

## MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE: ANÁLISE COMPORTAMENTAL UTILIZANDO GRUPO FOCAL

**André Victor Igarashi**

Universidade Federal do Paraná

Observatório Nacional de Segurança Viária

**Márcia de Andrade Pereira Bernardinis**

**Mariano de Matos Macedo**

Universidade Federal do Paraná

Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano

**Magaly Natalia Pazzian Vasconcellos Romão**

Universidade de São Paulo

Escola de Engenharia de São Carlos

**Jorge Tiago Bastos**

Universidade Federal do Paraná

Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano

### RESUMO

Um novo padrão de desenvolvimento do capitalismo, caracterizado pela aplicação das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), tem se consolidado em escala mundial e modificado a base tecnológica dos mais diversos segmentos de atividades econômicas, incluindo a prestação do serviço de transporte por meio de aplicativo. Entretanto, a precarização deste tipo de trabalho tende a gerar condições de estresse, ansiedade, dentre outras. O objetivo desta pesquisa é obter evidências comportamentais relacionadas aos motoristas de aplicativo por meio da utilização da técnica de grupo focal. A abordagem foi estruturada em torno de cinco categorias de sentimentos experimentados no trânsito que contribuem para uma precarização do ambiente de trabalho: agressividade, ansiedade, cansaço, medo e tensão. Tais estados emocionais puderam ser associados às declarações dos motoristas de aplicativo, evidenciando um cenário de precarização do trabalho afetando, conseqüentemente, o desempenho da tarefa de condução.

### 1. INTRODUÇÃO

A emergência de inovações radicais, direcionadas pelas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), vêm implicando em transformações não somente nos processos de produção das atividades industriais e de serviços, como também na natureza das cidades e do ambiente urbano. Neste contexto mais amplo estão inseridos a chamada *gig economy*, ou economia dos algoritmos, e o uso de aplicativos, como *Uber*, *99* e *Cabify*, para prestar serviços de transporte. Este tipo de economia vem transformando intensamente o processo de trabalho desses serviços. De acordo com Amorin & Moda (2020, p. 59): a “gerência algorítmica possibilitada pela adoção de aplicativos nos diferentes processos de trabalho está consolidando uma nova forma de gestão, organização e controle da força de trabalho, aumentando a subsunção real dos trabalhadores ao capital e radicalizando as formas de exploração e dominação do trabalho.”

Esse modelo de relações de trabalho vem sendo denominado de “uberização” do trabalho, marcado pelo “trabalhador uberizado” e pelo “autogerenciamento subordinado” (ABILIO, 2019, p. 1). O acionamento de motoristas por aplicativos para a realização de serviços de transporte; a posse – mas nem sempre a propriedade – de meios de produção por parte desses trabalhadores, tais como o automóvel, muitas vezes alugado; o frágil vínculo e a natureza comercial dos contratos firmados entre a empresa e os motoristas; a definição de metas mínimas a serem cumpridas; a remuneração dos motoristas definida como um percentual do valor das viagens, determinado pelo próprio algoritmo, e vinculada às flutuações da demanda e à extensão

da jornada de trabalho são as características principais do processo de produção de serviços por parte da Uber (AMORIN & MODA, p. 60). Essas características vêm se traduzindo na flexibilização e precarização do mercado de trabalho.

A chamada “uberização” do trabalho tende a gerar nos motoristas gerenciados por aplicativos condições de estresse, ansiedade, angústia, irritabilidade, agressividade, medo e pressão, entre outros traços do comportamento humano, com possíveis impactos sobre o desempenho da tarefa de condução e, conseqüentemente, sobre a segurança no trânsito. As condições que se observam cotidiana e frequentemente no trânsito urbano, como engarrafamentos acompanhados de buzinas, discussões, crises nervosas, que deixam os motoristas cada vez mais vulneráveis ao estresse, completam o cenário vivenciado pelos motoristas de aplicativo (QUIRINO E AMARAL, 2015). Dessa forma, além da habilidade motora, o ato de conduzir envolve cada vez mais aspectos emocionais. Condições precárias de trabalho e aspectos emocionais dos motoristas constituem impactos humanos diretos que afetam negativamente a habilidade destes em processar as informações pertinentes para a condução segura (BARTHOLOMEU, 2008).

A quantidade de traços do comportamento humano que pode ser observada no trânsito é bastante variável, assim como seus impactos, em particular no que se refere à “uberização” do processo de trabalho. Baseado nisso, o objetivo desta pesquisa é obter evidências comportamentais relacionadas aos motoristas de aplicativo por meio da utilização da técnica de grupo focal. A abordagem foi estruturada em torno de cinco categorias de sentimentos experimentados no trânsito que contribuem para uma precarização do ambiente de trabalho: agressividade, ansiedade, cansaço, medo e tensão.

## **2. CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO**

A empresa pioneira no segmento, a Uber Technologies Inc., foi fundada oficialmente em junho de 2010 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. Em 2014 começou a operar no Brasil e hoje se encontra em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas. A empresa conta com um milhão de motoristas/entregadores no Brasil e 22 milhões de usuários (UBER, 2020)

As empresas que gerenciam a prestação do serviço de transporte por aplicativo são, sobretudo, plataformas tecnológicas para que motoristas se conectem a usuários que buscam esse serviço. As empresas fazem, portanto, o gerenciamento algorítmico do processo de trabalho dos motoristas “parceiros” que trabalham por aplicativos. A própria Uber, por exemplo, se declara uma empresa de tecnologia, explicando o que ela não faz (UBER, 2020): a “Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade (...) [É] um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários (...). A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica (...)”

Os serviços ineficientes do transporte público (TP) e o caráter não universal do serviço de táxi, que seriam na teoria seus principais concorrentes, contribuíram para o fortalecimento dessa nova alternativa de mobilidade, segundo Coelho et al. (2017). De acordo com pesquisa do mesmo autor, constatou-se que o principal motivo de viagem por aplicativo foi o lazer (45,6%), seguido do retorno para casa com (22,1%). Assim sendo, o autor sugere que os baixos índices para trabalho (15,1%) e estudo (5,7%) indicam que o uso do aplicativo de mobilidade não é

majoritariamente cotidiano. Ainda na pesquisa, a maioria dos respondentes afirmou que, na indisponibilidade do serviço de mobilidade do aplicativo, utilizariam os serviços de táxi (49,7%) ou de TP (30,2%). Em outras palavras, para cada dois usuários do aplicativo, apenas um foi capturado no mercado tradicional dos táxis.

### 3. METODOLOGIA

O presente estudo utilizou-se da técnica de grupo focal para obter informações a respeito de motoristas que realizam viagens por aplicativos de transporte. Esse método, presente fortemente em estudos da sociologia, consiste na realização de uma entrevista guiada por um pesquisador e cuja principal característica é a utilização da interação entre os membros que compõem o grupo para a identificação de comportamentos e dinâmicas complexas (MORGAN, 1996).

Os motoristas foram convocados para a sessão de grupo focal após responderem formulário eletrônico sobre hábitos de condução, o qual foi veiculada em um grupo no aplicativo de mensagens *Whatsapp* composto de motoristas de aplicativo da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Ao final desta pesquisa, os respondentes foram consultados se gostariam de informar seus contatos caso tivessem interesse em serem convocados para uma pesquisa de comportamento na condução. Aqueles que responderam positivamente a este questionamento, foram posteriormente convidados para participarem da sessão de grupo focal, a qual teve cerca de 2h de duração. A sessão de grupo focal foi realizada no mês de agosto de 2019 com os seis participantes. Na Tabela 1 é apresentado um resumo das informações dos motoristas participantes da sessão de grupo focal.

**Tabela 1:** Caracterização dos participantes do estudo

| PARTICIPANTE                                  | A                     | B                     | C                           | D                        | E                     | F                     |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| IDADE   | -                     | 35                    | 39                          | 32                       | 26                    | 47                    |
| GÊNERO  | Masculino             | Masculino             | Masculino                   | Masculino                | Masculino             | Feminino              |
| ESCOLARIDADE                                  | Ensino médio completo | Ensino médio completo | Ensino fundamental completo | Ensino superior completo | Ensino médio completo | Ensino médio completo |
| ESTADO CIVIL                                  | Casado                | Divorciado            | Casado                      | Casado                   | Solteiro              | Divorciado            |
| FILHOS  | Sim                   | Sim                   | Sim                         | Sim                      | Não                   | Sim                   |
| CATEGORIA DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO | B                     | D                     | B                           | B                        | B                     | B                     |
| TEMPO HABILITADO                              | Menos de 5 anos       | Mais de 10 anos       | Mais de 10 anos             | Mais de 10 anos          | Entre 5 e 10 anos     | Mais de 10 anos       |
| FREQUÊNCIA DE CONDUÇÃO NA SEMANA              | Seis a sete vezes     | Seis a sete vezes     | Seis a sete vezes           | Seis a sete vezes        | Seis a sete vezes     | Seis a sete vezes     |
| TEMPO DE CONDUÇÃO DIÁRIO                      | Maior que 8 horas     | Maior que 8 horas     | Maior que 8 horas           | Maior que 8 horas        | Maior que 8 horas     | Maior que 8 horas     |

A discussão entre o grupo foi moderada de forma a centralizá-la em torno de três tópicos

principais: fatores de risco da via, comportamento de condutores e efetividade de fiscalização. Outros temas relacionados ao dia-a-dia de condução entraram espontaneamente em discussão. A gravação do diálogo através de uma câmera filmadora, possibilitou a transcrição das falas e o estudo mais detalhado da dinâmica estabelecida durante a sessão. Para tal, foi realizada uma análise de conteúdo clássica, conforme descrita por Hsieh e Shannon (2005) e Gaskell e Bauer (2002), de tal forma que o texto foi examinado e seu conteúdo foi dividido em subcategorias com base no tema da fala, as quais foram englobadas em categorias mais amplas conforme a consequência emocional para o motorista declarante.

A partir das discussões nos três tópicos principais (fatores de risco da via, comportamento de condutores e efetividade de fiscalização), a análise das declarações foi estruturada em torno de cinco categorias de sentimentos experimentados no trânsito que contribuem para uma precarização do ambiente de trabalho: agressividade, ansiedade, cansaço, medo e tensão. Todos os participantes da sessão assinaram termo de consentimento a respeito da gravação de imagem e da utilização das declarações para fins de pesquisa acadêmica.

#### 4. RESULTADOS

Após uma triagem inicial, foram identificados um total de 33 depoimentos, os quais foram divididos entre cinco categorias e dez subcategorias, listadas na Tabela 2.

**Tabela 2:** Categorias e subcategorias identificadas

| CATEGORIA     | SUBCATEGORIA                          | QUANTIDADE |
|---------------|---------------------------------------|------------|
| Agressividade | Convivência com condutores habituais  | 3          |
|               | Relação com taxistas                  | 4          |
| Ansiedade     | Conflitos com a empresa do aplicativo | 2          |
|               | Condição financeira dos motoristas    | 3          |
| Cansaço       | Jornada de trabalho                   | 4          |
| Medo          | Fiscalização                          | 3          |
|               | Segurança pública                     | 5          |
| Tensão        | Comportamento no trânsito             | 2          |
|               | Relação com o passageiro              | 5          |
|               | Importunação sexual                   | 2          |

A Tabela 3 indica os depoimentos com conteúdos ligados a fatores que contribuem para um comportamento mais agressivo do motorista – categoria “agressividade”. A subcategoria “Convivência com outros condutores”, refere-se a eventuais conflitos relatados pelos entrevistados com os demais motoristas, tanto habituais como aqueles que dirigem a trabalho através dos aplicativos. Nesse sentido, surgiram relatos que apontaram para a falta de educação no trânsito de tal forma que é considerado um dos principais fatores de risco enfrentado pelos entrevistados. Além disso, o cenário socioeconômico do país também foi atrelado a essa matéria por conta do aumento do número de motoristas profissionais sem qualificação adequada. No tocante à “Relação com taxistas” agregou-se os depoimentos que exprimissem os atritos entre as duas classes de motoristas profissionais. Discussões, favorecimento da prestação de um serviço em detrimento do outro e até atitudes que podem diretamente culminar em um acidente foram relatadas como rotineiras na perspectiva dos entrevistados.

No que tange aos aspectos que contribuem para um comportamento mais ansioso do motorista (categoria “ansiedade”), destacaram-se os depoimentos referentes a conflitos com a empresa do

aplicativo e questões associadas à condição financeira dos motoristas (ver Tabela 4), essa última inclusive apontada como um determinante para que os motoristas encarem o trabalho como um vício. As duas subcategorias associam-se diretamente ao contexto econômico atual de altas taxas de desemprego e informalidade do trabalho e às consequências psicológicas deste cenário.

**Tabela 3:** Depoimentos associados à categoria “agressividade”

| SUBCATEGORIA                      | DEPOIMENTOS  |
|-----------------------------------|--|
| Convivência com outros condutores | (1) <i>"O maior fator de risco até hoje é que tem muito motorista sem o preparo para dirigir."</i><br>(2) <i>"Dentro da cidade é muito complicado. Gente que fura sinal, como eu dirijo muito de madrugada, o que eu vejo de gente furando sinal."</i><br>(3) <i>"Tem muito motorista, devido essa fase que o Brasil está passando, eles foram lá fizeram análise e viraram motorista de aplicativo. Só que tem um preparo para as vias sem preparo para atendimento às pessoas."</i>  |
| Relação com taxistas              | (4) <i>(Sobre taxistas) Ah já discuti com uns três já, tô nem aí!</i><br>(5) <i>"Em uma Via Rápida, não pode parar, nem mesmo com pisca alerta ligado, mas o motorista Uber tem aquela prerrogativa de que eu vou fazer o que o táxi fazer. O táxi pode parar em qualquer lugar para desembarcar passageiro."</i><br>(6) <i>"O problema de taxista normalmente rodoviária. Rodoviária. Você para lá para pegar passageiro deixar passageiro... É problema! Na rodoviária uma vez eu fui bem curto e grosso. Ele chegou: "o que você tá fazendo aí?" "Eu não tô fazendo nada!" "você sabe que não pode está aí". Nossa, aquele dia lá eu tinha pegado os dois passageiros que tinha me ferrado o aplicativo, daí eu já tava bravo já tava indo embora. Daí ele chegou: "É, você não pode ficar aí!"</i><br>(7) <i>"A maioria dos taxistas fecha a gente."</i> |

**Tabela 4:** Depoimentos associados à categoria “ansiedade”

| SUBCATEGORIA                          | DEPOIMENTOS   |
|---------------------------------------|---|
| Conflitos com a empresa do aplicativo | (8) <i>"No outro dia eu apareci, mesmo tendo 5 estrelas, estou lá bloqueado por 3 dias. Aí eu liguei na 99POP para negociar isso daí para ver o que acontece, não tem o que fazer, suporte não funciona."</i><br>(9) <i>"Olha eu passo por dois tipos de coisa. Eu tenho cinco estrelas no POP e 5 estrelas no in-Drive, ontem eu peguei uma passageira na frente da rodoviária, tinha chamado motorista antes, e o motorista tinha ficado no canto lá esperando dar os cinco minutos para ele receber a taxa de R\$ 5,00. Quando a corrida voltou para mim, a passageira simplesmente entrou no carro brigando já... com o outro, mas descontou em mim. Aí o que que ela falou? "eu vou relatar você para POP você é um motorista muito ruim!"</i> |
| Condição financeira dos motoristas    | (10) <i>"Faz uma pesquisa vai naquele Shopping Hauer do dia 5 ao dia 10 e vai do dia 25 ou dia 30 para você ver o movimento que cai, cara impressionante. Do dia 5 ou dia 10, você não consegue passar na rua. agora do dia 25 ao dia 30, é vazio. É impressionante."</i><br>(11) <i>"Na verdade, não, é um vício. É situação atual que a gente enfrenta é a seguinte: Carro alugado a R\$ 500,00 cada segunda-feira. Você pega uma semana fraca com um mundo de motoristas novos concorrendo às mesmas corridas que você."</i><br>(12) <i>"Por exemplo se você perder ali uma meia hora, uma hora, fazendo exercício. É um vício por que você tá perdendo a viagem, você tá perdendo a viagem, você tá perdendo dinheiro."</i>                     |

Em relação à categoria “cansaço” (ver Tabela 5), a discussão foi concentrada em um único aspecto, a jornada de trabalho. Os motoristas destacaram não apenas a extensa carga horária de condução, como também o esforço em não ceder ao sono durante a realização das viagens e o desgaste que se tem ao dirigir por um período de tempo tão extenso. Além disso, novamente, o

ato de aceitar viagens foi apontado como um vício que contribui para a deterioração da qualidade de vida dos motoristas.

**Tabela 5:** Depoimentos associados à categoria “cansaço”

| SUBCATEGORIA        | DEPOIMENTOS   |
|---------------------|---|
| Jornada de trabalho | <p>(13) <i>"Eu ando muito de madrugada. Sexta pra sábado, eu rodo quase 24 horas. Eu começo sexta, 5 horas da tarde vou para sábado, quase 6 horas da tarde."</i></p> <p>(14) <i>"Eu não brigo mais com o sono porque na rodovia, por exemplo, de repente dá aquele susto que você tá passando em cima das tartaruguinhas ali que divide. Aconteceu uma, aconteceu duas, para pra dá um jeito... abrir os vidros. Se acontece com passageiro, você tem que terminar a viagem. Depois encosta dorme um pouquinho porque não adianta brigar com sono porque a coisa mais perigosa que tem talvez seja até mais perigoso do que dirigir alcoolizado."</i></p> <p>(15) <i>"Só que de vez em quando eu durmo dentro do carro. Eu durmo um pouco ali, só que aí você escuta, eu acho que é um vício, começa o toquinho lá da Uber aí você vai.."</i></p> <p>(16) <i>"É muito cansativo tanto que eu depois de 2 anos e optei por pegar um carro automático porque o desgaste físico para trabalhar realmente é enorme."</i></p> |

A categoria “medo” foi subdividida nos aspectos da fiscalização e da segurança pública, conforme indicado na Tabela 6. Os relatos em torno desses aspectos expressaram o medo da penalização de forma excessiva por serem motoristas de aplicativos e o medo associado tanto ao risco ligado a regiões com índices de violência mais altos e o medo de uma provável “perseguição” aos motoristas de aplicativo por parte de policiais.

**Tabela 6:** Depoimentos associados à categoria “medo”

| SUBCATEGORIA      | DEPOIMENTOS   |
|-------------------|---|
| Fiscalização      | <p>(17) <i>(Vocês pegam passageiros com criança?) "Menor de 4 anos eu recuso."</i></p> <p>(18) <i>"A gente estava tomando essas multas por transporte irregular de passageiros, eles conseguiram liminares contra esse tipo de multa. aí como ele não conseguiram mais multar os Ubers por transporte irregular de passageiros, começaram a multar por qualquer coisinha. Porque parava com pisca ligado, criança sem cadeirinha, a pessoa sem cinto segurança, então eu percebi que teve, não sei se você teve a mesma percepção que eu, mas por uma pressão dos táxis por não querer ter Uber na cidade, a Setran começou a fiscalizar mais os Ubers, e multar por qualquer coisinha mesmo. Parar em fila dupla, embarque e desembarque, chega de madrugada lá tem um monte de embarque e desembarque, chegou guardinha da Setran lá e fala "5 minutos"."</i></p> <p>(19) <i>"Policial tá ali só para te ferrar."</i></p>   |
| Segurança pública | <p>(20) <i>"É porque o que acontece se você mata o Uber dentro da favela e daí cai a polícia lá fazendo investigação o mês inteiro. O viveiro de droga dos caras vai quebrar."</i></p> <p>(21) <i>"É porque querendo ou não você vai lá para fazer uma movimentação de passageiros dentro da própria comunidade dos caras."</i></p> <p>(22) <i>"Eu costumo trabalhar até umas 2 horas da manhã, se eu tiver na rua e a polícia me para, eu falo que eu sou motorista de aplicativo, eu baixo o vidro já vou explicando, porque às vezes a reação deles assim já é espontânea."</i></p> <p>(23) <i>"No meio do caminho entrando ali no Parolin um monte de policial assim, tudo apagado e uma galera na parede assim, eu peguei e reduzir fui passando. E daí um policial foi com lanterna e já mandou parar daí eu parei. Ele falou "é você o Uber aí né" daí eu falei "é eu sou" daí ele falou "é seu nóia não sei o que" me xingou um monte."</i></p> <p>(24) <i>"O pior de tudo, é que os caras falam: "eu não entro lá diz por nada" eu falo cara eu entro de boa porque os caras não querem chamar polícia lá, não vão me roubar ali."</i></p> |

Por último, a categoria “tensão” envolve situações em que há certo nível de pressão sobre os motoristas, seja no sentido de como eles se comportam no trânsito, da relação com os passageiros e, mais particularmente, de experiências de importunação sexual. No caso da relação com os passageiros, destacam-se a preocupação com a satisfação do cliente associada ao enfrentamento de dilemas no cumprimento das normas de trânsito.

Tabela 7: Depoimentos associados à categoria “tensão”

| SUBCATEGORIA              | DEPOIMENTOS   |
|---------------------------|---|
| Comportamento no trânsito | (25) <i>"Mexer com celular fixado é uma ferramenta de trabalho então não tem como fugir."</i><br>(26) <i>"Uma coisa que eu aprendi depois de três anos é que pisca alerta você não pode dar. É lei de trânsito. Você não pode dar pisca alerta. A não ser que seu caso seja quebrado. Eu não sei se alguém aprendeu isso, mas eu aprendi isso depois de dois anos de Uber."</i>   |
| Relação com o passageiro  | (27) <i>"Às vezes ele fazia algumas perguntas "você tem como correr?". Eu olhava para a cara dele e perguntava: "você tem certeza?""</i><br>(28) <i>"90% da pressão que a gente tem é do passageiro."</i><br>(29) <i>"Eu acho que eu sei o que acontece, muitas vezes o motorista não consegue falar com o passageiro. O passageiro impõe: para em qualquer lugar."</i><br>(30) <i>"Isso vai gerando um estresse do motorista porque por mais que ele seja honesto, o que é melhor, o passageiro vai lá e avalia ele como mau. Então tem que haver uma mudança do passageiro com motorista também."</i><br>(31) <i>"Porque eu evito muito fazer é mercado, porque os caras pensam que a gente é empregado deles."</i> |
| Importunação sexual       | (32) <i>"Deu em torno de R\$39. Aí ela falou que se eu não deixasse corrida barata ela ia me denunciar por abuso sexual."</i><br>(33) <i>"Uma situação complicada, que nós motoristas, principalmente homem, mulher também passa por isso, são gays... Dando em cima muitas vezes tocando no nosso corpo."</i>  |

Os depoimentos associados às categorias “agressividade”, “ansiedade”, “cansaço”, “medo” e “tensão” constituíram evidências relacionadas à precarização do trabalho no exercício da atividade de condução por aplicativo. Tais evidências se manifestaram de diversas formas, destacando-se as seguintes:

- Na busca por longas jornadas de trabalho, a fim de maximizar os rendimentos;
- Na relação dos motoristas de aplicativo com os passageiros, quando são pressionados a infringir leis de trânsito ou quando são importunados sexualmente;
- Na relação dos motoristas de aplicativo com outros condutores, com a repressão por parte dos taxistas e quando são expostos a situações de risco (segundo a opinião dos participantes, em razão da inexperiência dos demais usuários do sistema viário, sejam eles motoristas de aplicativo ou não);
- Na relação com os agentes de fiscalização, os quais, segundo a opinião dos participantes, assumem um papel meramente punitivo e, por vezes, “perseguidor” da categoria de motoristas de aplicativo;
- Na relação dos motoristas com a exposição à violência pública, dado o constante risco de assaltos e outros tipos de violência;
- Na relação dos de aplicativo com a própria empresa do aplicativo, em função da falta de mecanismos para que os motoristas possam esclarecer situações que geram avaliações negativas por parte dos passageiros, as quais desencadeiam sanções por parte da empresa do aplicativo.

O levantamento de tais aspectos indica a ocorrência de impactos potenciais ao desempenho da tarefa de condução, os quais devem ser mais profundamente investigados tendo em vista o crescimento da atividade de transporte por aplicativo. Soma-se a isso o agravamento da crise econômica devido à pandemia da COVID-19, situação em que indivíduos desempregados tendem a migrar para atividades de prestação de serviços de transporte por aplicativo.

## 5. CONCLUSÃO

As declarações dos motoristas de aplicativo foram associadas aos estados emocionais de agressividade, ansiedade, cansaço, medo e tensão, evidenciando um cenário de precarização do trabalho capaz de afetar o desempenho da tarefa de condução. Além disso, sob o ponto de vista dos sistemas de transportes, o processo de precarização do trabalho dos motoristas de aplicativo deve ser incluído nas discussões em torno da oferta de modos de transportes que possibilitem relações mais equilibradas entre o indivíduo/prestador de serviço e as demandas sociais por mobilidade de qualidade.

A tendência de crescimento da prestação de serviços de transporte por aplicativo demanda a realização de investigações mais aprofundadas sobre as características de comportamento dos motoristas de aplicativo em função de seu potencial impacto no nível de segurança viária. Pesquisas futuras com um número maior de motoristas e com maior abrangência geográfica devem ser realizadas uma análise representativa do cenário brasileiro como um todo.

### Agradecimentos

Os autores agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento obtido na Chamada MCTIC/CNPq Nº 28/2018 - Universal/Faixa A - Até R\$ 30.000,00 e ao Observatório Nacional de Segurança Viária pelo apoio financeiro complementar.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABILIO, L. C. *Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado*. Psicoperspectivas Indivíduo e Sociedade, vol. 18, nº 3, novembro, 2019.
- AMORIM, H., MODA, F. *Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber*. Revista Fronteiras - estudos midiáticos, 22(1):59-71 janeiro/abril 2020.
- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. Romano Guerra: São Paulo, 2010.
- BARTHOLOMEU, D. *Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacionado*. Revista Psicologia Argumento, Curitiba, 2008.
- COELHO, L. A. A.; SILVA, L. A. S.; DE ADRADE, M. O.; MAIA, M. L. *Perfil socioeconômico dos usuários da Uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no Brasil*. In: XXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes da ANPET, Recife, 2017.
- GASKELL, G.; BAUER, M. W. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. , 2002.
- HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna*. Brasília : Editora Loyola, 22ª Edição, 2014, p. 135 (Cap. 9: Do Forsismo à Acumulação Flexível; e Cap. 10: Teorizando a Transição).
- HSIEH, H. F.; SHANNON, S. E. *Three approaches to qualitative content analysis*. Qualitative Health Research, v. 15, n. 9, p. 1277–1288, 2005.
- MORGAN, D. *Focus groups*. Annual Review of Sociology, p. 129–152, 1996.
- QUIRINO, G.S.; AMARAL, A. E. V. *Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais*. Revista Psicologia e Saúde. São Paulo, 2015.
- SOJA, E. *Geografias Pós-Modernas: a Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica*. Tradução da 2ª Edição inglesa, 1989. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1993;
- UBER. *Fatos e dados sobre a Uber*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 29/07/2020.
- WOOD, A. J., GRAHAM, M., LEHDONVIRTA, V., HJORTH, I. *Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy*. Work, Employment and Society 2019, Vol. 33(1) 56–75.