

Artigo

MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE  
PRIVADO: QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO

WOMEN DRIVERS OF PRIVATE TRANSPORTATION APPS: QUALITY OF  
LIFE AT WORK

Veridiana de Vasconcelos Duarte<sup>1</sup>

Maria Eduarda Becker Pagani<sup>2</sup>

Daniela Vilas Boas Belarmino<sup>3</sup>

Ely Mitie Massuda<sup>4</sup>

Arthur Gualberto Bacelar da Cruz Urpia<sup>5</sup>

Regiane da Silva Macuch<sup>6</sup>

**RESUMO - Introdução:** Neste artigo se discorre sobre a qualidade de vida no contexto laboral precarizado de mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado. **Objetivo:** O presente estudo tem por objetivo avaliar as condições de saúde e trabalho de mulheres motoristas em relação aos fatores trabalho, qualidade de vida e renda. **Método:** Estudo transversal e quantitativo com base em pesquisa empírica tem como público-alvo mulheres entre 18 e 60 anos ou mais, que atuam como motoristas de transporte privado por aplicativos na cidade de Maringá-PR. A análise de dados ocorreu, fundamentalmente por cálculo de escores e análise estatística. A análise de aspectos relativos à qualidade de vida no trabalho de mulheres motoristas engloba vários domínios sobre qualidade de vida, por meio de fatores que afetam a saúde física, social e mental. **Resultados e discussão:** Os resultados sinalizam grave situação associada ao domínio Físico/Saúde e Profissional,

---

<sup>1</sup> Doutora em Promoção da Saúde pela Universidade Cesumar.

<sup>2</sup> Graduanda em Medicina pela Unicesumar.

<sup>3</sup> Graduanda em Medicina pela Unicesumar.

<sup>4</sup> Doutora em Ciências Econômicas. Docente do Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde da Universidade Cesumar.

<sup>5</sup> Doutor em Ciências Econômicas, Universidade Estadual de Maringá. Docente da Universidade Estadual de Maringá – UEM.

<sup>6</sup> Doutora em Ciências da Educação, Universidade do Porto, Portugal. Docente do Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde da Universidade Cesumar. E-mail: rmacuch@gmail.com



## Artigo

tendo o estresse como sintoma mais comum, assim como dores de cabeça, estomacal e lombar, elementos esses tendem a diminuir o desempenho, a concentração e consequentemente, a qualidade de vida.

**Palavras-chave:** mulheres, saúde do trabalhador, precarização do trabalho.

**ABSTRACT - Introduction:** This article discusses the quality of life in the precarious work context of women drivers of private transport applications. **Objective:** The present study aims to evaluate the health and work conditions of women drivers in relation to work, quality of life and income. **Method:** A cross-sectional and quantitative study based on empirical research has as its target audience women between 18 and 60 years of age or older, who act as drivers of private transport through apps in the city of Maringá-PR. Data analysis took place, fundamentally by calculating scores and statistical analysis. The analysis of aspects related to the quality of life at work of women drivers encompasses several domains on quality of life, through factors that affect physical, social and mental health. **Results and discussion:** The results indicate a serious situation associated with the Physical/Health and Professional domain, with stress as the most common symptom, as well as headaches, stomach and lumbar pain, elements that tend to decrease performance, concentration and, consequently, the quality of life.

**Keywords:** women, worker health, job insecurity.

## INTRODUÇÃO

As transformações ocorridas nas últimas décadas no universo do trabalho em virtude do crescimento e expansão dos meios urbanos resultaram na produção descentralizada da prestação de serviços, conhecida como terceirização. Com isso surgiram mudanças nas relações de trabalho, a uberização tomou forma nos grandes centros econômicos, contribuindo para relações contratuais frágeis quanto à jornada e tempo de trabalho. Com as oscilações na economia/mercado, mudanças na legislação trabalhista e nas relações contratuais, a oferta de empregos fixos diminuiu, fazendo com que trabalhadores do mercado formal, ao ficarem desempregados, tendem a migrar para



MULHERES MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO: QUALIDADE DE VIDA NO  
TRABALHO

DOI: 10.29327/213319.23.4-3

Páginas 46 a 60

## Artigo

o mercado informal como alternativa e possibilidade de sobrevivência financeira, configurando-se como vulnerabilidade de massa, reflexo do aumento da população e incertezas econômicas<sup>1,2</sup>.

A fragilização do trabalho informal torna os profissionais desprotegidos de direitos trabalhistas, transformando-os em indivíduos descartáveis<sup>3</sup>. Como exemplo, motoristas de aplicativo de transporte privado (App). Esses convivem com a incerteza e a insegurança, expostos a riscos, vulnerabilidade, desestabilização, características próprias da precarização que deteriora sua qualidade de vida<sup>4</sup>.

Motoristas de aplicativos se deparam com desafios na atividade profissional como fatores estressantes relacionados à saúde e ao exercício do trabalho<sup>5</sup>. Mesmo sem o controle de horário, esses profissionais se sentem na obrigação de trabalhar mais horas por dia para atingir seus objetivos de subsistência pessoal. As horas laborais marcam, registram o trabalho, a mão de obra, e sua atuação constituem momentos da vida, ou a própria vida em si, uma vez que boa parte da vida se passa no trabalho. O esforço e a dedicação dos trabalhadores informais que distribuem as horas laborais, não significa trabalhar menos, uma vez que jornadas flexíveis convertem tempos de não trabalho, ociosidade, em tempos de trabalho<sup>2</sup>, causando impactos que potencializam os processos de adoecimento.

Na atualidade social do trabalho se faz necessário considerar sobre a intensidade de horas de trabalho ininterrupto, muitas vezes forçando o ritmo, ou seja, indo na contramão da capacidade e da constituição física do ser humano (biótipo), gerando adoecimentos e acidentes ao trabalho. Com isso, dois grupos de patologia típicos se destacam LER/DORT e Transtornos Mentais, de acordo com a portaria/MS nº 1339/1999<sup>6</sup>.

A precarização da saúde dos trabalhadores informais está condicionada a fragilização, sem informação e capacitação adequadas sobre riscos, acidentes, prevenção e adoecimento. Quando não há regulamentação, ocorre debilidade na proteção efetiva, retrocesso social e danos à saúde que prejudicam a qualidade de vida dos trabalhadores<sup>7</sup>. Trabalhadores lesionados, com doenças físicas e mentais, tendo que mudar drasticamente a vida profissional revela a negação do valor da proteção da saúde e da vida<sup>8</sup>.

Assim, a crescente uberização do trabalho ocupa cada vez mais espaço no atual mercado trabalho sem vínculo empregatício e precarizado<sup>1,2</sup>. A instabilidade do trabalho precário e o adoecimento dos trabalhadores torna-se cada vez mais evidente<sup>3</sup>. A flexibilização das relações contratuais de trabalho aumentaram as responsabilidades dos



## Artigo

trabalhadores, mas não seus rendimentos e benefícios. Nas últimas décadas a qualidade de vida vem decrescendo em decorrência do aumento de doenças ocupacionais<sup>5</sup>. Com base nessa discussão e defendendo a existência de um cenário trabalhista precarizado, o conceito de qualidade de vida tornou-se fator condicionante e necessário para a saúde do trabalhador. Seguindo esse sentido, a OMS desenvolveu um questionário para avaliar a qualidade de vida, denominado *World Health Organization of Life (WHOQOL)*<sup>9</sup>. A Organização Mundial de Saúde define qualidade de vida (QV), como a percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura, valores nos quais ele vive em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações<sup>10</sup>.

Com base neste modelo, foram desenvolvidos diversos instrumentos, para mensurar e avaliar a saúde e qualidade de vida<sup>11</sup>. No entanto, para se ter qualidade de vida são necessários outros requisitos básicos como educação, saneamento básico, moradia, renda, trabalho, alimentação, entre outros. Todos fundamentais para a equidade social.

QVT pode ser assimilado como o envolvimento/dedicação das pessoas em relação ao trabalho que estão exercendo bem como o comprometimento das organizações/empresas com o bem-estar, saúde física e mental do trabalhador<sup>12</sup>. Cabe destacar também que QVT é uma norma de gestão organizacional, por meio de procedimentos e práticas da organização/empresa, que visa promover o bem-estar individual e coletivo no ambiente de trabalho<sup>13</sup>. QVT não é só sobre o trabalhador inserido no ambiente da organização, mas sobre a qualidade de vida desse trabalhador nas atmosferas interna e externa ao trabalho, de forma complementar<sup>14</sup>.

No núcleo da reflexão sobre a saúde do trabalhador situa-se a problemática que afeta diretamente as mulheres trabalhadoras inseridas no mercado informal, que, no caso desse estudo, atuam como motoristas de aplicativos de transporte privado. Sobretudo a investigação se direciona para a qualidade de vida no trabalho, aspectos e fatores que afetam a saúde dessas trabalhadoras, sejam tecnológicos ou sócio-psicológicos. A QVT é tida como o caminho para a humanização e compreensão das necessidades dos trabalhadores e as aspirações que os motivam<sup>15, 16, 17</sup>.

Diante desse contexto, o presente estudo analisa a qualidade de vida no trabalho de mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado da cidade de Maringá-PR a fim de discutir e nos levar a reflexão sobre a situação de saúde dessas trabalhadoras e compreender como se encontra a qualidade de vida no trabalho<sup>4</sup>.



## Artigo

### METODOLOGIA

Estudo caracterizado como exploratório, transversal e quantitativo por meio do método *Survey*<sup>18</sup>. O público-alvo foram mulheres entre 18 a 60 anos ou mais que atuam como trabalhadoras no segmento de motoristas de aplicativo de transporte privado com habilitação para exercer atividade remunerada (EAR) na cidade de Maringá-PR. A partir de um convite para evento a ser realizado para mulheres que trabalhavam como motoristas de aplicativos feitos em parceria com uma das empresas de aplicativos para o Dia do Motorista. O levantamento de dados ocorreu em local destinado à realização de eventos na cidade de Maringá no dia 29 de setembro de 2020. A coleta de dados foi organizada conforme as normas de vigilância sanitária do município de Maringá-PR, em consonância com o Decreto 1360/2020 vigente em função da Pandemia pelo vírus SarsCov 2. Foi aplicado questionário socioeconômico contendo idade, escolarização e renda, bem como o instrumento QWLQ-78, *Quality Of Working Life Questionnaire*<sup>10, 18</sup> para 203 mulheres.

O QWLQ\_78 possui 56 indicadores associados à Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). O instrumento é formado por 78 questões, cujas escalas de respostas são no estilo *likert* de cinco (5) pontos<sup>14</sup>. As questões do QWLQ\_78 dividem-se por quatro (4) domínios, a saber: *Domínio Físico/Saúde*: Relacionados à saúde, doenças relacionadas ao trabalho e hábitos saudáveis dos trabalhadores (17 questões); *Domínio Psicológico*: São aspectos relacionados à satisfação pessoal, motivação no trabalho e autoestima dos trabalhadores (10 questões); *Domínio Pessoal*: questões familiares, crenças pessoais e religiosas, e aspectos culturais que influenciam o trabalho dos trabalhadores (16 questões); *Domínio Profissional*: Aborda os aspectos organizacionais e financeiros (35 questões)<sup>18</sup>.

A adoção do QWLQ\_78, para esse estudo mesmo sido desenvolvido para contextos empresariais, foi adotado para avaliar a QVT na categoria de trabalhadoras “informais” por não existir nenhum outro instrumento que suprisse este aspecto relacionado à QVT. Tem-se que esse instrumento não é o ideal, mas ao menos pode dar conta de evidenciar alguns aspectos sobre o tema estudado.

O procedimento para análise dos dados coletados seguiu as orientações do modelo fornecido pelos desenvolvedores do instrumento QWLQ\_78<sup>18</sup>. Por meio do software Microsoft Excel foram realizados os cálculos dos escores e estatística do instrumento, conforme modelo de sintaxe desenvolvido pelo grupo WHOQOL original. Após a



## Artigo

exclusão dos valores perdidos (*missing values*) restaram 193 questionários válidos, que constituíram a amostra do estudo.

Após a aplicação e organização dos dados no modelo de sintaxe QWLQ\_78, foi realizado o cálculo do coeficiente alpha de Cronbach, que apresentou o resultado 0,7, sendo considerado como bom grau de consistência interna e de confiabilidade para o instrumento aplicado. Foram realizadas as análises de média, desvio padrão, coeficiente de variação, valor mínimo, valor máximo e amplitude entre os (4) domínios, assim como a matriz de correlação entre os domínios do instrumento.

Pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Cesumar – UNICESUMAR, sob o registro do CAAE número 36447320.9.0000.5539, aprovado em 10 de setembro de 2020. A participação ocorreu de forma voluntária, conforme o aceite do Termo de consentimento Livre e Esclarecido – TCLE. Destacando-se que as respostas fornecidas foram anônimas e sigilosas, respeitando aspectos éticos com seres humanos conforme as referidas resoluções, 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.

## RESULTADOS

O estudo contemplou mulheres, motoristas e contou com 203 participantes, após a exclusão de 10 questionários incompletos a amostra foi composta por 193 questionários válidos, que apontou o perfil socioeconômico e QWLQ\_78 das mulheres trabalhadoras.

Em relação ao instrumento QWLQ\_78 foi possível verificar de acordo com os quatro domínios analisados (Físico/Saúde; Psicológico, Pessoal e Profissional), conforme (Tabela 1) apresentou correlação positiva e mais alta no domínio *pessoal* com o valor de 0,649. A correlação mais baixa foi encontrada no domínio *profissional* com 0,305.

Os índices finais do instrumento QWLQ\_78 aplicado às mulheres motoristas de App de Maringá-PR estão representados graficamente em escala centesimal (Figura 1). O domínio *profissional* apresentou o menor índice de 53,01% seguido pelo domínio *Físico/Saúde* com 53,36%.

O domínio *Físico/Saúde* aborda questões sobre saúde, como qualidade do sono, hábitos alimentares, sensação de conforto, cansaço, satisfação das necessidades fisiológicas básicas, atividade física, ginástica laboral e doenças relacionadas ao trabalho, elementos que contribuem para dignidade humana e direito à saúde<sup>19, 20</sup>. Esse domínio



## Artigo

apresentou o menor valor mínimo da amostra com índice de 2,059, cujo índice médio da amostra foi 3,13 e desvio padrão 0,45. O estresse é um dos aspectos importantes do domínio físico/saúde, vários são os sintomas como dores de cabeça, estomacais e lombares, que diminuem a concentração no trabalho e a QVT<sup>20,21</sup>.

O segundo domínio *profissional* que obteve menor índice da amostra, conforme (Figura 1) retrata, além dos processos organizacionais/empresa, constitui o aspecto econômico dos trabalhadores, a remuneração. Por meio dela se dará o sustento ou subsistência do ser humano<sup>22, 23</sup>. O que reforça nos resultados encontrados dos questionários socioeconômicos, por meio de estratos de idade entre 18 a 60+ e no que se refere à educação, a escolarização variou do ensino médio a pós-graduação, com renda entre R\$ 500,00 a R\$ 4.000,00 (Ver Tabelas 2, 3 e 4).

Nesse sentido, os perfis socioeconômicos da amostra, compostos por faixa etária, escolaridade e renda apresentam-se nas (Tabelas 2, 3 e 4), respectivamente.

Em relação à faixa etária das motoristas, 40,41% têm entre 26 e 35 anos, 30,57% entre 36 e 45 anos e 13,47% entre 46 a 60 anos. Mais de 70% da amostra encontra-se acima de 26 e abaixo de 46 anos. Na tabela 3 apresentam-se os dados de escolaridade.

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

Na tabela 4 estão contidos os valores relativos à renda das motoristas que dependem de suas ações, desempenho e atitudes para gerar seus ganhos diários. Conforme Tabela 4, 51,30% das respondentes ganham entre R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00 mensais.

## DISCUSSÃO

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

O instrumento de avaliação QWLQ\_78 e questionário socioeconômico utilizado na pesquisa foi considerado coerente ao apresentar resultados de confiança em relação à



## Artigo

amostra. O coeficiente de Cronbach obteve índice 0,7 que representa um bom grau de consistência interna e de confiabilidade sobre o instrumento aplicado. Os quatro domínios estabelecidos pelo instrumento apresentaram alto índice de correlação entre si e sobre a QVT.

Apesar da complexidade do quadro apresentado, os resultados sinalizam que a situação mais grave sobre a QVT está associada aos domínios Físico/Saúde e Profissional. Os sintomas mais comuns ligados ao estresse no trabalho, como dores de cabeça, estomacais e dores lombares, falta de assistência médica e retorno financeiro tendem a diminuir o desempenho e a concentração, estimulando desânimo, mau humor, ansiedade e depressão, cujos escores foram encontrados nos referidos domínios.

A análise realizada por meio da amostra confirmou o sentimento e a realidade das mulheres que trabalham como motoristas de aplicativos, em que a remuneração a QVT, fato esse que não ocorre por diversos fatores anteriormente já mencionados e que responde ao menor índice da amostra refere-se ao domínio *profissional* por meio do instrumento QWLQ\_78 aplicado<sup>24, 25</sup>.

Da mesma forma que a QV está relacionada à satisfação das necessidades fisiológicas, segurança, social, estima e auto realização a QVT interna e externa está associada ao equilíbrio das necessidades básicas de sobrevivência, caso contrário, o desequilíbrio pode levar a desmotivação e desconcentração perante o trabalho. Um dos indicadores mais expressivos para QVT relacionado ao aspecto físico no trabalho é a ginástica laboral. Sabe-se que a ginástica laboral pode promover melhores condições de saúde e a prevenção de eventuais doenças como lesão por esforço repetitivo – LER<sup>26</sup>, no entanto, dirigir por muito tempo, realizando os mesmos movimentos sem paradas para descanso frequente, sem intervalos durante o turno de atividades, a motorista tende a não conseguir se concentrar, diminuindo seu desempenho no trabalho<sup>24,26</sup>.

O domínio *Psicológico* envolve satisfação pessoal, motivação no trabalho e autoestima. Esse domínio apresentou valor máximo de 4,700 e valor mínimo de 2,400. Embora esses valores, o índice médio das 193 trabalhadoras ficou em 3,43 e desvio padrão (DP = 0,491), obtendo resultado satisfatório de acordo com a escala adotada.

Indicadores como autocontrole, autoestima, relacionamento em equipe, responsabilidade, comprometimento e segurança<sup>21</sup>. Todos reportam a expectativa da trabalhadora em relação ao trabalho. A autoestima se refere como a motorista se sente ao realizar sua atividade profissional. A segurança com o número de acidentes em vias





## Artigo

públicas, assédio moral e violência contra mulher. Se sentir segura no ambiente de trabalho, fortalece a concentração da trabalhadora.

O domínio *Pessoal* aborda questões familiares, crenças pessoais e aspectos culturais e família, transporte/mobilidade que influenciam na atuação do trabalho. Foi o maior índice sobre QVT obtido da amostra, apresentando 3,553 e desvio padrão (DP= 0,406), o valor mínimo foi o mais elevado em relação aos demais domínios 2,563, já o valor máximo de 4.500 ficou como o segundo mais elevado dos domínios. Sob a perspectiva pessoal, a QVT encontra-se em nível satisfatório, considerando a amostra, a diferença entre os domínios pode parecer pequena, mas ao analisar a escala centesimal, a diferença pode ser significativa. O domínio pessoal associa as expectativas dos trabalhadores e relaciona pessoas, promovendo relações corporativas mais saudáveis. Com o (DP = 0,406), não está distante do valor extremo (5), isto indica que há interesse por parte dos trabalhadores no trabalho<sup>20</sup>.

O resultado do domínio *pessoal* obteve o maior índice (3,553) entre os (4) domínios, isso evidencia que os indicadores individuais como a própria responsabilidade da trabalhadora ou sua força de vontade pessoal<sup>20</sup>, assim como ter moradia digna e adequada para sobrevivência, é considerado indicador de QVT que se enquadra no índice de satisfação nesse domínio.

A relação e integração social no trabalho, também é um indicador do domínio pessoal, se não há preconceitos, igualdade de tratamentos, privacidade, o ambiente e a atuação no trabalho tende a ser tranquila<sup>20,21</sup>. Considerando que o índice obtido no domínio *pessoal* é satisfatório, deve-se observar que a relação corporativa de motorista de App, é diferente, ou mesmo inexistente, não existindo relação direta com a empresa gestora do aplicativo, a aproximação ocorre por meio dos grupos do aplicativo *Whatsapp* entre as demais trabalhadoras. A partir do momento que crenças e valores da trabalhadora são ignorados na atuação laboral, ela passa a não ter também bom desempenho e motivação adequados, tornando-se uma trabalhadora triste e desmotivada<sup>24</sup>.

O quarto domínio *profissional* trata das questões organizacionais e financeiras, qualidade de vida no ambiente e exercício do trabalho, com o maior número de indicadores avaliados. Esses indicadores são: assistência médica, autonomia, carga horária, educação, equidade interna e externa, identidade com as atividades, acidentes de trabalho, objetivos, aprendizagem, remuneração, valorização do trabalho, entre outros. Todos representam os estímulos que promovem a QVT dos trabalhadores.



## Artigo

Como no domínio *profissional*, grande partes das condições são oferecidas pela empresa, o baixo índice obtido no domínio é justificado porque a atuação profissional de motorista de aplicativo, conhecida como uberização<sup>1</sup>, não está contemplada por investimentos organizacionais para a QVT. Ela apresentou o menor índice de QVT analisado, 53,01%. O índice médio foi de 3,120 com desvio padrão (DP = 0,296), considerado satisfatório de acordo com a escala. O menor índice individual encontrado foi 1,800 e o maior 4,300.

Em relação à faixa etária das motoristas, 40,41% têm entre 26 e 35 anos, 30,57% entre 36 e 45 anos e 13,47% entre 46 a 60 anos. Mais de 70% da amostra encontra-se acima de 26 e abaixo de 46 anos. Em plena fase de elevada produtividade profissional, as trabalhadoras, mesmo cientes que sua atuação é considerada totalmente desvinculada da organização parceira que detém o domínio do aplicativo, sentem necessidade de apoio, assistência e de benefícios médicos não supridos pela categoria como motoristas de aplicativos. Isso implica na qualidade de vida no trabalho, conforme os resultados apresentados na (Figura 1).

Horários flexíveis levam motoristas a trabalharem mais horas sem intervalo, desafiando os próprios limites físicos e psicológicos e também tem reflexos para a QVT. Desse modo, excesso de horas ininterruptas dirigindo, a falta de benefícios, garantias, assistência médica e remuneração são fatores que influenciam negativamente na qualidade de vida dessas trabalhadoras.

Diante do estudo e a interpretação dos resultados extraídos sobre a mulher, profissão de motorista, levou a significados da investigação que com o crescimento mundial da profissão de motorista de aplicativo, a situação mais grave sobre a qualidade de vida no trabalho está associada aos elementos “saúde e trabalho”, sendo sintomas mais frequentes estresse, dores de cabeça, dores lombares, assim como a baixa remuneração tende a diminuir o desempenho e a concentração, estimulando, mau humor, ansiedade e depressão.

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

Como pontos de atenção que necessitam de maiores estudos aponta-se que o recorte temporal e espacial deste estudo não permite que generalizações sejam feitas, mas



**Artigo**

se faz que as trabalhadoras que atuam como motoristas de aplicativos, em especial nesse período de pandemia que se impõe, emergem e venham a público. Assim, a guisa de conclusão, tem-se que um longo caminho precisa ser percorrido, tanto no sentido de políticas públicas coerentes como de ações de promoção da saúde, para que as mulheres trabalhadoras possam atuar com segurança e dignidade social em suas funções laborais.

**REFERÊNCIAS**

1. Slee, Tom. Uberização: A nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Editora Elefante, 2017; 20-115.
2. Abílio, Lc. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*. 2019; 18(3):41-51. doi: 10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674.
3. Sato, Leny. Diferentes faces do trabalho no contexto urbano. In: Coutinho MC, Bernardo MH, Sato L, organizadores. *Psicologia social do trabalho*. Petrópolis: Vozes, 2017; 151-74.
4. Araujo, Marley Rosana Melo de; Morais, Kátia Regina Santos de. Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador. *Cad. Psicol. Soc. Trab.* [documento da internet]. São Paulo, v.20, n. 1, p. 1-13, 2017. [acessado em 2021 Fev. 01]. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-371720170001000001&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-371720170001000001&lng=pt&nrm=iso).
5. Vasconcelos, T.C. *et al.* Prevalência de sintomas de ansiedade e depressão em estudantes de medicina. *Revista Brasileira de Educação Médica*, v. 39 n. 1, 2015; 135-42
6. Brasil. Ministério da Saúde. Portaria nº 1.339, de 18 de novembro de 1999. Disponível em: [https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/1999/prt1339\\_18\\_11\\_1999.html](https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/1999/prt1339_18_11_1999.html). Acesso em: 13 fev. 2021.



## Artigo

7. Silva S.; Franco, T. Flexibilização do trabalho: vulnerabilidade da prevenção e fragilização sindical. In: Druck, G.; Franco, T. A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, 2007; 119-146.
8. Antunes, Ricardo. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.
9. Organização Mundial de Saúde (OMS). [documento da internet]. [acessado em 2021 Fev. 15]. Disponível em: <https://www.who.int/eportuguese/countries/bra/pt/>.
10. Fleck, M. P. A. O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL-100): características e perspectivas. Ciência e Saúde Coletiva, v. 5, 2000; 33-38.
11. Pedroso, B.; Pilatti, L. A. Avaliação de indicadores da área da saúde: a qualidade de vida e suas variantes. Revista Eletrônica FAFIT/FACIC, v. 01, n. 01, 2010; 01-09.
12. Antunes, Ricardo. Desenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil. Estudos Avançados, 28 (81), 2014; 39-53.
13. Hackman, J. R.; Oldham, G. R. Development of the job diagnostic survey. Journal of applied psychology, v.60, n. 2, 1983; 159-170.
14. Sanches, C., Meireles, M., & Sordi, J. O. de. Análise qualitativa por meio da lógica paraconsciente: método de interpretação e síntese de informação obtida por escalas likert. Anais do Encontro de Ensino e Pesquisa em Administração e Contabilidade, João Pessoa, PB, Brasil, 3, 2011.
15. Ferreira, M. C. Qualidade de vida no trabalho: Uma abordagem centrada no olhar dos trabalhadores (3a ed.). Brasília, DF: Paralelo 15, 2016.
16. Farid, H., Izadi, Z., Ismail, I. A., Alipour, F. Relationship between quality of work life and organisational commitment among lecturers in a Malaysian public research



**Artigo**

university. The Social Science Journal, 52(1),2015; 54–61.

doi:10.1016/j.soscij.2014.09.003.

17. Hernández, S. Roberto. Collado, Carlos H. Lcio, Maria del P. B. Metodologia de Pesquisa. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

18. Reis, Júnior DR. et al. Qualidade de vida no trabalho: construção e validação do questionário QWLQ-78. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção – PPGEP. Laboratório de Qualidade de Vida – LaQVida. Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR. Ponta Grossa/PR – Brasil. v. 03, n. 02, jul./dez. 2011; 01-12. doi: 10.3895/S2175-08582011000200001.

19. Aquino, A, Fernandes ACP. Qualidade de vida no trabalho. J. Health Sci. Inst. 31(1):53-58; 2013.

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

21. Limongi-França, A. C; Rodrigues, A. V. Stress e trabalho: uma abordagem psicossomática. São Paulo; Atlas, 2007.

22. Maslow, A. Uma teoria da motivação humana. Nova York, 1985.

23. Drucker, P. F. Sociedade pós-capitalista. São Paulo, Pioneira, 1994.

24. Gonçalves, A.; Vilarta, R.; Gutierrez, G. L. (orgs). Qualidade de vida e fadiga institucional. Campinas: Ipês, 2006; 31-46.

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

26. Leone, Et, Baltar P. A mulher na recuperação recente do mercado de trabalho brasileiro. Rev. Bras. Estud. Popul. 2008; 25(2):233-249.



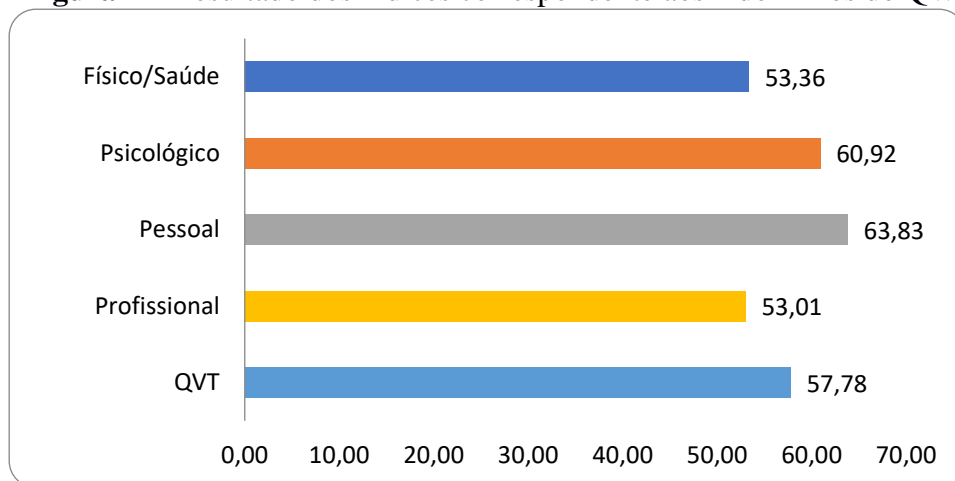
## Artigo

**Tabela 1** – Índices de correlação entre os domínios do Instrumento QWLQ\_78

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

**Fonte:** Elaborado pelos autores, seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ\_78 (2021)

**Figura 1** – Resultado dos índices correspondente aos 4 domínios do QWLQ\_78.



**Fonte:** Elaborado pelos autores, seguindo a sintaxe do instrumento QWLQ\_78 (2021)



## Artigo

**Tabela 2** – Dados socioeconômicos por faixa etária das motoristas de App

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

**Tabela 3** – Dados socioeconômicos por grau de escolaridade das motoristas de App

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

**Tabela 4** – Dados socioeconômicos por renda das motoristas de App

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

