

**VIVÊNCIAS DE PRAZER E SOFRIMENTO NO TRABALHO: O CASO DE MOTORISTAS
POR APLICATIVOS**

JANAÍNA MARTINS DOS REIS

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIHORIZONTES - MG

LUCIANO ZILLE PEREIRA

FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS DE MINAS GERAIS (FELUMA)

Agradecimento à órgão de fomento:

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES.

VIVÊNCIAS DE PRAZER E SOFRIMENTO NO TRABALHO: O CASO DE MOTORISTAS POR APLICATIVOS

1 INTRODUÇÃO

O trabalhador chega ao ambiente de trabalho com uma história, com seus desejos, motivações e aspirações psicológicas, portanto, cada qual tem suas particularidades que são únicas. Dessa maneira, o trabalho pode ser vivenciado de forma diferente para cada indivíduo, pode ser fonte de equilíbrio para certas pessoas e, para outras, poderá causar fadiga e desconforto (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994).

No entanto, existe uma força que vai além da capacidade do trabalhador de lidar com a execução do trabalho em si, advinda da forma como ele é organizado. Quando tem como objetivo principal o desempenho e o lucro, dispondo de mentas exaustivas, justificadas pela necessidade empresarial de sobrevivência e a consequente manutenção do emprego, o trabalhador se torna à parte mais vulnerável (DEJOURS, 1992; SILVA; PIOLLI, 2017).

Para Dejours (2020) quando à pressão por produtividade é somada à precarização do trabalho, a sublimação, transformação do sofrimento em prazer, fica prejudicada em razão da perda de sentido para o indivíduo. A precarização consolida-se diante do medo de perder o trabalho, da solidão do enfrentamento das dificuldades, da concorrência entre colegas que estão em situação precária e se submetem a humilhações e à deslealdade, gerando sofrimento em razão das situações constrangedoras, pela desconfiança que tem origem na gestão do trabalho e, ainda pela degradação dos laços sociais.

Todavia, o sofrimento não se manifesta da mesma forma e intensidade para todos os indivíduos inseridos em um mesmo contexto social, cultural e temporal. Há que se ressaltarem as diferenças individuais, que levam as pessoas a perceberem o sofrimento de forma diferente, ou seja, o que caracteriza sofrimento para um trabalhador, pode caracterizar prazer para outro (DEJOURS, 2004, 2014).

Já em relação aos aspectos físicos e ergonômicos, Mendes (2016) afirma que o trabalho executado, na maior parte do tempo, na posição sentada, costuma ser inadequado, se as medidas da cadeira não forem compatíveis para a correta acomodação do trabalhador. Em função da sua organização e do seu ritmo, o trabalho, muitas vezes intenso, desgastante, fatigante, invariável e repetitivo, pode ocasionar manifestações como dores na coluna, nos braços e nos ombros, levando o trabalhador ao sofrimento físico, o que se verifica no caso dos motoristas de transporte individual por aplicativo.

Tais motoristas atuam em empresas-aplicativos de mobilidade que não se responsabilizam pelos mercados que seus aplicativos criam, mas também não renunciam ao controle sobre a alocação de trabalho e a precificação dos serviços (SCHEIBER 2017). Impõem padrão de desempenho aos trabalhadores, que são avaliados e submetidos a ações disciplinares que variam de uma advertência até a exclusão do aplicativo (FRIEDMAN, 2014).

O trabalho de motorista por aplicativo surge como alternativa para o desemprego e, para alguns autores, é caracterizado pela precarização do trabalho. Por outro lado, a deficiência no transporte público tem aumentado a preferência dos usuários por este tipo de transporte (SILVA *et al.*, 2019; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019; BEZERRA, 2019; ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; AMORIM; MODA, 2020).

Diante do contexto apresentado até então, buscou responder a seguinte questão: qual a percepção dos motoristas por aplicativos em relação às vivências de prazer e sofrimento no trabalho?

Para responder à pergunta norteadora tem-se o seguinte objetivo geral: analisar e descrever as vivências de prazer e sofrimento no trabalho de motoristas por aplicativos com atuação na região metropolitana da cidade de Belo Horizonte/MG, tendo como referência a Psicodinâmica do Trabalho.

Tendo em vista os cenários em que são questionadas as relações de trabalho pautadas nas novas tecnologias utilizadas por empresas que atuam em plataformas digitais, faz-se necessário o avanço de pesquisas que possam revelar as reais condições de trabalho e os impactos vivenciados por motoristas de transporte individual remunerado por meio de aplicativos.

2 A PSICODINÂMICA DO TRABALHO

Desde Taylor o trabalho é quantificado e mensurado, entretanto, tem propriedade intangível, pois existe uma lacuna entre o que é prescrito e o que é realizado, isto por que o trabalho faz parte da subjetividade de cada trabalhador (DEJOURS; BARROS; LANCMAN, 2016).

Os resultados do trabalho vão além do que é produzido, deixando marcas que afetam a evolução de quem o executa. As formas como o sujeito absorve o sofrimento gerado pelo trabalho e a maneira com que o trabalhador transpõe as barreiras para a sua realização, podem gerar o sofrimento patogênico e levar o trabalhador ao adoecimento do corpo e da mente. Por outro lado, pode transforma-se em prazer e realização, aliado ao reconhecimento por ele proporcionado (DEJOURS, 2012).

A Psicodinâmica do Trabalho investiga o sofrimento que é vivenciado no ambiente organizacional, considerando a forma que o trabalho é organizado, podendo atingir o funcionamento psicológico individual e comprometer a saúde física e mental do trabalhador, como também analisa o prazer proporcionado pelo trabalho (GERNET, 2017).

Nesse contexto, Dejours (2017) aponta que a Psicodinâmica do Trabalho permite ir além da teoria que aborda a relação subjetiva com o trabalho, estando associada também a prática, principalmente, em dois espaços: nas organizações e nos consultórios. Nas organizações, busca condições que favoreçam a deliberação coletiva em prol da ação racional que objetiva a mudança na organização do trabalho, com a finalidade de promover a realização pessoal neste ambiente. No consultório, fundamenta-se no atendimento de transtornos psicopatológicos associados ao trabalho.

O interesse da Psicodinâmica do Trabalho vai além do sofrimento no trabalho e da relação deste com doenças mentais, mas também, relaciona o prazer que tem origem nas condições de trabalho e na capacidade de promoção da saúde (DEJOURS, 2017).

O prazer na realização do trabalho é um indicador de saúde física e mental, que requer estruturação psíquica, interação com a subjetividade e a identidade dos indivíduos. Ressalta-se que o prazer associado ao trabalho está vinculado, sobretudo, à percepção de realização profissional e à liberdade de expressão. Essa liberdade refere-se à possibilidade de expor sentimentos e opiniões, envolvendo as vivências de confiança, solidariedade e cooperação, além da oportunidade de usar da criatividade no contexto do trabalho. Já a realização profissional consiste nas experiências de bem-estar, satisfação, motivação, reconhecimento e orgulho pelas atividades realizadas (MAISSIAT *et al.*, 2015).

As sensações de utilidade e realização são consequências do prazer e estão intimamente ligadas aos sentimentos de reconhecimento e valorização. Esses sentimentos são parte do sujeito que percebe que seu trabalho é valorizado e importante, tanto para si mesmo, quanto para a organização e para a sociedade. Quando o indivíduo é valorizado, bem-quisto pelo trabalho realizado e não é visto como um simples objeto, cria-se o sentimento de realização pessoal (FERREIRA; MENDES, 2001).

Portanto, o prazer transcende a relação com o real, contribuindo para a superação da realidade enfrentada numa rotina laboral, sendo capaz de influenciar a inteligência do trabalhador, possibilitando transformações e evoluções nas suas diversas dimensões (DEJOURS, 2004, 2014).

As vivências de sofrimento no trabalho ocorrem de acordo com contexto laboral e se altera conforme a categoria profissional, sendo percebido distintamente por cada indivíduo. Impacta diretamente na saúde do sujeito, sendo positivamente, quando corrobora para transformação do trabalhador, contribuindo para construção de sua identidade, sendo negativamente, quando o sofrimento não pode ser superado e passa ser origem do adoecimento, que ocorre quando as estratégias de defesa não mais permitem suportar as adversidades (DEJOURS, 2011, 2017 e 2020).

De forma mais específica, o “sofrimento ético”, descrito por Dejours e Duarte (2018), é caracterizado pela deslealdade às regras relativas às transações, aos colegas de profissão, e até mesmo, pela traição de si mesmo, ao corroborar com atos condenáveis pelo seu senso moral. Esse tipo de sofrimento desencadeia um processo doentio de depressão e perda do amor-próprio. Muitos trabalhadores adoecem com doenças somáticas, consequências do sofrimento ético que enfraquece a saúde do corpo e pode até levar ao suicídio, o qual surge como consequência das divergências entre subjetividade e trabalho (DEJOURS, 2020).

Segundo Dejours (2020) existe também o “sofrimento estético” associado a ocasiões em que o trabalho é perdido ou inutilizado, ou mesmo deteriorado. O trabalhador perde o prazer de realizá-lo, portanto, não permite a sublimação, ou seja, a transformação de sofrimento em prazer. Dessa forma, o sofrimento estético está relacionado com o trabalho de má qualidade que destrói a autoimagem do trabalhador.

Outras duas características do sofrimento são citadas por Sznelwar, Uchida e Lancman (2011) o “sofrimento criativo”, que envolve a necessidade resolver imprevistos e problemas provenientes dos desafios enfrentados no contexto do trabalho, e o “sofrimento patogênico” que surge da impotência do trabalhador diante da realização da tarefa, ou seja, quando todas as tentativas possíveis na busca de executar o trabalho foram realizadas. Tais características identificam as diferentes situações a que cada tipo de sofrimento pode induzir. O sofrimento criativo ocorre na experiência construtiva que transforma o trabalho em prazer. Já o sofrimento patogênico dá origem ao adoecimento do trabalhador, seja físico ou mental, ou mesmo ambos.

Para Dejours e Duarte (2018), o conhecimento clínico sobre saúde mental no trabalho expõe a degradação progressiva na relação entre saúde mental e trabalho. Os autores reconhecem a importância do trabalho e fazem críticas contundentes às formas neoliberais da sua organização, muitas vezes responsáveis pelo sofrimento patológico vivenciado no ambiente laboral, devido, principalmente, à crescente diferença entre o trabalho prescrito e o real, adicionando, ainda, à ausência do coletivo do trabalho de forma eficiente. Dessa forma, tem-se como consequência o sofrimento do trabalhador o aumento de patologias relacionadas e, o fracasso das organizações políticas e sindicais para abordar a organização do trabalho.

As estratégias de defesa são elaboradas de forma diferente, variando de acordo com a categoria profissional, e aplicada em dois níveis: o individual ou o coletivo. As estratégias de defesa individuais não precisam de objeto para se manifestar, já estão interiorizadas no próprio indivíduo. Enquanto as estratégias coletivas, são articuladas a partir de condições externas, proporcionadas pela organização e as condições de trabalho. Para a manutenção de estratégias coletivas, são formados acordos implícitos entre os trabalhadores, ou seja, elas acontecem com o consenso do coletivo. Geralmente funciona no campo mental, podendo haver negação da realidade, quando o indivíduo não tem

meios para modificar os fatos que causam tal sofrimento (DEJOURS; ABDOUCHELI; JAYET, 1994). Trata-se de garantir as condições sociais para uma transformação da subjetividade que permita, de certa forma, anestesiá-lo a sofrimento (GANEM; ROBERT, 2017).

Segundo Dejours (2017), as ideologias defensivas surgem quando os operários arquitetam uma estratégia defensiva, a qual não pode ser criticada e questionada pelo grupo, assim, torna-se uma “armadilha” que faz dos próprios trabalhadores vítimas, não acrescentando avanços positivos em relação à organização do trabalho.

Dejours (2020) ressalta que na contemporaneidade cada vez mais os jovens apoiam-se em uma ideologia defensiva de desprezo pelo trabalho formal. Em busca de uma estratégia de defesa coletiva, posicionam-se não apenas contra os assalariados, mas contra o próprio trabalho, em razão da perda de confiança nas instituições, sobretudo na gestão, devido à precarização e à violação dos direitos trabalhistas, como a precarização do trabalho e as restrições aos direitos sociais e à saúde.

3 MÉTODO

Este estudo caracteriza-se como descritivo de abordagem qualitativa e o método empregado foi a análise temática, a qual possibilitou a identificação de padrões com significados comuns dentro de um mesmo conjunto de dados.

A unidade de análise foram as vivências de prazer e sofrimento de motoristas por aplicativos que atuam na região metropolitana da cidade de Belo Horizonte/MG, e a unidade de observação foram as empresas de aplicativo analisadas.

Os sujeitos da pesquisa foram 129 motoristas por aplicativo que fazem parte de um grupo que se comunicam via aplicativo *WhatsApp*. Esses motoristas atuam em três empresas-aplicativos, as quais nesta pesquisa foram denominadas de Aplicativo X, Aplicativo Y e Aplicativo Z.

A coleta de dados foi de natureza documental, sendo que as mensagens enviadas pelos motoristas ao aplicativo *WhatsApp* foram tratadas como documentos. A coleta ocorreu no período de novembro de 2019 a fevereiro de 2020, objetivando analisar o coletivo de trabalho e as estratégias individuais e coletivas praticadas pelo grupo de motoristas.

As categorias pré-definidas e analisadas foram: a relação com passageiros e as empresas-aplicativos; vivências de prazer no trabalho; vivências de sofrimento no trabalho; e estratégias de defesa.

As mensagens foram exportadas do aplicativo *WhatsApp* para nuvem de dados (*Google Drive*) e em seguida os áudios foram transcritos. Posteriormente, com auxílio do *software* de análise qualitativa *Maxqda Analytics Pro 2020*, foram analisados com base na técnica de análise de conteúdo (BARDIN, 2011).

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A maioria dos participantes do grupo analisado são homens (94%) enquanto as mulheres representam apenas 6%. Para garantir o anonimato, os motoristas foram identificados pela codificação de M1 a M129.

A nuvem de palavras apresentada por meio da FIG. 1 a seguir, considera as palavras representadas em tamanhos proporcionais à frequência com que surgiram em um conjunto de textos analisados. A análise da frequência das palavras foi realizada por meio do *Software Maxqda*.

oportunidade de defesa do motorista sobre as acusações. Essa situação também é relatada por outro motorista.

(...) eu desisti da empresa depois do bloqueio que eles me deram. Eram cinco passageiros para entrar no carro e eu não deixei. O passageiro inventou tanta coisa que me bloquearam. Minha taxa de aceitação estava baixa (...) eu defendia a empresa só rodava nela (M75).

Esses relatos estão em conformidade ao que apontam André, Silva e Nascimento (2019) ao afirmarem que a avaliação de desempenho realizada pelos clientes de serviço de transporte por aplicativo, pode ter como consequência o bloqueio temporário ou definitivo do motorista na plataforma da empresa.

No caso de corridas com o preço dinâmico, calculado diante a oferta e demanda local, é percebido pelo motorista como mais rentável, induzindo a busca pela região com esta precificação. A procura constante leva ao compartilhamento de informações no grupo diariamente, inclusive com lista de regiões com expectativa de alta demanda.

A oportunidade de obter melhor rendimento via preço dinâmico cria uma espera e uma busca contínua pelas áreas coloridas (dinâmicas) no mapa. No entanto, muitas vezes essa busca torna-se frustrante por exigir do motorista o deslocamento que implica em custo adicional, sem obtenção desta vantagem em função de mudanças repentinas no sistema. O relato a seguir ilustra essa situação.

O problema de ficar fazendo corrida dentro do dinâmico é que você pega uma corrida de 10 km e sai do dinâmico e para você voltar não compensa. Dinâmico 1.5 é fraco cara, então, o negócio de ficar rodando só na área dinâmica não tem jeito, você não sabe para onde a corrida vai. Só se for dinâmico bem “cabuloso” que você pega uma corrida aí 3.0, a 2.5 e aí faz 30 contos na corrida, só assim compensa (M02).

Outra constatação no grupo são as áreas coloridas (dinâmicas) que aparecem no mapa do aplicativo, indicando que área está com precificação dinâmica, ou seja, alta oferta de demanda, mas mesmo dentro do perímetro informado o aplicativo não solicita corrida ao motorista. Esse fato leva a desconfiança dos motoristas em relação as reais intenções das empresas em relação a dinâmica de preços, como apontado no comentário a seguir:

Eles fazem de tudo para enganar, já sabem os pontos de dinâmico, aí jogam muitos carros lá para não aumentar tarifa e não perderem para concorrência. É o sistema bicho, é como o gado caindo no matadouro. O mais certo é não sair de onde está (M35).

Para Cachon, Daniels e Lobel (2017) os preços dinâmicos aumentam a eficiência na capacidade de prestação do serviço, permitindo aumento da demanda onde haja uma oferta maior de carros disponíveis, o que favorece a empresa, os motoristas e os clientes.

Na visão de Shapiro (2020), as manipulações de preços e pagamentos são prejudiciais aos motoristas por impor uma noção artificial de "racionalidade", atendendo mais as empresas ao aferirem lucros, do que o bem-estar dos trabalhadores

Ainda sobre o preço dinâmico calculado a partir da oferta versus demanda, Santos, Mayer e Marques (2019) apontam que a falta de transparência de como estes preços são calculados pelos aplicativos, causa incertezas aos consumidores e motoristas, acarretando a sensação de injustiça para ambas às partes.

Quanto aos baixos preços cobrados pelo serviço aos passageiros e as altas taxas cobradas pelas empresas aos motoristas, dificultam a prestação de um serviço com maior

qualidade aos usuários, como a disponibilização de ar-condicionado, entre outros, o que aumenta as despesas operacionais, conforme relato a seguir.

(...) se o preço no aplicativo subisse de acordo pelo menos com a inflação, tivesse sempre um reajustezinho igual era no começo, ar-condicionado e água, eu disponibilizaria. O problema é que os clientes querem pagar 5 contos pelo resto da vida! (M78).

Nas situações mencionadas pelos motoristas emerge o ‘sofrimento estético’ onde o trabalho é deteriorado e a qualidade do serviço é inviabilizada pelas condições apresentadas (DEJOURS, 2020).

Segundo Zwick (2018), grandes empresas-plataformas de transporte por aplicativo exploram trabalhadores mais economicamente vulneráveis, com a intenção de reduzir salários e evitar pagamentos e benefícios.

Outro fator que causa indignação são as cobranças excessivas de taxas pelas empresas, 26% dos motoristas relataram que se sentem lesados. O motorista M04 e M66 comentaram:

Eu peguei a corrida compartilhada, no total de três pessoas, a corrida deu 50 reais, a empresa ficou com 26 reais 52%, o que é isso! Não tem condições um negócio desse não! (M04).

O Km que recebemos é pouco, eles (Aplicativos X e Y) teriam que rever o valor por Km que eles pagam. Deveriam estar brigando por valor, porque isso reflete em nós, eles reduzem os preços e nós recebemos menos (M66).

Os relatos vão ao encontro do que preconiza Bezerra (2019), ao afirmar que existe exploração do trabalho de motoristas por aplicativo, já que a liberdade deles é monitorada por meio de controle e vigilância do aplicativo, aliado à falta de garantias trabalhistas, demonstrando, assim, características de precarização do trabalho.

4.2 Vivências de sofrimento no trabalho

O enfrentamento do risco e do medo de ser assaltado está na rotina de trabalho dos motoristas por aplicativos que atuam na RMBH. Identificou-se que algumas regiões da RMBH são evitadas para diminuir a chance de ser assaltado, onde o medo, a indignação e a revolta são generalizadas no grupo. Os relatos são de situações dramáticas mencionadas pelo grupo:

(...) eu rodo 80% do tempo na madrugada e já fiquei quatro horas preso no porta-malas, e além do susto, tive um prejuízo financeiro de 1.300 reais.

Só passando para informar, eu fui assaltado sexta-feira às 4:30 da manhã, quando estava indo buscar passageiro, mas não foi passageiro que me chamou que me assaltou não, foi na rua Rio Grande do Norte com Afonso Pena (região central) eu diminui ali no sinal. (...) o cara saiu da esquina lá já correndo, atravessado no meio da rua com um revólver apontando para mim (M56).

Na região metropolitana da cidade de Belo Horizonte, foram registrados 9.553 roubos de veículos no ano de 2019, somente de janeiro a agosto de 2020 foram 4.071 veículos roubados na região, segundo a Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (SEJUSP) (MINAS GERAIS, 2020).

A pressão gerada pelo risco e o medo no contexto do trabalho têm potencial de originar sofrimento patológico (MERLO; MENDES, 2009, DEJOURS, 2012).

O risco de ser assaltado persegue os motoristas de aplicativos diariamente, estampado em mensagens de apreensão e revolta. A notícia da violência surge dos assaltos com os colegas, criando uma sensação de desespero e, ao mesmo tempo, de solidariedade com as vítimas, os relatos dos motoristas são de apoio, mas antes de tudo de revolta:

(...) seja no dinheiro ou cartão é tudo perigoso. O negócio é Deus na frente e ficar atento, suspeitou nem pega o passageiro, qualquer coisa manda descer, eu já joguei carro em cima de viatura esses dias e o passageiro foi preso lá em Neves (M18).

Os caras pegam corridas na boca de favela, tem algum problema, não. Na favela tem muita gente que mora lá é honesta e tudo, mas problema que o cara vai lá e tem 2 ou 3 tampas de Toddy [bandido] lá, os caras colocam dentro do carro entendeu, você acha que dentro do carro vai ter alguma câmera que vai te livrar de alguma coisa cara, isto existe não, entendeu! E se o cara perceber isso, ele vai te dar um tiro na cara ainda. Aí o nego [motorista] coloca ainda letreiro luminoso no carro, adesivo de aplicativo. Tem que evitar esse tipo de situação. (...) É tampa de Toddy [bandido] que entrou dentro do carro, não existe nada é só a mão de Deus para segurar qualquer tragédia, entrou dentro do carro, acabou! (M02).

Os relatos se mostram coerentes com os argumentos apresentados por Centenaro, Warquentin e Jost (2017), onde o medo de ser assaltado faz parte da rotina de motoristas de coletivos em Curitiba/PR. Foi identificado que o ato imprudente de reagir em situação de violência, no geral, tem maiores risco a integridade física e mental dos motoristas. Nessa direção, Alves e Paula (2009) consideram que motoristas de coletivos da RMBH correm o risco de serem acometidos por estresse pós-traumático em caso de reincidência de episódios de assalto, pois a exposição ao risco causa ansiedade a estes trabalhadores.

Para os motoristas pesquisados, o risco de ser assaltado aumenta em algumas regiões da RMBH e em aglomerados, no entanto, não sabem exatamente a localização do destino da corrida, por isso costumam cancelar corridas quando percebem que destino do passageiro é arriscado, conforme os depoimentos a seguir:

Agora esse negócio de taxa de cancelamento está acabando comigo, até estou rodando mais no “Aplicativo Y” do que no “Aplicativo X”, porque ele só tá me levando para enrascada, só, de madrugada só Santana do Cafezal, só aparecem para mim essas bênçãos do aglomerado da Serra, Morro das Pedras, eu não vou, só que estou com problema com a taxa baixa de 15% (M26).

Tem uns bairros aqui que não rola rodar, é muito ruim, perdão se tem alguém que mora nesta região, mas não vou para Ibirité e também não vou para comunidade nenhuma, ainda mais com essas chuvas que estão vindo de repente. Se você ficar ilhado dentro de um aglomerado da Serra, dentro de um Cabana Pai Tomás, dentro de uma Vila Cemig, dentro do Morro Papagaio não é uma boa! (M25).

Observa-se que o medo de dirigir em locais considerados mais perigosos, faz com que os motoristas cancelem corridas para estas localizações, o que, conseqüentemente, afeta a taxa de cancelamento e compromete o desempenho no aplicativo.

Quanto ao medo, está relacionado com o sofrimento no trabalho que para Dejours (2017), pode levar ao adoecimento mental, sendo que, nas profissões em que o risco é

iminente, as estratégias de enfrentamento buscam vencer este sentimento para prosseguir com trabalho.

Nesse cenário, a escalada da violência na categoria em estudo gera sentimentos agressivos, podendo gerar mais violência, atenuando pela vontade de reagir em determinadas situações, conforme demonstrado pelos relatos a seguir.

Vai toma na primeira abordagem... A pistola tem que estar coldre [estojo de couro preso ao cinto] na sua cintura, e você só reage quando sair do carro. O certo é passar a impressão de que você perdeu para eles, assim eles acham que conseguiram, mas quando menos esperarem PLAU, PLAU no motorista [ladrão que pegou a direção do carro], depois é esquivar para pegar o resto (M75).

(...) coldre é apenas para guardar [arma], a minha fica de baixo da coxa [perna], a agilidade vem de rua desde cedo. Tudo depende do nível do cliente, então, já sabe se pular na frente nem fumaça pega, fui criado na rua (M20).

Outro fator predominante que leva os motoristas ao desgaste físico é o cansaço e o sono por horas contínuas e excessivas de trabalho.

Segundo Ribeiro, Branco e Neto (2019), motoristas de carga apresentam quadro de estresse (42%), mais da metade sentem ansiedade, medo, angústia, cansaço e sono, onde 65% são depressivos e 73% apresentam insônia. Outros estudos relacionados ao estresse como os da área de educação também apresentam esses sintomas, característicos de quadros de estresse (ZILLE; NOGUEIRA, 2021).

No caso dos motoristas, em algumas situações, para superar o cansaço e sono, apelam para estimulantes e anfetamina (rebite) ou droga, como comentado nos relatos a seguir:

(...) este é o melhor rebite que tem, com esse rebite na mente você faz 60 corridas rindo e brincando, trabalha suave! (M12).

Eu conheço muitos motoristas de aplicativo, tem uns que até saíram do grupo, mas usava cocaína para ficar acordado a noite toda num virote, muitos aí que eu já vi que entraram e saíram do grupo (M84).

Segundo Belan *et al.* (2017) e Silva *et al.* (2019) o uso de 'rebite' é considerado normal entre os motoristas de caminhão. Para Dejours, Barros e Lancman (2016) algumas classes de trabalhadores utilizam de substâncias psicoativas para manter o desempenho no trabalho, o que foi identificado neste estudo com os motoristas por aplicativo.

4.3 Vivências de prazer no trabalho

A recompensa financeira foi o ponto que mais refletiu satisfação de estar trabalhando e gerando renda. Muitas vezes, a recompensa financeira vem por meio de promoções e desafios oferecidos pelas empresas de aplicativo, enviados aos motoristas, de acordo com seu desempenho ou necessidade de carros na região. As promoções oferecem um bônus aos que cumprem determinado número de viagens no período estipulado pelas empresas. Essas promoções aumentam a motivação dos motoristas, que buscam na gratificação financeira a compensação pelo trabalho, como ilustrado pelos a seguir apresentados.

Estou trabalhando desde 6 horas da manhã, estou pegando todas as campanhas do aplicativo, teve oito, quero todas amanhã, na minha conta bancária (M85).

A gente tem muita promoção, mano, a gente tem que aproveitar isso, eu mesmo recebi só de promoção no “Aplicativo X” no mês de dezembro 600 contos. Estou para receber deste final de semana agora mais 150 e deve ter promoção em acima do Natal e Ano Novo. Para quem rodar bem nele vai ser muito mais que o 13º normal aí do povo (M37).

Ainda considerando a realidade brasileira, o cenário de desemprego justifica a satisfação em possuir renda e privilegiar a recompensa financeira. Segundo o IBGE (2020), são 13,8 milhões desempregados no segundo trimestre de 2020, um aumento de 8,5%, 1,1 milhão de pessoas em relação ao primeiro trimestre do ano.

As vivências de prazer no trabalho transcendem a realidade dos fatos, contribuindo efetivamente para a superação do sofrimento da rotina de trabalho, estimulando a inteligência e criatividade do profissional, capaz de transformar sua realidade a seu favor (DEJOURS, 2004 e 2014). No entanto, com base nos relatos analisados observou-se que as vivências de sofrimento relatadas, sobrepuseram, em muito, as vivências de prazer relatadas pelos motoristas pesquisados.

4. 4 Estratégias de defesa

As estratégias de defesa podem ser de ordem individual ou coletiva. A estratégia coletiva muito utilizada pelo grupo foi a ironia em relação às situações vivenciadas no trabalho, debochando das situações conflituosas com os passageiros e da relação de trabalho com as empresas por aplicativo. O comentário apresentado a seguir causou risos e ironias no grupo:

Alguém sabe que dia a empresa vai depositar a primeira parcela do 13º salário? (M17).

Para Guelfi *et al.* (2009), o uso do humor como mecanismo de defesa procura elementos irônicos ou mesmo cômicos para situações complicadas com intenção de diminuir o desconforto pessoal ou minimizar situações desagradáveis, permitindo também, um distanciamento que leva a refletir sobre os fatos.

O grupo tem seus próprios códigos e linguagens, além de servir como amparo e conforto diante de experiências traumatizantes, na voz de quem tem o mesmo medo e insegurança nas ruas da região metropolitana. A pesquisa demonstrou a importância da participação em grupos de *WhatsApp* como estratégia de enfrentamento coletivo para os motoristas de aplicativos que buscam amparo e informações em situações de violência, além de cooperação mútua em relação ao trânsito, postos de fiscalização e apoio emocional diante dos descontentamentos nas relações de trabalho. Os relatos a seguir apontam nessa direção.

Eu sei que Paulo [nome fictício] aqui do grupo me ajudou muito no início, eu estava ao ponto de desistir do aplicativo, ele foi lá me deu umas ideias, eu vi que estava fazendo errado, aí hoje eu estou tendo lucro porque agora eu trabalho da forma correta, sem prejuízo (M66).

A gente no grupo vai aprendendo uns com os outros porque cada um passa por uma coisa e aí tipo manda no grupo e a gente já fica ligado e já aprende. O que a gente pode ajudar a gente ajuda, isso é o bom deste grupo (...) assim, a gente se une (...) (M87).

Muitos motoristas, em termos de estratégia coletiva, passaram a utilizar e compartilhar suas experiências com um novo aplicativo que surgiu no mercado. Esse

novo aplicativo possui a vantagem de não ter taxa para os motoristas nos primeiros seis meses de utilização.

Povo, o “Aplicativo Z” tá bombando!! Hoje eu fiz 7 viagens com ele só corrida longa. O bom que você fica *off*, aí olha a corrida, se interessar, você fica *online* e pega a corrida. Adorei e sem falar 6 meses 0800, depois só Deus sabe (M07).

(...) nós estávamos reclamando no começo do “Aplicativo Z”, comentando sobre taxa, valor que é bem mais barato, mas está acontecendo, a realidade é essa viu, não sei se vocês perceberam, pessoal do “Aplicativo X” e dos outros aplicativos, tá migrando tudo, velho para o “Aplicativo Z”, por isso que tá essa falta de corrida um pouco também, né! Lógico que não é tudo por isso, mas o pessoal tá migrando muito (M68).

Por outro lado, alguns motoristas consideram que estes novos aplicativos podem diminuir os preços das corridas por não cobrar taxas e por haver aumento da concorrência entre os aplicativos, diminuindo a oferta de preços dinâmicos, o que poderia prejudicar os motoristas.

Mano é justamente essa preocupação com “Aplicativo Z”, nos seis primeiros meses não cobra taxa, mas depois do sexto mês começa a cobrar, e aí essas corridas que a gente aceita hoje já não vale a pena, já vai ser prejuízo. Só que acontece que os passageiros vão estar acostumados a pagar isso aí, então eles vão começar a ir a outros motoristas que acabaram de entrar no aplicativo ou aqueles motoristas que às vezes por R\$ 1 de ganho, acabam aceitando esse tipo de corrida. O passageiro vai estar mal-acostumado com o valor mais baixo ainda do que ele já paga pra gente, quando voltar a cobrar a taxa não vai valer a pena, aí que está o problema, é esse que é o meu medo (M87).

Alguns motoristas têm como estratégia não trabalhar em novos aplicativos para apoiar as empresas contra a entrada de novos concorrentes. Percebe-se que esses motoristas têm um discurso que tende a apoiar a empresa de sua preferência, incorporando o discurso de “nossos parceiros”, cultuado pelas empresas-aplicativo.

Nessa direção, Amorim e Moda (2020) afirmam que motoristas de aplicativos têm dificuldades de definir a relação com as empresas, em razão do discurso de “parceiros” da empresa e a promoção de um ideal de liberdade, em que a condição de trabalho depende, exclusivamente, do motorista, no entanto, esta liberdade é ilusória.

Quanto à estratégia individual de ‘cancelar a corrida’ utilizada por 31% dos motoristas, consiste em esperar o tempo exigido pela empresa para realizar o cancelamento e receber a taxa. Essa taxa de cancelamento é cobrada do passageiro que cancela a corrida depois que o motorista se deslocou ou está no local de embarque, onde o passageiro tem dois minutos para cancelar a corrida depois de solicitada sem custo. Dessa forma, os motoristas preferem esperar o tempo necessário para que seja cobrado do cliente a taxa. O motorista M68 justifica-se da seguinte forma:

Fui pegar o passageiro. A mulher me disse que não era meu carro. Eu disse tudo bem. Esperei o tempo de cancelamento e recebi minha taxa (M33).

Os motoristas também usam a estratégia de cancelamento para escolher as corridas que possibilitam melhores resultados financeiro, como pode ser observado no comentário do motorista M84:

Eu escolho as corridas, não vou negar, quando vejo que não vai dar bom, eu não pego. Tanto que minha taxa de cancelamento foi para as alturas (M87).

A estratégia de cancelamento também é utilizada para desviar de bairros perigosos e evitar assaltos. Em outros momentos, o passageiro coloca o endereço errado ou manda mensagens dizendo que está atrasado, ou seja, quando o motorista percebe uma situação que vai causar constrangimento ou perda de tempo, a opção é pelo cancelamento. Os relatos a seguir ilustram essa situação.

(...) fiquei lá no local que marcou até dar 5 minutos, deu 5 minutos, peguei cancelei. O folgado velho; estava pertinho de mim ali né, só que eu não peguei não, o que custa colocar o endereço certo? (M56).

(...) também não vou naquele bairro Nossa Senhora de Fátima, lá no Sabará, lá não encaro não, lá eles roubam motorista de aplicativo pra caramba, acabou de mandar uma corrida para mim de lá, cancelei na hora (M43).

Infere-se que o cancelamento das corridas pelos motoristas é uma estratégia para burlar o sistema de controle da empresa e aumentar a autonomia dos motoristas. Dessa forma, as estratégias de defesa permitem resistir às situações que causam desequilíbrio, derivadas do sofrimento no trabalho (DEJOURS, 2011).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo atingiu o seu objetivo ao analisar e descrever as vivências de prazer e sofrimento no trabalho de motoristas por aplicativos com atuação na região metropolitana da cidade de Belo Horizonte/MG, tendo como referência a Psicodinâmica do Trabalho.

No que se refere a relação dos motoristas com as empresas aplicativos falta transparência e abertura de diálogo para discutir situações envolvendo o dia a dia do trabalho. A relação com os passageiros é destacada pela avaliação temida pela maioria dos motoristas que não querem ser punidos com bloqueio nas plataformas, em função de avaliações negativas sem a possibilidade de questionamentos.

Os desvios no comportamento dos motoristas quanto ao padrão de desempenho exigido pelas empresas são controlados pelos aplicativos e caso não estejam de acordo com a expectativa das empresas podem sofrer bloqueios, sendo impedidos de prestar o serviço. Para motivar e intensificar o trabalho dos motoristas, é realizado um sistema de recompensa, via promoções, conforme o interesse das empresas e variação da demanda de clientes em determinadas regiões.

Destaca-se as corridas em busca dos preços dinâmicos, que oferece melhor rendimento as motoristas e, para as empresas, serve como meio de manter a prestação de serviço em momentos de pico de demanda em determinadas regiões.

Outra questão apontada pelo estudo foram os preços, considerados baixos pelos motoristas, impactando negativamente na qualidade do atendimento durante a prestação do serviço, além de comprometer os custos operacionais envolvidos no trabalho.

Na relação com as empresas ressalta-se a falta de transparência nas avaliações de desempenho e na definição e operacionalização das áreas consideradas de preço dinâmico que não se concretizam em oferta de viagens. Essa situação contribui para o clima de incertezas e de desconfiança por parte dos motoristas. Observa-se que esse cenário não oferece condições adequadas e de segurança na relação de trabalho, favorecendo situações degradantes que fomentam as vivências de sofrimento no trabalho.

Ainda em relação as vivências de sofrimento, a insegurança está presente devido à falta de garantias e às incertezas constantes nas relações de trabalho, que apesar das exigências de alto desempenho e investimento financeiro por parte dos motoristas, não

permite o controle do ajuste de preços nem a liberdade de escolher as corridas para locais mais seguros, evitando assaltos e outras situações do gênero.

Destaca-se a presença constatada do medo por parte dos motoristas, que se deve à exposição à violência que atinge a RMBH, fazendo do transporte por aplicativo uma atividade que possui certo grau de risco na região. Identificou-se no grupo estudado manifestações de revolta e indignação, as quais levam os motoristas a evitarem certas regiões consideradas mais perigosas e, até mesmo, a intensão de agir, revidando com violência em situações de assalto.

As vivências de prazer no trabalho são restritas e se limitam a satisfação de ter um trabalho que gera renda, mesmo que precária, contribuindo para a sobrevivência própria e dos familiares, principalmente, considerando a realidade atual do país com um número crescente de desempregados e subempregados.

As estratégias de defesa são compostas por reações individuais e coletivas às situações que causam sofrimento no trabalho. São elas um meio de buscar apoio para o enfrentamento de condições impostas pelas empresas-aplicativos, sobretudo, pelas relações de trabalho adversas estabelecidas. Assim, as estratégias individuais se somam às estratégias coletivas com objetivo de manter o equilíbrio psíquico e as situações que favoreçam a rentabilidade financeira, destacando-se a adesão a novos aplicativos que se tornou uma alternativa. A flexibilização do horário foi utilizada para trabalhar com a tarifa dinâmica e a participação efetiva em grupo em redes sociais, servindo de apoio social e contribuindo para um melhor desempenho profissional.

Infere-se que o trabalho dos motoristas não apresenta características de trabalho autônomo, uma vez que são cercados de rígidos controles por parte das empresas aplicativos, impedido o exercício da liberdade de expressão e autonomia. Este estudo levanta também a dúvida sobre a inexistência do vínculo empregatício dos motoristas com as empresas aplicativos, em função das relações de trabalho estabelecidas.

Sugere-se às empresas-aplicativos abertura do diálogo com os motoristas, visando a viabilização de mecanismos de torne a precificação das tarifas mais transparentes, maior clareza em relação aos programas de promoção, foco na questão de segurança no trabalho e, por fim, um alerta em relação a saúde dos motoristas, uma vez que existem manifestações de exaustão emocional, situação está considerada preocupante, inclusive em relação à população usuária do serviço.

Este estudo contribui também no âmbito social com evidências que fomentam ações das autoridades públicas no sentido de viabilizar a fiscalização e controle das empresas-aplicativos, destacando a necessidade de uma análise em profundidade sobre os aspectos trabalhistas envolvidos.

O limite deste estudo está na análise de um grupo de motoristas específicos com atuação na RMBH, sugerindo, portanto, a sequência da pesquisa em outras regiões do país, além de focar em evidências relacionadas a saúde mental no trabalho desta categoria profissional.

REFERÊNCIAS

ALVES, Camila Renata Silva; PAULA, Patrícia Pinto. Violência no trabalho: possíveis relações entre assaltos e TEPT em rodoviários de uma empresa de transporte coletivo. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 12, n. 1, 2009.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras-estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, 2020.

ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v.18, n.1, 2019. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.21529/RECADM.2019001>> Acesso em: 14 de mar. 2020.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Editora Almedina, 2011.

BELAN, Tayna Oliveira; OLIVEIRA, Cristiano Guilherme Alves; MACHADO, Sérgio Henrique de Mattos; BRANDÃO, Patrícia de Souza; SILVA, João Romário Gomes. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. **Acta Biomedica Brasiliensia**, v. 8, n. 2, 2017.

BEZERRA, Lina Elisabeth Rodrigues. O trabalho do motorista de Uber – uma alternativa ao desemprego? **Revista Visão: Gestão Organizacional**, v.8, n.2, 2019.

CACHON, Gérard P. DANIELS, Kaitlin M.; LOBEL, Ruben The Role of Surge Pricing on a Service Platform with Self-Scheduling Capacity. **Manufacturing & Service Operations Management**, v.19, 2017. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1287/msom.2017.0618>> Acesso em: 25 de out. 2020.

CENTENARO, Luciane; WARQUENTIN, Victor; JOST, Rossana Floriano. “próxima parada”: afastamento do trabalho de motoristas do transporte público de Curitiba (pr)– um olhar da psicodinâmica do trabalho. **Caderno PAIC**, v.18, n.1, 2017.

DEJOURS, Christophe. **A loucura no trabalho: estudo da psicopatologia do trabalho**. 5. ed. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

DEJOURS, Christophe; ABDOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. **Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer e sofrimento no trabalho**. São Paulo: Atlas S.A, 1994.

DEJOURS, Christophe. Subjetividade, trabalho e ação. **Revista produção**, v. 14, n. 3, p. 27-34, 2004.

DEJOURS, Christophe. A saúde mental entre impulsos individuais e requisitos coletivos (sublimação e trabalho). In: LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte Idal. **Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho**. Brasília: Paralelo / Rio de Janeiro: Fiocruz, 2011.

DEJOURS, Christophe. Psicodinâmica do trabalho e teoria da sedução. **Psicologia em Estudo**, v. 17, n. 3, 2012.

DEJOURS, Christophe. O corpo da Psicossomática. **Psicologia Revista da Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde**, v.14, n.2, 2014.

DEJOURS, Christophe; BARROS, Juliana Oliveira; LANCMAN, Selma. A centralidade do trabalho para a construção da saúde. **Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo**, v. 27, n.2, 2016.

DEJOURS, Christophe. **Psicodinâmica do trabalho: casos clínicos**. Porto Alegre – São Paulo: Dublinense, 2017.

DEJOURS, Christophe; DUARTE, Antoine. La souffrance au travail: révélateur des transformations de la société française. **Modern & Contemporary France**, v. 26, n. 3, 2018. Disponível em: <doi: 10.1080/09639489.2018.1445707> Acesso em 16 de mai. 2020.

DEJOURS, Christophe. Travail, précarisation et subjectivité. **Travailler**, v.2. n. 44, 2020. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-travailler-2020-2-page-195.htm>> Acesso em 14 de nov. 2020.

FERREIRA, Mário César; MENDES, Ana Magnólia. “Só de pensar em vir trabalhar, já fico de mau humor”: atividade de atendimento ao público e prazer- sofrimento no trabalho. **Estudos de Psicologia Natal**, v.6, n.1, 2001.

FRIEDMAN, Gerald. Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy. **Review of Keynesian Economics**, v. 2, n. 2, 2014.

GANEM, Valérie; ROBERT, Philippe. Intervention en institution: dialogue entre la psychodynamique du travail et l’approche psychanalytique des groupes. **Revue de Psychothérapie Psychanalytique de Groupe**, v.68, n.1, 2017. Disponível em: <doi:10.3917/rppg.068.0015> Acesso em 16 maio 2020.

GERNET, Isabelle. Work, Suffering and Defences: From the Group to the Collective. **Revue de psychothérapie psychanalytique de groupe**, v.1, n.1, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA –IBGE. PNAD, 2020. **PNAD Contínua**: taxa de desocupação é de 14,4% e taxa de subutilização é de 30,6% no trimestre encerrado em agosto de 2020. 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>> Acesso em: 19 de dez. 2020.

MAISSIAT, Greisse da Silveira; LAUTERT, Liana; PAI, Daiane Dal; TAVARES, Petri Juliana. Contexto de trabalho, prazer e sofrimento na atenção básica em saúde. **Revista gaúcha de enfermagem**, v. 36, n. 2, 2015.

MENDES, Ana Magnólia. Escuta analítica do sofrimento e o saber-fazer do clínico do trabalho. In: **Organização do trabalho e saúde mental em organização do trabalho e adoecimento** – uma visão interdisciplinar. Goiânia: Editora PUC Goiás, 2016.

MERLO, Álvaro Roberto Crespo; MENDES, Ana Magnólia Bezerra. Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil: teoria, pesquisa e ação. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 12, n. 2, 2009.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública – SEJUSP. **Dados Abertos**. Serra Verde/ MG. Disponível em: <<http://www.seguranca.mg.gov.br/2018-08-22-13-39-06/dados-abertos#>> Acesso em: 19 de out. 2020.

MORAES, Rodrigo Bombonati Souza; OLIVEIRA, Marco Antônio Gonsales; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v.6, n.3, 2019.

SANTOS, Flavio Andrew do Nascimento; MAYER, Verônica Feder; MARQUES, Osiris Ricardo Bezerra. Precificação dinâmica e percepção de justiça em preços: um estudo sobre o uso do aplicativo Uber em viagens. **Turismo Visão e Ação**, v. 21, n. 3, 2019. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v21n3.p239-264>> Acesso em: 30 de jun. 2020.

SCHEIBER, Noam. How Uber uses psychological tricks to push its drivers' buttons **The New York Times**, New York, 2 abr. 2017. Disponível em: <<https://starlab-alliance.com/wp-content/uploads/2017/09/How-Uber-Uses-Psychological-Tricks-to-Push-Its-Drivers-Scheiber-NY-Times-4.2.17.pdf>> Acesso em: 14 de mar. 2020.

SILVA, Arnaldo Valentim; PIOLLI, Evaldo. A centralidade do trabalho na psicodinâmica de Christophe Dejours, o campo educacional e o trabalho docente: aproximações possíveis, **Devir Educação**, v.1, n.1, 2017.

SILVA, Bruno Nadson; PAIVA, Maria Jeanne Gonzaga; MOTA, João Luís do Nascimento; FERREIRA, Emanuel Lima. Economia colaborativa de serviços: considerações sobre aplicativos de transportes em Juazeiro do Norte/GE. **Revista Geotemas**, v.9, n.3, 2019.

SHAPIRO, Aaron. Dynamic Exploits. Media: The Science of Worker Control in the On-Demand Economy. **New Technology, Work and Employment**, v.35, n.2, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/ntwe.12160>> Acesso em abr. 2020.

SZNELWAR, Laerte Idal; UCHIDA, Seiji; LANCMAN, Selma. A subjetividade no trabalho em questão. **Tempo soc. São Paulo**, v. 23, n. 1, p. 11-30, 2011.

RIBEIRO, Adriana Brandão; BRANCO, Fernanda Matos Fernandes Castelo; NETO, Tancredo Castelo Branco. Saúde e trabalho de motoristas de transporte alternativo. **Revista Eletrônica Acervo Saúde**, v. 11, n. 13, 2019.

ZILLE, Pereira Luciano; NOGUEIRA, Flávia Amélia Lopes. Manifestations of Occupational Stress in Brazilian Teachers. In: ROSSI, Ana Maria; MEURS, A. James; PERREWÉ, Pamela L. **Stress and quality of working life: finding meaning in grief and suffering**. Charlotte, NC: IAP– Information Age Publishing, Inc., 2021.

ZWICK, Austin. Welcome to the Gig Economy: Neoliberal industrial relations and the case of Uber. **GeoJournal**, v. 83, n. 4, 2018.