

AS ESTRATÉGIAS DEFENSIVAS DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS: Uma análise do enfrentamento da violência urbana à luz da Psicodinâmica do Trabalho

MARCIA VACLAVIK

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS)

CLAUDIA PICCOLOTTO CONCOLATTO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS)

ANDREA POLETO OLTRAMARI

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS)

AS ESTRATÉGIAS DEFENSIVAS DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS: Uma análise do enfrentamento da violência urbana à luz da Psicodinâmica do Trabalho

1. INTRODUÇÃO

Não é fato recente encontrar as palavras “trabalho” e “transformação” associadas. Nos dias atuais, circunscritas em um contexto amplo e globalizado, as mudanças do mundo do trabalho relacionam-se com outras questões, ligadas à sustentabilidade ambiental, desigualdade crescente, incerteza política e mudanças demográficas e tecnológicas (BAKHSHI et al., 2017). Entrecruzados, todos estes elementos complexificam ainda mais o desafio de compreender as nuances que tocam as realidades laborais hoje.

Já decorrem anos desde que Dejours (2011a; 2011b) manifestou preocupação com as consequências das transformações da sociedade sobre a saúde do trabalhador – em especial aquelas na esfera laboral. Afinal, o trabalho, “mais do que o ato de trabalhar ou de vender a força de trabalho em busca de remuneração”, tem também função social e psíquica, sendo um dos alicerces da constituição da identidade e subjetividade dos trabalhadores (LANCMAN, 2011, p. 29). Na chamada era digital dos dias atuais, a ubiquidade da tecnologia está transformando significativamente os modelos de negócio e contribuindo para fazer surgir novos padrões nas relações de trabalho (COYLE, 2017; TODOLÍ-SIGNES, 2017), suscitando inquietações de diversas ordens. Uma, em especial, diz das fragilidades das relações laborais que se apresentam, como o enfraquecimento dos laços de trabalho e o desamparo do trabalhador frente à própria atividade.

Para dar conta desse cotidiano, é possível afirmar, com base nos estudos da psicodinâmica do trabalho (DEJOURS, 2004; 2011a; 2011b; 2015), que os trabalhadores engendram estratégias defensivas que se manifestam tanto nos planos individuais quanto nos coletivos. As estratégias individuais de defesa compreendem, segundo Dejours (2011a; 2011b), as liberdades exercidas no cotidiano do desenrolo do trabalho real que se fazem valer no limite circunscrito do trabalho prescrito (aquele que tem como característica principal a regulação e regramento da atividade). Já as estratégias defensivas coletivas compreendem as ações em grupo que fazem frente e operam contra o sofrimento cotidiano do trabalho na coletividade (DEJOURS, 2004). O que move os trabalhadores a engendrar tais estratégias, diz o autor, é a premissa que os homens não são “passivos ante os constrangimentos organizacionais”, sendo, portanto, “capazes de se proteger dos eventuais efeitos nocivos sobre sua saúde mental” (DEJOURS, 2004, p. 50). Pode-se afirmar, deste modo, que as estratégias individuais e coletivas de defesa operam tanto para fazer frente ao sofrimento como para alicerçar e manter a saúde mental do trabalhador - esta constantemente ameaçada pelas transformações do mundo do trabalho.

No âmbito contemporâneo destas mudanças, o surgimento e a rápida ascensão da economia compartilhada aponta para significativas alterações de natureza econômica e social (SUNDARARAJAN, 2016) que, juntamente com a proliferação dos chamados mercados laborais digitais (mercados de trabalho mediados pela tecnologia) podem impactar significativamente relações de trabalho e se tornar predominantes ainda neste século (BALARAM; WARDEN; WALLACE-STEPHENS, 2017; CODAGNONE; ABADIE; BIAGI, 2016). Em paralelo a estes fenômenos, a chamada *Gig Economy* também vem ganhando visibilidade. Das diversas definições que recebe, pode ser resumida como um “conjunto de mercados que conectam fornecedores aos consumidores” por meio de plataformas tecnológicas que operam sob demanda (DONOVAN; BRADLEY; SHIMABUKURO, 2016, p. 1). Tem como características mais marcantes a flexibilidade e o alto grau de autonomia dos trabalhadores, com o predomínio de trabalhos transitórios e de curta duração que são pagos por tarefa (MANYIKA et al., 2016).

Dada a heterogeneidade de possibilidades e dos múltiplos contornos que estes fenômenos assumem nas novas configurações do trabalho (CODAGNONE; ABADIE; BIAGI, 2016), não se pode ignorar as condições contextuais próprias de cada país, em especial as sociais e econômicas. Neste trabalho, portanto, investiga-se a realidade brasileira, que tem na atividade de motoristas de aplicativos de transporte privado de passageiros o principal expoente destes novos modos de organização econômica. No período de apenas um ano (compreendido entre outubro de 2016 a outubro de 2017), o número estimado de motoristas de aplicativos subiu de 50 mil para 500 mil, e o número de usuários do serviço chega a 17 milhões, considerando uma única plataforma. A cidade de São Paulo é líder mundial no número de viagens realizadas (LOBEL, 2017).

Também no contexto brasileiro, pode-se afirmar que os motoristas de aplicativos enfrentam, para além das questões características da natureza da sua atividade, os reflexos da violência urbana no seu cotidiano. Lado a lado com o crescimento do número de motoristas e usuários, a violência urbana que assola o cotidiano de trabalho também aumenta em proporções que assombram. Dados revelados no Atlas da Violência 2018 mostram que a taxa de mortes decorrente da violência intencional no Brasil corresponde a 30 vezes a taxa europeia. Apenas nos últimos dez anos, mais de meio milhão de pessoas já foram vitimadas.

No âmbito destas questões, a cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, destaca-se como o primeiro município brasileiro a publicar uma legislação após a sanção da Lei Federal nº 13.640, que regulamentou o serviço de transporte privado de passageiros por aplicativos em março/2018. Por esta lei federal, cabe aos municípios a regulamentação da atividade, por se tratar de transporte de utilidade pública (GOLGO, 2018). Ainda, o estado gaúcho apresentou, na última década, um crescimento da ordem de 58% na taxa de homicídios por cem mil habitantes, e está entre os 12 estados brasileiros que mais apresentaram elevação neste índice (CERQUEIRA et al, 2018).

Desse modo, além das incertezas características da sua atividade laboral, verifica-se que os motoristas enfrentam cotidianamente os riscos impostos pela violência urbana. Acredita-se que, para dar conta dessa dupla insegurança, os motoristas precisam engendrar estratégias defensivas, as quais são foco do presente estudo. Questiona-se como se dá o movimento de enfrentamento e de resistência ao sofrimento por parte destes trabalhadores e como ele se revela. Assim, o objetivo deste trabalho é **compreender como se configuram as estratégias de enfrentamento da violência urbana no contexto do trabalho dos motoristas de aplicativos**. Desse modo, investiga-se a existência de espaços que permitam o desenvolvimento de mecanismos como a adaptação e a inteligência astuciosa (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994). Ainda, espera-se observar se há ambientes em que possam se sustentar o reconhecimento, a confiança e a cooperação na coletividade.

Este trabalho está estruturado em X capítulos, além desta introdução. Nos capítulos dois, três e quatro apresenta-se o referencial teórico de base deste estudo, quais sejam, o trabalho nos novos modos de organização econômica, considerações sobre a violência e as estratégias individuais e coletivas de defesa no cotidiano do trabalho, pelas lentes da psicodinâmica do trabalho. O capítulo cinco apresenta o percurso metodológico adotado para a pesquisa, enquanto no capítulo seis são apresentados e analisados os resultados, cuja discussão se dá no capítulo sete encontrados no campo. No capítulo oito, apresentam-se as considerações que finalizam este trabalho.

2. O TRABALHO NOS NOVOS MODOS DE ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA

Novas formas de organização econômica, tais como a Economia Compartilhada e a *Gig Economy*, surgem em um contexto no qual preocupações de diversas naturezas se entrecruzam. Crises globais e a saúde do sistema financeiro, problemas sociais como pobreza, desigualdade e corrupção e questões ambientais ligadas à sustentabilidade do planeta servem,

com frequência, como pano de fundo nas discussões sobre a temática (VACLAVIK, VIEIRA, ANTUNES, 2018). A relação entre esses modelos e o mundo do trabalho mostra-se alvo de crescente interesse nas pesquisas sobre mercados laborais digitais (CODAGNONE; BIAGI; ABADIE, 2016). Está presente em inúmeras publicações internacionais (BRESCIA, 2016; CARR et al., 2017; COYLE, 2017; DONINI et al., 2017; FINDLAY; THOMPSON, 2017; FLEMING, 2017; GRAHAM; SHAW, 2017; NYOMBI, 2015; TODOLÍ-SIGNES, 2017), reforçando seu caráter de relevante atualidade, ainda que as pesquisas brasileiras pouco tenham acompanhado esse movimento. Por tratar-se de um fenômeno em plena expansão, é notório que carece de ampliação e aprofundamento (DE-STEFANO, 2017).

Tal como apontado por Vaclavik, Vieira e Antunes (2018), ainda que haja certa dificuldade na delimitação da natureza do trabalho que se apresenta neste contexto, podem ser apontadas algumas características comuns. As práticas laborais aparecem na conexão entre a demanda e a oferta de determinado produto/serviço, cujo processo é viabilizado por tecnologias de informação e comunicação (TICs), em especial pela ubiquidade da internet e de *smartphones*. O trabalho aparece mediado por plataformas digitais que conectam consumidores e fornecedores. Nota-se, assim, a existência de três atores que desempenham papéis específicos nesta relação: os consumidores, as plataformas digitais e os fornecedores, (VACLAVIK, VIEIRA, ANTUNES, 2018). Entretanto, ressalta-se que, no entendimento destes autores, é equivocado não considerar, como elemento fundamental, o trabalho envolvido nestas atividades, de modo que os agentes considerados como simplesmente como fornecedores devem ser entendidos como trabalhadores.

Assim, em sentido amplo, os mercados característicos dos novos modelos econômicos se amparam na ação destes três agentes (consumidores, plataformas digitais e trabalhadores). A criação de valor não se dá por meio da produção e oferta de serviços pelas plataformas, mas sim pela aproximação entre os consumidores e trabalhadores (BALARAM; WARDEN; WALLACE-STEPHENS, 2017; CODAGNONE; ABADIE; BIAGI, 2016; COYLE, 2017).

Os trabalhadores, neste contexto, são tidos como “autoempregados”, em uma relação em que as plataformas não se definem como empregadores e sim como empresas tecnológicas que apenas conectam quem deseja um serviço com quem o oferta, sem provê-lo, de fato. Cabe reforçar que, tal como expõe Todolí-Signes (2017), o conceito de autoempregado é, tradicionalmente, relacionado à ideia do empreendedor, aquele que: trabalha diretamente para o mercado, sendo dono do próprio negócio e lidando com os riscos a ele inerentes, que dizem da violência urbana adentrando o espaço de trabalho; detém os meios de produção; e tem autonomia e liberdade para definir seus horários e escolher quais tarefas executar. Mais do que uma questão meramente semântica, a classificação do trabalhador dos mercados laborais digitais como empregado ou autoempregado coloca em jogo todo um aparato jurídico e legal que diz da garantia de direitos trabalhistas, como salário mínimo, jornadas máximas e benefícios regulados pelo poder público.

No que tange ao trabalho específico dos motoristas de aplicativos, foco do presente estudo, as regras da organização do trabalho são relativamente simples (TODOLÍ-SIGNES, 2017) e, em geral, oferecem baixas barreiras à entrada: o trabalhador precisa realizar um cadastro prévio na plataforma e, após autorização (que por vezes inclui análises de cadastro de antecedentes criminais, vistorias no veículo, exames toxicológicos), pode iniciar como motorista; os preços das corridas são definidos pela plataforma, que fica com um percentual que pode chegar a 40% do valor pago pelo passageiro (dependendo da plataforma e do tipo de serviço executado); é o motorista quem escolhe os horários e dias que fica disponível para trabalhar com o aplicativo; a avaliação do serviço prestado é feita pelo passageiro, através de uma pontuação que varia de uma a cinco estrelas, e é registrada e monitorada pela plataforma; os motoristas podem: cancelar corridas (ainda que a taxa de aceitação seja é monitorada, de modo que aqueles que tenham avaliações muito abaixo de determinado parâmetro ou com

altas taxas de cancelamento podem ser descredenciados); e utilizar aplicativos de GPS instalados nos seus aparelhos celulares para facilitar a locomoção pelas cidades.

Enquanto os benefícios para organizações e consumidores são evidentes, na medida em que custos e preços são reduzidos (BALARAM; WARDEN; WALLACE-STEPHENS, 2017), os trabalhadores que aderem à *Gig Economy* encontram-se no meio do processo, preteridos em relação aos ganhos e cada vez mais afastados de contratos de emprego estáveis e de longo prazo (ZWICK, 2017). Ainda que haja um entendimento de que esse movimento seja capaz de gerar valor econômico e reduza custos de transação (COYLE, 2017), atuando nas ineficiências do capitalismo a partir de ganhos de escala possibilitados pelas tecnologias (ADAMS, 2015), boa parte desse valor tem sido capturado por consumidores e investidores – mas não pelos trabalhadores (COYLE, 2017). Tal como afirma Lancman (2011, p. 28), com “o fim do trabalho estável”, pode surgir “a perda da esperança, do sonho de ascensão e de progresso social por meio do trabalho”, amplificando a capacidade do labor de se tornar fonte de sofrimento.

3. CONSIDERAÇÕES SOBRE A VIOLÊNCIA

O estudo da violência mostra que este é um conceito de múltiplos significados, especialmente por ser objeto de estudo de diversas áreas do conhecimento. Zalar (1999) já advertia sobre a dificuldade de definir esse conceito, pois a percepção do que um ato é violento e, portanto, causador de sofrimento, está associada a que este ato ultrapasse o limite de acordos e regras que regulam as relações. Nesse sentido, o limite e o mal que o ato violento causa dependem de percepções, as quais variam cultural e temporalmente, de modo que a autora enfatiza que o mal associado à violência também não tem definição única e clara.

Estudos de vertente sociológica destacam que a violência pode ser compreendida como ação individual, grupal, de classes ou de nações, que resulta em morte de outros indivíduos ou que impactem em sua integridade física, moral, mental ou espiritual (MINAYO; SOUZA, 1998). A violência também pode ser entendida como uma situação em que os envolvidos não se reconhecem reciprocamente, na qual aquele que sofre o uso da força física ou outro tipo de coerção é rebaixado à condição de objeto (MELO, 2010). Reforça-se, assim, a ideia da falta de reconhecimento do outro enquanto sujeito.

Uma vez que a violência é um fenômeno histórico, deve ser compreendida a partir das relações socioeconômicas, políticas e culturais de contextos delimitados. As ciências sociais chamam a ver o caráter relacional presente nos eventos violentos e indicam que é preciso associar a violência dos indivíduos e pequenos grupos com a violência do Estado e da ordem estabelecida. Deste modo, há de se compreender também os aspectos culturais, muitos dos quais naturalizam a violência no cotidiano (MINAYO; SOUZA, 1998).

Desta forma, o mais adequado seria falar de violências, no plural, dado que diz respeito a uma multiplicidade de realidades, as quais devem ser investigadas em suas especificidades. Nesse sentido, Tavares dos Santos (2002; 1993) propõe que, no lugar de uma concepção soberana da violência, pense-se no nível de uma microfísica da violência a partir de seus elementos fundamentais. A coerção ou a força, por exemplo, referem-se a um dano que é produzido em outro indivíduo ou grupo social e que supõe o reconhecimento das normas sociais vigentes em cada sociedade, num dado período histórico. São essas normas que balizam os padrões do que é ou não legítimo, reforçando a ideia de historicidade e culturalidade que permeia o conceito.

No Brasil, a violência é uma marca das relações sociais (PINHEIRO, 1997). Adorno (2002) aponta três explicações para a expansão da violência: as mudanças na sociedade e nos padrões convencionais de delinquência e violência; a desigualdade social; e a crise no sistema de justiça criminal.

Desde a última metade do século XX, o caráter acelerado das mudanças impactaram a sociedade e os padrões de delinquência vigentes até então. A delinquência nuclearizada em torno de crimes contra o patrimônio, motivados por ações individualizadas e de alcance local, passa ao crime organizado, colonizando e conectando diferentes formas de criminalidade. Torna-se comum o uso da violência excessiva, de armas de fogo potentes e da corrupção de agentes do poder público. Migra-se para um acentuado desarranjo do tecido social e uma crescente desorganização das formas convencionais de controle social. E, nessa mesma direção, ampliam-se as graves violações dos direitos humanos (ADORNO, 2002).

Há, também, a relação entre a violência e a desigualdade social. A antiga tese, que sustentava a causa da violência conectada a pobreza, é bastante contestada em inúmeros estudos. Contudo, é preciso reconhecer que persiste na sociedade brasileira a concentração de riquezas e que áreas urbanas menos assistidas (por infraestrutura, ofertas de postos de trabalho e serviços de qualidade à população) estão mais pré-dispostas a conflitos com desfechos fatais (ADORNO, 2002).

Por fim, há a crise no sistema da justiça criminal. Enquanto os crimes cresceram em número e mudaram em “qualidade”, o sistema de justiça permaneceu o mesmo. Aumentou a distância entre a evolução da criminalidade e a capacidade do Estado de impor a lei e a ordem. Como consequência, a população vê crescer a impunidade e vive descrente de que as instituições sejam capazes de fazer justiça (ADORNO, 2002).

No campo da Administração, em especial nas áreas de Estudos Organizacionais, Gestão de Pessoas e de Relações de Trabalho, a violência é vista a partir da concentração de poder em relações assimétricas, onde prevalecem os interesses individuais, mesmo que o discurso usado seja o do coletivo. Sob essa perspectiva, na atualidade, as formas de violência no mundo do trabalho manifestam-se de múltiplas maneiras: sob a forma de violência física, psíquica, violência social, violência estrutural e nas formas da violência simbólica e imaginária.

Além dos estudos da Sociologia e da Administração, também a Psicanálise pode ser utilizada como um olhar possível para compreender o fenômeno. Bleichmar (2011) esclarece que, muitas vezes, a palavra violência é usada de forma tão ampla que passa a ser encobridora de muitas coisas. Em primeiro lugar, adverte a autora, é preciso dizer que não se trata de um conceito psicanalítico. Além disso, necessita-se ter cuidado para diferenciar os aspectos sociais dos conceitos psicanalíticos, a fim de aportar desses últimos elementos para a compreensão de um fenômeno social. A autora defende que violência é mais um conceito sociológico.

Terrazas (2004) refere que as manifestações de violência, cada vez mais disseminadas nas relações sociais, não são apenas consequência da violência que a própria sociedade tem exercido na atualidade, sem consideração pela diversidade dos grupos sociais e dos sujeitos singulares. Também dão conta, diz o autor, de um ataque destrutivo e desorganizador, exercido individual e coletivamente, contra o trabalho de ligação-interiorização do pulsional ao qual todos são convidados em sua tarefa civilizadora (TERRAZAS, 2004).

Nesse sentido, Bleichmar (2010) aporta o conceito de crueldade, como sendo não somente o exercício malvado sobre o outro, mas também a indiferença em relação ao sofrimento do outro. Tal noção marca a existência de uma violência destrutiva, em uma sociedade silenciosamente violenta que vive formas de desobjetivação expressas na marginalização e na indiferença (BLEICHMAR, 2011).

Desse modo, entende-se que, no debate sobre o incremento da violência, é importante considerar as consequências para a subjetividade dos sujeitos, a partir de modos de ser e viver que desconsideram o semelhante. Pontua-se, a exemplo, a educação que, desde a infância, faz ver o outro como um competidor, um adversário, um possível sócio, e não como um outro com o qual se tem de estabelecer relações de reciprocidade (BLEICHMAR, 2010). A esse

exemplo, tal como referem Concolatto, Oltramari e Santos Filho (2016), é possível relacionar as relações de trabalho individualizadas, cuja gestão institui a competitividade entre colegas, planos de carreira individualizados, questões já apontadas por Gaulejac (2007). Nessa linha, muitos autores contemporâneos estudam a questão do enfraquecimento dos laços fraternos (BIRMAN, 2006), o predomínio do individual sobre o laço social (GAULEJAC, 2007), os quais se sustentam pelo amor e pela identificação - pontos que merecem ser considerados para a compreensão de formas de enfrentamento da violência.

Deste modo, esclarecidos os conceitos basilares sobre a violência, segue-se para o próximo capítulo, que encerra o referencial teórico que sustenta este estudo.

4. AS ESTRATÉGIAS INDIVIDUAIS E COLETIVAS DE DEFESA NO COTIDIANO DO TRABALHO

Inicialmente, cumpre explicitar no que toca ao objetivo deste estudo que as estratégias individuais e coletivas de defesa são decorrentes de um evento que as antecede: o sofrimento no trabalho (DEJOURS, 2004). No entendimento de Dejours, Abdoucheli e Jayet (1994, p. 137), apesar de ser “inevitável e ubíquo”, o sofrimento pode, em determinado grau, ser até mesmo benéfico, quando passível de ser transformado em criatividade. Nessa situação, o trabalho cumpriria, então, o papel de “mediador para a saúde”, ao contrário daquele que, esgotadas todas as outras possibilidades de manobra, “funciona como mediador da [sua] desestabilização e da fragilização”.

Desse modo, o sofrimento é entendido como fator desencadeador de estratégias defensivas, que podem ser de natureza individual, mas também “construídas, organizadas e gerenciadas *coletivamente*” (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994, p. 127; grifo do autor). Apesar de o sofrimento ser único e individual, os autores afirmam que é na união de múltiplos esforços que as estratégias coletivas de defesa se desenvolvem, e é pelo consenso que se sustentam. A análise das estratégias defensivas, segundo os autores, repousa na análise da própria organização do trabalho e de suas contradições, relacionadas a manifestações de criatividade, cooperação, confiança e reconhecimento, inscritos no ambiente organizacional. Importante mencionar que as estratégias defensivas dizem respeito aos estudos em psicodinâmica do trabalho, cujo principal objeto “são os processos intersubjetivos que tornam possível a gestão social das interpretações do trabalho pelos indivíduos – criadoras de atividades, de saber-fazer e modos operatórios novos” (DEJOURS, 2011b, p. 64). Por meio da análise dos mecanismos de defesa, afirma Merlo (2011), é possível desvendar o sofrimento do trabalhador.

Tais defesas manifestam-se como uma “adaptação às pressões de uma organização do trabalho que fere”, mas também pelo desenvolvimento de uma inteligência astuciosa, que subverte as regulamentações rígidas prescritas: “ela é também uma inteligência em constante ruptura com as normas, regras, é uma inteligência fundamentalmente transgressiva” (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994, p. 132-133). A inteligência astuciosa não apenas atenua o sofrimento como pode fazer encontrar o seu oposto, o prazer.

Dejours, Abdoucheli e Jayet (1994, p. 134-135) apontam ainda que as “relações sociais de trabalho”, o “coletivo” e a “comunidade de pertença” são requisitos sociais da inteligência astuciosa. Esta deve passar por um processo de validação que se dá através do reconhecimento, seja pela hierarquia, seja pelos pares. Enquanto o reconhecimento hierárquico é utilitário, o reconhecimento pelos pares reforça a importância do outro. (DEJOURS, 2011b).

Entretanto, considerando o escopo do estudo aqui apresentado, acredita-se que as estratégias de defesa, sejam elas individuais ou coletivas, podem se apresentar de maneiras distintas daquelas apontadas pelos estudos de Dejours (2004; 2011a; 2011b; 2015). Essa

distinção se daria, em especial, pelas características específicas das práticas do trabalho no contexto das novas formas de organização econômica, e passa a ser alvo de investigação neste trabalho. Cabe adiantar, desde já, que se imagina ser possível (re)pensar tais estratégias para além da circunscrição dos ambientes ditos organizacionais, tal como se apresenta o trabalho dos motoristas de aplicativos (estes, via de regra, são autogeridos, tal como exposto no capítulo anterior). Dadas as peculiaridades deste formato de trabalho hipermoderno, acredita-se que as estratégias defensivas sejam elaboradas de forma cada vez mais solitária, tal como já preconizava Dejours (2004). Surgem questões que dizem, inclusive, dos modos de busca do reconhecimento pelos pares, quando os cotidianos do trabalho se apresentam cada vez remotos, virtuais, autônomos e revestidos de solidão.

Frente ao exposto, seguindo no caminho trilhado por Dejours (2004), entende-se ser necessário renovar a teoria do sujeito, da saúde e, principalmente, no que toca à teoria do trabalho, ao que este estudo pretende trazer contribuições. Imagina-se que, assim, possam emergir e evoluir reflexões frente às práticas que se apresentam, intermediadas pela cooperação e pela solidariedade tanto dos trabalhadores quanto dos pesquisadores envolvidos.

5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Dada a natureza qualitativa (FLICK, 2009) e exploratória (GIL, 2010) deste estudo, utilizou-se como principal fonte de dados a realização de entrevistas semiestruturadas. Foram entrevistadas dez pessoas na cidade de Porto Alegre/RS entre os meses de dezembro/18 e fevereiro/18. Destas, nove são ou já foram motoristas de aplicativos de transporte e uma é psicóloga especialista em psicologia do trânsito. Cabe ressaltar ainda que, dentre os entrevistados, um deles ocupa também os cargos de presidente de uma associação local de motoristas de aplicativos e de vice-presidente de uma federação nacional, que visa representar a categoria. Há, também, uma empresária que, após vivenciar a atividade de motorista nesta modalidade, hoje atua como representante de um aplicativo de transporte privado de passageiros na cidade onde as entrevistas foram realizadas.

Os entrevistados foram selecionados por meio da rede de contato das pesquisadoras e pelo método bola de neve, em que possíveis participantes são indicados pelos entrevistados. A tabela 1 resume alguns dados que caracterizam os entrevistados.

Tabela 1 – Características dos Entrevistados

Nome fictício	Idade (anos)	Tempo em que atua como motorista	Profissão/atividade anterior
Murilo	39	11 meses	Motorista de Micro-ônibus
Inês	55	15 meses	Gerente Executiva, Produtora Cultural
Maria	61	12 meses	Secretária
Gislaine	59	12 meses	Ex-bancária, vendedora de lanches
Ricardo	56	23 meses	Motorista de ônibus urbano
Ellen	42	14 meses	Dona de salão de beleza
Magali	39	10 meses	Encarregada de Depto. Comercial
Cristiana	40	7 meses	Executiva
Reinaldo	52	28 meses	Corretor de Seguros

Fonte: elaborado pelas autoras

Ainda, como fonte secundária de dados, menciona-se o acompanhamento diário de manchetes de jornais e sites de notícias desde o mês de maio/17 através da ferramenta Google Alerts, com os termos “motoristas de aplicativos”, “aplicativos de transporte” e “Uber”. Cabe mencionar, também, a observação participante das pesquisadoras no campo, que interagiram com motoristas de aplicativos em viagens realizadas durante o período em que a pesquisa foi realizada. Os dados secundários não foram exaustivamente analisados em seu conteúdo, mas

serviram para reiterar a importância do tema em análise, bem como trazer *insights* para as perspectivas de análise adotadas.

Os dados brutos das entrevistas realizadas foram pré-analisados a partir da escuta e leitura integral dos áudios e transcrições obtidos, visando preparar o *corpus* para as etapas analíticas seguintes. Desta pré-análise emergiram as categorias para classificação das falas que, relacionadas ao objetivo deste artigo, visam ajudar na compreensão dos modos de configuração das estratégias de enfrentamento da violência urbana no contexto do trabalho dos motoristas de aplicativos. As categorias que emergiram dos dados foram: estratégias individuais e autogeridas e estratégias coletivas. Seguindo os preceitos de exaustividade, homogeneidade e pertinência (BARDIN, 2016), o conteúdo das falas foi classificado e posteriormente analisado em seu conteúdo. Preceitos éticos foram observados ao longo de toda a pesquisa: os participantes receberam e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Segue-se, assim, para a próxima seção, onde os resultados são apresentados e discutidos.

6. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Ao longo do processo de pesquisa realizado neste estudo, algumas considerações mostram-se importantes de serem feitas de antemão. O acompanhamento diário das manchetes de jornal e sites noticiosos revela o quão rotineira é a violência na qual estão expostos os trabalhadores desta atividade, especialmente a partir do termo de busca “motorista de aplicativo”, comparativamente mais alto do que nos outros termos pesquisados. De fato, Burg e Gomes (2018) alertam para a crescente onda de violência que atinge especificamente os motoristas, vítimas diárias de furtos, roubos e homicídios a taxas muito superiores que os demais cidadãos. Os autores apontam para a vulnerabilidade a que estes trabalhadores estão expostos, não apenas no Brasil, como em países economicamente mais desenvolvidos, como Austrália e Estados Unidos. A diferença entre o que ocorre nacionalmente e os dois países citados é que, no Brasil, são mínimas, senão inexistentes, as iniciativas tomadas pelo poder legislativo para proteção destes trabalhadores, ao passo que aqueles países já adotaram duras medidas visando a redução de práticas criminosas contra motoristas (BURG; GOMES, 2018).

De fato, ao analisar as medidas tomadas na cidade de Porto Alegre pelos poderes legislativo e executivo, verifica-se que foram vetadas pelo prefeito as medidas consideradas, pelos próprios motoristas, como sendo aquelas essenciais para a sua segurança e integridade. As emendas vetadas relacionam-se, entre outras, à obrigatoriedade de que: os aplicativos ofereçam para os trabalhadores a opção de escolha do aceite pelo modo de pagamento em espécie; os usuários possuam foto e cadastro de pessoa física (CPF) no momento da chamada; seja indicado ao condutor os destinos inicial e final da viagem antes do aceite da chamada (GOLGO, 2018). Tais medidas reforçam outra percepção das pesquisadoras, qual seja, a de que as medidas regulatórias desenvolvidas no país até o momento não levam em consideração o aspecto laboral da atividade, resumindo-se a legislar sobre seus aspectos comerciais e arrecadatários.

Ao longo do processo de agendamento das entrevistas, acompanhou-se duas das motoristas entrevistadas serem vitimadas. Magali foi abordada à luz do dia, no exercício da atividade, enquanto o passageiro desembarcava. Junto com os seus instrumentos de trabalho, carro e celular, teve todos os pertences levados. Acompanhou a falta de solidariedade da passageira, que sequer lhe abriu a porta para prestar-lhe alguma ajuda. Este evento ocorreu na véspera da entrevista agendada, que foi então remarcada a partir do desejo da motorista em compartilhar a experiência com as pesquisadoras. Gislane foi vitimada a uma quadra de sua casa, também à luz dia e no exercício da atividade. A ocorrência se deu um dia antes de um evento para motoristas promovido por um aplicativo, onde o contato com as pesquisadoras se

deu. No dia seguinte ao assalto, ela sofreu uma queda, fraturou duas costelas e teve de ficar imobilizada por três meses, durante os quais não pôde exercer a direção.

Ainda, no que toca ao objeto desta pesquisa, a participação das pesquisadoras como passageiras em viagens realizadas a partir de aplicativos, revelou que a questão da violência é preocupação cotidiana da maioria dos motoristas. As conversas com os trabalhadores, ainda que não direcionadas propositadamente para este tema, seguidamente desembocavam na questão da insegurança, sugerindo clara necessidade dos motoristas em dividir suas angústias e preocupações. Foram diversos os relatos de situações ocorridas, várias delas culminando com agressão física e psicológica, para além dos prejuízos financeiros sofridos.

Cabe ressaltar a que as pesquisadoras, tocadas e perturbadas por todos estes relatos e situações presenciadas, viram-se ainda mais desafiadas a abordar o tema. Com o objetivo de compreender como se configuram as estratégias de enfrentamento da violência urbana no contexto do trabalho dos motoristas de aplicativos, espera-se compreender as estratégias que permitem que estes trabalhadores sigam nesta atividade, dia após dia, a despeito de todos os riscos à sua saúde e integridade, físicos e emocionais.

Ponderadas estas questões iniciais que servem para ilustrar o contexto no qual esta pesquisa se desenvolve, segue-se para a apresentação, análise e discussão dos resultados. Tal feito é realizado a partir das categorias que dizem dos modos de enfrentamento frente a este cenário: as estratégias individuais e autogeridas e as estratégias coletivas.

6.1 Estratégias Individuais e Autogeridas

É nítido observar que, diante dos modos como se apresenta a atividade, estes motoristas sentem-se desamparados e desassistidos. O sentido da palavra autoempregado utilizada na definição destes trabalhadores reflete a condição do autônomo que não encontra qualquer amparo, tanto por parte das empresas que hospedam o aplicativo quanto por parte do Estado. Tal fato corrobora os estudos de Concolato, Oltramari e Santos Filho (2017), que apontam relações de trabalho que se apresentam, para a maioria dos trabalhadores brasileiros, cada vez mais autônomas, ao passo que as taxas de contratos formais de trabalho (que se caracterizam pela relação de serviço não eventual, assalariada, de forma subordinada, assistida pela CLT) apresentam-se cada vez mais decrescentes.

Este desamparo faz encontrar eco na troca com o outro, aquele que sofre das mesmas mazelas. Em geral, nota-se que, ainda que possam existir estratégias individuais, elas não significam secretas ou privadas, de modo que podem ser compartilhadas com outros motoristas. Nota-se, especialmente, uma preocupação com a vida e com a integridade dos seus pares, que parecem reconhecer-se. Tal como já dizia Dejours (2004). Há que se ter reconhecimento pelos pares (DEJOURS, 2004), ainda que aqui o sentido do reconhecimento possa ganhar novos contornos.

No que tocam as estratégias individuais de defesa frente à violência urbana cotidiana, nota-se o sentido positivo do trabalho sustentando a manutenção da saúde mental, tal como refere Cristiana: “gosto de ouvir as histórias dos passageiros”. Racionalizar o que é bom, esforçando-se para enxergá-lo, ameniza a tensão constante que fez com que desenvolvesse vários mecanismos preventivos contra a violência: só dirige por aplicativos para mulheres (motoristas e passageiras); tem botão de pânico instalado em seu veículo; e usa a câmera de ré do carro para monitorar o entorno enquanto espera pela chegada do cliente, “sempre”. Além disso, costuma ligar para os passageiros para avisar que está a caminho, evitando assim ficar muito tempo parada na rua, e busca desenvolver uma clientela segura, com quem troca telefones para corridas particulares. Além dos ganhos serem maiores, evita as emboscadas armadas por bandidos que criam perfis falsos e acionam corridas que tem como único intuito vitimar os motoristas. “Tenho alguns macetes”, afirma.

Ellen, carioca de nascimento, recentemente trocou a cidade do Rio de Janeiro por Porto Alegre, fugindo da violência extrema que assola sua cidade natal. Assim como faz Cristiana, que só dirige para determinado aplicativo, Ellen limita o tipo de pagamento com o qual deseja trabalhar: não aceita dinheiro, o que faz com que não dirija para a maior plataforma de agenciamento de corridas. Apesar de limitar o seu escopo de atuação, entende ser uma forma de buscar mais segurança. De fato, também Ricardo, assim como diversos motoristas ouvidos nas corridas, relatou que operam com esta mesma sistemática. Ainda que isso não os desonere da violência à qual qualquer pessoa que circula nas ruas está sujeita, entendem que fazer uso dessa estratégia os deixam menos expostos à violência que assola especificamente os motoristas de aplicativos, tal como referem Burg e Gomes (2018).

Ricardo racionaliza a prática de nunca deixar o carro desligado quando está parado. Deste modo, sente-se sempre pronto para agir em caso de situação que exija uma resposta rápida. As estratégias, afirma, desenvolveu ao longo de anos de experiência e conhecimento do trabalho como motorista de ônibus. O também motorista de profissão Murilo contratou todos os seguros possíveis como forma de precaver-se não somente às situações da violência, como para outras situações que eventualmente venham a lhe privar de exercer a atividade. Na sua fala, naturaliza a atividade autogerida, assumindo todos os custos e riscos do “negócio”.

Gislaine, que fora vítima recente de um assalto, afirma: “pela violência, já estou pensando em outra coisa”, já que os baixos rendimentos obtidos não têm sido suficientes para mantê-la na “luta para sobrevivência” por meio desta atividade. Considera natural a possibilidade de mais uma mudança, ao mencionar que já reconstruiu sua trajetória de trabalho pelo menos cinco vezes ao longo da vida.

Para outros, entretanto, a saída desta atividade não se manifesta viável enquanto outras oportunidades não surgem. Muitos motoristas mencionam que, dadas as opções que o mercado formal de trabalho oferece em tempos de crise econômica, a atividade mediada pelo aplicativo ainda se mostra como mais rentável - ao menos no curto prazo.

Nesse sentido, a psicóloga Aurinez alerta para as consequências perigosamente negativas que o stress, a pressão e a preocupação constantes, para além daqueles inerentes à atividade, impõem ao sujeito: “[o motorista] não se dá conta disso quando faz o cadastro no aplicativo e pega o seu carro pessoal para dirigir”. Mais do que o conhecimento técnico, afirma, ele precisa desenvolver habilidades emocionais. A negação aparece muitas vezes como a rota de fuga que viabiliza ao sujeito que ele permaneça na atividade: “não dá para dizer que [o motorista] está errado [em acionar os mecanismos de defesa], porque se ele não usar da negação, ele vai ficar em casa e não vai conseguir trabalhar”. Entretanto, a entrevistada lembra que, para muitos, esta é a única renda familiar, e não conseguir voltar para o trabalho “tem um efeito devastador para toda a família”, com consequências negativas que vão além da sua individualidade. A pressão familiar, direta ou indiretamente, aparece também na fala de diversos motoristas.

Um dos relatos mais marcantes é, sem dúvida, o de Magali. Com a lembrança traumática da experiência da violência muito vívida em sua memória, narra diversas situações pela quais passou como motorista. Em detalhes, comenta do medo que sentiu ao levar um passageiro para comprar pedra de *crack*. Agressivo e sentado ao seu lado no banco do carona, lhe ordenava que seguisse, sem saber ao certo o local para onde deveriam ir. A inexperiência na profissão fez com que ela caísse em um beco de traficantes. “Quando eu larguei ele eu tremia muito. Ele me disse que não era o Diego (nome que aparece no cartão de crédito), que o cartão era roubado. E ele estava muito alterado, sob efeito da droga”. A motorista relata que inúmeras vezes foi parar em locais perigosos, e dado seu nervosismo na hora, teve dificuldade em manobrar e dirigir o carro, motivo pelo qual ouviu piadas e ironias dos “clientes”. Aqui se revela a banalidade do mal: quando questionada sobre o que fez logo após estes episódios, afirma que seguiu seu dia trabalhando. Após o assalto narrado no início deste capítulo, Magali

tomou a decisão de abandonar a atividade: hoje trabalha na área administrativa de uma agência de turismo.

Aurinez destaca que a necessidade de preservação do corpo é também a preservação do seu instrumento de trabalho. Essa estratégia é fundamentalmente individual: não há como outro zelar por um corpo que não detém. Aqui, interessante notar uma contradição: enquanto resistem, muitas vezes por meio da negação, e seguem trabalhando a despeito de todas as lutas diárias que se impõem, abdicam do cuidado com a saúde física e mental (como, por exemplo, o futebol com os amigos no final de semana), a fim de garantir a integridade do corpo. Nesse sentido, o lazer, outro mecanismo de defesa para a manutenção da saúde mental, muitas vezes, acaba por ficar em segundo plano. Ricardo, entretanto, não dispensa o convívio familiar: a cada dois meses, tira uns dias e viaja para cidades próximas “para respirar”.

O trabalho autogerido, diferente da organização do trabalho formal (centrado na empresa como agente de entrega de benefícios regulados pelo poder público), cobra o preço pela apregoada liberdade e flexibilidade anunciadas.

6.2 Estratégias Coletivas

Desalojados de um ambiente organizacional comum que lhes permita criar e desenvolver laços com colegas por meio do convívio cotidiano verifica-se que os grupos de motoristas passam a desempenhar papel fundamental para estes trabalhadores. Embora sejam desconhecidos que por vezes jamais ultrapassaram os limites virtuais, não se pode chamá-los estranhos, visto que compartilham entre si os mesmos dilemas e comunizam as mesmas angústias. Se, pelo lado dos clientes, não costumam receber amparo, é naqueles com os quais se identificam onde buscam apoio. Se a busca por afeto é uma estratégia individual, desenvolvida por alguns, é nos grupos e pelos grupos que ela se concretiza.

Ainda que possam transportar dezenas de pessoas por dia, muitos relatam o domínio do individual sobre o laço social do qual trata Gaulejac (2007): na relação comercial contratada, o cliente não enxerga o motorista como um igual, mas como mero prestador de serviço. Nesse sentido, relatam a falta de bom senso dos passageiros, que não se preocupam com a exposição ao risco daqueles que por eles ficam esperando no carro do lado de fora da residência. Se o amor e a identificação não se encontram nessa relação, as formas de enfrentamento da violência se constroem por outro caminho: o do seu semelhante.

A noção de semelhante é percebida nas trocas e compartilhamentos de informações constantes nestes grupos virtuais, em uma relação que se dá também a partir da mediação pela tecnologia. Diz a maioria dos motoristas que “quem trabalha à noite alimenta o grupo de Whatsapp com as informações sobre segurança”. Há um desejo de conhecer pessoalmente os membros do grupo e com eles compartilhar sofrimentos, alegrias, informações: “os grupos marcam lugares para tomar um café, nos conhecermos, encontrarmos”. Cabe também explicitar o modo como os grupos são nomeados também trazem o indicativo da autoafirmação coletiva: “Águias”, “Alma”, “Divas”, “Musas”, “Cowboys do Asfalto”.

Desses encontros, sejam eles virtuais ou reais, derivam construções coletivas sobre o saber-fazer da atividade, visto que a maioria não tem a direção profissional como atividade anterior: “para compreender melhor as regras, participo de grupo de Whatsapp”, diz Cristiana. Os motoristas também comunizam informações sobre descontos em postos de gasolina e pontos de fiscalização, para citar apenas algumas das trocas cotidianas relatadas. Mais importante no escopo deste estudo, porém, é a constatação de que estes grupos surgem como ponto de apoio emocional para os descontentamentos com a atividade, onde conseguem dividir as angústias e os problemas enfrentados e donde surgem trocas de ideias e elucubrações sobre reivindicações a serem feitas às plataformas.

Ricardo destaca o prazer que sente na relação com os três grupos dos quais participa. Envolve-se na organização de jantares de confraternização, onde são convidadas também as

famílias dos motoristas. Interessante notar o caráter genuíno destes momentos, que dispensam o envolvimento de sindicatos ou empresas para acontecer. Ao contrário, Reinaldo, ao falar como representante de uma associação, ressentiu-se do baixo grau de envolvimento dos motoristas nos eventos promovidos pela entidade. Não cabem artificialidades: os grupos muitas vezes são denominados “famílias” pelos participantes.

No que tange ao enfrentamento da violência, os grupos assumem importante papel. Um exemplo característico dessa percepção foi relatado por Magali. No momento em que se viu em iminente perigo, acionou o grupo de Whatsapp, só de motoristas mulheres; o grupo rápida e imediatamente se organizou para que uma das mulheres motoristas fosse ao seu encontro. São momentos de empatia vivenciados pelos membros, que diz também da noção de semelhança nas relações. Representa o ato de confiar a própria vida sob o olhar do outro que, tão indefeso quanto ele, faz o que está ao alcance para prestar ajuda. Inês usa a palavra sororidade para descrever a relação que as une. Ellen, entretanto, argumenta sobre a ineficácia dessas ações isoladas, destacando que esse papel deveria estar sendo cumprido pelo Estado. De fato, não caberia ao cidadão tomar a frente pela sua própria proteção.

Ricardo narra a dificuldade no retorno ao trabalho após um colega de grupo ter sido assassinado. Porém, como administrador do grupo, assumiu que era dele o papel manter os colegas motivados para continuar a trabalhar. É conhecido entre seus pares como “Alegria, Alegria”, apelido carinhoso concedido a ele pela forma como diariamente saúda o grupo.

A família é frequentemente mencionada nas falas dos motoristas. Ela aparece sempre vinculada a palavras que remetem a zelo, cuidado e proteção. Cristiana é categórica: “eu tenho o apoio da família, diferente de muitos motoristas que ficam direto trabalhando. Quando adoeci minha família cuidou de mim”. Magali referencia o apoio do marido, com quem mantinha contato constante durante o trabalho, que lhe pedia para que ela voltasse para casa mais cedo.

7. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS: UM OLHAR A PARTIR DA PSICODINÂMICA DO TRABALHO

A partir das falas analisadas nota-se que, para além da individualidade característica da atividade, o desenvolvimento de estratégias defensivas passa pelo coletivo, donde surgem formas criativas e o desenvolvimento da inteligência astuciosa, a qual refere Dejours (2011a; 2001b). Ainda que as regras de trabalho sejam razoavelmente simples, elas envolvem um saber-fazer que, dada as condições que levam ao ingresso do trabalhador neste campo, nem sempre lhe são familiares. Percebe-se, assim, a construção de caminhos em busca do apoio da coletividade, como grupos de discussão em redes sociais, nas quais os trabalhadores entram em contato uns com os outros e trocam ideias sobre: rendimentos, melhores dias e horários de trabalho, modelos de carros de mais adequados e, em especial, onde buscam a proteção que lhes falta. Assolados pela dupla insegurança - a do formato de trabalho e aquela imposta pela violência urbana - encontram no semelhante o caminho do enfrentamento.

Já dizia Dejours (2011b, p. 67) que a questão da cooperação é “o problema mais importante de todos”, uma vez que trata da “vontade das pessoas de trabalharem juntas e de superarem coletivamente as contradições que surgem na própria natureza ou da essência da organização do trabalho”. Talvez esse seja um dos pontos mais críticos da resistência no âmbito dos aplicativos de transporte, uma vez que, dada a sua natureza, as pessoas não compartilham mais de espaços em que possam trabalhar efetivamente juntas. O espírito de cooperação e compartilhamento, fenômeno essencialmente coletivo, paradoxalmente parece vir de iniciativas individuais, na medida em que alguns motoristas se disponibilizam e tomam a frente para montar e administrar grupos, gravar vídeos e responder a dúvidas de seus colegas, motivando-os, cativando-os, incentivando-os a não desistir, mesmo frente a todas as dificuldades que se impõem. É este o caso de Murilo e Ricardo que, sem nenhum tipo de

remuneração, seguem administrando grupos. Murilo ainda está à frente de outro grupo, criado por ele e destinado a informar códigos de desconto a passageiros.

No que toca a questão da confiança, Dejours (2011b, p. 68) já afirmava que ela “é, em verdade, uma luta. Em outros termos, a organização do trabalho real não pode ser neutra em relação à confiança: confiança ou desconfiança, cooperação ou incoerência – tais são as alternativas”. Tocar na questão da confiança nos mercados laborais digitais implica, entretanto, em adentrar em um terreno pantanoso. No contexto da economia compartilhada, enquanto muitos anunciam que a (re)conexão social aparece como um dos resultados das atividades de compartilhamento, autores como Schor (2014) questionam se esse modelo é realmente capaz de fortalecer laços de amizade e confiança social. Para Codagnone e Martens (2016), as motivações para participar são diversas e envolvem também o interesse próprio e o comportamento oportunista. Neste contexto, dizem alguns autores, a confiança adquire contornos que não dizem de familiaridade e proximidade (típica de relações mais próximas, como as relações parentais ou de vizinhança), mas do estabelecimento de garantias oferecidas em transações comerciais (BELK, 2014). Porém, os resultados encontrados nesta pesquisa apontam para um caminho oposto, no qual, pela e na dificuldade, surgem e fortalecem-se laços criados não pelo comportamento utilitarista, mas pela ação generosa de quem compartilha do mesmo sofrimento.

Tal como apontam Hawlitschek, Teubner e Weinhardt (2016, p. 2), se a confiança, por si só, já “é um construto multifacetado e complexo”, no contexto da economia compartilhada construir e sustentar a confiança é ainda mais desafiador. Ao analisar as questões que tocam à confiança nesse contexto, alguns autores – como, por exemplo, Sundararajan (2016) – partem do entendimento de que as relações que se estabelecem nesse modelo são de natureza comercial lucrativa entre pares (compradores e fornecedores), e que a minimização do risco e estabelecimento da confiança podem ser resolvidos tão somente pela força do aparato tecnológico atualmente disponível através de poderosos sistemas de verificação – a confiança passa a ser digitalmente mediada.

Nesse ponto, a necessidade de uma análise espacial e contextualmente situada se prova fundamental. A realidade das inseguranças que tocam as vidas dos motoristas brasileiros traz novas nuances para compreender o fenômeno, com aspectos que talvez não possam ser captados aos olhos de pesquisadores que analisam a economia compartilhada e os mercados laborais digitais em outros países, muitos deles mais social e economicamente estáveis do que o Brasil. Como alerta Merlo (2014), é preciso promover análises que considerem as realidades econômica e social de cada país, visando compreender como as mudanças do trabalho afetam a saúde dos trabalhadores.

No que toca à questão dos mecanismos de defesa percebe-se, a partir da aproximação com o campo, que existe espaço para a construção de laços de confiança entre os trabalhadores, mesmo nas condições adversas que se impõem. Assolados pela insegurança imposta pela violência urbana, os motoristas criam comunidades virtuais de vigilância, utilizando-se de aparatos tecnológicos (como o aplicativo Live 360 e grupos de Whatsapp), para o monitoramento em tempo real de seus colegas de trabalho. Relatos colhidos nestas entrevistas mostram a importância dessas comunidades na organização do trabalho real destes motoristas. Cria-se um sentimento de comunidade entre desconhecidos, que se unem em uma rede de apoio e que tem em comum o enfrentamento de problemas semelhantes. Frente a uma realidade de dupla insegurança (a trabalhista e a urbana), o trabalhador dos mercados laborais digitais constrói estratégias de defesa que encontram eco na coletividade.

Resta claro, a partir das falas dos motoristas entrevistados, o desencadeamento do mecanismo de adaptação como estratégia de enfrentamento (DEJOURS, 2011b). É necessário levar em conta que nem sempre a participação nesse modelo de trabalho se dá por escolha livremente deliberada (ainda que possa sê-lo). Dado o atual contexto de crise econômica,

desemprego e altos índices de violência, muitos desses trabalhadores não têm outra opção: resta-lhes a “escolha simples entre um mau trabalho e trabalho nenhum” (LANCMAN, 2011, p. 27).

No que diz respeito ao trabalho realizado, o reconhecimento, isto é, a legitimação do saber-fazer pelo outro, tem grande importância na medida em que atua como produtor de sentido, sendo capaz de transformar o sofrimento em prazer (DEJOURS, 2011b). Assim, diz o autor, o “reconhecimento implica o julgamento dos pares, que só é possível caso exista um coletivo ou uma comunidade de pares”. A hierarquia, neste novo modo de organização laboral, é inexistente: não há uma relação chefe-subordinado em que possa haver a constatação da contribuição do trabalho realizado. Também não há, como já dito, uma estrutura organizacional que possibilite a convivência com colegas, outro meio pelo qual ocorre o reconhecimento. Desse modo, novas formas de organização surgem, reforçando a importância do outro mesmo no modelo de organização característico da “uberização” das relações laborais.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o objetivo de compreender como se configuram as estratégias de enfrentamento da violência urbana no contexto do trabalho dos motoristas de aplicativos, este estudo entrevistou dez pessoas envolvidas com a atividade, sendo nove delas motoristas ou ex-motoristas. Os resultados encontrados, analisados à luz da Psicodinâmica do Trabalho, sugerem que estes trabalhadores desenvolvem mecanismos de enfrentamento mesmo nas condições mais adversas, reforçando a importância da coletividade e do desenvolvimento da solidariedade.

Como contribuições, entende-se que este estudo possibilita um olhar ampliado acerca das configurações das estratégias de enfrentamento apontadas nos estudos por Dejours (2004; 2011a; 2011b; 2015), até então limitados ao ambiente organizacional característico dos empregos formais. Os resultados encontrados revelam a importância de alargar o olhar para a compreensão da temática sob outras formas de organização laboral. Como contribuição adicional, este artigo vem ao encontro das preocupações de autores internacionais no que tange ao desenvolvimento de pesquisas empíricas que possam fortalecer, com dados, o entendimento dos fenômenos da economia compartilhada, da *Gig Economy* e dos mercados laborais digitais, que se mostram em plena expansão.

Uma vez que este estudo tem enfoque exploratório, reconhecem-se as suas limitações. Alguns tópicos, é sabido, carecem de aprofundamento, para os quais se elaboram sugestões de estudos futuros. Estudos com amostras maiores de entrevistados, considerando ainda as realidades de outras cidades brasileiras, podem vir a somar. Ainda, há de se considerar que estes trabalhadores não formam um grupo homogêneo. São distintas vivências e percepções que perpassam classe social, gênero ou idade, dentre outros aspectos que precisam ser levados em consideração nas análises sobre os impactos das novas organizações do trabalho sobre o prazer ou sofrimento no exercício da atividade profissional.

Tal como aponta Merlo (2014), em tempos de “tendência ao desaparecimento dos coletivos de trabalho”, as pessoas encontram-se sozinhas. E assim, desprovidas do apoio a partir do qual seria possível encontrar o prazer no labor, sofrem. Que nossas pesquisas ajudem a lançar luz não apenas sobre a precarização das novas formas de organização do trabalho, mas também da precarização das relações entre os trabalhadores e da sua saúde psíquica.

REFERÊNCIAS

ADAMS, T. “My father had one job in his life, I’ve had six in mine, my kids will have six at the same time”. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/society/2015/nov/29/future-of-work-gig-sharing-economy-juggling-jobs>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

ADORNO, S. Crime e violência na sociedade brasileira contemporânea. **Jornal de Psicologia-PSI**, n. 5, abril/junho, p. 7-8, 2002b.

BAKSHI, H. et al. **The Future of Skills: Employment in 2030**. Londres: Pearson and Nesta, 2017.

BALARAM, B.; WARDEN, J.; WALLACE-STEPHENS, F. **Good Gigs: a fairer future for the UK's gig economy**. Londres: RSA e Mangopay, 2017.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições, 2016.

BELK, R. Sharing versus pseudo-sharing in web 2.0. **Anthropologist**, v. 18, n. 1, p. 7–23, 2014.

BIRMAN, J. **Arquivos do Mal-Estar e da Resistência**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

BLEICHMAR, S. **La construcción del sujeto ético**. Buenos Aires: Paidós, 2011.

BLEICHMAR, S. **Violência social, violência escolar: de la puesta de limites a la construcción de legalidades**. Buenos Aires: Centro de Publicaciones Educativas y Material Didáctico, 2010.

BRESCIA, R. H. Regulating the Sharing Economy: New and Old Insights into an Oversight Regime for the Peer-to-Peer Economy. **Nebraska Law Review**, v. 95, n. 1, p. 60, 2016.

BURG, D. A.; GOMES, G. Violência seletiva que afeta a mobilidade urbana. *Jornal Estadão*. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/violencia-seletiva-que-afeta-a-mobilidade-urbana/>. Acesso em 13 jul 2018.

CARR, C. T. et al. Cueing Employability in the Gig Economy: Effects of Task-Relevant and Task-Irrelevant Information on Fiverr. **Management Communication**, p. 20, 2017.

CERQUEIRA, D. et al. Atlas da Violência 2018. Rio de Janeiro: Ipea e FBSP, 2018.

CODAGNONE, C.; ABADIE, F.; BIAGI, F. The Future of Work in the “Sharing Economy”: Market Efficiency and Equitable Opportunities or Unfair Precarisation? **JRC Science for Policy Report**, p. 1–100, 2016.

CODAGNONE, C.; BIAGI, F.; ABADIE, F. The Passions and the Interests: Unpacking the “Sharing Economy”. *JRC Science for Policy Report*, p. 1–160, 2016.

CODAGNONE, C.; MARTENS, B. Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues. **JRC Science Hub**, 2016.

CONCOLATTO, C; OLTRAMARI, A. P.; SANTOS FILHO, F. C. Relações de Trabalho e Psicanálise: um diálogo em aproximação. IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais, Porto Alegre, out./2016.

COYLE, D. Precarious and Productive Work in the Digital Economy. **National Institute Economic Review**, v. 240, p. 5–14, 2017.

DEJOURS, C. Trabalho, subjetividade a ação. *Revista Produção*, vol. 4, n. 3, p. 27-34, set./dez., 2004.

DEJOURS, C. Avant-propos para a edição Brasileira. In: **Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho**. 3a. ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2011a.

DEJOURS, C. Addendum: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Eds.). **Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2011b.

DEJOURS, Christophe. **El sufrimiento em el trabajo**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Topía Editorial, 2015.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. **Psicodinâmica do Trabalho: contribuições da Escola Dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho**. São Paulo: Atlas, 1994.

DE-STEFANO, V. **The rise of the “just-in-time workforce”: On-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”**. Genebra: ILO, 2017.

DONINI, A. et al. Towards collective protections for crowdworkers : Italy , Spain and France in the EU context. **Transfer**, v. 23, n. 2, p. 207–223, 2017.

DONOVAN, S. A.; BRADLEY, D. H.; SHIMABUKURO, J. O. What Does the Gig Economy Mean for Workers ? **Congressional Research Service**, p. 1–20, 2016.

FINDLAY, P.; THOMPSON, P. Contemporary work: Its meanings and demands. **Journal of**

Industrial Relations, v. 59, n. 2, p. 122–138, 2017.

FLEMING, P. The Human Capital Hoax: Work , Debt and Insecurity in the Era of Uberization. **Organization Studies**, v. 38, n. 5, p. 691– 709, 2017.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 3ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

GAULEJAC, V. **Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social**. Aparecida: Ideias & Letras, 2007.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GOLGO, F. **Motoristas furiosos com Prefeito Marchezan Jr**. *Jornal Voz Gaúcha*. Disponível em: <http://vozgaucha.com.br/2018/06/21/motoristas-furiosos-com-prefeito-marchezan-jr/>. Acesso em 13 jul 2018.

GRAHAM, M.; SHAW, J. **Towards a Fairer Gig Economy**. [s.l.] Meatspace Press, 2017.

HAWLITSCHKE, F.; TEUBNER, T.; WEINHARDT, C. Trust in the Sharing Economy. **Die Unternehmung**, v. 70, n. 1, p. 26–44, 2016.

LANCMAN, S. O mundo do trabalho e a psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Eds.). **Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho**. 3a. ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2011.

LOBEL, F. **Número de motoristas do Uber cresce dez vezes em um ano no Brasil**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931013-numero-de-motoristas-do-uber-cresce-dez-vezes-em-um-ano-no-brasil.shtml>. Acesso em: 17 nov. 2017.

MANYIKA, J. et al. **Independent Work: Choice , Necessity , and the Gig Economy**. [s.l.] McKinsey Global Institute, 2016.

MELO, E. M. Podemos Prevenir a violência? In: MELO, Elza Machado. **Podemos Prevenir a violência: Teorias e Práticas**. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde. 2010.

MERLO, A. R. C. **Psicodinâmica do Trabalho**. In: CATTANI, A. D.; HOLZMANN, L. (Eds.). **Dicionário de Trabalho e Tecnologia**. Porto Alegre: Zouk, 2011. p. 280–284.

MINAYO, M. C. de S; SOUZA, E. Ramos de. Violência e saúde como um campo interdisciplinar e de ação coletiva. *História, Ciências, Saúde, Manguinhos*, v. IV, n. 3, p. 513-531, nov. 1997-fev. 1998.

NYOMBI, C. A response to the challenges posed by the binary divide between employee and self-employed. **International Journal of Law and Management**, v. 57, n. 1, p. 3–16, 2015.

PINHEIRO, P. S. Violência, crime e sistemas policiais em países de novas democracias. **Tempo Social: Revista Sociologia USP**, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 43-52, maio 1997.

SCHOR, J. Debating the Sharing Economy. **Great Transition Initiative**, 2014.

SUNDARARAJAN, A. **The Sharing Economy**. Cambridge: The MIT Press, 2016.

TAVARES DOS SANTOS, J. V. A cidadania dilacerada. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 37, p. 131-147, jun. 1993.

TAVARES DOS SANTOS, J. V. Microfísica da Violência, uma questão social mundial. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 54, n. 1, June/Sept. 2002.

TERRAZAS, J. G. A violência e sua relação com a homossexualidade: um esclarecimento psicanalítico. In: CARDOSO, Marta Rezende. **Limite**. São Paulo: Escuta, 2004.

TODOLÍ-SIGNES, A. The “gig economy”: employee , self-employed or the need for a special employment regulation ? **Transfer**, v. 23, n. 2, p. 193–205, 2017.

VACLAVIK, M. C.; VIEIRA, C. R. S.; ANTUNES, E. D. **O Trabalho nas Novas Economias: discutindo conceitos e possibilidades de pesquisa**. In: XLII Encontro da ANPAD - EnANPAD. **Anais...** Curitiba: ANPAD, 2018. No prelo.

ZALUAR, Alba. Violência e Crime. In: MICELI, S. (org.). **O que ler na ciência social brasileira (1970-1995)**. V. 1: antropologia. São Paulo: Anpccs, 1999. p. 13-107

ZWICK, A. Welcome to the Gig Economy: neoliberal industrial relations and the case of Uber. **GeoJournal**, n. 2016, p. 1–13, 2017.