precisava do Renavam do veículo que eu vou utilizar, por isso não podia fazer o cadastro como motorista antes, então, ontem, com o veículo e documentos eu encaminhei para os dois aplicativos toda a documentação final para poder ativar.</p> <p>Fiquei aguardando, e no final da tarde um dos aplicativos, a motor pink me liberou, e eu já realizei duas corridas ontem, no final da tarde, com uma experiência.</p> <p>Para entender melhor como conduzir e transportar passageiras, eu passei por uma capacitação com uma motorista pioneira de Maringá, assim como para utilizar o aplicativo.</p> <p>Está sendo uma aventura porque foge totalmente a minha realidade de vida como profissional, como pessoa, embora venha estudando já há quase dois anos, sobre o ambiente, as motoristas, a questão do trabalho, da precarização, do trabalho, a questão da saúde dessas motoristas está sendo um grande desafio pesquisar e ser motorista ao mesmo tempo.</p> <p>Hoje eu comecei bem cedo, estava três graus na parte da manhã e agora eu estou indo para atender uma chamada.</p>
Dia 2	<p>Hoje tem sol em Maringá.</p> <p>Estou seguindo todos os protocolos, pois é necessário, devido ao momento que estamos vivendo de pandemia de COVID-19, desde dois mil e vinte.</p> <p>No site dos aplicativos, tem informações, mas não regras específicas de como atuar como motorista. Assim a capacitação que eu fiz, me ajudou a entender melhor sobre a usabilidade do aplicativo e ao mesmo tempo dirigir.</p> <p>Com a capacitação com uma motorista pioneira e desde que uso aplicativos já observava o método das motoristas.</p> <p>Quando você tiver uma passageira, os vidros devem ficar abertos, não deve ligar o ar condicionado para evitar de circular o vírus, independente da temperatura.</p> <p>Quando pegar passageiros manter os vidros abertos, não pode entrar no veículo sem máscara. Eu preparei para deixar de acesso as passageiras, um kit, coloquei no veículo onde foi disponibilizado uma máscara descartável,</p>

álcool em gel 70°.

Caso alguém precise trocar a máscara, está disponível.

O que eu desejo, quando eu terminar essa semana de trabalho (pesquisa), espero que eu não me contamine e que eu não passe por nenhuma situação desagradável durante o transporte.

Que consiga entender melhor o universo dessas mulheres motoristas que trabalham, se dividindo, em várias atividades além de ser motorista, assim como eu, sou mãe, professora, e agora motorista, acumulo de funções que hoje parece natural na vida do trabalhador, das pessoas.

Há motoristas que em alguns horários vagos elas atuam como motoristas, como uma forma de bico, ou seja, alternativa financeira.

Nesses dois anos que eu venho estudando sobre a questão do trabalho das mulheres e a questão da precarização do trabalho que vem desde a revolução industrial, o que na época foi um boom para o segmento de indústrias, assim como com a crescente mão de obra, além da entrada da mulher no mercado de trabalho que vem aumentando desde a década de 50 e 60, que saíram dos seus lares por uma questão de necessidade.

Além também tem a questão de se auto conhecer de forma profissional, da capacidade de desenvolvimento fora do lar.

A gente vê a questão do trabalho precário no sentido de sem benefícios, sem regulação e seus reflexos para a qualidade de vida.

Quando os aplicativos vieram para o nosso país, inicialmente com a Uber, depois na sequência surgiram outros aplicativos, como aqui em nossa região de Maringá a Motor Pink, que é um aplicativo exclusivo para transportar passageiras mulheres, assim como a noventa e nove e outros pelo Brasil afora.

Eles vieram com a promessa dessa questão da flexibilização do trabalho, ou seja, você vai trabalhar a hora que você quer, faz o horário que quiser.

Isso criou uma estimativa, do eu vou fazer o meu horário. Sim, realmente você pode fazer o seu horário. Sai para trabalhar às sete da manhã, às oito da manhã, ou a tarde, e trabalhar à noite.

Como tem motoristas que trabalham na parte da manhã em outra atividade profissional, preferem trabalhar à tarde ou à noite.

Muitas preferem trabalhar muitas horas por dia, sem parar, porque a rentabilidade é um pouco maior, mas com a pandemia e toque de recolher os horários ficaram mais limitados.

Então, as empresas de aplicativos vieram com essas promessas da flexibilização, mas por trás disso é como pano de fundo. Eu como motorista ao me cadastrar, faço um contrato de adesão e não tem vínculo.

Por exemplo, eu mesma sou uma professora, sou um estudante de doutorado na área e tive que mudar minha carteira de habilitação.

No ano passado para fazer essa proposta de trabalho e estudo, fiz duas provas no Detran para ser aprovada com habilitação EAR. E para fazer a adesão aos dois aplicativos, era necessária, carteira nacional de habilitação regular com EAR, documentos do veículo e somente um aplicativo que demorou um pouco mais a aprovação, pois analisa os antecedentes criminais, o que eu acho muito válida, porque você está prestando serviço para terceiros, enquanto a gente sabe que tem pelos relatos colhidos, há aplicativos, que não veem isso, qualquer pessoa pode se cadastrar.

Isso já ocorreu de muitos criminosos, até com tornozeleira, serem motoristas

de aplicativos. E alguns relatos são bem negativos relatos sobre isso. Então, assim como o que se vai transportar o passageiro com segurança dessa forma achei muito interessante o aplicativo pedir até por eu ser mulher. Mas a questão é?

Você faz o seu horário de trabalho, porque tem que se sustentar, tem que trabalhar, atingir seus objetivos.

O que acontece se você não atingir? Você não tem vínculo com a empresa, porque você é considerado parceiro da plataforma, você não tem o benefício nenhum, nem garantia.

Se você não puder trabalhar, o que acontece com a situação de você se sustentar, ou ficar por alguns dias sem poder dirigir ou um tempo de licença. Você não tem um apoio nem da plataforma e nem do estado, e isso é muito complicado para um autônomo.

Então por isso que recomendam, eles orientam que deveria ser uma regra. Todas as motoristas que atuam com EAR deveria ser obrigatório ter um MEI, microempreendedor individual, mas pela questão de custos, muitos não fazem.

Em Curitiba capital do Paraná, para ser motorista é obrigatória ter CNPJ, já aqui em Maringá não é necessário.

Muitos não constituem um CNPJ, pela burocracia, que é ter um CNPJ ainda no nosso país, embora já tenha melhorado para os micros empreendedores individuais, já tenha facilitado um pouco mais de uns tempos para cá a burocracia, principalmente aqui no nosso município Maringá, a prefeitura orientar, a se tornar um microempreendedor individual, que é o caso do motorista.

Então, assim é um trabalho muito digno, mas é um trabalho também, que existe alguns riscos, que é o trânsito, os terceiros, os assaltos.

Agora, em Maringá é tranquilo, mas já tem alguns bairros, que eu fui orientada na minha capacitação para não ir, quando for solicitada a chamada. Se eu receber uma chamada para aquele local, eu tome muito cuidado. Então se é uma nova motorista, que não conhece ainda outras motoristas da categoria, pode ocorrer algumas situações de riscos, pois os aplicativos não dão orientações diretas sobre os riscos da profissão.

E tem alguns horários também, em que as pessoas não recomendam rodar, e em determinados locais, foi sugerida na minha capacitação algumas dicas também quando embarcar passageiro.

Perguntar o nome da passageira? Porque assim você vai saber que realmente foi a pessoa que lhe chamou.

Então tem riscos, embora seja um trabalho considerado flexível, é um trabalho que senão trabalhar muitas horas, você não ganha quase nada, nem cobre o combustível e acaba não tendo uma rentabilidade de subsistência e sobrevivência, por exemplo, em duas viagens que fiz rodei mais de 23 km e recebi R\$ 19,30, fora o tempo de deslocamento e o combustível.

E aí que também entra a questão da precarização, em que você não tem benefícios, como a questão da assistência a saúde, além do SUS, que para utilizar, por exemplo, se precisar em uma UBS para ser atendida por um clínico, a motorista vai ficar parada pelo menos meio-dia de trabalho e para o autônomo, isso é muito complicado. Também não se tem um ponto de parada toalete, eu preferi ir em casa, pois os locais públicos nem sempre são bem higienizados.

	<p>Conforme relatos anteriores da minha pesquisa há motoristas que param no posto de gasolina, mas muitas não gostam devido a falta de limpeza, além também da questão da pandemia, muitas preferem segurar a urina e ir a casa quando possível.</p> <p>Tem a questão de levar a garrafinha de água, eu no primeiro dia esqueci, fiquei com sede e só peguei água quando parei para almoçar e muitas motoristas não levam garrafa de água para não ficar com vontade de ir ao toalete e também ter que parar as corridas. Acabam colocando a prioridade na subsistência financeira e esquecendo da saúde. Nós mulheres temos mais preocupações e consciência sobre a saúde, mas em decorrência da situação financeira se acaba deixando de lado, como no caso da motorista pioneira que fiz a entrevista. Ela evita de levar a garrafa de água para não ter que parar, pois ele prefere sempre ir somente em casa ou na hora que para almoçar, passando muitas horas sem ir ao toalete. Embora ainda não tenha problemas renais, já surgiu problemas de pele, envelhecimento precoce devido a exposição ao sol e calor, pois aqui em Maringá é uma região muito quente, de temperaturas muito altas, determinados meses mesmo com o uso do protetor solar.</p> <p>Se você não repassar o protetor depois de dez horas de uso, ele já perde a capacidade de proteção.</p> <p>Então, hoje está muito tranquilo, poucas chamadas, o trânsito tá tranquilo onde eu estou no centro de Maringá, e agora vou me deslocar para pegar uma passageira. E aí eu vou desligar Câmara, porque a pesquisa não tem autorização pelo CEP, e não tem o objetivo de filmar os passageiros, mas durante a semana de trabalho eu vou colher algumas pesquisas com as passageiras. Ontem já colhi uma pesquisa para fazer, a passageira autorizou a fazer pesquisa, assinou o termo de autorização da pesquisa e eu gravei o áudio da entrevista.</p>
Dia 3	<p>Já deixei a minha passageira, agora tem um solzinho, e já aumentou a temperatura, o trânsito ficou um pouco mais movimentado.</p> <p>Estou numa região de muitas clínicas, aí o motorista da frente param em fila dupla para descer, não da seta, essas são algumas situações do trânsito.</p> <p>Como estava mencionando desde ontem sobre o trabalho e a questão da flexibilização e da precarização para quem gosta de dirigir é gostoso, e sempre gostei de dirigir, porque eu cresci como meu pai viajando, então isso já tem um pouco na veia.</p> <p>Sempre gostei de dirigir na estrada, que faz as viagens de casa, geralmente sou eu, meu marido é ótimo acompanhante, só dorme, e eu como sempre dirigi na estrada, quando vou para o Rio Grande do Sul, são quase dois mil quilômetros. É tranquilo, cansa, cansa. Você tendo um carro automático, é mais fácil, mas dá dores nas pernas, cãibras.</p> <p>Tem que gostar de dirigir para você viver nesse trânsito, mas não quer dizer que não se vê muito motorista estressado pelo tempo de ativa e o trânsito dependendo do horário do dia é demorado o deslocamento de um lugar para outro.</p> <p>Eu moro aqui em Maringá há dezessete anos de dois mil e três para cá, cerca de dezoito anos, o trânsito aumentou muito, Maringá tem em média dois veículos por moradia, já me bateram três vezes em Maringá, aqui é um pouco complicado, porque tem muitos moradores das cidades vizinhas que vêm das outras cidades, aí gera um pouco de confusão no trânsito principalmente na</p>

região central e de clínicas e hospitais, apelidados de motoristas de finais semana devido a falta de regras no trânsito, param em fila dupla, não usam seta, às vezes furam semáforo e assim vai..., mas se percebe quando a pessoa não está muito habituada no trânsito, eu dirijo em qualquer lugar, grandes cidades.

Por isso achei relevante me colocar como pesquisadora-sujeito, para fazer essa pesquisa porque eu tinha uma curiosidade, de como é ser um motorista de aplicativo usando a tecnologia como ferramenta de trabalho. Usando a plataforma tecnológica e transportar pessoas – passageiros.

Antigamente, se via somente táxis, não havia aplicativo, com entrada das plataformas mobile esse formato de transportar pessoas mudou muito.

Mas ainda há pessoas que não aderiram aos aplicativos, como os mais idosos, preferem usar táxi, com o motorista de confiança, que param e esperam e pelo valor afetivo também que com o tempo vai construindo um relação de confiança, tanto que minha filha brinca, quando ia virar “táxi”, de ouvir a vó falar táxi, pois ela tem um taxista chamado Danilo que levava ela para todo lugar antes da pandemia, agora com a COVID, ela não sai mais, por ser do grupo de risco.

Antes as pessoas mencionavam taxista agora a nomenclatura é ser Uber, ou seja, você não é denominado motorista e sim Uber.

A marca Uber incorporou tanto nessa realidade do aplicativo da profissão que ser motorista é ser Uber não é ser motorista de aplicativos. Incorporou tanto a marca tanto que a Uber é o aplicativo mais utilizado.

O que mais tem motorista rodando, conseqüentemente, os valores são melhores que eles conseguem fazer promoções para os clientes.

Então, como a minha pesquisa é sobre mulheres motoristas e a pouco tempo a Uber implantou a opção de motorista selecionar somente transportar passageiras mulheres, como a Motor Pink por ser local e devido a pandemia, caiu as chamadas, também optei por usar a Uber, mas seguindo o mesmo formato de transportar somente mulheres, para compreender também além do universo das motorista o porque das passageiras também usarem aplicativos e com motoristas mulheres.

Hoje você tem a opção de antigamente não tinha por meio do aplicativo exclusivo feminino, no entanto ainda pela Uber quando o passageiro faz a chamada ele não sabe se vira motorista do sexo masculino ou feminino.

Por isso ainda os aplicativos mistos, você não pode escolher, se você escolhesse como motorista uma mulher por essa questão da segurança.

No caso específico da *start up* Motor Pink, que é um aplicativo que surgiu em dois mil e dezanove no dia dez de julho. Ele foi baseado nos conceitos do primeiro aplicativo feminino, que surgiu em São Paulo, chamado Lady Drive, também exclusivo para mulheres, e a Motor Pink teve o mesmo conceito inicial por conta do assédio de motoristas, violência e preconceito com as mulheres trabalhadoras como motoristas.

As motoristas mulheres transportam passageiros homens que acabam em algumas situações tendo problemas, assalto, violência, assédio moral e sexual. Então, a Lady Drive surgiu também com esse conceito de atender mulheres para mulheres, ou seja, o trajeto com segurança com tranquilidade. Sabe-se que as mulheres são mais cuidadosas no trânsito, mais atenciosas que os homens de origem.

Tem pessoas que falam as mulheres são mais lentas para dirigir, mas não é.

	<p>As mulheres são mais cuidadosas e respeitam o trânsito, quando você está com um passageiro, não pode ocorrer porque você tem uma vida ali dentro do carro. Além de outras coisas, se devem ter esse respeito e, além de tudo, sobre assédio como relatou uma passageira durante uma entrevista, sobre um fato constrangedor de um motorista durante o transporte dela, mesmo sendo pouco minutos e está no banco de trás é horrível ouvir uma piadinha ou indiscrição por conta do prestador de serviço no caso o motorista ou uma brincadeira de mau gosto, embora que as vezes as pessoas – clientes aceitam ser mal atendidas e acabam se acomodando e não denunciando ou aceitando como se fosse uma situação normal, ficando com medo de denunciar, é bem complicado.</p> <p>Acredito que depois deste momento que estamos vivendo muitas motoristas irão voltar, pois muitas pararam de rodar, por não terem com quem deixar os filhos, devido as escolas estarem fechadas, também pela situação pandêmica, a insegurança tanto de passageiros como de motoristas.</p>
Dia 4	<p>Bom dia, mais um dia trabalhando, está um pouco menos frio, não com muito sol lindo aqui em Maringá. Ontem, além conseguir chamada nem conseguia gravar muito, porque o dia foi bem corrido. Resolvi ir posto de combustível fazer uma parada para as necessidades fisiológicas, fui em um posto onde algumas os motoristas frequentam e que vão tomar um café.</p> <p>Fiz uma parada, estava muito frio o movimento de chamadas estava baixo, entrei na loja de conveniência, mas é muito pequena, e com essa questão da pandemia e evitar aglomeração é bem limitado para as pessoas circularem. Mas complicado, o toailete é bem sujo e para nós mulheres é difícil, para os homens às vezes até eleva esse tipo de situação pouco mais tranquilo do que nós mulheres.</p> <p>Na sequência atendi uma passageira a Maria, que não estava bem, tinha acabado de fazer um exame de saúde bem chato, e foi conversando todo trajeto, ela começou a conversar, desabafar, apesar dos problemas familiares, e o percurso não era muito longo fui ouvindo seus desabafos.</p> <p>Te que ter empatia, não sou psicóloga, então tem que ser ouvinte, tentando não absorver os problemas, porque senão, depois não consegue trabalhar, fica pesado, pensando que todas as pessoas têm muitos problemas, todo mundo tem problemas. E que não podemos solucionar os problemas, mas se pode ouvir as passageiras e as vezes as pessoas só querem alguém para ouvir e a história da Maria foi bem comovente.</p> <p>E sobre a questão de ser motorista ,quando cheguei em Maringá, havia poucos táxis, até quando chegaram os aplicativos em meados de 2017, já Curitiba, Porto Alegre havia táxis em cada esquina, claro que são cidade muito maiores, não sei se por fatores econômicos da cidade o perfil mesmo de consumidor da cidade, de ter muito de táxi.</p> <p>E quando vieram os aplicativos facilitaram a questão dos valores e acesso, porque são diferentes valores, um taxista, o aplicativo, isso que foi já estão até de muitas discussões entre as categorias por conta que atrapalhou o trabalho dos taxistas, porque eles têm tabelas próprias, valores próprios, diferente dos aplicativos, trabalho, promoções, horário, o horário de pico.</p> <p>Essas oscilações que da mudança de valores no mesmo trajeto, então, quando os aplicativos migraram para os grandes centros, houve muitas questões e discussões entre as categorias, com os sindicatos das categorias que</p>

representam essa questão no contraste de valores que muitos taxistas acabaram migrando para os aplicativos por uma questão de sobrevivência, porque as pessoas, os mais jovens que usam mais tecnologia, migraram para os aplicativos do que ligar para o taxista.

Sobre os taxistas, tinha época que eles revezavam nos veículos, inclusive para virar vinte e quatro horas trabalhando com o mesmo veículo.

São pessoas que exploravam esse segmento como um nicho de mercado. Acontece com os motoristas que não tem carro, locam os carros e acaba viabilizando quem não tem carro próprio.

O que acaba tocando no meu caso, que loquei um veículo para fazer pesquisa, porque o meu carro, ele não é um carro que entra na categoria dos aplicativos.

Voltando para a questão dos taxistas, muitas vezes em dia de chuva que não tem um horário de pico, ficar sentado dentro do carro, acontece o mesmo com os motoristas de aplicativos, é como está acontecendo comigo, faz a corrida, e quando termina, se não tem uma nova chamada, fica parada esperando.

Ficar aguardando, esperando sentada, e às vezes cansa e senão cuidar da sua saúde, ficar horas sentada, fazendo isso semanalmente, mensalmente e assim sucessivamente. Mas senão mudar algumas rotinas na vida, alguns hábitos, certamente vai ter problema de saúde, porque muito tempo sentado, muito tempo sem ir ao toalete não é saudável.

Agora mesmo no frio mesmo, bebe menos de água, eu mesma esqueci dois dias de levar minha garrafinha de água para tomar durante o trabalho. E isso é um complicador, porque se hidrata menos durante o dia de trabalho, o organismo já não vai funcionar da mesma forma, não cheguei a senti dores nas pernas porque não dirigi mais que oito horas sem parar, mas imagino como seria trabalhar doze horas sentada dirigindo.

Como foi o caso da pioneira que entrevistei, ela comentou que sentia dores nas pernas, cansaço e a questão da saúde. Ela sabe, tem a noção do se cuidar, de se prevenir.

É intensa a questão de você saber os meus limites, para que não tenham reflexo lá na frente da saúde, claro que é difícil você pensar nesse sentido, porque quando você é jovem você tem uma disposição diferente quando você passa dos trinta, quarenta, seu organismo vai mudando, principalmente nas mulheres. Depois dos quarenta, toda a questão hormonal à disposição vai mudando, os seus reflexos é diferente.

E aí, quando você vê uma motorista de sessenta anos dirigindo e também, quando fiz a coleta no ano passado, com os motoristas do questionário de qualidade de vida no trabalho, conversei com uma motorista de sessenta anos e ela me disse que ela trabalhava meio período, porque ela não aguentava ficar muito tempo, ela era aposentada, e fazia a atividade de motorista para se ocupar e não ficar em casa parada e assim ter uma renda extra.

E para trabalhar o período integral, tem que estar com disposição, com muita atenção no trânsito, porque tem que estar em sintonia com tudo que possa acontecer para evitar um acidente.

Dependendo dos horários, mas não dá para ficar tranquila, dependendo dos horários é bem tenso, pois muitas situações ocorrem por terceiros.

Tem horário que é mais tranquilo, mas aí você tem os entregadores andando uma certa velocidade, cruzando as vias, ultrapassando pela direita, tem que

tomar muito cuidado.

Ontem mesmo eu estava quase chegando em casa e dando seta para a direita para entrar na próxima, de repente um entregador ultrapassou pela direita e quase gerou um acidente.

Diariamente em Maringá, tem acidentes com motociclistas e geralmente com entregadores que fazem ultrapassagens imprudentes, furando as preferenciais por conta da velocidade para fazerem entregas rápidas, pois o ganho é por entrega.

Eu percebo que muitas formas, relatos, muitas motoristas não exercem atividade física que chegam cansadas e acabam tendo problemas de saúde, também se alimentam mal, no meu caso eu consegui parar todos os dias para almoçar ou programei para isso, mas se eu tivesse em uma condição de necessidade para suprir mensal a situação financeira, tem que correr atrás, você acaba rodando muitas horas, mudando o ritmo de alimentação e não se alimentando em horários regulares.

Algumas motoristas levam uma fruta e dá uma paradinha, mas elas não têm o hábito de parar o carro e dar uma caminhada e muitas nem param para almoçar, elas não têm o hábito de fazer isso, porque elas não querem perder as corridas.

E por parte das plataformas de aplicativos, assim como a Uber sendo mais pressionada porque ela é a maior, a trabalhar um pouco mais essa questão de informação e consciência sobre a saúde dos parceiros motoristas, no entanto, há uma pressão oculta por parte do aplicativos, em trabalhar mais, mais horas, pois se parar de rodar, para de ganhar, usando o seu veículo e seguro contra terceiros. E nada que vincule, ou melhor, que condicione uma relação de trabalho com o parceiro, nada que proporcione algum benefício, pois a nossa legislação trabalhista, entende que o motorista de aplicativo é autônomo e tem um contrato de adesão com a plataforma, mesmo com as mudanças na legislação trabalhista, se tornou mais evidente que esse trabalhador esta cada vez mais afastado da relação empregado e empregador.

Mesmo com milhares de ações trabalhistas contra os aplicativos, os grandes aplicativos, há poucos retornos de causa, sobre ações trabalhistas com mulheres no segmento de aplicativos são em menor proporção que acabem revertendo para o empregador.

Assim a empresa tenta justificar a flexibilidade, por meio do contrato de adesão não tendo relação de trabalho, empregado – empregados.

Há em andamento ações pelo Brasil, e também resultados mais favoráveis para as plataformas do que para os motoristas. Muitos acionam as plataformas pelos custos em trabalhar, sem benefícios, desgaste do veículo, desvalorização pelo excesso de km, e poucos tiveram as ações com retorno suficiente do que propuseram nas ações, até o momento não encontrei nenhuma ação de mulher motorista, embora tenha lido sobre a insatisfação da categoria em alguns estados. A plataforma 99 teve um causa perdida para um motorista, mas o valor não foi muito elevado sobre o que ele havia solicitado. A legislação trabalhista dá suporte ao empregador e não ao trabalhador.

Nesse sentido, não se tem, não se consegue determinar uma relação de trabalho como a empresa e fica difícil provar perante a justiça.

E mesmo na relação de parceiro da plataforma, se têm a responsabilidade por todas as suas despesas desse trabalho, todos os custos e além de seguro do veículo contra terceiros, que são os passageiros, o combustível para rodar,

	<p>mais a alimentação. Então você acaba, se você colocar e analisar hoje todas os custos, todas as despesas são muito elevadas rodar como motorista.</p> <p>Você tem que trabalhar, como disse uma motorista, tem que trabalhar pelo menos doze horas por dia para cobrir essas despesas, esses gastos e ainda sobrar alguma coisa para você, para pagar as contas pessoais.</p> <p>É um trabalho muito oneroso, além de ser um trabalho precário.</p> <p>Se ficar doente no dia, não pode trabalhar, por exemplo, se ficar gripada por conta da pandemia, não vai poder trabalhar e é menos um dia de trabalho, um dia de trabalho para o motorista, são valores consideráveis, embora os aplicativos paguem valores muito baixos, por quilômetro rodado, a motor pink por ela ser local, paga valores um pouco melhores, mas tem poucas mulheres trabalhando atualmente.</p>
Dia 5	<p>A questão da pandemia também prejudicou bastante, muitas motoristas pararam por medo de contágio, ou para ficarem com os filhos. As passageiras que eu carreguei eu transportei, perguntei para as que demonstravam interesse em conversar, elas utilizam muito pela questão do valor, e pelo tempo de se deslocar que é mais rápido que andar de ônibus.</p> <p>A motor pink a plataforma local, está passando por um momento de transição, desde de 2020, com a pandemia, eles tiveram uma crise muito grande. Muitas motoristas mulheres pararam, e também mudaram o aplicativo, o aplicativo inicial era locado de uma empresa de São Paulo e não funcionava muito bem, então resolveram desenvolver o próprio aplicativo, só que o desenvolvimento não é assim do dia para a noite. É um software robusto, porque integra mapeamento, dados financeiros, não é simples, gastaram muito e ainda tem algumas falhas. Eles tiveram uma mudança também entre os sócios, mas eles ainda estão apostando na empresa nessa questão da mulher de trafegar passageiras e que atendem somente mulheres.</p> <p>Ontem estava lendo a noite sobre um aplicativo, ele atua só nas capitais, por enquanto, não tem nas regiões, no interior, e ele transporta as mulheres pessoas da melhor idade, crianças e é exclusivo para esse tipo de serviço.</p> <p>É interessante, pois senão não tem tempo de levar o seu filho para a escola, pode se contratar a versão compartilhada, em que o pai e a mãe podem acompanhar na plataforma, o seu trajeto. Por exemplo, se eu tiver transportando alguém que eu me sinta não a vontade, o que eu senti alguma situação diferente.</p> <p>Tem um botão de segurança, que chamam botão de emergência, além da questão também de você compartilhar sempre com a pessoa, que pode ser um colega, o esposo.</p> <p>Nos grandes centros é bem comum as pessoas compartilharem o trajeto, pela questão da segurança, dependendo de regiões. À noite é complicado, como no Rio de Janeiro, que tem determinados bairros, regiões que ninguém pega corrida. Aqui por ser uma cidade menor, quem trabalha a noite, forma grupos e se comunicam entre os motoristas e se avisam se viram alguma situação atípica.</p> <p>Eu mesma fui recomendada não usar alguns trajetos até mesmo de dia. Eu, como não trabalhei a noite foi bem tranquilo e optei, pois tenho uma filha pequena e é mais complicado, mas tem motoristas que trabalham os três períodos para conseguir uma renda melhor dentro do mês.</p> <p>Estou trabalhando em julho de 2021, é um período considerado mais tranquilo, por ser férias, pois algumas universidades já haviam retornado no</p>

	<p>modo presencial, e muitas não, então o movimento de passageiros é menor, menos pessoas circulando e quem está circulando são as pessoas que voltaram a trabalhar no formato não remoto, ou seja, que retornaram para as empresas.</p> <p>Realmente, até esse momento está sendo tranquilo, também não tive nenhum, nenhuma situação assim, de assédio verbal. Algumas querem conversar, outras são dão bom dia ou tchau. Às vezes, o deslocamento é muito rápido, e não dá nem tempo. E eu vou continuar aqui espera a espera de uma chamada.</p>
Dia 6	<p>Mais um dia trabalhando como o motorista tendo essa experiência para meu projeto de pesquisa. Ontem, no final da tarde, cheguei um pouquinho com dor na lombar, aí fiz um pouco de alongamento à noite, mas assim, claro, não estou habituada no ritmo, mas o que me parece é que ficar muitas horas sentada, assim como quem trabalha com computador fica muitas horas sentado, se recomenda, bom não sou educadora física, mas as orientações do meu educador físico, colegas que atuam também como fisioterapeutas, é que, a cada duas horas ou duas horas e meia levantar pouco, dar uma caminhada para trabalhar a ergonomia e não ficar tanto tempo sentada.</p> <p>Mas no caso da motorista, como às vezes ela encerra uma corrida e pega uma nova corrida já na sequência, não dá tempo de fazer isso, mas as vezes uma paradinha no período da manhã, se saiu de casa e está trabalhando no período da manhã.</p> <p>Se conseguir dar uma paradinha, sair do carro, uma caminhada, esticar as pernas, ou cinco, dez minutos, alongar os dedos e as mãos, pois ficar muito tempo com as mãos no volante, nesse movimento de tensão, dependendo do trânsito, onde uma situação de acidente ou de defensiva e prevenção de trânsito, vai acabar com dores no corpo todo.</p> <p>Também fazer alguns exercícios movimentando o punho, esticando, alongando um pouco também ajuda, o pescoço também a postura de ficar sentada no banco vai tencionando o pescoço, assim como os vícios de postura também da gente. Eu mesma às vezes me deparo inclinada dirigindo, para ficar atenta e isso vai fazer mal para minha coluna vertebral, postura e ergonomia.</p> <p>Ficar muito tempo sentado pode de imediato não ter sintomas, mas com tempo isso fará mal para a saúde.</p> <p>Mas se soubermos que o trabalho esta sendo nocivo, pode-se melhorar no se auto cuidar saber da necessidade de ter uma boa saúde, porque a gente não tendo saúde, não tem nada. Porque não se consegue trabalhar, não consegue fazer nada bem.</p> <p>Dependendo dos horários aqui em Maringá é tranquilo, mas tem momentos e em regiões, avenidas de Maringá, como a Avenida Colombo, no horário de pico. Você acaba ficando tensa, é o trânsito, a passageira conversando, é ciclista andando no meio da pista, muitos motociclistas, ultrapassando na faixa errada, cortando nas ultrapassagens.</p> <p>Ontem mesmo teve um acidente na Colombo, a moça estava vendendo produtos no semáforo e o motociclista não viu e a atropelou.</p> <p>Diariamente tem acidente em Maringá com motociclistas, mesmo antes de ser motorista eu via e observava muitas situações no trânsito, muita imprudência. Já sofri alguns acidentes que me bateram, mas nada grave, então sempre dirigi muito atenta e eu neste momento como motorista sinto na pele, que quem dirige diariamente acaba tendo muita tensão, e isso gera,</p>

consequentemente estresse. E aí tem que pensar que senão cuidar da saúde e ter uma vida mais saudável, não pode trabalhar, não pode ter qualidade de vida.

E pensar no que eu posso melhorar na minha vida, para ter uma melhor qualidade de vida.

Eu estou atuando na minha atividade profissional, em que eu posso melhorar as minhas condições para que aquela não fique insalubre ou ser nocivo a minha saúde.

Se a forma de vida que estou vivendo, seja no trabalho, na vida pessoal está me prejudicando de alguma e consequentemente gerando adoecimento. Às vezes demoramos a perceber, pois alguns sintomas demoram a aparecer. E pode ser a médio e longo prazo, mas com o tempo o prazo vai vencer e a saúde vai cobrar.

Amanhã, depois de amanhã, alguns meses de fazer movimentos repetitivos, durante a atuação do trabalho, e que não percebe que aquilo é nocivo para a sua saúde.

Então, tem que ter alguns hábitos na nossa rotina, para que se possa ter qualidade de vida melhor, por exemplo, eu antes de me tornar motorista estou em home office na vida real, todas os dias eu passo muitas horas sentada, escrevendo no computador, e eu procuro levantar a cada duas horas e faço uma caminhada dentro de casa, faço alongamento na própria cadeira.

A motorista, quando deu aquele tempo que não tem chamadas, lembrar ao estacionar uns minutinhos, faz um alongamento pelos menos nas mãos e braços. Quando para um lanche ou se você não vai almoçar em casa porque não deu tempo para não perder outras corridas, lembrar e dar uma caminhada.

Na hora da parada para fazer um lanche, que aqui no Paraná chama se marmita, aproveita e faz um alongamento nas mãos, faz alongamento nas pernas.

O mesmo acontece com a água, muitas motoristas não bebem água, porque se beber muita água porque tem que ir muitas vezes ao toailete, que é uma questão de problema, devido a higiene.

Mas não se deve ficar sem tomar água sem se hidratar, aqui em Maringá o clima é muito seco, isso faz mal para nossa saúde. O período de inverno, a tem que se tratar, e nós por conta do frio, por natureza bebemos menos líquido.

O que ocasionará problema em alguns órgãos, no nosso organismo, como a questão de se alimentar.

Não passar muitas horas ininterruptas sem se alimentar, levar uma frutinha, um suquinho junto.

Não precisa parar muito tempo, para não atrapalhar sua rotina, eu sei que é difícil criar alguns hábitos, tem que ter disciplina, mas se dedicar, nós conseguimos.

Colocar isso como objetivo, se consegue, nós, mulheres conseguimos fazer muitas coisas ao mesmo tempo, então, se determinar a melhorar as condições da nossa vida, vai melhorar a nossa qualidade de vida, consegue só como objetivo, porque depois que ficar doente e ir ao médico fazer um monte de exames e depois ser diagnosticada algo mais grave e que não vai poder trabalhar, ou então vai ter que diminuir o seu ritmo e aí sim o médico vai dizer que tem que mudar.

	<p>Mudar alguns hábitos, nem café, a cafeína desperta, dá a sensação de estar mais disposta, mas se ficar com problema cardíaco, o médico vai cortar, pois tudo em excesso faz mal.</p> <p>Tomar café é uma delícia, mas tudo que é em excesso faz mal, pois às vezes para no posto para abastecer, está de estomago vazio e vai tomar um cafezinho para enganar o estomago isso já vai fazer mal, dor de estômago, pode causar gastrite. E ainda o estresse também do cotidiano, o ritmo acelerado de vida, muitas pessoas desenvolvem estresse.</p> <p>E a gastrite também, e um dos sintomas derivados do estresse.</p> <p>Eu não sou médica, mas leio artigo, e já ouvi dos especialistas, se sabe que o ritmo de vida acelerado das grandes metrópoles megalópoles dos ritmos de vida que se vive, senão mudarmos alguns hábitos, nossa saúde vai ser a primeira a ser prejudicada, e sem saúde não se faz nada, conseqüentemente doenças e conseqüentemente, medicamentos, tratamentos.</p> <p>E a situações de ter que mudar de profissão por uma questão da saúde. Então para evitar, para entender que é mais importante, claro que sem a renda, a questão financeira, é fundamental para sobreviver nesse mundo capitalista. Mas se não tiver saúde, não adianta nada.</p> <p>Então os dois andam juntos, se você tem saúde, qualidade de vida, você vai ter um desempenho melhor no seu trabalho e conseqüentemente uma renda, um retorno, uma disposição melhor para atuar o seu trabalho.</p>
Dia 7	<p>Estou estacionada faz uns vinte cinco minutos, e hoje está bem parado, então desliguei agora o aplicativo. Eu queria comentar esses dias que eu vive como motorista, pois foi uma experiência ímpar na minha vida.</p> <p>Eu estou há dois anos estudando sobre as mulheres, a atuação das mulheres com trabalhadoras no segmento de prestação de serviços, atuando diretamente por meio dos aplicativos, entender como elas se sentem como parceiras das empresas que fornecem a ferramenta de comunicação, meio de comunicação entre os clientes, os consumidores que são os passageiros, as plataformas de aplicativos.</p> <p>Então, se tem um tripé a plataforma, que são as empresas, os motoristas que são os prestadores, serviços e os passageiros, que são os clientes consumidores.</p> <p>E o que a plataforma faz?</p> <p>Faz a interligação, prestando também um serviço, ou seja, ela presta um serviço para o passageiro e presta serviço para o motorista, com taxas.</p> <p>Por esse serviço, a motorista ao utilizar esse serviço e o cliente também usufruir desse serviço para o transporte.</p> <p>A percepção que eu tive vivendo essa experiência, eu faria a seguinte análise, na gestão, na administração nós temos uma matriz que chama se análise de SWOT, em que temos quatro pontos que se pode alocar dentro desse contexto, que seriam os pontos fortes de ser motorista de atuar como motorista.</p> <p>É a questão de você ser mulher, poder trabalhar tem um ganho, ter uma renda que pode ser extra, porque pode ter uma outra atividade profissional em paralelo ao atuar como motorista de aplicativo nas horas vagas.</p> <p>E se você precisa de uma renda adicional? Isso eu considero um ponto forte. Também não precisa ter uma formação específica em determinada área para atuar como motorista, apenas que você ser habilitada, ter uma carteira de motorista habilitada com a EAR, faz um curso, provas no Detran para ser</p>

habilitado.

Quando eu modifiquei a categoria da carteira, eu passei para essas avaliações psicológicas para atuar como motorista, que significa exercício de atividade remunerada, dentro da categoria de rendimento utilizando veículo.

Eu considero isso um ponto forte.

E você não precisa ser uma profissional formada, graduada, então assim esse é um ponto forte dá a oportunidade de um trabalho mesmo sem formação.

Um dos tópicos análise da matriz da oportunidade para quem está desempregado, para quem ficou recentemente desempregado não tem ainda uma alternativa de trabalho.

Está buscando outras coisas é uma alternativa de renda, outra oportunidade é a questão de fazer, de optar pelos horários que você quer trabalhar. Então, se você tem filho pequeno como acontece em muitos casos agora na pandemia, você tem filho pequeno, e não tem com quem deixar enquanto o marido está trabalhando, pode optar por outros horários para trabalhar e ter sua renda e não ficar na dependência de terceiros. Isso é uma oportunidade também.

Ai abre uma questão há pessoas, que tem dificuldade de comunicar, eu mesmo já transportado por motorista de aplicativo que nem bom dia meu deu quando entrei no veículo. E nesse trabalho vai ter que trabalhar um pouco mais a sua comunicação, então, se a pessoa um pouco introvertida, isso é uma possibilidade de você melhorar a sua comunicação.

Tem um crescimento melhor, porque você vai conhecer muitas pessoas, vai conversar com pessoas e dali pode surgir um *network* e dar possibilidades e eu falo que é uma oportunidade.

A motorista é um *CEO*, pois pode administrar e gerenciar seu trabalho e vida. As mulheres tem essa facilidade de gerenciar o trabalho, a vida pessoal e conciliar com várias atividades.

Nós conseguimos fazer muitas coisas ao mesmo tempo, muitas tarefas, as mulheres conseguem administrar o lar, cuidar dos filhos, atuarem em atividades profissionais, serem casadas, terem uma vida social e ainda tem o laser, consegue administrar as mulheres são muito fortes, não tem aquela coisa assim não consigo fazer para mulher, não existe isso quando ela quer, então eu enxergo isso como oportunidade de pontos fortes.

E as ameaças são que os aplicativos, principalmente a Uber, que é a mãe de todas essas ferramentas, porque foi ela que iniciou, que deu o *start* no mundo. Em relação ao transporte por aplicativo, há muitas plataformas atuando, eles estão já com vários projetos Uber, como a opção sem motorista, que são os autômatos (autonomia) que o carro, futuramente, vai transportar passageiro sem o motorista, tudo eletrônico pelas ferramentas.

Isso é uma possibilidade da profissão sumir, eu vejo isso como uma ameaça. Pode não ser agora, mas já tem vários estudos, assim como as entregas, a Uber, aderiu no período de pandemia, a questão das entregas.

O motorista não só com passageiros, mas também pode optar pelo serviço de entregas. Eles estão fazendo em alguns locais pelo mundo, a entrega por drone, então nesse caso, também é uma ameaça e pontos fracos.

Essa questão do trabalho precário que entra na categoria, e pode se dizer que é um trabalho precário, porque ele é insalubre.

Dependendo do horário que você trabalha, do número de horas que você trabalha sem parar, você não tem nenhum benefício por parte do parceiro que é a plataforma, porque ela não se sente ele de ligação trabalhista com o

motorista, assim como um prestador para o motorista.

Então você tem que se cercar de alguns cuidados pela questão do CNPJ, porque se você sofre um acidente, não poder trabalhar, você não vai ter nenhum direito por isso que se recomenda fazer o CNPJ.

Mas isso ainda é um pouco oneroso, nem todos motoristas fazem e também a questão de não ter um ponto de parada, principalmente para as mulheres, é delicado porque as mulheres trabalham, muitas horas querem ir ao toalete e não têm aonde ir, se não formarem uma amizade, ou seja, um ponto de parada e achare um bom local é difícil.

Eu preferi vir em casa à maioria dos dias, mas as vezes se está longe de casa, longe do bairro onde você está trabalhando para o bairro que você mora.

Eu acho que as empresas (plataformas) poderiam, fica uma sugestão pensar em pontos que disponibilizasse um cafezinho um ponto de parada e de higiene para os motoristas, pois é complicado.

Pode ser que seja um custo, mas poderia possibilitar melhorar a qualidade de vida para esses motoristas para descansarem uns minutos do dia, que estão trabalhando sem parar e não tem um local adequado, e que tivesse um custo, mas isso poderia ser incorporado nos valores de taxas do aplicativo, mas que fosse disponibilizado um ambiente, assim mais adequado para proporcionar principalmente melhores condições para as mulheres.

Uma melhor qualidade no ambiente de trabalho, porque o ambiente delas é o carro, mas elas também usam o ambiente externo.

Eu vejo isso como um ponto fraco, a questão também dos valores de repasse no nosso país. Eles são baixos, então negativos, o repasse pouco, por quilômetro rodado. Por isso que o motorista tem que rodar muito e aí tem os custos do veículo, desgaste, seguro do veículo, manutenção, pneu furado, entre outros, tudo por conta do motorista.

A legislação trabalhista não ampara para esse prestador de serviço, então, acaba sendo assim totalmente autônomo, totalmente independente, fica por conta do motorista.

E eu vejo, assim, alguns motoristas estimulados a trabalhar e acho, que é uma oportunidade, mas tem motoristas, que já estão desgastados. Aí o estresse, a questão da saúde também fica abalada, já não vê como uma oportunidade de trabalho e continuam trabalhando como motorista ou então, na primeira oportunidade, vão mudar para o que aparecer, vão mudar de profissão por conta da questão dessa falsa flexibilização que eu falo essa falsa expectativa de ganho, se ganha, se trabalhou. Ganhou, mas por trás disso se tem muitos custos e o resultado do retorno não é tão satisfatório.

Hoje eu não vou conseguir almoçar em casa e aí eu trouxe a minha marmitinha, como dizem aqui no Paraná, lá no Rio Grande do Sul, se fala o lanche, um lanchinho que não chega a ser uma refeição completa.

E eu trouxe hoje no carro caso não conseguisse ir em casa, almoçar. Minha filha está de férias da escola e ainda bem que eu tenho alguém para ficar com ela nesse momento que eu estou fazendo a pesquisa.

Para encerrar essa semana de uma super experiência na minha vida, que faz parte da pesquisa que estou realizando, gostaria sim de fazer algumas reflexões. Eu, quando era jovem, no último ano da minha faculdade, lá em mil e novecentos e noventa e nove, eu peguei uma bactéria, fiquei quinze dias na UTI, entre a vida e a morte. Durante os quinze dias que passei lá, uma pessoa do meu lado da maca, faleceu. Eu não podia receber visita com muita

frequência da minha família, então são momentos que a gente não deseja para ninguém.

Nesse período de pandemia, nós também não nos imaginávamos vivendo essa situação, eu já pensava que viveríamos isso em algum momento, mas eu não estaria viva nessa vida para viver isso, pois o com o crescimento mundial da população e o descontrole na questão da industrialização, e da questão ambiental, o mundo não estaria preparado para viver com tantas pessoas em pequenos espaços geográficos, embora eu não imaginava que seria viver nessa vida para viver em situação de pandemia que estamos a um ano e meio, praticamente mais de um ano e meio vivendo essa situação.

Muitas famílias, muitas pessoas, perderam amigos familiares muito próximos por conta de um vírus que ele é causado pelo contato de você pegar a mão, de respirar próximo um do outro.

E eu, como passei por uma situação de bactéria, que fiquei quinze dias internada isso na época fez mudar muitas coisas, muitos conceitos.

Eu era jovem, tinha alguns conceitos, não tinha experiência de vida, mas após essa situação traumática na minha vida eu mudei alguns valores e era no último semestre também da minha faculdade quando isso aconteceu, fiquei vários meses em recuperação, desenvolvi meu TCC, trabalho de conclusão do curso em casa, por conta que ainda estava com a imunidade baixa.

Meu pai falava assim para trancar a faculdade, faz no próximo semestre que você vai estar bem de saúde. Não adianta, eu sempre fui assim, não gosto de coisas inacabadas, se eu me proponho a fazer, vou até o final.

Isso é uma coisa minha particular, na época falei para o meu pai que não ia desistir, me formei como a turma, porque queria me formar com os meus colegas. Nós convivemos quatro anos de faculdade, participar daquele momento com eles era muito importante.

E eu sempre tive muito isso, não desistir das coisas, não se abalar com os problemas. Eu acho que os problemas eles existem, existem para todos.

As vezes nós achamos que o nosso problema é o pior de todos. O problema é maior que o da fulana, o problema maior que do fulano, não. Todo mundo tem problema e cada um uma situação, cada um com problema diferente.

O que você vive na sua vida, é do tamanho que você pode carregar. Então eu digo assim, quem reclama da vida de se queixar trabalho e falar que o trabalho não é digno. Todo trabalho honesto é digno.

Eu queria ter um trabalho melhor, ter ganhos melhores. A gente reclama! Quando se lê uma história de alguém, no Facebook, nas redes sociais, uma declaração de uma pessoa, nós falamos nossa essa pessoa tem um problema muito maior do que o meu. Então, eu sempre que tudo tem solução.

A única coisa que não tem solução, nós sabemos que é a morte.

Enquanto a se tiver saúde podemos buscar conhecimento e informação e viver.

O nosso conhecimento ninguém tira da gente, eu nunca mais parei de estudar nunca parei de trabalhar, sempre trabalhei em dois lugares.

Sempre fiz várias atividades, é o meu perfil, não quer dizer que todo mundo tem que ser assim, e nem que eu sou melhor de que outras pessoas.

Não é isso, mas ser motorista, mulher nos dias de hoje. Eu acho assim que a gente tem que pensar que é uma profissão, muito digna que é uma profissão que dá oportunidades para as mulheres saírem de casa, mulheres que não tiveram oportunidade, de repente, em determinados períodos, de estudar, de

terem uma profissão, uma formação. Mas que te dá à possibilidade e oportunidade de repente de poder voltar a estudar, realizar o sonho de uma profissão.

Nessa semana ouvia uma zeladora de um prédio que atendi aqui e que ela tinha o sonho de fazer psicologia e ela conseguiu voltar a estudar, trabalhando e voltou a estudar, pois os filhos já cresceram.

Então nós não podemos deixar nossos sonhos de lado, deixar nossos objetivos e muito menos dizer que está velha demais para estudar e trabalhar.

Às vezes eu ouço assim você não para de estudar, você senão cansa?

Eu falo, me formei em análise de sistemas depois em marketing e agora durante o doutorado terminei administração, tenho três pós graduações, fiz mestrado e agora estou terminando o doutorado. Se Deus quiser, vai dar tudo certo, vou termina-lo.

Assim não pode parar, não podemos nos se estagnar, e não pode dizer que não tem trabalho, que não tem alternativa.

Temos que buscar e correr atrás dos nossos objetivos, as coisas não irá cair do céu, a oportunidade não vai bater na porta. E na primeira oportunidade que aparecer se deve analisar e se valer apenas abraçar, não ficar com medo em muitas situações da minha vida fiquei com medo.

Quando fiquei lá na UTI eu fiquei com muito medo porque achei que ia morrer, quase morri em alguns acidentes que já aconteceram de terceiros me baterem. Eu também já passei por situações, quando se perde alguém próximo, se deprime porque fala não, agora o que eu vou fazer..., então tem que respirar e correr atrás. Perdi um grande amigo para COVID e foi muito triste, em muitas situações fico me lembrando dele, mas como dizem vida que segue.

As mulheres são muito resilientes, somos muito batalhadoras, as mulheres conseguem, como mencionei antes, as mulheres, elas tem isso de fazer muitas coisas juntas, se organizar, de ser multitarefas e não dependerem de maridos. Além disso, gerir a família, o lar, os filhos, os estudos e o trabalho fora de casa. Teve uma época que eu ministrava aula na faculdade, tinha empresa, viajava para fazer o mestrado em São Paulo uma vez por semana e as pessoas falavam como você dá conta, eu dizia é administrando meu tempo. Claro, tem que se organizar, porque uma pessoa totalmente desorganizada não consegue fazer nada por completo, tudo que inicia não termina, então nós temos capacidade sim.

Nós mulheres temos capacidades, conseguimos dirigir, conversar, atender os passageiros com grande competência, e também podemos além de tudo isso, cuidar da nossa vida, da nossa saúde, manter a qualidade de vida para que a possamos educar os nossos filhos, criar os nossos filhos com qualidade de saúde e qualidade de vida.

Ter boas condições de trabalho, eu durante essa semana percebi que o trabalho de motorista é cansativo, mas se pode pensar em estratégias para melhorar isso, não denegrindo a profissão, como a questão do preconceito.

Hoje já melhorou isso, mas no início, quando as mulheres começaram a atuar como motoristas, ainda tinha muitos motoristas, homens, passageiros com muito preconceito por ver mulheres dirigindo.

Hoje se veem mulheres dirigindo caminhões na estrada, mulheres dirigindo ônibus de transporte coletivo, e mulheres nos aplicativos.

Muitas pessoas ficam mais tranquilas, de serem transportadas por mulheres

motoristas, porque as mulheres são mais cuidadosas e são educadas. São gentis com os passageiros, e se sentem mais seguras em relação às questões de transportar somente passageiras mulheres, pois ainda há violência contra a mulher, alguns relatos de assédio que durante esta semana que trabalhei ouvi de passageiras sobre assédio sexual e moral, assim como de motoristas durante a pesquisa.

Então, a minha dica é: seja motorista, se for para melhorar a sua vida. Cuide da sua saúde, seja feliz no trabalho, o trabalho é digno. O trabalho motiva, o trabalho nos faz se sentir produtiva e melhor. Se sentindo útil, se vive melhor, e assim construir alguma coisa para a nossa vida, não desista.

Obrigada pela semana, só tenho que agradecer.

Foi uma experiência ímpar na minha vida.

Eu fiquei muito feliz de poder ter tido essa oportunidade de ser motorista por uma semana.

APENDICE J: CONTEÚDO DOS PODCASTS

EPISÓDIO 1: Mulheres ao volante
MEIO: Áudio
Apresentadora: Veridiana
<p>Eu sou Veridiana Duarte e hoje vamos falar sobre mulheres ao volante, podcast que relata o ritmo de Vida de Motorista de aplicativo, com enfoque na mulher, trabalho e saúde.</p> <p>Em um cenário de aumento da população, desemprego, crescimento do trabalho informal, a precarização do trabalho é uma preocupação contemporânea mundial desde a década de 70, com a evolução do capitalismo mundial, das incertezas econômicas e do aparecimento de novas tecnologias que vem mudando a forma de se comunicar, assim como o modo de trabalho tradicional.</p> <p>Diante dessas mudanças, o trabalho precário tem crescido, aliado ao intenso número horas de trabalho, sem garantias e benefícios, em que é o trabalhador que assume os riscos, e não o empregador.</p> <p>Nesse cenário, o trabalhador também enfrenta problemas de saúde envolvendo fatores físicos, mentais, psicológicos e motores, que despertaram a atenção ante o desafio de manter sua qualidade de vida e saúde.</p> <p>Além disso a informalidade causa jornadas extensas e intensas, ausência de salário fixo, falta de segurança, carência de direitos sociais e trabalhistas, entre elas doenças e também o assédio moral e de apelo sexual.</p> <p>O trabalho por aplicativos é considerado, no contexto tradicional, como transporte de passageiros e com a pandemia o formato de entregas tem crescido muito, e é gerenciado por empresas que intervêm direta e indiretamente nos padrões mínimos de qualidade de serviço e na seleção e gestão da força de trabalho.</p> <p>O aumento da população ativa feminina ao trabalho externo vieram as dificuldades, como acúmulo de atividades domésticas, familiares e profissionais.</p> <p>As trabalhadoras vivem também a desigualdade de gênero no ambiente de trabalho em diversas profissões em vários segmentos, e ainda é uma realidade mesmo com a mesma formação e experiência.</p> <p>Com a imprevisibilidade econômica e a possibilidade de flexibilidade laboral e possível organização do trabalho e tendência mercadológica, as mulheres também iniciaram suas atividades profissionais em várias frentes de trabalho, inclusive como motoristas de aplicativos.</p> <p>Com a uberização as mulheres viram uma possibilidade de renda diante da flexibilização de horários, assim não deixar de atender a dupla jornada familiar, mas com isso vieram a sobrecarga de trabalho, a falta de regulação e benefícios, voltados para a qualidade de vida no trabalho, assim como a diminuição de renda, que mal dá para suprir as necessidades básicas, em consequência da alta de combustíveis, despesas com o veículo e os valores baixos de tarifas repassadas pelas plataformas de aplicativos, somando a isto a precarização tomou forma nesse segmento esquecendo de fato o ser humano, a mulher e a trabalhadora ter condições dignas para viver.</p> <p>Obrigada por ouvir Vida de Motorista, no próximo episódio o bate-papo será com uma motorista de aplicativo, relatando suas experiências ao volante.</p> <p>Vida de Motorista é um Podcast desenvolvido no projeto de tese no Doutorado em Promoção da Saúde pela Universidade Cesumar - Apoio CAPES</p> <p>Até o próximo Vida de Motorista!!!</p>

EPISÓDIO 2: Mulher, trabalhadora e motorista
MEIO: Áudio
Apresentadora: Veridiana
Convidada: Fabiana Stropa
<p>Fabiana é um prazer ter você no programa Vida de Motorista para agregar ainda mais sobre a temática do nosso podcast, que contempla o contexto ser mulher, vida no trabalho e a saúde.</p> <ol style="list-style-type: none">1) Me conte, o que a motivou a se interessar em trabalhar como motorista?2) Como você vê a profissão de motorista e o mercado de trabalho para as mulheres?3) Na sua opinião, desde que os serviços de transporte privado por aplicativo como o Uber iniciaram no mercado brasileiro, você acha que essas empresas trouxeram melhorias para os motoristas que trabalham com este tipo de prestação de serviço?4) Com o surgimento de aplicativos como a Motor Pink aqui de Maringá, que atuam exclusivamente com mulheres, motoristas e passageiras, houve maior incentivo para as mulheres se tornarem motoristas?5) Diante da diversidade dos condicionantes de saúde e o modo de vida no trabalho como motorista, para você, qual a importância em se falar em promoção da saúde com as motoristas? <p>Fechamento</p> <p>Com a crescente mobilidade urbana, trânsito, excesso de horas de trabalho, desregulação do trabalho, sem local fixo para trabalhar, além de algumas situações como enfrentar as intempéries do clima (calor, frio, chuva), condições de tráfego, jornada laboral descontrolada, situação precária do asfalto, congestionamento, a relação com os clientes, a insegurança, o assédio, entre outros fatores, podem contribuir diretamente para agravos e adoecimento das trabalhadoras.</p> <p>Com tudo isso que caracteriza o fenômeno conhecido como uberização que está ligado a precarização do trabalho, as mulheres seguem enfrentando todas essas dificuldades diárias, qual recado você deixa para todas as mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado hoje.</p> <p>Eu sou Veridiana Duarte e esse foi mais um episódio de Vida de Motorista Podcast desenvolvido no projeto de tese no Doutorado em Promoção da Saúde pela Universidade Cesumar - Apoio CAPES.</p>

EPISÓDIO 3: Legislação trabalhista na atuação como motorista
MEIO: Áudio
Apresentadora: Veridiana
Convidada: Mariane Lopes
<p>Hoje nosso bate-papo sobre “Vida de Motorista” é com a profissional de Direito - Mariane Lopes, que atua na área de Educação em Direito e é Mestre em Ciências Jurídicas com ênfase nos Direitos da Personalidade.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mariane, diante do aumento da população nas últimas décadas, desemprego e crescimento do trabalho precário, aliado a informalidade, e as mudanças na legislação trabalhista. Como essas mudanças impactaram os profissionais informais, neste caso em específico, as motoristas de aplicativos? 2) As empresas de aplicativos condicionam a relação do motorista como parceiro da plataforma na prestação de serviços, ou seja, a plataforma faz a mediação entre cliente (passageiro) e o motorista. <p>Como a legislação trabalhista brasileira se reporta nesse sentido?</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) O trabalhador adere a contratos com regras previamente definidas, sem condições de negociação das cláusulas contratuais, neste caso, quando um motorista se sente lesado e aciona a plataforma, há alguma perspectiva que condiciona esta relação de trabalhador-empregador? 4) Há algum viés para a motorista (trabalhadora) de aplicativo ser amparada pela atual legislação trabalhista? 5) A precarização no trabalho associado a prestação de serviços é um caminho sem volta? digo, será a tendência para as relações de trabalho? <p>Fechamento</p> <p>A falta de direitos e o excesso de trabalho sobrecarregam as mulheres trabalhadoras à medida que o trabalho como motorista de aplicativo de transporte privado se torna naturalmente estressante, seja pelo trânsito, ritmo, longas jornadas intensas e ininterruptas de trabalho, sendo comum a precarização nas relações trabalhistas, causando adoecimento à saúde física e mental.</p> <p>Com menos cuidado, prevenção, atenção básica e falta de repouso durante o trabalho, a civilização caminha para o retrocesso, qual orientação você pode transmitir para as motoristas?</p> <p>Eu sou Veridiana Duarte e esse foi mais um episódio de Vida de Motorista Podcast desenvolvido no projeto de tese no Doutorado em Promoção da Saúde pela Universidade Cesumar - Apoio CAPES.</p>

EPISÓDIO 4: Saúde no Trabalho
MEIO: Áudio
Apresentadora: Veridiana
Convidado: Fabio Acêncio
<p>Hoje nosso bate-papo sobre “Vida de Motorista” é com o Profissional de Educação Física – Fabio Acêncio, que atua na área de Educação e é doutorando em Promoção da Saúde.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fabio, a saúde enfatiza os recursos sociais e pessoais, bem como a capacidade física, não sendo apenas a ausência de doença, mas bem-estar físico, mental e social. O que é bem-estar físico e mental? 2) Durante toda a vida, as pessoas necessitam de água, ambiente saudável, alimentação adequada, situações social, econômica e cultural favoráveis, prevenção de problemas específicos de saúde, assim como educação e informação, elementos importantes da promoção da saúde. No caso em específico de mulheres que trabalham como motorista, o que pode ser considerado como ambiente de trabalho favorável? 3) Diante do contexto laboral que se encontram as motoristas de aplicativos, como trabalhar muito tempo sentadas, jornadas extensas de trabalho, entre outras, como educador físico, quais orientações são fundamentais para que as mesmas possam melhorar a saúde? 4) A promoção da saúde é capacidade do indivíduo (pessoa) de gerir, atuar em favor próprio para sua qualidade de vida, a partir de mínimas condições dignas de vida que possibilitam ao indivíduo administrar melhor seus determinantes da saúde. Assim sendo, como a motorista pode administrar melhor sua saúde diante dessa realidade de trabalho precário? 5) Quais doenças ou sintomas podem ser evitados ao praticar a prevenção e o autocuidado no contexto laboral das motoristas de apps? <p>Fechamento</p> <p>Nos últimos anos, o enfoque no contexto socioambiental preconiza melhores condições de vida para a saúde dos indivíduos tendo como pré-requisitos básicos essenciais, necessidade de menor desigualdade social, saneamento, moradia, educação e renda. Embora o contexto precário de trabalho dessas motoristas seja uma realidade, qual orientação você pode deixar para as motoristas sobre o autocuidado em saúde?</p> <p>Eu sou Veridiana Duarte e esse foi mais um episódio de Vida de Motorista Podcast desenvolvido no projeto de tese no Doutorado em Promoção da Saúde pela Universidade Cesumar - Apoio CAPES.</p>

ANEXO 1 INSTRUMENTO QWLQ-78 - QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO

Este questionário tem como objetivo avaliar a qualidade de vida no trabalho, sob o ponto de vista pessoal, de saúde, psicológico e profissional.

Por favor, responda **todas** as questões.

Caso não tenha certeza sobre qual resposta dar, sugiro escolher entre as alternativas a que lhe parece ser a mais adequada, sendo normalmente esta a primeira escolha.

Por favor, tenha em mente as **duas últimas semanas** para responder as questões.

Exemplo:

Quanto você se preocupa com dores ou desconfortos no trabalho?				
nada	muito pouco	mais ou menos	bastante	extremamente
1	2	3	4	5

Você deve **circular o número** que melhor corresponde a sua realidade, lembrando, pensando apenas nas últimas duas semanas.

Por favor, leia com atenção as questões e escolha o número que lhe parecer a melhor resposta.

Muito Obrigada!!!

Nome completo: _____ Contato - celular: _____

1)	Quanto você cuida da sua alimentação?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

2)	Em que medida você avalia sua auto-estima?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

3)	Como você avalia a sua capacidade de auto-avaliação no trabalho?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

4)	Com que frequência você falta ao trabalho por motivo de doença?			
Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
1	2	3	4	5

5)	Com que frequência você fica doente devido ao seu trabalho?				
	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
	1	2	3	4	5

6)	Quanto você se preocupa com sua saúde?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

7)	Quanto você se sente inibido no trabalho devido à sua aparência?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

8)	Em que medida você avalia a qualidade do seu lazer e da sua família?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

9)	Como você avalia o seu acesso a assistência médica no trabalho?				
	Muito baixo	Baixo	Médio	Bom	Muito bom
	1	2	3	4	5

10)	Como você avalia a qualidade da assistência médica recebida no trabalho?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

11)	Quanto você se preocupa com dores ou desconfortos no trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

12)	Quanto você consegue se concentrar no seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

13)	Como você avalia a qualidade da sua moradia?				
	Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
	1	2	3	4	5

14)	Como você avalia a sua autonomia no trabalho?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

15)	Como você avalia a sua carga horária de trabalho diário?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

16)	Em que medida você tem dificuldades para cuidar da sua saúde?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

17)	Em que medida algum sentimento negativo (tristeza, desespero) interfere no seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

18)	Você tem alguma dificuldade geográfica em relação ao seu trabalho? (deslocamento, viagens, mudanças)				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

19)	Como você avalia a cooperação entre os níveis hierárquicos no trabalho?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

20)	Como você avalia a sua liberdade para criar coisas novas no trabalho?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

21)	Você pratica exercício físico regular?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

22)	Em que medida você avalia sua motivação para trabalhar?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

23)	Você sofre algum tipo de preconceito no seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

24)	Como você avalia a igualdade de tratamento entre os funcionários?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

25)	Com que frequência você é obrigado a mudar sua rotina em casa devido ao trabalho?				
	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
	1	2	3	4	5

26)	Você tem alguma dificuldade para dormir?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

27)	Como você avalia o espírito de camaradagem dos seus colegas de trabalho mais próximos?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
	1	2	3	4	5

28)	Como você avalia a sua privacidade pessoal no seu trabalho?				
	Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta

1	2	3	4	5
----------	----------	----------	----------	----------

29)	Em que medida você confia na disponibilidade e na habilidade de seus colegas de trabalho?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5
30)	Em que medida você possui identidade com a tarefa que realiza?			
Muito pouca	Pouca	Media	Muita	Completamente
1	2	3	4	5

31)	Em que medida você avalia o seu sono?			
Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
1	2	3	4	5

32)	Como você avalia sua liberdade de expressão no seu trabalho?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

33)	Você se sente realizado com o trabalho que faz?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

34)	Com que frequência você pensa em mudar radicalmente de emprego?			
Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
1	2	3	4	5

35)	Em que medida você possui orgulho da organização na qual trabalha?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5

36)	Em que medida algum problema com o sono prejudica seu trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

37)	Em que medida você avalia o orgulho pela sua profissão?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

38)	Como você avalia a qualidade da sua relação com seus superiores e/ou subordinados?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

39)	Em que medida você se sente seguro quanto a prevenção de acidentes de trabalho?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5

40)	Como você avalia o seu conhecimento sobre todos os processos de trabalho da organização?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente

1	2	3	4	5
----------	----------	----------	----------	----------

41)	Em que medida você possui consciência sobre as metas e objetivos do seu trabalho?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5

42)	Em que medida você gosta do nível de desafio que lhe é proposto no trabalho?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5

43)	Você sofre com cefaléias (dores de cabeça)?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

44)	Como você avalia a segurança no ambiente de trabalho?			
Muito baixa	Baixa	Media	Alta	Muito alta
1	2	3	4	5

45)	Em que medida sua família avalia o seu trabalho?			
Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
1	2	3	4	5

46)	Em que medida você está satisfeito com o seu nível de participação nas decisões da empresa?			
Muito pouco	Pouco	Médio	Muito	Completamente
1	2	3	4	5

47)	Como você avalia a partilha de ganhos na produtividade na sua empresa ?			
Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
1	2	3	4	5

48)	Você sofre com dores estomacais?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

49)	Em que medida o barulho no ambiente de trabalho lhe incomoda?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

50)	Você sofre algum tipo de dificuldade na família por causa do seu trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

51)	A sua organização possibilita a construção de uma carreira e/ou de avanços salariais?			
Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
1	2	3	4	5

52)	Como você avalia a sua remuneração pelo trabalho?			
Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
1	2	3	4	5

53)	Em que medida você necessita de medicamentos para poder trabalhar?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

54)	Você sofre algum tipo de dificuldade no trabalho por causa da sua cultura familiar?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

55)	Com que frequência você necessita de outras fontes de dinheiro para se sustentar?				
	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
	1	2	3	4	5

56)	Com que frequência seus benefícios e direitos trabalhistas são respeitados?				
	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
	1	2	3	4	5

57)	Você sofre com doenças hereditárias (colesterol, pressão alta)?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

58)	Em que medida seus valores familiares são respeitados no seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

59)	Você está satisfeito com o seu nível de responsabilidade no trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

60)	Você está satisfeito com o feedback (retroalimentação) dado pela organização sobre o seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

61)	Ao final da jornada de trabalho, o quanto você se sente cansado?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

62)	Em que medida suas crenças pessoais e/ou religiosas são respeitadas no seu trabalho?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

63)	Você se sente satisfeito com os treinamentos dados pela organização?				
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
	1	2	3	4	5

64)	Em que medida você está satisfeito com a sua capacidade para aprender?			
------------	---	--	--	--

Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

65)	Em que medida suas dores e/ou saúde o impede de realizar o que precisa?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

66)	Em que medida você é respeitado pelo seus colegas e superiores?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

67)	Você se sente satisfeito com a variedade das tarefas que realiza?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

68)	Você tem sua vida pessoal preservada no ambiente de trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

69)	Suas necessidades fisiológicas básicas são satisfeitas adequadamente?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

70)	Em que medida você tem os meios de transporte adequados para trabalhar?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

71)	Quanto você se sente estável no seu emprego?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

72)	Como você avalia o espírito de camaradagem na sua empresa?			
Muito ruim	Ruim	Media	Boa	Muito boa
1	2	3	4	5

73)	Você pratica ginástica laboral ou outro tipo de atividade física na empresa?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

74)	O quanto você está satisfeito com a sua capacidade de ajudar os outros no trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

75)	O quanto você consegue dos colegas o apoio que necessita no trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5


76)	Em que medida você consegue ter acesso rápido as informações no trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

77)	Em que medida você se sente confortável no ambiente de trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

78)	O quanto você está satisfeito com a sua qualidade de vida no trabalho?			
Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

Muito obrigada por sua colaboração!

ANEXO 2: Protocolo da Prefeitura do Município de Maringá 1360/2020.

		
<h1>ÓRGÃO OFICIAL DO MUNICÍPIO</h1>		
<p>Lei Complementar nº 766, de 30/06/2009, publicada no O. O. M. em 04/09/2009</p>		
<p>SECRETARIA DE GESTÃO</p>		
MARINGÁ, (TERÇA FEIRA) 15/09/2020	ANO XXX	Nº 3421
<p>ATOS DO PODER EXECUTIVO</p>		
<p>ORIENTAÇÕES COVID - 19</p>		
<p>DECRETO N.º 1360/2020</p>		
<p>DISPÕE SOBRE A ADOÇÃO DE MEDIDAS ADICIONAIS ADOPTADAS DURANTE O ENFRENTAMENTO DA PANDEMIA DECORRENTE DO CORONAVÍRUS (COVID-19).</p>		
<p>O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais,</p>		
<p>DECRETA:</p>		
<p>Art. 1º. A partir de 28 de setembro de 2020 os serviços de organização de eventos, reuniões, celebrações e comemorações passarão a seguir os seguintes protocolos de segurança sanitária:</p>		
<p>I. A quantidade de participantes fica limitada a 100 (cem) pessoas;</p>		
<p>II. A duração será de, no máximo, 6 (seis) horas consecutivas, de segunda a domingo, de 6h às 23h;</p>		
<p>III. Uso obrigatório de máscara a todos os participantes;</p>		
<p>IV. Os participantes deverão permanecer sentados, evitando circular entre as mesas, salvo para uso dos sanitários;</p>		
<p>V. Serviço de refeição em buffet somente em porções individuais (à francesa ou inglesa) ficando vedado buffet livre;</p>		
<p>VI. Fica permitida música ao vivo, vedada a utilização de pista de dança;</p>		
<p>VII. Deve-se organizar fila nas entradas e saídas com distanciamento de 2 (dois) metros entre cada pessoa;</p>		
<p>VIII. Em festas infantis, ficam vedadas atividades que gerem contato físico e utilização de brinquedos sem possibilidade de higienização a cada uso;</p>		
<p>IX. Manutenção mínima de 2 (dois) metros entre as mesas, e no máximo 6 (seis) pessoas por mesa;</p>		
<p>X. Recomenda-se a não participação de crianças menores de 12 (doze) anos e de pessoas do grupo de risco e com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos;</p>		
<p>XI. Disponibilizar álcool em gel 70% na entrada e nas áreas comuns (recepção, banheiros, mesas, entradas e saídas de banheiros, etc.);</p>		
<p>XII. Deve ser medida temperatura dos participantes e funcionários do estabelecimento. Pessoas com temperatura corporal maior que 37,5 C° ou com sintomas gripais não podem participar dos eventos;</p>		
<p>XIII. Eventos ao ar livre devem respeitar uso obrigatório de máscaras, além do distanciamento social (2 metros).</p>		
<p>Parágrafo único – Todos os eventos com mais de 50 pessoas devem ser submetidos a aprovação da Secretaria da Saúde do Município de Maringá, recebendo a devolutiva da mesma em 72 (setenta e duas) horas.</p>		
<p>Art. 2º. A partir de 01 de outubro de 2020, os esportes coletivos ficam autorizados a funcionar de segunda a sábado, das 6h às 22h, respeitando os seguintes protocolos de segurança sanitária:</p>		
<p>I – Permitida a presença apenas dos jogadores, sem plateia.</p>		
<p>II – todos os participantes devem usar máscara durante os preparativos, retirando apenas quando estiverem jogando.</p>		

III - rotas de aquecimento e contratações entre os jogadores estão proibidas;

IV - uso de chamasqueira para contratações está proibido;

V - proibido o uso de vestiários;

VI - o agendamento dos jogos deve ser feito por meio eletrônico ou telefone;

VII - deve ser medida temperatura dos participantes e funcionários do estabelecimento. Pessoas com temperatura corporal maior que 37,5 C° ou com sintomas gripais não podem participar das partidas;

VIII - deve ser feita a higienização das bolas, quadras e equipamentos entre uma partida e outra.

Art. 3º. A partir de 01 de outubro de 2020, os clubes sociais e associações recreativas ficam autorizados a liberar as áreas de prática de esportes coletivos, devendo ser precedida de consulta aos sócios, conforme normas estabelecidas nos regimentos internos. Havendo a liberação, deverão manter os protocolos de segurança sanitária de distanciamento, uso de máscaras e higiene estabelecidas pela Secretaria Municipal da Saúde e decretos municipais publicados no período da pandemia.

Parágrafo 1º - As piscinas dos clubes e associações recreativas devem ser utilizadas somente para prática de esporte/treinamento, sendo proibido o uso para lazer.

Parágrafo 2º - Bares, lanchonetes, restaurantes, chamasqueiras, saunas e demais áreas de lazer dos clubes e associações seguem fechados.

Art. 4º. Oficinas mecânicas, autoelétricas e demais serviços de reparo de autos e afins poderão funcionar de segunda a sexta-feira das 8h às 17h e aos sábados das 8h às 12h.

Parágrafo único: Serviços considerados de emergência poderão funcionar sem restrição de horário.

Art. 5º. Consultórios e clínicas médicas podem funcionar sem restrição de horário.

Art. 6º. Os serviços de delivery ficam autorizados a funcionar de segunda a domingo, até 00h.

Art. 7º. Bares, restaurantes e serviços de alimentação em geral poderão funcionar diariamente para atendimento presencial até as 23h.

Art. 8º. Fica autorizado o funcionamento das academias de ginástica de segunda a sexta-feira das 6h às 23h, e aos sábados das 6h às 16h.

Art. 9º. O toque de recolher de que trata o art. 1º do Decreto 690/2020, instituído pelo Decreto no 464, de 23 de março de 2020 passa a vigorar da 00h às 5h.

Art. 10º. Continuam em vigor os decretos anteriores relacionados ao combate da pandemia do Coronavírus, revogando-se as disposições que contrariam o presente decreto.

Art. 11º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, podendo ser revisto a qualquer momento, de acordo com recomendação da equipe técnica da Secretaria de Saúde do Município, caso haja qualquer alteração na matriz de risco e/ou ocupação de leitos ou percentual de transmissão.

Pago Municipal, 15 de setembro de 2020.

ULISSÉS DE JESUS MAIA KOTZIFAS
Prefeito Municipal

ORÇÃO OFICIAL ELETRÔNICO
DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ ESTADO DO PARANÁ

EDITADO PELA SECRETARIA DE GESTÃO

PREFEITO MUNICIPAL: Ulisses de Jesus Maia Kotzifas
SECRETÁRIO DE GESTÃO: Clovis Augusto Melo
GERENTE DO ORÇÃO OFICIAL: Ivan Teixeira Coelho
EDITORES: Cesar da Silva Gomes e Flávia Flaviani Schiavon

Avenida de Novembro, 701
Fone: FAX (544) 3221-1234
MARINGÁ - PARANÁ

e-mail: orcaooficial@maringa.pr.gov.br

Fundação do O. O. M. - 20/12/1989

Página Oficial - www.maringa.pr.gov.br

ÍNDICE

Orientações Covi -19	01
Gabinete do Prefeito	03
Secretaria de Recursos Humanos	08
Secretaria de Patrimônio, Compras e Logística	13
Secretaria de Fazenda	16
Secretaria de Saúde	16
Secretaria de Mobilidade Urbana	16
Secretaria de Assistência Social e Cidadania	37
Terminal Aéreo de Maringá - SBMG S/A	38
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano	38
Atos do Poder Legislativo	39