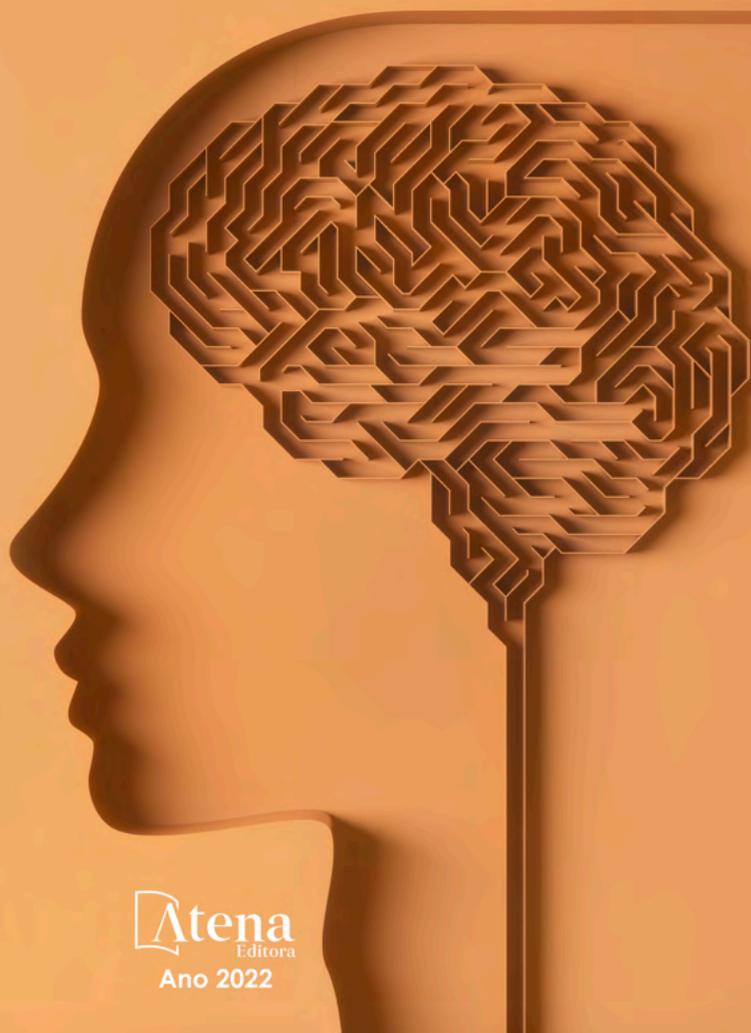


Ezequiel Martins Ferreira
(Organizador)

A PSICOLOGIA COMO CIÊNCIA

e seu(s) objeto(s) de estudo

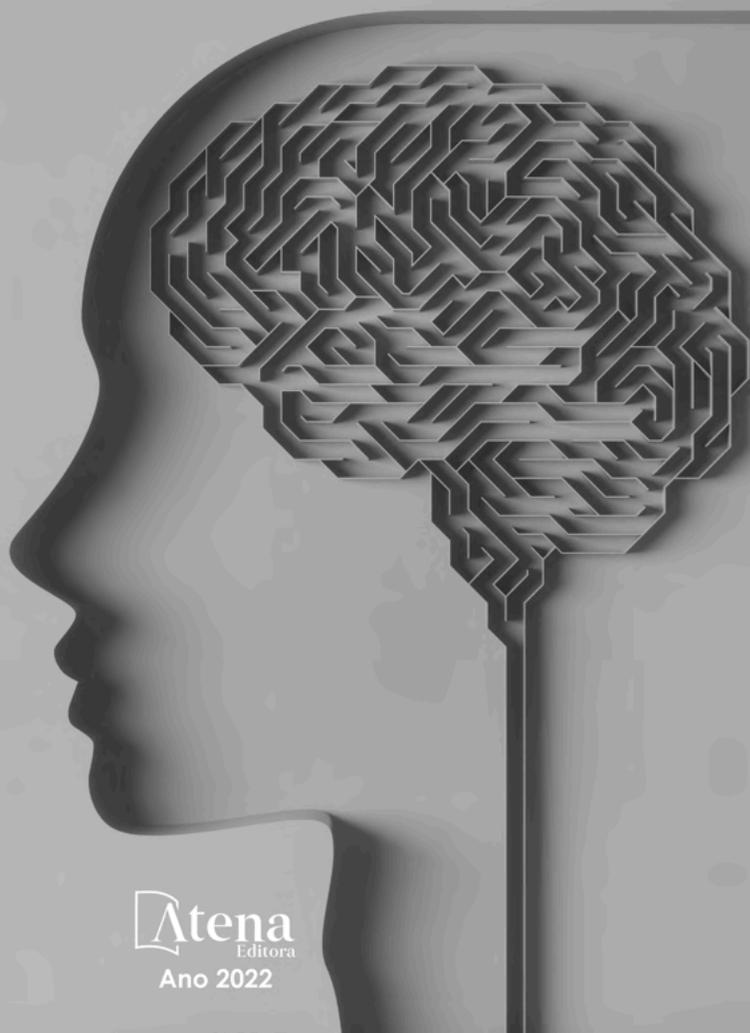


Atena
Editora
Ano 2022

Ezequiel Martins Ferreira
(Organizador)

A PSICOLOGIA COMO CIÊNCIA

e seu(s) objeto(s) de estudo



Atena
Editora
Ano 2022

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^o Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^o Dr^a Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^o Dr^a Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^o Dr^a Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^o Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^o Dr^a Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^o Dr^a Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^o Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^o Dr^a Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^o Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^o Dr^a Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



A psicologia como ciência e seu(s) objeto(s) de estudo

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Yaidy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Ezequiel Martins Ferreira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P974 A psicologia como ciência e seu(s) objeto(s) de estudo /
Organizador Ezequiel Martins Ferreira. – Ponta Grossa -
PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0381-4

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.814222906>

1. Psicologia. I. Ferreira, Ezequiel Martins
(Organizador). II. Título.

CDD 150

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

A coletânea *A psicologia como ciência e seu(s) objeto(s) de estudo*, reúne neste volume dezenove artigos que abordam algumas das possibilidades metodológicas do saber psicológico.

A Psicologia enquanto campo teórico-metodológico traz em suas raízes tanto a especulação filosófica sobre a consciência, a investigação psicanalítica do inconsciente, quanto a prática dos efeitos terapêuticos da medicina e em especial da fisiologia.

E, desse ponto de partida se expande a uma infinidade de novas abordagens da consciência humana, creditando ou não algum poder para o inconsciente como plano de fundo.

A presente coletânea trata de algumas dessas abordagens em suas elaborações mais atuais como podemos ver nos primeiros capítulos em que se tratam do inconsciente em suas relações com os corpos, as contribuições socioeducativas entre outros olhares para o que é abarcado pelo psiquismo humano.

Em seguida temos alguns temas situacionais de nossa realidade imediata quanto aos efeitos psicológicos do isolamento social e o medo da morte.

Uma boa leitura!

Ezequiel Martins Ferreira

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A PASSAGEM ADOLESCENTE EM D.W. WINNICOTT

Érika Maria Foresti Pinto

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229061>

CAPÍTULO 2..... 8

A EXPERIÊNCIA DO EXERCÍCIO DA PARENTALIDADE: UMA ARTICULAÇÃO COM A GESTALT-TERAPIA

Alanna Luciano de Lucena

Marcus Cezar de Borba Belmino

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229062>

CAPÍTULO 3..... 29

A CAPACIDADE DE PLANEJAMENTO, PRAXIA E MEMORIZAÇÃO DE ALUNOS DE UMA UNIVERSIDADE PARA A TERCEIRA IDADE

Cecília Souza Oliveira

Fernanda Rabelo Cursino Santos

Gabriela Souza Silva

Raquel Nogueira da Cruz

Lucas Emmanuel Lopes e Santos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229063>

CAPÍTULO 4..... 40

ATRIBUIÇÕES DO PSICÓLOGO ESCOLAR COM FOCO NA ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL

Andressa do Nascimento Cibien

Quellen Potter Regason

Rosane Paz Souza

Lenise Álvares Collares

Suzana Catanio dos Santos Nardi

Andréia Quadros Rosa

Stefania Martins Teixeira Torma

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229064>

CAPÍTULO 5..... 59

VIVÊNCIA ACADÊMICA DE INGRESSOS UNIVERSITÁRIOS E SEUS IMPACTOS: ANSIEDADE E O PAPEL DA INSTITUIÇÃO COMO REGULADORA DESTE TRANSTORNO

Ellen Gabriela Alves Monteiro

Luiz Filipe Almeida Rezende

Lustarllone Bento de Oliveira

Felipe Queiroz da Silva

Patrícia Monteiro Silva

Nayla Júlia Silva Pinto

Maria Auxiliadora Miranda Leal

Camila Fernanda Paula Silva

Mariza Cardoso de Souza
Luzinei dos Santos Braz
Thais Mikaelly Almeida Pereira
André Alves Oliveira
Karen Setenta Loiola

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229065>

CAPÍTULO 6..... 74

DESENVOLVIMENTO DA IDENTIDADE PESSOAL SEGUNDO A PERSPETIVA DE JAMES MARCIA

Laura Maria de Almeida dos Reis
Maria Narcisa Gonçalves
Berta Salazar

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229066>

CAPÍTULO 7..... 83

INFLUÊNCIA DAS PRÁTICAS PARENTAIS NO DESENVOLVIMENTO INFANTIL

Isabela Leonizia Ostorero de Araújo
Jéssica Souza Santos
Vivian Araújo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229067>

CAPÍTULO 8..... 101

PRIORIDADE HUMANITÁRIA-ECONÔMICA NA PANDEMIA DA COVID-19: VALIDAÇÃO DE UMA ESCALA PSICOMÉTRICA

Liana Filgueira Albuquerque
Maíra Cordeiro dos Santos
Simone Farias Moura Cabral
Thais Emanuele Galdino Pessoa
Valdiney Veloso Gouveia

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229068>

CAPÍTULO 9..... 114

UM ESTUDO DOCUMENTAL DA REGULAMENTAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO BRASIL

Francisca Talitta Muniz Saboya
Lorena Fragoso Silva
Ellen Cristina Gabriel da Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.8142229069>

CAPÍTULO 10..... 132

COVID-19: QUAL É O IMPACTO NO BEM-ESTAR PSICOLÓGICO DOS PROFISSIONAIS DA SAÚDE?

Ana Clara Fidelis Bernardo
Suelen Lima Bach

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290610>

CAPÍTULO 11..... 144

PREVENÇÃO À VIOLÊNCIA INFANTIL UTILIZANDO O PROGRAMA ACT - RAISING SAFE KIDS

Gabriela de Araújo Braz dos Santos
Ana Cláudia de Azevedo Peixoto
Maria Alice Ribeiro Lins Andrade

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290611>

CAPÍTULO 12..... 159

CRIANÇAS DIANTE DA MORTE:ANÁLISE DE LIVROS INFANTIS

Larissa Ruiz Costa
Alberto Mesaque Martins

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290612>

CAPÍTULO 13..... 172

CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE O BULLYING COMO FENÔMENO PROJATIVO

Paulo Roberto Soares Roiz Júnior
Maria da Conceição Almeida Vita
Anastácia Nunes Dourado
Egon Ralf Souza Vidal

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290613>

CAPÍTULO 14..... 184

SALA DAS MARGARIDAS: UM ESPAÇO PARA ESCUTA E ACOLHIMENTO ÀS MULHERES EM SITUAÇÃO DE VIOLÊNCIA DOMÉSTICA

Camila Espíndula da Silva
Suzana Catanio dos Santos Nardi

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290614>

CAPÍTULO 15..... 197

A IMPORTÂNCIA DA HUMANIZAÇÃO DO APARATO JUDICIÁRIO NAS QUESTÕES DE DIREITOS DAS MULHERES

Giovana Batista de Lima
Thais Yazawa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290615>

CAPÍTULO 16..... 205

ASSOCIAÇÃO ENTRE HIPOGLICEMIA, DÉFICIT COGNITIVO, DEMÊNCIA VASCULAR E DEMÊNCIA DE ALZHEIMER EM IDOSOS COM DIABETES MELLITUS TIPO 2: UMA REVISÃO DA LITERATURA

Maria Helena Marques Dias
Joseane Jiménez Rojas
Adriano Martimbianco de Assis

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290616>

CAPÍTULO 17.....	215
CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA CONVIVER BEM COM O DIABETES	
Marlene Buzzi Maiochi	
Ernani de Souza Guimarães Júnior	
Letícia Helena de Castro Naves	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290617	
CAPÍTULO 18.....	229
CARGAS DE TRABALHO E VIVÊNCIAS DE PRAZER E SOFRIMENTO LABORAIS DE MOTORISTAS QUE PRESTAM SERVIÇOS PARA PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	
Daiane de Oliveira Fernandes	
Paulo Cezar Bandeira Júnior	
Fabianno Andrade Lyra	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290618	
CAPÍTULO 19.....	242
ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DO ECOPARK OESTE SEGUNDO NBR 9050/2020 NA CIDADE DE CASCAVEL – PR	
Julinei Antonio Jeziorny	
João Pedro Chaulet Messias	
Rodrigo Techio Bressan	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.81422290619	
SOBRE O ORGANIZADOR.....	265
ÍNDICE REMISSIVO.....	266

CARGAS DE TRABALHO E VIVÊNCIAS DE PRAZER E SOFRIMENTO LABORAIS DE MOTORISTAS QUE PRESTAM SERVIÇOS PARA PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Data de aceite: 01/06/2022

Daiane de Oliveira Fernandes

Graduada em Psicologia pela Faculdade Adventista da Bahia – FADBA
Cachoeira, BA
ORCID: 0000-00002-2589-0914

Paulo Cezar Bandeira Júnior

Graduado em Psicologia pela Faculdade Adventista da Bahia – FADBA
Cachoeira, BA
ORCID: 0000-0002-7445-6196

Fabianno Andrade Lyra

Docente e pesquisador da Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas - - BA) e da Faculdade Adventista da Bahia Cachoeira - BA
<http://lattes.cnpq.br/2674402318809321>

Artigo apresentado ao Curso de graduação em Psicologia, Faculdade Adventista da Bahia – FADBA, como requisito parcial obrigatório, trabalho de Conclusão de Curso, em novembro de 2021.

RESUMO: A categoria de trabalho referente aos motoristas de aplicativo acarreta uma carga física e psíquica muito grande nos trabalhadores, gerando mudanças de comportamento, elevação do nível de estresse, insônia, irritabilidade, o que caracteriza um risco para sua saúde. Considerando os altos índices de desemprego, é neste cenário que surge no Brasil, o trabalho por aplicativo. Este artigo objetiva identificar

e analisar as cargas de trabalho e seus desdobramentos nas vivências de prazer e sofrimento laborais de motoristas que prestam serviços para plataformas digitais de transporte de passageiros. Esta pesquisa de natureza qualitativa foi realizada com 10 motoristas que prestam serviços para aplicativos de transporte de passageiros da cidade de Feira de Santana, roteirizados por um instrumento semiestruturado contendo 10 perguntas- estímulo. Os dados provenientes das entrevistas foram analisados a partir da Técnica de Análise de Conteúdo de Bardin fazendo emergir as seguintes categorias: escolha profissional; vivências de prazer e sofrimento; cargas de trabalho e estratégias coletivas de defesa. Com jornadas extensas, ausência de vínculo empregatício, muitos gastos com manutenção de veículos, violência urbana e pouco retorno financeiro, a atividade desdobra-se em riscos à saúde física e psíquica.

PALAVRAS-CHAVE: Uberização; Cargas de Trabalho; Motoristas de aplicativo.

ABSTRACT: The work category referring to application drivers entails a very heavy physical and psychological burden on workers, generating behavioral changes, high stress levels, insomnia, irritability, which characterizes a risk to their health. Considering the high unemployment rates, it is in this scenario that application work arises in Brazil. This article aims at identifying and analyzing the workload and its consequences in the experiences of the drivers' labor suffering and life pleasure who provide services for digital passenger transport platforms. This qualitative research was carried out with 10 drivers who

provide services for passenger transport applications in the city of Feira de Santana, scripted by a semi-structured instrument containing 10 stimulus questions. Data from the interviews were analyzed using Bardin's Content Analysis Technique, bringing out the following categories: professional choice; experiences of pleasure and suffering; workloads and collective defense strategies. With long hours, lack of employment, many expenses with vehicle maintenance, urban violence and little financial return, the activity unfolds into risks to physical and mental health.

KEYWORDS: Uberization; Workloads; Application drivers.

INTRODUÇÃO

Os estudos sobre as relações de trabalho têm sido bastante discutidos, uma vez que tem impacto direto no processo de saúde e doença, considerando que é uma atividade importante para vida do ser humano onde, para além da subsistência, proporciona também sentido de vida. Sendo assim, é preciso compreender os seus aspectos políticos, sociais e econômicos que engloba o contexto da atividade laboral. Logo, o exercício do trabalho possui forte relação com os sentimentos de satisfação e prazer bem como doenças, enquanto consequência das más condições de trabalho, embora haja uma certa resistência social em aceitar tais relações (DEJOURS, 1986).

Devemos considerar que o contexto atual, marcado pelo avanço tecnológico trouxe mudanças significativas no âmbito do trabalho e nas suas relações. Dessa forma tornou-se mais flexível, podendo ser realizada a distância, bem como, através de novas tecnologias o que por sua vez precariza as condições de trabalho, deixando os trabalhadores na informalidade e sem as devidas garantias trabalhistas contribuindo para a redução da proteção social (ALVES, 2007).

Para tanto, com o advento de novas plataformas digitais, e a influência da ideologia empreendedora do século XXI, surge então uma nova categoria de trabalhadores, a saber: os motoristas por aplicativo, identificação pública atribuída aos profissionais que prestam serviços para plataformas digitais de transporte de passageiros.

Sendo assim, o presente estudo tem como propósito analisar as cargas de trabalho e seus desdobramentos nas vivências de prazer e sofrimento laborais de motoristas que prestam serviços para plataformas digitais de transporte de passageiros.

MARCO TEÓRICO

O início da história do uso de aplicativos para transporte se deu na Califórnia no ano de 2009, quando Garrett Camp e Travis Kalanick, dois engenheiros, deparam-se com a dificuldades em encontrar um táxi. Após essa experiência, os engenheiros percebem a demanda por transportes e decidem criar uma plataforma para solicitar corridas *premium*. Assim surge a Uber, como uma forma de facilitar acesso ao transporte. A empresa vai chegar ao Brasil somente em 2014, e sua primeira cidade de atuação é o Rio de Janeiro,

seguido por São Paulo e consecutivamente, Belo Horizonte.

No Brasil, em 2012 na cidade de São Paulo, Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras fundam a plataforma 99 (99Táxi e o 99Pop), também com o objetivo de fornecer acesso ao transporte de forma mais ampliada. Em seu site oficial, a Uber afirma ter 1 milhão de motoristas/entregadores parceiros no Brasil (UBER, 2020), e a 99 conta com 600 mil motoristas (99, 2021). Juntos, as duas plataformas somam mais de 1 milhão e meio de motoristas/entregadores cadastrados em suas plataformas. A partir desta perspectiva, vemos que o Brasil está cada vez mais abrindo espaço para as plataformas digitais, e o cenário tende a se desenvolver uma vez que o índice de desemprego vem crescendo vertiginosamente no país. De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) a taxa de desemprego atingiu um recorde de 14,7% no primeiro trimestre de 2021.

Com a grande taxa de desemprego e a dificuldade em ser admitido em um emprego formal, lora (2019) menciona que a não exigência de qualificação profissional bem como o discurso por parte das empresas de flexibilização de horário, acaba levando muitos dos que estão enfrentando a realidade do desemprego a se tornarem ‘parceiros’ das plataformas, numa tentativa de auferir alguma renda.

As exigências para ser tornar um ‘parceiro’ da Uber ou 99, consiste em possuir CNH (Carteira Nacional de Habilitação); possuir um veículo devidamente documentado (CRVL) dentro dos requeridos pela plataforma; possuir um smartphone com conexão à internet para acessar a plataforma digital; e uma certidão negativa de antecedentes criminais. Após instalar o aplicativo da empresa desejada em seu smartphone, deve-se enviar todos os documentos citados acima, sem que haja nenhum contato ou entrevista com a empresa. Após o usuário ser cadastrado na plataforma ele estará apto a receber viagens solicitadas por passageiros, onde parte do valor da corrida (cerca de 25%), ficará com a empresa como taxa de serviço, e o restante como pagamento para o usuário.

Esse grande fenômeno do trabalho por aplicativo também se deve ao grande discurso das empresas prestadoras de serviço, baseado na tentativa de transformar esses trabalhadores em novos “empreendedores”, como menciona Filgueiras e Pedreira (2019) sobre essa tendência que vem embalado no discurso do “novo empreendedor” e negam o vínculo empregatício, uma vez que esses “novos” trabalhadores autônomos são classificados como “colaboradores”. O discurso segue afirmando que as empresas agem como uma mediadora entre o cliente e o colaborador, porém, acabam por manipular e controlar o processo de todo o serviço prestado.

Por mais que a chamada ideia da economia do compartilhamento venha ganhando cada vez mais espaço, há uma dura realidade sobre novas formas de exploração do trabalho. Slee (2017) em sua obra apresenta o quão leve e flexível as plataformas fazem parecer o modelo de ‘microempreendedores’:

A Uber facilita a entrada de novos motoristas: faz publicidade sobre um aumento de renda irreal para atrair interessados, subsidia a expansão da plataforma para novas cidades e tem um processo superficial de aprovação de veículos e motoristas (SLEE, 2017, P. 130).

Slee (2017) ainda cita como a plataforma incentivou motoristas a financiarem um veículo e dessa forma, passaram a tirar vantagem de sua vulnerabilidade, uma vez que ele necessita trabalhar por horas para pagar a compra, sem ao menos pensar em abandonar a plataforma, já que para a maioria essa é a única opção de trabalho. A Uber, por exemplo possui uma forma de avaliar a qualidade do serviço, podendo acarretar algumas “punições” àqueles que possuem uma baixa reputação do aplicativo. Também existe uma margem que obriga os motoristas a aceitarem grande parte das corridas, cerca de 90%, ou serão notificados.

Mediante a situação em questão, os motoristas passam o compreender que não controlam o próprio trabalho, e que por mais que eles estejam “livres” para abrir o aplicativo e trabalhar a hora que desejarem, precisam assumir uma jornada árdua de cerca de 16 horas diárias, afim de terem um salário suficiente para arcar com as suas próprias despesas. O cenário em questão pode acabar acarretando um adoecimento físico, psíquico e social em uma escala maior do que se imagina.

Sendo assim, é importante considerarmos que nas pesquisas de relação entre saúde mental e trabalho, cabe reconhecer as colaborações de uma corrente de pensamento que vem-se impondo pela qualidade de sua produção teórica, pela riqueza de suas formulações metodológicas e, ainda, pela relevância dos seus achados. Trata-se da escola de Psicologia do Trabalho que se ergueu a partir das ideias e das pesquisas de Christophe Dejours (1986), onde ele traz destaque a relação homem-trabalho afirmando que, nenhum funcionário não chega a seu emprego como uma máquina nova.

Cada um tem uma história individual que se concretiza por uma certa qualidade, de suas aspirações, de suas motivações, de suas necessidades psicológicas, que integram sua história de vida. Isso outorga a cada pessoa atributos únicos e pessoais. O trabalhador, por causa de sua história, possui vias de descarga preferenciais que não são iguais para todos e que participam na construção daquilo que chamamos estrutura da personalidade. Relacionadas ao trabalho, o mesmo faz uso de três; via psíquica, via motora e via visceral (DEJOURS *et al*, 2005).

METODOLOGIA

Essa pesquisa foi realizada sob a natureza qualitativa e aprofunda-se na compreensão e análise dos discursos dos sujeitos. Sampieri, Collado e Lúcio (2013) afirmam que a pesquisa qualitativa “[...] demanda compreender e aprofundar o conhecimento sobre os fenômenos desde a percepção dos participantes ante um contexto natural e relacional

da realidade que os rodeia, com base em suas experiências, opiniões e significados, de modo a exprimir suas subjetividades.” (MINAYO; SAMPIERI; COLLADO; LÚCIO, 2013, p. 21). É um método que permite detalhar em uma escala maior, determinado fenômeno. Sem discordar, Gil (2019) salienta que, [...] seu propósito é interpretar o mundo através da consciência dos sujeitos formulada com base em experiências.

Foram realizadas 10 entrevistas com motoristas que prestam serviços para aplicativos de transporte de passageiros da cidade de Feira de Santana (BA), roteirizados por um instrumento semiestruturado contendo 10 perguntas-estímulo, objetivando apreender vivências laborais, organização, condições, cargas de trabalho, estratégias de enfrentamento, bem como suas repercussões na saúde dos(as) trabalhadores(as).

Para efeito de aplicação da entrevista, os sujeitos foram abordados em bolsões de estacionamento utilizados pela categoria e esclarecidos sobre a finalidade da investigação, seus riscos e benefícios. A partir do aceite, todos os participantes formalizaram sua colaboração assinando um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme resolução CNS 196/96 (BRASIL, 1996).

Os dados provenientes do campo foram submetidos à técnica de análise de conteúdo de Bardin (2011), com vistas ao tratamento e aprofundamento analítico das verbalizações. Após análise, o conjunto oral coletado será distribuído em categorias e subcategorias respaldadas na literatura, agrupando-se por coerência, confluência e proximidade.

ANÁLISE DE DADOS

CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS
CATEGORIA I Escolha Profissional	<ul style="list-style-type: none"> • Geração renda • Ausência de oportunidade profissional
CATEGORIA II Vivências de trabalho	<ul style="list-style-type: none"> • Vivências de Reconhecimento • Vivências de sofrimento
CATEGORIA III Cargas de Trabalho	<ul style="list-style-type: none"> • Cargas Físicas do Trabalho • Cargas Psíquicas do Trabalho
CATEGORIA IV Estratégias Coletivas de Defesa	<ul style="list-style-type: none"> • Coesão grupal e Solidariedade Grupal • Seleção de passageiros, Itinerários e Horários

Quadro 01: Distribuição das categorias e subcategorias

A primeira categoria compreendida a partir da entrevista dos participantes, está relacionada a “Escolha Profissional” desses sujeitos, a qual se subdividiu em duas subcategorias, apresentadas abaixo com a ilustração de suas unidades de análise.

SUBCATEGORIAS	UNIDADES DE ANÁLISE
Geração de Renda	“Desemprego. Desemprego muito grande. E aí era pra aumentar a renda né? Não achava emprego em lugar nenhum.” (E1); “Um pouco mais de lucro.” (E6).
Ausência de oportunidade Profissional	“Falta de emprego que pague um salário decente. Aqui também é ruim né? Mas é melhor do que ganhar R\$1.100.” (E3).

Figura 2. Quadro 2 – Distribuição das Subcategorias e Unidades de Análise da Categoria I

Identificamos na subcategoria “geração de renda”, que os sujeitos tinham a necessidade de aumentar a renda que já possuíam: “Um pouco mais de lucro.” (E6). Enquanto na subcategoria “ausência de oportunidade profissional”, é verbalizado a falta de emprego que oferte um bom salário: “Falta de emprego que pague um salário decente. Aqui também é ruim né? Mas é melhor do que ganhar R\$1.100.” (E3). Iora (2019) chega a mencionar que a não exigência de qualificação profissional bem como o discurso por parte das empresas de flexibilização de horário, acaba levando muitos dos que estão enfrentando a realidade do desemprego a se tornarem ‘parceiros’ das plataformas, numa tentativa de auferir alguma renda.

A segunda categoria compreendida está relacionada as “Vivências de Trabalho”, a qual se subdividiu em duas subcategorias, apresentadas abaixo com a ilustração de suas unidades de análise.

SUBCATEGORIAS	UNIDADES DE ANÁLISE
Vivências de Reconhecimento	“[...] hoje eu, eu tenho mais de 100 comentários. Mais de 100 o quê?Tenho muito mais de 100 comentários positivos [...]minha nota é uma nota consideravelmente boa porque eu tento ser o maisapresentável possível.” (E2).
Vivências de sofrimento	“[...] É muito transtorno que a gente passa no dia a dia. Passageiro chega no carro bebendo fumando, entendeu? [...] perigo de assalto de tudo. Tem muito esse pessoal, nada contra... Esse pessoal que é homossexual fica querendo assédio. É muita coisa que motorista passa.” (E4); “[...] e me excluiu, só que você ficou como se fosse banido, eu me senti o pior homem do mundo [...] desonesto, pequeno, um cara pequeno.” (E1); “[...]Só que se você não fizer o que eles querem que daí já é uma relação trabalhista, eles te punem né? Se recusar tantas corridas cê vai ficar um mês sem trabalhar, acaba tendo uma relação de subordinação né? (E3); “[...] eles só querem saber dos ganhos dele. Não ligam pra segurança da gente, não ligam pra questão do custo tá alto, entendeu? Eles querem só ganhar em cima, eles não tá se importando, porque se tivesse se importando a gente tinha um canal, a gente tinha um método de entrar em contato, tinha pesquisa de satisfação o tempo todo pra saber o que é que a gente precisa, entendeu? Eles não tão ligando pra gente. A gente só é pontos e ganhos para eles. Só é índice.” (E6); “[...] A gente precisa de um suporte e não tem, as vezes até demora entendeu? E as vezes também eu acho que o aplicativo é um pouco injusto com a gente, motorista. Porque eles geralmente não escuta a gente, entendeu? [...] Geralmente é mais o passageiro que sempre tem razão, entendeu? Ele não escuta o motorista. (E9); “[...] Motorista ele é muito mal avaliado por muitos passageiros que às vezes, como eu posso dizer? Mimados, sabe? [...] Para te buscar para te levar tem que ser literalmente onde o cara quer, e às vezes não dá para parar né? Às vezes é proibido, entende?” (E2); “Rapaz, as corridas quando é pra lugar perigoso e a gente não quer ir e se a gente cancelar o aplicativo quer punir a gente.” (E4).

Figura 3 - Distribuição das Subcategorias e Unidades de Análise da Categoria II

Observou-se na subcategoria “vivências de reconhecimento”, que pouco foi mencionado esse aspecto, resumindo-se apenas a fala de um sujeito entre dez entrevistados. Percebeu-se na subcategoria “vivências de sofrimento” que os discursos expressam uma narrativa associada a insatisfação por parte dos motoristas às plataformas, onde os passageiros tem mais voz, do que eles próprios enquanto “parceiros”.

Na subcategoria “vivência de reconhecimento” vemos que um participante sente-se reconhecido através das estrelas e comentários que ele recebe no aplicativo: “[...] hoje eu, eu tenho mais de 100 comentários. Mais de 100 o quê? Tenho muito mais de 100 comentários positivos [...] minha nota é uma nota consideravelmente boa porque eu tento ser o mais apresentável possível.” (E2). É interessante notar que Mendes e Duarte (2015) mencionam que trabalhar:

[...] é uma mobilização, sobretudo, política, e que viabiliza a dinâmica do reconhecimento, um modo específico de retribuição simbólica dada ao sujeito, como compensação por sua contribuição aos processos da organização do trabalho, pelo engajamento da subjetividade e da inteligência (MENDES e DUARTE, 2015, p. 91).

O colaborador sente-se reconhecido através de um sistema, que ao mesmo tempo que reconhece também pune, caso tenha uma baixa reputação no aplicativo ou não aceite todas as corridas que eles desejam: “eles te punem né? Se recusar tantas corridas cê vai ficar um mês sem trabalhar, acaba tendo uma relação de subordinação né?” (E3); “[...] Motorista ele é muito mal avaliado por muitos passageiros que às vezes, como eu posso dizer? Mimados, sabe? [...] Para te buscar para te levar tem que ser literalmente onde o cara quer, e às vezes não dá para parar né? Às vezes é proibido, entende?” (E2). Nesses casos, por não fazer a vontade do passageiro, eles acabam recebendo uma avaliação negativa, que somada a outras, leva o aplicativo a puni-los, sem dar a chance de se defenderem, e isso nos leva a subcategoria “vivências de sofrimento”, onde o colaborador necessita da defesa da plataforma, porém não são ouvidos: “[...] A gente precisa de um suporte e não tem, as vezes até demora entendeu? E as vezes também eu acho que o aplicativo é um pouco injusto com a gente, motorista. Porque eles geralmente não escuta a gente, entendeu? [...] Geralmente é mais o passageiro que sempre tem razão, entendeu? Ele não escuta o motorista.” (E9).

Ainda abordando as vivências sofrimento, estes estão diariamente sujeitos a falta de segurança, e quando tentam encontrar formas para não se submeterem a situações de riscos, também sofrem punição: “Rapaz, as corridas quando é pra lugar perigoso e a gente não quer ir e se a gente cancelar o aplicativo quer punir a gente.” (E4); “[...] eles só querem saber dos ganhos dele. Não ligam pra segurança da gente, não ligam pra questão do custo tá alto, entendeu? Eles querem só ganhar em cima, eles não tá se importando. Porque se tivesse se importando a gente tinha um canal, a gente tinha um método de entrar em contato, tinha pesquisa de satisfação o tempo todo pra saber o que é que a gente precisa,

entendeu? Eles não tão ligando pra gente. A gente só é pontos e ganhos para eles. Só é índice.” (E6).

Iora (2019) aponta todas essas dificuldades apresentadas pelos motoristas, onde as plataformas detêm o controle da qualidade de serviço e responsabiliza aqueles que tiverem baixa reputação e/ou aqueles que não aceitam pelo menos 90% da corrida. A empresa pode a qualquer momento desligar o colaborador, sem dar nenhuma justificativa e sem chances de recorrer a decisão, uma vez que não existe vínculo entre o sujeito e a plataforma. Um dos entrevistados narra essa experiência: “[...] e me excluiu, só que você ficou como se fosse banido, eu me senti o pior homem do mundo [...] desonesto, pequeno, um cara pequeno.” (E1). Sem chances de se reportar, eles sofrem devido às decisões tomadas pela plataforma.

A terceira categoria compreendida está relacionada as “Cargas de Trabalho”, a qual se subdividiu em duas subcategorias, apresentadas abaixo com a ilustração de suas unidades de análise.

SUBCATEGORIAS	UNIDADES DE ANÁLISE
Cargas Físicas do Trabalho	“[...] Quando eu comecei, eu não tinha horário pra almoçar, eu não tinha horário para tomar café, mas depois eu vi que eu estava me prejudicando assim mesmo. Prejudicava o carro que rodava mais e prejudicava a mim, entendeu?” (E1); “a carga horária tem que ser uma carga horária extensiva né? Mais de 8h mais ou menos. Mas uma média de 10h é suficiente. 10h, 12h.” (E3); “[...] a minha carga horária aqui é em média aqui, 12 a 14 horas de relógio todo dia e se brincar é mais. Começo a rodar 5h 6h da manhã e só paro 00h.”(E4); “[...] Tem que trabalhar 3x mais do que você trabalhava 3-2 anos atrás quando eu comecei, pra poder ter uma renda que eu tinha. Tem que triplicar a carga horário.” (E6); “[...]eu tenho que rodar no mínimo hoje mesmo, 10 horas de trabalho. Pra poder compensar a questão do combustível né? [...] Você tem que estabelecer uma meta, por mais que seja autônomo o trabalho e dê essa flexibilidade você precisa estipular uma meta de no mínimo 10 horas trabalhadas.” (E8); “[...] repouso a gente não tem não né? Repouso agente não tem não. Porque como a gente trabalha do dia a dia é um pouco complicado.” (E10)
Cargas Psíquicas do Trabalho	“Cansativo véi, cansativo, estressante.” (E1); “É bem estressante.” (E2); “Às vezes cansativa. Muito tumultuada, infelizmente.” (E6); “Hoje em dia tá estressante. [...] então acaba sendo estressante porque no cenário atual que a gente tá, os passageiros eles tão pedindo mais da gente cada vez mais, sendo que eles querem pagar pela mesma coisa e a gente não tá tendo um custo menor [...] entra a questão do trânsito, entra a questão dos ganhos no final. Então tudo isso aí causa um estresse emocional muito grande.” (E8).

Figura 4 - Distribuição das Subcategorias e Unidades de Análise da Categoria III

Observou-se na subcategoria “cargas física do trabalho” que as narrativas dos trabalhadores são marcadas por uma carga horária extremamente exaustiva. No que se refere a subcategoria “cargas psíquicas do trabalho”, fica expresso nos discursos uma vivência tumultuada, cansativa e estressante, com poucos momentos de lazer e repouso e

sem horário fixo para realizar sua alimentação.

No que tange a subcategoria “cargas físicas do trabalho” os entrevistados relataram as suas rotinas diárias, onde os mesmos precisam trabalhar por cerca de 10 a 14 horas diária afim de obter uma renda que seja satisfatória, e que seja possível, de fato, compensador desenvolver tal atividade: “[...] a minha carga horaria aqui é em média aqui, 12 a 14 horas de relógio todo dia e se brincar é mais. Começo a rodar 5h 6h da manhã e só paro as 00h”. (E4); “[...] eu tenho que rodar no mínimo hoje mesmo, 10 horas de trabalho. Pra poder compensar a questão do combustível né?” [E8].

Todavia, tal dedicação e investimento de tempo vem impossibilitando-os de ter um repouso adequado e conseqüentemente vem trazendo prejuízos significativos para sua saúde física e mental: “[...] quando eu comecei, eu não tinha horário pra almoçar, eu não tinha horário pra tomar café, mas depois eu vi que eu estava me prejudicando assim mesmo. Prejudicava o carro que rodava mais e a mim, entendeu?” (E1). Tamanha dedicação se dá, pelo fato de que os custos para manutenção do veículo vem sofrendo um grande aumento, bem como o aumento do valor do combustível, enquanto a tarifa cobrada pela plataforma permanece praticamente sem mudança: “[...] então acaba sendo estressante porque no cenário atual que a gente tá, os passageiros eles tão pedindo mais da gente cada vez mais, sendo que eles querem pagar pela mesma coisa e a gente não tá tendo um custo menor [...] entra a questão do trânsito, entra a questão dos ganhos no final. Então tudo isso causa um estresse emocional muito grande” [E8]. Ramos *et al* (2009) afirma que “a realidade de condições de trabalho precárias acaba trazendo baixa qualidade de vida no trabalho, o que repercute negativamente na saúde, levando ao adoecimento físico e mental.” (RAMOS *et al*, 2005). Na subcategoria “cargas psíquicas do trabalho”, fica evidente esse adoecimento mental, através discursos que denotam cansaço e estresse no exercício da função: “[...] cansativo véi, cansativo, estressante”. (E1); “[...] É bem estressante”. (E2).

A quarta categoria compreendida está relacionada as “Estratégias Coletivas de Defesa”, a qual se subdividiu em duas subcategorias, apresentadas abaixo com a ilustração de suas unidades de análise.

SUBCATEGORIAS	UNIDADES DE ANÁLISE
Coesão e Solidariedade Grupal	“rapaz a gente participa de grupo de whatsapp [...]” (E4); “[...] questão de segurança a gente tem os grupos, no momento de insegurança a gente compartilha a nossa localização em tempo real que é pra gente poder tá um monitorando o outro [...] um ajudando o outro pra que a gente possa ter segurança. (E8); “[...] às vezes se reuni quando o movimento tá fraco, conversando sobre o dia como foi.” (E10); “A gente tem grupos, grupo de WhatsApp aonde a gente passa o dia a dia, passa as dificuldades. Tem a questão da união, quando um precisa, fura um pneu e etc... manda no grupo al, chega junto. Eles são bem unidos.” (E6); “[...] A gente caba entrando em acordos e compartilhando experiências.” (E8);
Seleção de passageiros, Itinerários e Horários	“[...]E a gente tem a possibilidade hoje de filtrar só pra mulher. Eu filtro só pra pegar mulher e cartão pela segurança e pela questão de assédio também.” (E8); “Não entrar em bastante lugares de risco [...] quando eu vejo um passageiro que tá suspeito, eu evito buscar. seja homem ou mulher, seja alto, independente de como seja, eu evito buscar porque eu sei que eu vou ter problema.” (E2); “[...] geralmente a gente escolhe horário [...] acho que os horários mais difíceis pra rodar são na parte manhã cedo, no caso de manhã bem cedo e na parte da noite né? São os horários mais difícil pra gente rodar.” (E9).

Figura 5 - Distribuição das Subcategorias e Unidades de Análise da Categoria IV

Observou-se na subcategoria “Coesão e Solidariedade Grupal”, estratégias que possam fazer com que eles se sintam mais seguros durante a jornada de trabalho. Uma prática bem comum a quase todos os entrevistados é a comunicação através de grupos de WhatsApp, como ferramenta de segurança. Compartilham localização com os amigos, assim são ajudados e podem ajudar aos outros diante de situações que trazem insegurança e perigo: “[...] rapaz a gente participa de grupo de WhatsApp [...]” (E4); “[...] questão de segurança a gente tem os grupos, no momento de insegurança a gente compartilha a nossa localização em tempo real que é pra gente tá podendo monitorar um o outro [...] um ajudando o outro pra que a gente possa ter segurança” (E8); “[...] porque quando você precisar, quando é coisa de perigo assim, é só ligar pra quem tá próximo pra dá cobertura a gente, pra dá mais segurança.” (E4); “[...] a gente tem grupos, grupo de WhatsApp aonde a gente passa o dia a dia, passa as dificuldades” (E6). Rosa e Moraes (2011) afirmam que “as estratégias individuais e coletivas de defesa desempenhavam e continuam desempenhando um papel fundamental na relação do sujeito com as situações nocivas do trabalho” (ROSA E MORAES, 2011). O que vemos aqui são sujeitos criando estratégias coletivas defesa para lidar com a falta de segurança, para que possam continuar desempenhando sua função com menos insegurança possível. Não basta apenas ter que se preocupar em bater as metas e trazer o ganha pão para casa, precisam lida também com assuntos de segurança que são de competência pública.

Na subcategoria “Seleção de passageiros, itinerários e horários”, notamos que o comportamento de selecionar de passageiros, horários específicos para trabalhar e rejeitar corridas de determinadas localidades, também se dá pela necessidade de sentirem-se

maus seguros durante as corridas. Dessa forma eles acreditam que conseguirá evitar situações de assédio e possíveis riscos de segurança: “[...] não entrar em bastante lugares de risco [...] quando vejo um passageiro que tá suspeito eu evito buscar, eu evito buscar [...] eu evito buscar porque sei que vou ter problema”. [E2]; “[...] geralmente a gente escolhe horário [...] os horários mais difíceis pra rodar são na parte manhã cedo, no caso de manhã bem cedo e na parte da noite né? São os horários mais difícil pra rodar” (E9).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados obtidos na pesquisa percebeu-se que a categoria de trabalho dos motoristas que prestam serviços para plataformas digitais de transporte de passageiros tem enfrentado diversos tipos de sofrimentos laborais tanto físico quanto psíquicos. O trabalho que a princípio era para auferir uma renda razoável, tem se tornado desgastante e cansativo uma vez que tem sido necessário trabalhar mais do se deseja, devido ao alto custo de manutenção dos veículos e preço do combustível. Somado aos problemas de segurança local e a falta de interesse da plataforma em atender as necessidades de seus colaboradores, o adoecimento desses sujeitos é eminente, onde o pouco de reconhecimento e atenção que recebem são por parte de estrelinhas e comentários.

O resultado dessa pesquisa trouxe informações relevantes no que diz respeito aos aspectos das condições de trabalho desses sujeitos. Com pouco material publicado, ainda é desconhecido por parte da maioria a realidade vivenciada no dia a dia.

Faz-se necessário que as plataformas possibilitem que seus “parceiros” possam expressar as dificuldades encontradas na rotina de trabalho e que eles tenham direito à defesa frente a uma crítica do cliente. Bem como, devem estar atentos a ajuste de taxas equivalente ao aumento do preço do combustível e peças de manutenção. Também é necessária uma ação imediata de políticas públicas no que diz respeito a segurança nas ruas, ao policiamento ostensivo e que de fato haja apoio da Secretaria de Segurança Pública dos municípios e estados.

REFERÊNCIAS

ALVES, G. Trabalho e Capitalismo. In, G. **Dimensões da Reestruturação Produtiva**: ensaios de sociologia do trabalho. (2º Ed., Cap. 2, PP. 31-54). Londrina: Práxis. 2007.

AMORIM, H; MODA, F, B. **Trabalho por aplicativo**: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. janeiro/abril 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.06>>. Acesso em 25 abril 2021.

BANDEIRA, F. J. B. **Uberização e o transporte remunerado particular individual de passageiros**: uma análise crítica sob a ótica do direito sobre o desligamento automático dos motoristas de aplicativos digitais no município de Fortaleza. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2019. Disponível em:< <http://repositorio.ufc.br/handle/riufc/443661>>. Acesso em 25 abril 2021.

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

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 196, de 10 de outubro de 1996. Aprova diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial da União**, Brasília, nº 201, p. 21082, 16 de out. 1996.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. **Psicodinâmica do trabalho**. São Paulo: Atlas, 2005.

DEJOURS, C. **Psicodinâmica do trabalho: casos clínicos**. Porto Alegre: Dublinense, 2017.

DEJOURS, C. **Por um novo conceito de saúde**. Revista Brasileira de saúde ocupacional, São Paulo, V 14, N. 54, p.7-11,1986. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5817635/mod_resource/content/2/%5BDejous%5D_Por%20um%20novo%20conceito%20de%20Sa%C3%BAde.pdf. Acesso em 25 abril 2021.

DUARTE, F. MENDES, Ana Magnólia. **Da escravidão a servidão voluntária: perspectivas para a clínica psicodinâmica do trabalho no Brasil**. Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade. V. 2 n. 3 (2015) Abril. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/farol/article/view/2579>. Acesso em: 25 de novembro de 2021.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; PEDREIRA, Sara Costa. **Trabalho descartável: as mudanças nas formas de contratação introduzidas pelas reformas trabalhistas no mundo**. Cadernos do Ceas, Salvador, n. 248, p. 578-607, set./dez. 2019. Disponível em: <https://cadernosdoceas.ucsal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/588>. Acesso em: 25 abril 2021.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019b.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/indicadores>. Acesso em: 31 abril 2021.

IORA, Italo Matheus. **Capitalismo, tecnologia e “uberização”**: um estudo sociológico da precarização do trabalho no Brasil a partir da reforma da legislação trabalhista de 2017. 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/handle/1/19890>. Acesso em 01 maio 2021.

MOREIRA, P. C. F. **Trabalho informal: uma avaliação dos desdobramentos do Uber na renda das famílias dos motoristas de aplicativo em São Luís–Ma de janeiro à março de 2019**, 2019. Disponível em: <https://monografias.ufma.br/jspui/handle/123456789/3799>. Acesso em: 25 abril 2021.

RODRIGUES, A. A. G.; ALBARELLO, B. A. **Breves considerações sobre a realidade de motoristas de aplicativos**. Anais do Congresso de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social da Faculdade Processus, 2019. Disponível em: <https://periodicos.processus.com.br/index.php/acppds/article/view/149>. Acesso em 25 abril 2021

ROSAS, M. L. Messias; MORAES, D. **A Importância do Reconhecimento no Contexto de Trabalho**. Revista Anazônica. Ano 4, Vol VII, Número 2, pág 210-224, Humaitá, AM, Jul-Dez 2011. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3915959>. Acesso em: 25 de novembro 2021.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, M. P. B. **Metodologia de Pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre (RS): Penso, 2013. 624p.

SILVA, Rafael. **Uber pode estar cobrando dos motoristas uma porcentagem maior do que a divulgada**. 2019. Disponível em:< <https://canaltech.com.br/apps/uber-pode-estar-cobrando-dos-motoristas-uma-porcentagem-maior-do-que-a-divulgada-148033/>>. Acesso em: 01 maio 2021.

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

Uber. Disponível em:< <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>>. Acesso em: 01 maio 2021.

UBER, Equipe. **Fatos e Dados sobre a Uber**. 2020. Disponível em:< <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 01 maio 2021.

99. **Sobre a 99**. 2021. Disponível em:< <https://99app.com/sobre-a-99/>>. Acesso em: 01 maio 2021.99. Disponível em:<<https://canaltech.com.br/empresa/99/>>. Acesso em: 01 maio 2021.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Aborto legal 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204

Acessibilidade 138, 194, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249, 260, 263, 264

Acolhimento 63, 153, 184, 185, 186, 188, 189, 190, 193, 194, 201

Adolescência 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 24, 25, 26, 54, 57, 74, 75, 76, 79, 87, 97, 145, 150, 151, 153, 154, 158, 180

Ansiedade 18, 24, 26, 42, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 86, 94, 132, 133, 137, 138, 139, 141, 145, 150, 185, 194, 196, 224

Avaliação psicológica 38, 72, 73, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131

B

Bem-estar 65, 73, 84, 85, 87, 91, 96, 99, 102, 103, 108, 109, 110, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 143, 145, 152, 211, 216

Bullying 90, 97, 99, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183

C

Cargas de trabalho 229, 230, 233, 236

CFP 43, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 186, 189, 195, 214

Cognição 29, 37, 38, 209

Covid-19 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 117, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 185, 195

D

Demência 31, 36, 37, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212

Desenvolvimento infantil 3, 8, 9, 12, 28, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 92, 94, 98, 145, 147, 152, 158, 162, 171

Diabetes mellitus 205, 206, 212, 213, 215, 227, 228

Direitos das mulheres 194, 197, 200

Direitos humanos 102, 109, 113, 116, 120, 122, 127, 128, 129, 131, 186, 187, 188, 193, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 264

E

Ecopark 242, 243, 244, 246, 256, 264

Educação parental 144, 149

Escola 10, 18, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 56, 58, 86, 87, 91, 94, 150, 152, 153, 158, 171, 175, 178, 180, 183, 196, 232

Escuta humanizada 184, 186

Estatutos de identidade 74, 77, 80

Estilo de vida 138, 142, 215, 219, 220, 221, 222, 226

Estresse 22, 60, 63, 65, 66, 69, 71, 72, 86, 132, 133, 137, 138, 141, 145, 185, 225, 229, 236, 237

Estudantes 46, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 80, 82, 90, 143, 173

F

Feminismo 197, 198, 199

Finitude 159, 160, 169, 170, 171

G

Gestalt-terapia 8, 9, 11, 12, 25, 26, 27, 28

H

Hipoglicemia 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 217

I

Identidade pessoal 5, 12, 74, 78

Idoso 29, 33, 38, 212, 255

Intervenções 25, 43, 47, 60, 84, 91, 96, 100, 126, 132, 138, 142, 149, 150, 152, 224

L

Literatura infantil 159, 161, 168, 170, 171

M

Memória 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 66, 177, 206

Morte 4, 5, 133, 136, 159, 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 175, 176, 178, 188

Motoristas de aplicativo 229

O

Orientação profissional 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 73, 119

P

Pandemia 51, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 117, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 188, 195, 215

Parentalidade 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 83, 84, 86, 88,

89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 99, 100

Planejamento 15, 29, 30, 31, 32, 36, 37, 102, 212, 216, 245, 249, 264

Práticas parentais 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 146, 147, 149, 151

Prioridade econômica 101, 105, 107, 108, 110

Prioridade humanitária 101, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110

Profissionais da saúde 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139

Programa Raising Safe Kids 144, 148

Programas de prevenção 144, 147, 151, 152, 153, 158, 224

Projeção 78, 172, 175, 179, 180, 216

Psicanálise 1, 2, 7, 171, 172, 174, 175, 177, 179, 181, 182, 265

Psicología 55, 196

Psicologia existencial 159

Psicólogo 9, 27, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 60, 65, 67, 71, 72, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 189, 265

Psicólogo escolar 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 50, 52, 53, 55, 56, 65, 72

R

Relação pais e filhos 83, 88

Resoluções 104, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 128, 129, 130, 247

S

Saúde mental 2, 8, 26, 61, 62, 63, 65, 69, 70, 71, 73, 110, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 153, 155, 157, 158, 160, 224, 232

Saúde psíquica 1, 2, 3, 4, 6, 94

T

Teoria do amadurecimento 1, 7, 28

Terapia cognitivo-comportamental 61, 215, 218, 226, 227, 228

U

Uberização 229, 239, 240, 241

Universidade 8, 26, 29, 31, 32, 35, 36, 38, 39, 52, 54, 55, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 73, 81, 82, 100, 101, 104, 154, 156, 159, 170, 171, 172, 196, 197, 205, 239, 265

V

Validação 101, 103, 109, 123, 131, 150

Violência contra a mulher 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 194, 195, 196, 198

Violência infantil 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154

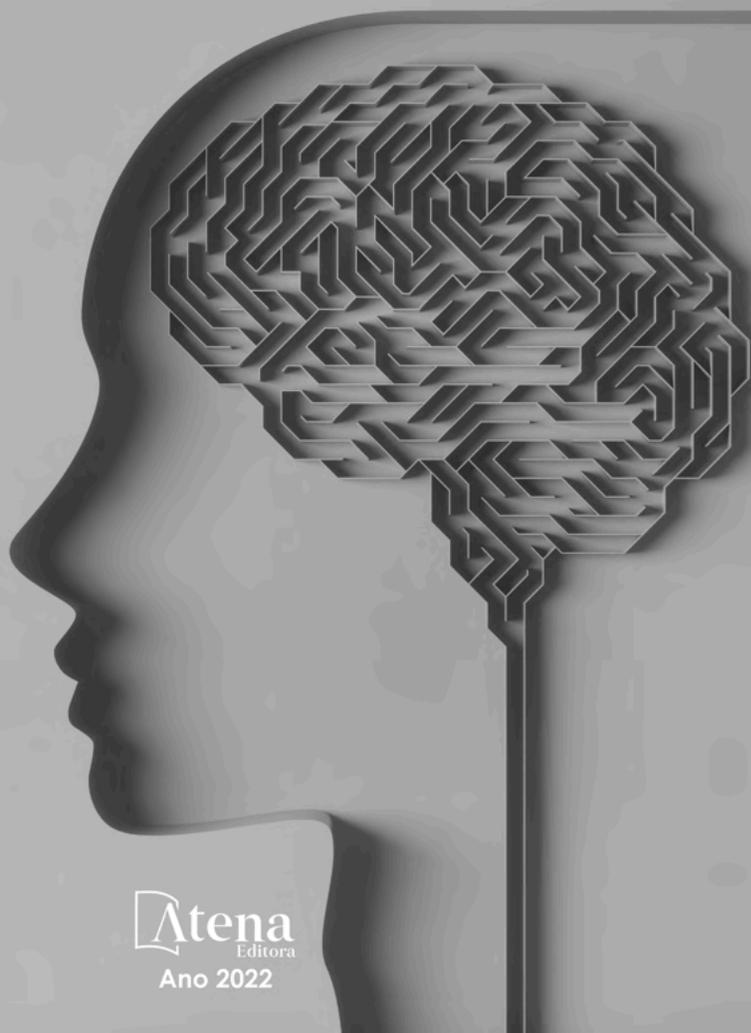
W

Winnicott 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 28

www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br
@atenaeditora
www.facebook.com/atenaeditora.com.br

A PSICOLOGIA COMO CIÊNCIA

e seu(s) objeto(s) de estudo

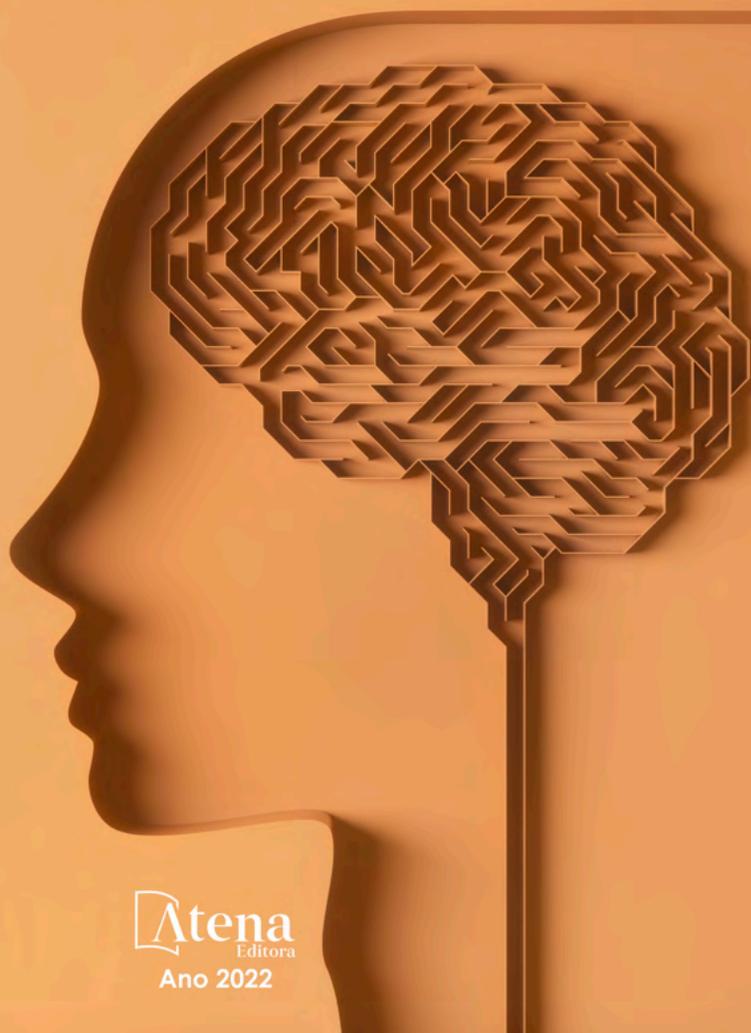


Atena
Editora
Ano 2022

🌐 www.atenaeditora.com.br
✉ contato@atenaeditora.com.br
📷 @atenaeditora
📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br

A PSICOLOGIA COMO CIÊNCIA

e seu(s) objeto(s) de estudo



Atena
Editora
Ano 2022