



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA

DEPARTAMENTO DE SAÚDE II

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM

ENFERMAGEM E SAÚDE



**CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS
CONTROLADOS POR EMPRESAS-PLATAFORMA: MODELO DE
INTERVENÇÃO EM SAÚDE**

THAIS SILVA PEREIRA CAMPOS

JEQUIÉ-BA

2025

THAIS SILVA PEREIRA CAMPOS

**CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS
CONTROLADOS POR EMPRESAS-PLATAFORMA: MODELO DE
INTERVENÇÃO EM SAÚDE**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, área de concentração em Saúde Pública, para apreciação e julgamento da Banca Examinadora.

LINHA DE PESQUISA: Vigilância à Saúde

ORIENTADORA: Prof.^a Dr.^a Adriana Alves Nery

COORIENTADOR: Prof. Dr. Murilo da Silva Alves

JEQUIÉ-BA

2025

C218c Campos, Thais Silva Pereira

Condições de trabalho e saúde de motoristas controlados por empresas-plataforma : modelo de intervenção em saúde / Thais Silva Pereira
Campos. - Jequié, 2025.

159f.

Orientadora: Prof^a. Dra. Adriana Alves Nery

Coorientador: Prof. Dr. Murilo da Silva Alves

Tese (Doutorado) - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia,
Programa de Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde, Área
de concentração em Saúde Pública. Jequié, 2025.

1. Motoristas. 2. Condições de trabalho. 3. Uberização. 4. Trabalho Informal. 5. Saúde do trabalhador. I. Nery, Adriana Alves. II. Alves, Murilo da Silva. III. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Programa de Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde. IV. Título.

CDD - 613.62


Catálogo na fonte: Bibliotecária Eridiana Souza Silva - CRB-5/2129
UESB - Campus Jequié/BA

FOLHA DE APROVAÇÃO DA SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DA TESE DE DOUTORADO

CAMPOS, Thais Silva Pereira. Condições de trabalho e saúde de motoristas controlados por empresas-plataforma: modelo de intervenção em saúde. 2025. Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde, área de concentração Saúde Pública. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié-Bahia.


BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente

 **ADRIANA ALVES NERY**
Data: 06/11/2025 21:41:58-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


Prof.^a Dr.^a Adriana Alves Nery
Orientadora e Presidente da banca examinadora
Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES)
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)

Documento assinado digitalmente

 **FLAVIA MANUELLA UCHOA DE OLIVEIRA**
Data: 06/11/2025 11:24:56-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


Prof.^o Dr.^o Flavia Manuella Uchoa de Oliveira
Programa de Pós-graduação em Administração (PPGAd)
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Documento assinado digitalmente

 **LÍVIA GOMES DOS SANTOS**
Data: 06/11/2025 16:09:26-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


Prof.^a Dr.^a Lívia Gomes dos Santos
Programa de Pós-graduação em Psicologia (PPGP)
Universidade Federal de Goiás (UFG)

Documento assinado digitalmente

 **ICARO JOSÉ SANTOS RIBEIRO**
Data: 06/11/2025 19:48:20-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Icaro José Santos Ribeiro
Programa de Pós-graduação Mestrado Profissional em Enfermagem (PPGENF)
Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

Documento assinado digitalmente

 **JULIANA DA SILVA OLIVEIRA**
Data: 06/11/2025 21:24:57-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof.^a Dr.^a Juliana da Silva Oliveira
Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES)
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)

Jequié-Bahia, 14 de outubro de 2025

Dedicatória

A Deus, pelo dom da sabedoria
Ao meu esposo, Leonardo Barreto Campos.
Aos meus filhos, João Luca, Gabriel, Maria Alice Pereira Campos e Luis Eduardo

AGRADECIMENTOS

A Deus, por cuidar de cada detalhe e me conduzir até este momento tão especial. Pois “tudo posso Naquele que me fortalece.”

Ao meu esposo, companheiro dos meus sonhos, por sempre acreditar em mim, pelo seu amor, apoio e presença constante ao meu lado.

Aos meus filhos, pelo carinho sincero e pelos sorrisos festivos que sempre iluminaram minhas chegadas.

A minha mãe, ao meu pai e meu irmão que sempre me apoiaram e incentivaram ao longo de toda essa trajetória.

À minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Adriana Alves Nery, por me aceitar como orientada, pelo respeito, pela orientação sábia e dedicada, essencial para a realização deste trabalho, ajudando-me a refinar meu pensamento crítico.

Ao meu coorientador, Prof. Dr. Murilo da Silva Alves, pela disponibilidade incansável e pelas valiosas contribuições que elevaram a qualidade da pesquisa e a apresentação dos resultados.

Às minhas colegas de doutorado, pela formação de um verdadeiro grupo de apoio e amizade ao longo desta trajetória.

Aos motoristas de aplicativo que, com generosidade, interromperam suas rotinas de trabalho para participarem das entrevistas, tornando possível a construção desta pesquisa.

Aos membros das bancas de qualificação e defesa, professores doutores Flávia Manuella Uchôa de Oliveira, Livia Gomes dos Santos, Ícaro José Santos Ribeiro, Juliana da Silva Oliveira, pelas contribuições e orientações voltadas ao aprimoramento desta tese.

Aos eternos amigos que estiveram ao meu lado, vibrando e torcendo a cada conquista.

Aos membros do Grupo de Pesquisa Epidemiologia e Saúde, pelas interações valiosas, pelo compartilhamento de conhecimentos e pelas contribuições que enriqueceram este trabalho.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde, pelos ensinamentos, conselhos e pela empatia ao longo da formação.

A toda a equipe técnica e administrativa do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde, pela prontidão e atenção ao atender cada demanda administrativa.

À FAPESB, pela disponibilidade da bolsa de doutorado.

E a você, que tirou um tempo do seu dia para ler este trabalho elaborado com tanto amor, carinho e dedicação, deixo aqui meu muito obrigada.

Essa conquista é fruto de todo o apoio e amor recebido por cada um de vocês!!

“O trabalho deve ser fonte de dignidade e vida, não de sofrimento e adoecimento.”

(Organização Internacional do Trabalho – OIT)

RESUMO NA LÍNGUA VERNÁCULA

CAMPOS, Thais Silva Pereira. Condições de trabalho e saúde de motoristas controlados por empresas-plataforma: modelo de intervenção em saúde. Tese [Doutorado]. Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde, Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié-Bahia. 2025. 157p.

RESUMO

A crescente expansão das empresas-plataforma de transporte tem transformado o mundo do trabalho, marcadas pela flexibilidade e pela precarização das condições laborais e de saúde. Desse modo, o objetivo geral da tese foi compreender as condições de trabalho e de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. A pesquisa foi conduzida a partir de uma abordagem qualitativa, com realização de 26 entrevistas semiestruturadas com motoristas, entre os meses de janeiro e março de 2025. O material empírico foi tratado por meio da Análise de Conteúdo Temática, apoiada pelo software QDA Miner, resultando na elaboração de três manuscritos que compõem o corpo da tese. O primeiro manuscrito teve como objetivo descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Observou-se que a flexibilidade e autonomia percebidas, frequentemente exaltadas pelos motoristas, coexistem com a precarização estrutural, marcada pela ausência de políticas públicas específicas, pelas assimetrias na relação com as plataformas e pela transferência de riscos e custos operacionais ao trabalhador. O segundo manuscrito buscou descrever as condições de saúde desses trabalhadores. Os resultados destacaram dores na coluna e em membros superiores, cansaço, fadiga, distúrbios do sono, crises renais, hipertensão e transtornos psíquicos como ansiedade, frustração, medo e depressão. A análise revelou que tais agravos não apenas refletem a exposição prolongada às condições adversas de trabalho, mas também a ausência de políticas públicas e estratégias de cuidado específicas para esta categoria. O terceiro manuscrito teve como objetivo propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma, construído a partir das evidências da literatura científica e dos resultados apresentados nos dois primeiros artigos. O modelo estrutura-se em três pilares: (i) parcerias intersetoriais, visando à integração de instituições públicas, privadas e comunitárias; (ii) educação em saúde, com ações de promoção de hábitos saudáveis e prevenção de agravos; e (iii) rede de apoio, abrangendo tanto o suporte entre motoristas quanto a criação de mecanismos institucionais de acolhimento. O modelo busca oferecer respostas efetivas para a promoção, prevenção e reabilitação da saúde desses trabalhadores. Como considerações finais, a tese ressalta a urgência de reconhecimento das condições de trabalho dos motoristas por parte do poder público e da necessidade de inclusão dessa categoria em políticas de proteção social e de saúde. Como perspectivas futuras, recomenda-se a aplicação e avaliação do modelo proposto em contextos reais, de modo a subsidiar políticas públicas e intervenções que reduzam

a vulnerabilidade e promovam maior equidade em saúde no trabalho mediado por plataformas digitais.

Palavras-chave: Motoristas; Condições de trabalho; Uberização; Trabalho Informal; Saúde do trabalhador.

CAMPOS, Thais Silva Pereira. Working and Health Conditions of Drivers Controlled by Platform Companies: a health intervention model. Thesis [Doctorate]. Graduate Program in Nursing and Health. State University of Southwest Bahia. Jequié-BA, 2025. 153p.

ABSTRACT

The central objective was to understand the everyday working conditions and their effects on the health of passenger car drivers managed by platform companies. The research used a qualitative approach, with semi-structured interviews conducted with drivers between January and March 2025. The empirical material was analyzed using Thematic Content Analysis, supported by QDA Miner software, resulting in the production of three manuscripts that compose the body of this thesis. The first article aimed to describe the working conditions of passenger car drivers managed by platform companies. Findings revealed that the perceived flexibility and autonomy, often praised by drivers, coexist with structural precariousness, characterized by the absence of specific public policies, asymmetries in the relationship with platforms, and the transfer of risks and operational costs to workers. The second article sought to identify the main health problems affecting these workers, enabling the organization and systematization of the most recurrent risks. Results highlighted back and upper limb pain, fatigue, sleep disturbances, renal crises, hypertension, and mental health disorders such as anxiety and depression. The analysis demonstrated that these health problems reflect not only prolonged exposure to adverse working conditions but also the absence of targeted public policies and care strategies for this occupational group. The third article aimed to propose a health intervention model for passenger car drivers managed by platform companies, developed from the evidence presented in the first two articles. The model is structured around three pillars: (i) intersectoral partnerships, aiming to integrate public, private, and community institutions; (ii) health education, through actions promoting healthy habits and preventing health problems; and (iii) support networks, encompassing both peer-to-peer assistance among drivers and the creation of institutional mechanisms for support and care. The model seeks to provide effective responses for health promotion, prevention, and rehabilitation among these workers. In conclusion, the thesis highlights the urgent need for public recognition of the working conditions faced by drivers and the necessity of including this occupational group in social protection and health policies. Among its limitations, the research is restricted to a medium-sized city, which points to the relevance of comparative studies in other urban contexts. For future perspectives, the thesis recommends the implementation and evaluation of the

proposed model in real-world contexts, in order to inform public policies and interventions that reduce vulnerability and promote greater equity in health within platform-mediated work.

Keyword: Driver; Working conditions; Uberization; Informal Work; Worker health.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Manuscrito 3

Figura 1 – Empresas-plataforma em funcionamento no mundo e no Brasil baseadas em locação para transporte de passageiros e de entregas (*delivery*). 102

Figura 2 – Representação ilustrativa da proposição do modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. 109

LISTA DE TABELAS

Capítulo 1 – Introdução

Tabela 1 – Apresentação dos artigos, objetivos, instrumentos e técnicas de análise, autoria e situação para publicação.	22
---	----

Manuscrito 1

Tabela 1 – Formas de Controle Algorítmico realizadas por empresas-plataforma a motoristas.	58
Tabela 2 – Estratégias de trabalho realizadas pelos motoristas nas empresas-plataforma para otimizar ganhos e enfrentar as condições impostas.	60
Tabela 3 – Aspectos organizacionais/psicossociais que afetam os motoristas controlados por empresas-plataforma.	62

Manuscrito 2

Tabela 1 – Condições físicas dos motoristas controlados por empresas-plataforma	80
Tabela 2 – Sintomas que interferem nas condições de saúde psíquica dos motoristas controlados por empresas-plataforma.	82

ABREVIATURAS E SIGLAS

APS	Atenção Primária à Saúde
CAPS	Centro de Atenção Psicossocial
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CEMAE	Centro Municipal de Atenção Especializada
CEO	Centro de Especialidades Odontológicas
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CEREST	Centro de Referência em Saúde do Trabalhador
CIT	Conferência Internacional do Trabalho
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNS	Conselho Nacional de Saúde
COREQ	<i>Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research</i>
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPVA	Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores
JIT	<i>Just-In-Time</i>
LER	Lesões por Esforços Repetitivos
MPT	Ministério Público do Trabalho
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMS	Organização Mundial da Saúde
PLP	Projeto de Lei Complementar
PPGES	Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde
RENAST	Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
ST	Saúde do Trabalhador
SUS	Sistema Único de Saúde
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TI	Tecnologia da Informação

UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
UESC	Universidade Estadual de Santa Cruz
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
VISAT	Vigilância em Saúde do Trabalhador

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 Apresentação	14
1.2 Contextualização	15
1.3 Objetivos	20
1.4 Organização da Tese	20
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	23
2.1 Uberização	25
2.1.1 Legislação	25
2.1.2 Gerenciamento algorítmico	28
2.1.3 Empreendedor de si	30
2.2 Condições de trabalho dos motoristas controlados por empresa-plataforma	31
2.3 Condições de saúde dos motoristas controlados por empresas-plataforma	36
3 METODOLOGIA	38
3.1 Tipo de estudo	38
3.2 Cenário do estudo	38
3.3 Participantes do estudo	40
3.4 Instrumentos e técnicas de coleta de dados	41
3.5 Análise dos dados	42
3.6 Aspectos Éticos	42
3.7 Análise crítica dos riscos e benefícios	43
3.8 Responsabilidade dos pesquisadores e das instituições	43
3.9 Divulgação dos resultados	44
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	45
Manuscrito 1 – Condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma	46
Manuscrito 2 – Condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma	76
Manuscrito 3 – Modelo de intervenção em saúde para motoristas de passageiros controlados por empresas-plataforma	98
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS	131

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista com os motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.....	144
APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).....	146
ANEXO A – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa.....	150

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

Esta tese representa um cuidado que se manifesta para além da prescrição ou das ações técnicas, servindo como uma expressão de reconhecimento e de revelação das condições que afetam a saúde e a vida dos motoristas controlados por empresas-plataforma¹.

Minha trajetória profissional me preparou para este olhar atento aos trabalhadores. Sou Graduada em Enfermagem pela Faculdade de Tecnologia e Ciência (atual UNEX), com uma especialização lato sensu em Saúde do Trabalhador e Enfermagem do Trabalho pela UNIGRAD. O aprofundamento veio com o Mestrado em Enfermagem pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), seguido pela docência na área de vigilância à saúde tanto na UniFG, quanto mais recentemente na Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). Essa formação consolidada na área da saúde e, especificamente, na saúde do trabalhador, me impulsionou a dedicar minha pesquisa a esta causa.

No entanto, a motivação para investigar mais a fundo o fenômeno da uberização do trabalho ganhou um contorno mais íntimo e urgente com o avanço desta nova organização no mundo do trabalho e seu alcance a um ente querido próximo: meu irmão. Ao acompanhar de perto sua mudança do mercado formal para o trabalho uberizado como motorista controlado por empresas-plataforma no período pré-pandemia de COVID-19, eu pude testemunhar e acompanhar o avanço sutil e gradativo da precarização nas relações trabalhistas, com impactos diretos em sua saúde e bem-estar. Essa vivência pessoal despertou uma sensibilidade profunda e uma inquietação constante.

Assim, minhas inquietações profissionais e pessoais culminaram na proposição desta tese ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da UESB. Busquei e encontrei o repouso e a excelência da orientação na figura da Professora Adriana Alves Nery, pesquisadora de notório saber na área de saúde do trabalhador. A construção deste trabalho foi enriquecida, ainda, pela coorientação do Professor Murilo da Silva Alves, pesquisador que se dedica a desvendar as estratégias de resistência praticadas por trabalhadores, sobretudo da mineração. É nesse encontro de saberes e vivências que a urgência do cuidado se transforma em ciência e em um potencial modelo de intervenção em saúde.

¹ Apesar de existirem diversas denominações como motoristas por aplicativo, motorista mediado por plataforma digitais, dentre outras, optamos por adotar nesta tese a denominação: motoristas controlados por empresas-plataforma. As outras formas citadas ao longo do texto são oriundas de outras autorias, buscando respeitar as escolhas dos outros pesquisadores.

1.2 Contextualização

Ao longo da história, as relações de trabalho passaram por transformações que resultaram na subordinação do trabalhador aos interesses do capital. Desde a Revolução Industrial até os dias atuais, observa-se a concentração do controle dos meios de produção entre poucos empresários, a fragmentação e especialização do trabalho, jornadas exaustivas, baixos salários e a crescente precarização das condições de trabalho (Camillo; Moura, 2021). Essas mudanças refletem uma busca contínua pelo lucro e pela maximização da produtividade, em detrimento dos direitos e da saúde dos trabalhadores (Pires, 2021).

Em um cenário mais contemporâneo da organização laboral, a Tecnologia da Informação (TI) tem contribuído para mudanças significativas na forma e na estrutura do trabalho, dando origem às chamadas economia de plataforma (Kenney; Zysman, 2016), economia do compartilhamento (Mont *et al.*, 2020) ou ainda *gig economy* (Woodcock; Graham, 2020). Em linhas gerais, a economia de plataforma refere-se a um sistema econômico e de negócios baseado em plataformas digitais que facilitam interações, transações e serviços entre diferentes grupos de usuários (Kenney; Zysman, 2016).

Convém destacar que nesta tese há a opção terminológica de adotar a expressão “empresas-plataforma” para marcar uma diferenciação fundamental entre a interface tecnológica e a estrutura empresarial que a sustenta. Embora os motoristas, no cotidiano, refiram-se de forma nativa às plataformas como “apps” ou aplicativo, tal denominação tende a obscurecer a natureza empresarial que organiza, controla e se beneficia economicamente do trabalho realizado (Cardoso; Pereira, 2023).

Conforme Zanatta, Paula e Kira (2017) e Srnicek (2017), não estamos diante de meros instrumentos tecnológicos de intermediação neutra, mas de empresas que utilizam a tecnologia como meio de produção, gestão e vigilância do trabalho, inserindo-se na lógica mais ampla do capitalismo de plataforma, orientado pela maximização do lucro e pela concentração monopolista (Scholz, 2016; Slee, 2017; Amorim; Cardoso; Bridi, 2022).

Dessa forma, a ênfase em “empresas-plataforma” visa explicitar que organizações como Uber e 99 não são, em essência, apenas plataformas digitais, mas empresas de transporte que, para se furtarem de responsabilidades legais, autodefinem-se como prestadoras de tecnologia. Esse discurso estratégico lhes permite invisibilizar o vínculo de emprego e sustentar a ideia de que não vendem serviços, mas apenas “conectam” clientes e trabalhadores, como se fossem intermediárias neutras (Franco; Ferraz, 2019). Tal escolha não é aleatória, mas parte de um movimento político e jurídico que tenta legitimar a ausência de regulamentação trabalhista.

Portanto, ao adotar a expressão “empresas-plataforma”, esta tese alinha-se a uma perspectiva crítica que reconhece o sujeito-empresa por trás da tecnologia e busca desmistificar o caráter supostamente disruptivo dessas organizações, reafirmando que a legislação existente é plenamente aplicável a suas atividades.

Um elemento decisivo na caracterização das empresas-plataforma é o uso do controle algorítmico como instrumento de gestão e subordinação do trabalho. Sob um discurso de valorização do empreendedorismo de si, da autonomia e da flexibilidade de horários, a gestão algorítmica é apresentada como elemento inovador e libertador da relação laboral (Abílio, 2023). No entanto, como já alertava Slee (2017), por trás dessa narrativa otimista encontra-se um sistema altamente sofisticado de monitoramento e controle, que subordina os trabalhadores sem lhes reconhecer o vínculo empregatício, desonerando as empresas de responsabilidades trabalhistas e transferindo para os motoristas os custos e riscos da atividade.

Esse processo é viabilizado pelo uso intensivo de algoritmos, *big data* e inteligência artificial, que permitem às empresas-plataforma regular a oferta e a demanda de serviços em tempo real, estabelecer tarifas dinâmicas, monitorar o desempenho dos trabalhadores e impor sanções de forma automatizada (Vallas; Schor, 2020). Trata-se de um modelo de gestão invisível, mas onipresente, que não apenas intensifica a precarização laboral, como inaugura uma nova forma de subsunção do trabalho, marcada pela racionalidade neoliberal e pela promessa sedutora de liberdade. É nesse contexto que emerge o conceito de uberização, como expressão paradigmática da captura tecnológica do trabalho humano em moldes que, embora travestidos de inovação, reproduzem e aprofundam mecanismos históricos de exploração (Franco; Ferraz, 2019).

A uberização do trabalho surge para representar mais um capítulo na história do trabalho, onde os trabalhadores são submetidos a formas flexíveis e precárias de trabalho, controladas por empresas-plataformas e alinhadas aos interesses econômicos das empresas que mantêm estas plataformas (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). Outros termos como plataformização (Grohmann, 2020) ou trabalho sob demanda (Stefano, 2015), também nomeiam e definem, com algumas variações, este novo tipo de gestão e controle da força de trabalho que é a remuneração baseada na realização de uma microtarefa (Abílio, 2017).

A uberização está assentada mais precisamente nos seguintes elementos: (i) transformação de trabalhadores em trabalhadores sob demanda ou trabalhadores *just-in-time*; (ii) processos de informalização do trabalho e autogerenciamento subordinado; (iii) gerenciamento algorítmico do trabalho; (iv) transferência de riscos e custos para os trabalhadores e (v) centralização do controle e processos de oligopolização por parte das

empresas (Abílio; Santiago, 2024). Embora a empresa Uber tenha ganhado destaque como um exemplo proeminente dessa nova dinâmica, com mais de um milhão de motoristas no Brasil e mais de 6,5 milhões em todo o mundo (Uber, 2022), a uberização não se limita apenas à atuação desta empresa (Filgueiras; Antunes, 2020).

Diversas atividades econômicas estão acompanhando suas condições e relações de trabalho passarem por uma rápida transformação, muitas vezes sem mediação ou controle, sob o alibi de que os aplicativos atuam apenas como intermediários ou facilitadores nas relações comerciais, entre elas têm-se: professores (Venco, 2019), bancários (Cavarzan, 2022), advogados (Souza, 2023b), jornalistas (Machado; Zanoni, 2022), educadores físicos (Neto; Húngaro, 2022), programadores (Melo; Ferro Júnior, 2022), beleza (Oliveira; Pereira, 2022), empregadas domésticas e cuidadoras (Cardoso; Pereira, 2023), trabalhadores executores de microtarefas online (Grohmann *et al.*, 2022), motoristas (Vasudevan; Chan, 2022), motofretistas (Abílio; Santiago, 2024), caminhoneiros (Nowak; Santana, 2022), entre outros (Oliveira, 2022).

Apesar das empresas-plataforma darem materialidade à uberização, seus elementos não se restringem apenas à inovação tecnológica nem às novas configurações das empresas (Abílio; Santiago, 2024). Os elementos que fundamentam a uberização tratam de um tipo de uso específico da força de trabalho, que só é possível pelos processos sociais de flexibilização e degradação do trabalho. Neste sentido, as empresas-plataforma têm adotado diversas estratégias para evitarem a aplicação de leis trabalhistas, criando um ambiente de incerteza jurídica que prejudica significativamente a saúde dos trabalhadores. Essas empresas frequentemente classificam os trabalhadores vinculados a ela como “colaboradores”, “parceiros”, “prestadores de serviços” ou “autônomos” ao invés de empregados, uma manobra que lhes permite escapar das obrigações legais associadas a contratos formais de trabalho.

Como resultado, os trabalhadores uberizados são privados de benefícios essenciais, como auxílio saúde, licenças diversas, férias remuneradas, salário mínimo, remuneração por hora extra, décimo terceiro salário, proteção contra demissão injusta, etc. A inversão de responsabilidades gerada por esta fragilidade legal coloca uma carga adicional sobre os trabalhadores, que agora precisam arcar com uma série de despesas e riscos que anteriormente eram de responsabilidade das empresas contratantes (Cherry, 2023).

Todas estas questões, somadas as altas taxas de desemprego e a possibilidade de o trabalhador tornar-se supérfluo para o mercado de trabalho (Souza, 2017), colaborando para que esses trabalhadores se sujeitem a situações degradantes e coloquem em risco sua saúde física e psíquica (Uchôa-de-Oliveira, 2020). Para Min *et al.* (2019), há inúmeros agravos de

saúde em potencial decorrentes do trabalho controlado por empresas-plataforma, como: infarto do miocárdio, ansiedade, stress, desregulação do ciclo circadiano e do sono, diabetes e até o favorecimento para o surgimento de alguns tipos de cânceres.

Uma das atividades laborais onde os agravos de saúde causados pela uberização são mais visíveis é a de motorista para transporte de passageiros. As empresas-plataforma conectam motoristas a passageiros por meio de plataformas digitais, prometendo flexibilidade e a oportunidade de ganhos adicionais. Porém, a realidade enfrentada por esses motoristas é a sujeição a algoritmos que determinam suas rotas e horários, exigindo uma disponibilidade constante e um cumprimento rigoroso das diretrizes da plataforma (Cornelissen; Cholakova, 2021).

Comumente, os motoristas controlados por empresas-plataforma enfrentam longas jornadas de trabalho para alcançar ganhos limitados. A estrutura de pagamento por corrida e os custos operacionais, como combustível, manutenção do veículo e taxas cobradas pelas empresas, reduzem significativamente o lucro líquido dos motoristas. Muitos se veem obrigados a trabalhar muito além das 8 horas diárias tradicionais, frequentemente chegando a 12, 14 ou até 19 horas de trabalho por dia, para garantir uma renda minimamente suficiente (Furfaro; Roberts, 2016). Essa extenuante carga horária, aliada à instabilidade financeira e à dependência de bonificações e tarifas dinâmicas, cria um ambiente de trabalho extremamente desgastante.

O trabalho em empresas-plataforma, como o desempenhado por motoristas de passageiros, tem impactos significativos na saúde dos trabalhadores. Para Chen (2024), a plataformização do trabalho é um modelo de negócio que corrói corpos, identidades e subjetividades, resultando em uma série de agravos à saúde. A natureza irregular e as jornadas prolongadas comuns nesse tipo de emprego frequentemente levam a distúrbios do sono e problemas no relógio biológico, causando fadiga crônica e aumentando o risco de acidentes (Oliveira *et al.*, 2023). Além disso, a pressão constante por desempenho, a incerteza financeira, o medo de acidentes, assaltos e golpes e a falta de tempo para passar com a família ou para o lazer exacerbam o estresse e a ansiedade, contribuindo para a deterioração da saúde psíquica desses trabalhadores (Maciel *et al.*, 2024; Nascimento; Borges, 2022). Estudos e os próprios trabalhadores referenciam a magnitude desses impactos emocionais e físicos, evidenciando a necessidade de uma revisão crítica e regulatória das condições de trabalho nessas economias digitais (Gomes-Souza; Tramontano, 2023).

Neste contexto, a informalização do trabalho gerada pelas empresas-plataforma não apenas precariza as condições laborais, mas também gera um estresse constante e uma

insegurança financeira que afetam negativamente a saúde mental, psíquica e física dos trabalhadores. Sem a garantia de uma rede de segurança, esses indivíduos enfrentam maior risco de doenças relacionadas ao estresse, ansiedade e outros problemas de saúde de ordem física, exacerbando a vulnerabilidade já presente em suas vidas profissionais.

Diante deste cenário, é importante compreender as circunstâncias que levam os motoristas a trabalharem mesmo quando estão doentes. Muitos motoristas enfrentam a pressão financeira e a falta de benefícios como licença médica remunerada, o que os força a continuar trabalhando apesar de problemas de saúde. Investigar essas circunstâncias pode revelar a necessidade de reformas nas políticas de trabalho e saúde que ofereçam maior segurança e apoio aos trabalhadores (Freni-Sterrantino; Salerno, 2021).

Para Freni-Sterrantino e Salerno (2021) ainda há uma imagem muito parcial dos efeitos do trabalho sob demanda na saúde dos trabalhadores, uma vez que os dados sobre a quantidade de trabalhadores envolvidos ainda são fragmentados (as empresas-plataformas sequer fornecem estes dados) e a investigação sobre os efeitos na saúde estão apenas começando. Afinal de contas, quais são as motivações que levam os motoristas a extrapolar os limites pessoais e a realizarem longas jornadas de trabalho, colocando as vidas dos passageiros, dos pedestres, de outros motoristas e sua própria vida em risco? Muitos motoristas são impulsionados por fatores econômicos, como a necessidade de atingir metas financeiras diárias ou aproveitar os períodos de maior demanda para maximizar seus ganhos. Só compreendendo tais fenômenos será possível auxiliar a identificar intervenções que possam equilibrar a necessidade de ganhos financeiros com a manutenção da saúde e bem-estar dos motoristas (Crain *et al.*, 2020).

Outro ponto que convém uma investigação recai sobre a gestão algorítmica dos aplicativos. Ora, a maneira como os algoritmos gerenciam e controlam os motoristas pode ter efeitos profundos no seu bem-estar. Os algoritmos determinam rotas, horários, e até mesmo a distribuição de corridas, criando um ambiente de trabalho que pode ser imprevisível e estressante (Vignola *et al.*, 2023). Por fim, de acordo com Costa (2020) fatores como idade, condições de saúde pré-existent, suporte familiar e experiência no trabalho podem influenciar significativamente os riscos enfrentados pelos motoristas.

Diante da problemática e das motivações apresentadas para a realização desta pesquisa, toma-se como base a seguinte questão norteadora: quais as condições de trabalho cotidianas dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma e seus reflexos à saúde?

Assim, esta tese procura lançar luz sobre os modos como o trabalho gerenciado por empresas-plataforma impacta a saúde dos motoristas de automóveis de passageiros,

evidenciando não apenas as formas de precarização que se expressam no cotidiano laboral, mas também as repercussões físicas e psíquicas que emergem desse contexto. Ao mesmo tempo, busca contribuir com o debate acadêmico e social ao apontar caminhos de enfrentamento e de cuidado, capazes de promover melhores condições de vida e de saúde para esses trabalhadores.

1.3 Objetivos

Na perspectiva dos diversos aspectos tratados anteriormente, delimitamos os objetivos deste estudo:

- **Objetivo geral:** compreender as condições de trabalho e saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

E os seguintes **objetivos específicos**:

- Descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma;
- Descrever as condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma;
- Propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

1.4 Organização da Tese

Conforme exposto no sumário e de acordo com o Manual de Normatização de Dissertações e Teses do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), esta tese está organizada em três partes: Parte I – Introdução, Fundamentação Teórica e Metodologia, Parte II – Desenvolvimento, e Parte III – Considerações Finais.

Na parte I apresento a introdução contendo a contextualização do trabalho uberizado e destacando suas especificidades na prática laboral dos motoristas de transporte de passageiros vinculados a empresas-plataforma, além das inquietações já discutidas por outros autores e dos objetivos que orientam esta pesquisa. Na sequência, apresento a fundamentação teórica que discute de forma aprofundada o conceito de uberização, abordando aspectos relacionados à legislação, ao gerenciamento algorítmico e à noção do “empreendedor de si”, elementos centrais para compreender a dinâmica desse tipo de trabalho. Por fim, descrevo os

procedimentos metodológicos adotados para a realização do estudo, detalhando as etapas de coleta e análise dos dados.

A parte II se refere ao desenvolvimento da tese e está subdividida em três manuscritos: dois referentes à pesquisa empírica e um no formato de ensaio teórico. No manuscrito 1 são descritas as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. No manuscrito 2 são descritas as condições de saúde decorrentes dessa atividade laboral. Por fim, o manuscrito 3 propõe um modelo de intervenção com práticas e estratégias voltadas à promoção da qualidade de vida e do bem-estar desses trabalhadores.

Os manuscritos que compõem a segunda parte desta tese são apresentados na Tabela 1, descrevendo os títulos, objetivos, instrumentos e técnicas de análise, autoria e situação para publicação, além disso, convém destacar que: (i) a numeração de tabelas e/ou figuras, acompanha a correspondência dos manuscritos; (iii) as referências de cada manuscrito são apresentadas subsequentemente aos mesmos e não foram incluídas no tópico de referências ao final da tese, que apresentam as referências da parte I.

Na parte III – Considerações finais, apresento as conclusões da pesquisa, destacando suas contribuições, limitações e as perspectivas para futuros estudos.

Tabela 1 – Apresentação dos manuscritos, objetivos, instrumentos e técnicas de análise, autoria e situação para publicação.

Manuscrito 1 – Condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma	
Objetivo	Descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.
Instrumentos e análise	Entrevistas semiestruturadas; análise de conteúdo temática. Software de apoio: QDA Miner – <i>Qualitative Analysis Software</i> .
Autoria	Thais Silva Pereira Campos; Adriana Alves Nery; Murilo Alves da Silva
Situação	Submetido na revista Trabalho, Educação e Saúde.
Manuscrito 2 – Condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma	
Objetivo	Descrever as condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.
Instrumentos e análise	Entrevistas semiestruturadas; análise de conteúdo temática. Software de apoio: QDA Miner – <i>Qualitative Analysis Software</i> .
Autoria	Thais Silva Pereira Campos; Adriana Alves Nery; Murilo Alves da Silva
Situação	Submetido na revista Saúde em debate.
Manuscrito 3 – Modelo de intervenção em saúde para motoristas controlados por empresas-plataforma	
Objetivo	Propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.
Instrumentos e análise	A partir dos dados empíricos e levantamento teórico, com a utilização de fontes selecionadas das bases de dados SciELO e Lilacs, formulamos a proposição de um modelo teórico de intervenção em saúde.
Autoria	Thais Silva Pereira Campos; Adriana Alves Nery; Murilo Alves da Silva
Situação	Submetido na Revista Eletrônica de Comunicação, Informação e Inovação em Saúde (Reciis)

Fonte: autor.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O capitalismo, marcado pela lógica de acumulação ilimitada (Ribeiro, 2015; Boltanski; Chiapello, 2009), gera crises periódicas de superacumulação que se expressam em excesso de mercadorias, estoques, capital ocioso e desemprego (Harvey, 1992), resultando na destruição e precarização da força de trabalho e na degradação ambiental (Antunes, 2015).

Um dos mecanismos de controle da força de trabalho nesse processo foi a gerência científica proposta por Frederick Winslow Taylor no final do século XIX, que buscava maximizar a eficiência pela análise minuciosa das tarefas, padronização de processos, seleção e treinamento rigoroso, além do controle baseado no desempenho (Taylor, 1987). No entanto, tal modelo implicou intensa expropriação do saber operário, já que o conhecimento sobre a execução do trabalho foi transferido para engenheiros e gestores, deixando ao trabalhador apenas a execução mecânica e simplificada de tarefas (Braverman, 1987; Ribeiro, 2015).

Posteriormente, no início do século XX, o fordismo ampliou os princípios do taylorismo ao introduzir a linha de montagem, na qual cada trabalhador realizava tarefas repetitivas e altamente especializadas, reforçando a padronização e a busca por eficiência em larga escala (Gramsci, 2023). Assim como o taylorismo, promoveu a expropriação do saber operário e a redução da autonomia do trabalhador em prol do aumento da produtividade e do lucro. Contudo, sua inovação central consistiu na constituição do “operário-massa”, adaptado ao ritmo intenso e mecanizado da produção seriada, fenômeno que Gramsci (2023) denominou de americanismo. Essa racionalização extrema intensificou o processo produtivo, tornando-o mais automatizado, mas também mais extenuante e desumanizador.

O toyotismo desenvolvido por Taiichi Ohno, engenheiro da Toyota, após a Segunda Guerra Mundial, surgiu como alternativa ao fordismo, priorizando a produção flexível baseada na demanda real, com vistas à redução de estoques e desperdícios (Antunes, 2010). Entre suas principais inovações destacam-se o modelo *just-in-time*, que busca produzir apenas o necessário no momento exato, e o kaizen, filosofia de melhoria contínua que envolve todos os trabalhadores na otimização dos processos. Embora essas práticas tenham aumentado a eficiência e revolucionado a produção enxuta, também geraram implicações negativas, como intensificação do ritmo laboral, pressões constantes por resultados, exigência de multifuncionalidade e redução de pausas, configurando um ambiente de trabalho potencialmente estressante e precário, com impactos significativos sobre a saúde física e mental dos trabalhadores (Ribeiro, 2015).

O exame das formas de organização do trabalho, do taylorismo ao toyotismo, evidencia a materialização da lógica do capital apontada por Marx, em que a produção está voltada para a valorização incessante do capital e não para as necessidades humanas (Ribeiro, 2015). Esses modelos, ao racionalizarem e intensificarem o processo produtivo, traduzem a extração ampliada da mais-valia relativa, seja pelo controle científico dos tempos e movimentos (taylorismo), pela produção em massa baseada na linha de montagem (fordismo) ou pela flexibilização e intensificação do ritmo produtivo no *just-in-time* e no kaizen (toyotismo). Em todos os casos, o trabalho é moldado segundo os imperativos da acumulação, e os trabalhadores tornam-se peças de engrenagens maiores que subordinam sua autonomia e sua vida cotidiana à lógica do capital. Assim, confirma-se a análise marxista de que o capitalismo reorganiza constantemente os métodos de produção, adaptando-os à sua necessidade estrutural de acumulação e reprodução ampliada do capital (Marx, 2015).

Nessa perspectiva, torna-se central a distinção marxista entre trabalho concreto e trabalho abstrato, retomada por Marx e Engels (2007). O trabalho concreto, associado à atividade criadora que produz valores de uso, é progressivamente subsumido pelo trabalho abstrato, reduzido à forma social do valor e à medida temporal homogênea que alimenta a lógica do capital. Antunes (2015), destaca como esse processo de subsunção implica alienação, na medida em que o trabalhador perde a ligação com a utilidade e com o sentido humano do que produz, sendo reduzido à condição de força de trabalho intercambiável e mensurável. Essa contradição entre trabalho concreto e trabalho abstrato evidencia como os modelos produtivos modernos não apenas intensificam a exploração, mas também destituem o trabalhador de sua essência criadora, colocando-o em uma relação cada vez mais mediada pela lógica do valor.

A análise marxista sobre o trabalho e o capital evidencia que, apesar das transformações históricas nos modos de produção, permanece central a contradição entre trabalho concreto, que produz valor de uso, e trabalho abstrato, que gera valor de troca e é apropriado pelo capital. Essa contradição, já identificada por Marx e Engels (2007) e aprofundada por Antunes (2015) em suas reflexões sobre a subsunção da vida ao capital, encontra na contemporaneidade uma nova configuração.

No contexto da (R)evolução digital vivenciada desde o início dos anos 2000, a mediação algorítmica e a gestão por plataformas deslocam para a esfera digital os mecanismos de exploração, intensificando o processo de extração de mais-valor e esvaziando a autonomia do trabalhador. É nesse cenário que emerge a chamada uberização do trabalho (Abílio, 2017; Abílio, 2020), fenômeno que demanda especial atenção de pesquisadores, governantes e da

sociedade civil por reatualizar, em novas bases tecnológicas, a lógica estrutural de precarização e subordinação do trabalho ao capital.

2.1 Uberização

Esse é um termo derivado do fenômeno social que tomou visibilidade com a entrada da empresa Uber² no mercado, porém, não se restringe a esta empresa nem se iniciam com ela ou se restringe às plataformas digitais, mas que culminam em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho (Abílio, 2020). Refere-se a um amplo processo de informalização do trabalho, processo que traz mudanças qualitativas para a própria definição de trabalho informal.

O trabalho informal costuma ser associado à ausência de registro formal, de garantias e de proteções sociais, sendo muitas vezes visto como uma estratégia de sobrevivência frente à incapacidade do mercado formal de absorver a força de trabalho. Contudo, a uberização do trabalho não apenas amplia a informalidade, mas a transforma, conferindo-lhe novas características, como a desresponsabilização das empresas às atividades laborais que poderiam ser formais.

A celebrada quarta revolução industrial ou “Indústria 4.0”, fortemente vinculada à transformação digital, tem acentuado ainda mais esta lógica capitalista ao submeter o trabalhador à vigilância constante, à geração de dados que serão usados em seu próprio desfavor, ao risco eminente de substituição da sua atividade laboral por uma máquina e à remuneração baseada no tempo de trabalho (Casilli; Posada, 2019).

A uberização refere-se às regulações estatais e ao papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos; resulta da flexibilização do trabalho, aqui compreendida como essa eliminação de freios legais à exploração do trabalho, que envolve a legitimação, legalização e banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador (Abílio, 2020).

2.1.1 Legislação

As reformas trabalhistas implementadas no Brasil nos últimos anos com alterações sensíveis à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), seja com a flexibilização excessiva das relações de trabalho, seja fragilizando os trabalhadores e seus sindicatos, abrem caminho para

² Uber Technologies Inc. é uma empresa multinacional americana, prestadora de serviços eletrônicos na área do transporte privado urbano, através de um aplicativo de transporte que permite a busca por motoristas baseada na localização (Núcleo, 2024).

a formalização do trabalho precário. A Lei Nº 13.467/2017, por exemplo, prevê redução de diversos direitos trabalhistas, tais como: permissão de jornadas de trabalho exaustivas, intervalos de descanso reduzidos, enfraquecimento dos sindicatos, limitação da capacidade dos trabalhadores de negociarem seus direitos coletivamente, entre outros (Brasil, 2017). Tais reformas aceleram a precarização do trabalho, marcada pelo aumento da pejetização, da terceirização e da uberização.

A pejetização, que consiste na caracterização de trabalhadores como pessoas jurídicas para mascarar a relação de emprego, se intensificou, permitindo que empresas explorem mão de obra sem arcar com obrigações trabalhistas (Carvalho; Dias, 2022). A terceirização, antes restrita a atividades-fim, também foi ampliada, permitindo que empresas terceirizem funções essenciais, desresponsabilizando-se pelas condições de trabalho e direitos dos terceirizados. Já a uberização, que se caracteriza pela utilização de empresas-plataforma para conectar trabalhadores a clientes, também se expandiu, expondo os trabalhadores a jornadas exaustivas, baixos salários e falta de proteção social (Abílio, 2017).

Diante desse cenário de precarização, somente no final do ano de 2023 foi estabelecido um grupo de trabalho para regulamentar o trabalho dos motoristas controlados por empresas-plataforma, que contou também com as participações de sindicatos, dirigentes e representantes de empresas (Lima; Borges, 2024). Foram dez meses de atuação desse grupo de trabalho até culminar no Projeto de Lei Complementar (PLP) Nº 12 de 2024 que dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho (Brasil, 2024).

Em linha gerais, o PLP Nº 12 de 2024 não estabelece vínculo empregatício dos motoristas nos moldes da CLT e determina a remuneração somente pelo tempo efetivamente gasto em corridas (trabalho por peça, trabalho sob demanda, trabalhador *just-in-time*) e não remunera o período total à disposição dos aplicativos, o que pode representar até 40% do tempo total de sua jornada diária de trabalho. Outro pilar do PLP é a chamada “inclusão previdenciária”, para garantir cobertura do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) aos motoristas, porém esta conquista foi obtida como uma espécie de moeda de troca pelo não reconhecimento do vínculo CLT (Barros, 2024).

Tão logo a PLP começou a ser amplamente divulgada as notícias falsas (*fake news*) e opiniões diversas começaram a circular por meio de grupos de trocas de mensagens dos motoristas (Accarini, 2024). O fato é que não há consenso sobre o tipo de formalização que

deve ser promovida. Entre as instituições e movimentos que defendem o reconhecimento da relação laboral e a responsabilização das empresas, alguns acreditam que a atual relação de trabalho pode e deve ser enquadrada na regulamentação existente do trabalho formal, enquanto outros defendem a necessidade de criar um novo regime de trabalho específico para trabalhadores de plataforma.

Além disso, o lobby das empresas é poderoso e tem influenciado a produção de pesquisas, notícias e ações infiltradas no movimento desses trabalhadores nos últimos anos, entre outras estratégias (Tandon *et al.*, 2024). Para Souza (2024), procurador do Ministério Público do Trabalho (MPT) que desenvolveu sua tese de doutorado conduzindo um automóvel e realizando corridas mediadas pela empresa-plataforma Uber por um intervalo de tempo de quatro meses na Região Metropolitana de Salvador- BA, o PLP N° 12 de 2024 que entrará em tramitação no congresso nacional, cria um novo regime de trabalho conceituado como “trabalho autônomo por plataforma”, contemplando as duas bandeiras centrais das empresas-plataforma do setor de transporte de passageiros.

Mais recentemente, deputados e pesquisadores se reuniram na Câmara dos Deputados para debater o PLP 152/2025, que “regula os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital” (Brasil, 2025a). Embora o projeto seja apresentado como um avanço ao estabelecer contrato formal e exigir maior transparência, mantém-se a contradição central da plataformização ao definir os motoristas como autônomos. Tal classificação, amplamente questionada pelos pesquisadores convidados, perpetua a lógica de transferência de riscos e custos ao trabalhador, ao mesmo tempo em que assegura às plataformas o poder de controlar preços e desligar usuários sem justificativa.

Em outras palavras, os PLPs acolhem e legitimam a principal exigência das plataformas digitais: a classificação do trabalhador como “autônomo”. Essa categorização exclui o trabalhador do escopo da legislação protetiva do trabalho vigente no Brasil. Assim, a regulamentação proposta opera para legalizar a desregulamentação, ao camuflar e desconsiderar a real condição de subordinação e assalariamento inerente ao trabalho em plataformas (Hiessl *et al.*, 2024).

Diversos países ao redor do mundo têm implementado iniciativas para garantir direitos e melhores condições de trabalho aos motoristas controlados por empresas-plataforma, tais como: Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Hungria, Irlanda, Itália, Noruega, Portugal, Suécia, Suíça, Turquia, Reino Unido, Estados Unidos e Espanha (Hiessl *et al.*, 2024). Este último foi pioneiro por meio da “Lei Rider” (Espanha, 2021). Na Espanha, os

“riders” ou cavaleiros, como são chamados frequentemente os trabalhadores que utilizam bicicletas, motocicletas ou scooters para realizar suas entregas, ganharam um significativo marco regulamentário do trabalho controlado por plataformas digitais.

Motoristas e entregadores espanhóis da *gig economy* possuem desde 2021 uma lei que obriga as empresas de entrega a reconhecerem os trabalhadores como empregados, garantindo-lhes direitos trabalhistas como salário mínimo, férias remuneradas e contribuições para a seguridade social. Além disso, este marco legal promove também a transparência, exigindo que as empresas informem aos trabalhadores sobre os algoritmos que gerenciam suas atividades, oferecendo maior clareza e proteção contra decisões automatizadas injustas (Costanzi; Dos Santos, 2023).

No entanto, a implementação da “Lei Rider” também enfrenta desafios e críticas. Um dos principais pontos negativos é a resistência das empresas de plataformas, que alegam que a lei pode aumentar os custos operacionais e reduzir a flexibilidade tanto para elas quanto para os trabalhadores. Alguns trabalhadores também expressaram preocupação de que a formalização possa limitar sua autonomia e capacidade de escolher horários de trabalho mais flexíveis, que é uma característica atrativa do trabalho por meio de plataformas. Além disso, há desafios práticos na fiscalização da lei e na adaptação das estruturas empresariais para cumprir as novas regulamentações (Capitan; Ranz, 2022).

2.1.2 Gerenciamento algorítmico

O gerenciamento algorítmico é uma prática emergente nas empresas-plataforma, onde algoritmos complexos monitoram, avaliam e direcionam o trabalho dos motoristas (Machado; Zanoni, 2022). Esta abordagem é uma consequência direta da dataficação, um processo que converte atividades humanas em quantificações de dados, permitindo a extração, armazenamento e análise em grande escala. A dataficação transforma o cotidiano dos motoristas em uma série de dados rastreáveis, incluindo rotas percorridas, tempo de viagem, comportamento de direção e feedback dos passageiros (Moore; Woodcock, 2021).

Neste contexto, a posse dos dados gerados é uma questão crucial. Embora os motoristas sejam os principais produtores desses dados, a propriedade geralmente é detida pelas empresas-plataforma que coletam, processam e utilizam os dados para otimizar suas operações, ajustar tarifas, implementar incentivos e até desativar motoristas considerados de desempenho insatisfatório. Assim, o poder de controle sobre os dados coloca as plataformas em uma posição de superioridade, enquanto os motoristas permanecem, em grande parte, alheios ao uso e às implicações desses dados (Griesbach *et al.*, 2019).

A centralização da posse dos dados pelas plataformas levanta diversas questões éticas e legais. Em primeiro lugar, há a preocupação com a transparência e a privacidade dos motoristas. Muitas vezes, eles não têm acesso aos dados que produzem ou não compreendem plenamente como esses dados são utilizados para avaliar seu desempenho. Além disso, a falta de controle sobre seus próprios dados limita a capacidade dos motoristas de contestar avaliações negativas ou decisões automatizadas que afetam seu trabalho e renda (Wiener; Cram; Benlian, 2023).

Em segundo lugar, a concentração dos dados nas mãos das plataformas amplifica o desequilíbrio de poder entre empregadores e trabalhadores. As plataformas utilizam algoritmos para tomar decisões que impactam diretamente a vida profissional dos motoristas, desde a distribuição de corridas até a implementação de sistemas de recompensa e punição (Kellogg; Valentine; Christin, 2020). Este controle algorítmico sobre o trabalho reduz a autonomia dos motoristas, tornando-os dependentes das decisões opacas das plataformas, que muitas vezes são guiadas por critérios desconhecidos e inquestionáveis.

O apagão de dados sobre o trabalho nas empresas-plataforma, marcado pela ausência de informações públicas e pela manipulação de métricas internas, produz consequências diretas sobre a saúde dos motoristas (Uchôa-de-Oliveira *et al.*, 2023). Essa opacidade naturaliza jornadas extenuantes, sobrecarga física e psíquica, sedentarismo, estresse e adoecimentos associados à atividade, uma vez que os próprios trabalhadores não dispõem de dados concretos para dimensionar os impactos de sua rotina. A falta de transparência sobre jornadas efetivas, tempo de espera, remuneração real, exposição a riscos e frequência de acidentes impede não apenas a formulação de políticas públicas consistentes, mas também a construção de estratégias individuais e coletivas de autocuidado.

Cabe aos motoristas, frequentemente, desenvolver teorias informais sobre o funcionamento dos algoritmos que coordenam seu trabalho (Heiland, 2023). A construção dessas teorias envolve a observação de padrões percebidos e a tentativa de entender como diferentes ações podem influenciar a distribuição de corridas, o cálculo de tarifas dinâmicas e a atribuição de avaliações (Doorn; Badger, 2020). Por exemplo, alguns motoristas podem acreditar que recusar certas corridas resulta em uma penalização algorítmica, enquanto outros podem supor que aceitar todas as corridas melhora suas chances de receber pedidos mais lucrativos. Essas suposições moldam diretamente as práticas dos motoristas, influenciando a maneira como eles gerenciam seu tempo e respondem às demandas da plataforma.

Muitos motoristas têm se aventurado no mundo digital, criando conteúdo para redes sociais, onde compartilham dicas e estratégias para maximizar rendimentos, burlar aplicativos, evitar bloqueios, gerir riscos da profissão e economizar combustível (Barbosa, 2022). Essa

prática de compartilhar conhecimento transformou alguns motoristas em influenciadores digitais, somente no Youtube são inúmeros canais, tais como: @CanalDoChefeOficial, @FalandoDeApp, @FalandoDeUber, @FernandoFloripa, @Claudião, @Motorista6Estrelas, @MarlonLuz_, @UberMestre e @Uber24Horas, alguns deles possuem quase um milhão de inscritos.

Essa dinâmica cria um ambiente onde os motoristas estão constantemente ajustando suas práticas com base em informações incompletas ou incorretas. A crença em teorias errôneas pode levar a comportamentos que não são necessariamente os mais eficientes ou lucrativos, mas que são seguidos na esperança de melhorar a performance dentro do sistema algorítmico. Além disso, essa incerteza constante sobre o funcionamento do algoritmo contribui para um estado de vigilância e autodisciplina, onde os motoristas estão sempre tentando se adaptar a regras que não compreendem plenamente (Heiland, 2023).

O efeito disciplinador dos algoritmos é, assim, amplificado pela sua opacidade. A falta de clareza sobre como as decisões são tomadas não apenas mantém os motoristas em um estado de incerteza, mas também reforça uma dinâmica de poder onde a plataforma detém o controle quase absoluto sobre as condições de trabalho. Ao obscurecer os mecanismos de operação dos algoritmos, as plataformas conseguem gerir a força de trabalho de maneira altamente eficaz, mantendo a flexibilidade prometida enquanto impõem um controle rigoroso sobre o comportamento dos motoristas.

2.1.3 Empreendedor de si

Na era contemporânea, observa-se uma transformação significativa na relação entre o trabalhador e seu trabalho, na qual o indivíduo passa a adotar uma mentalidade empreendedora em relação a si mesmo. Inspirado por ideais corporativos e influenciado por dispositivos de controle sobre o trabalho, o trabalhador se vê cada vez mais como um capital a ser gerido e valorizado. Nesse contexto, surge a concepção do trabalhador como um empresário de si mesmo, assumindo a responsabilidade por sua própria gestão e desenvolvimento profissional (Dardot; Laval, 2016). Esse fenômeno reflete uma mudança na percepção da identidade e no entendimento do valor do trabalho, onde a autonomia e a iniciativa pessoal são valorizadas como ferramentas essenciais para o sucesso no mercado de trabalho contemporâneo (Abílio, 2019).

Essa abordagem de “empresário de si” implica em uma série de estratégias de gestão pessoal, incluindo o investimento em habilidades e competências, a construção de uma marca pessoal e o cultivo de uma rede de contatos profissionais. Para Abílio (2019), os indivíduos são

incentivados a adotar uma postura proativa em relação ao seu desenvolvimento profissional, buscando constantemente oportunidades de crescimento e adaptação às demandas do mercado de trabalho. No entanto, essa visão também levanta questões sobre os limites entre vida pessoal e profissional, bem como sobre a pressão constante para alcançar o sucesso e o reconhecimento individual.

O conceito de “empresário de si” reflete o ideal empresarial internalizado pelo indivíduo, uma etapa fundamental na estratégia neoliberal de estabelecer uma sociedade baseada no modelo de empresa e na lógica mercantil. Nessa perspectiva, a vida como um todo se torna sujeita a uma gestão empresarial, levando a uma racionalização de todas as relações por meio de um cálculo destinado a maximizar o próprio capital. Para Andrade (2011), essa lógica de “capital humano” leva o trabalhador a uma desconexão com sua própria classe. Essa perspectiva o faz enxergar os colegas de profissão como empresas concorrentes, e não como aliados na defesa de seus interesses.

Embora o conceito de empreendedorismo tenha se aperfeiçoado ao longo do tempo, ele alude, de forma geral, a uma pessoa inovadora e que aposta no risco, fenômeno inexistente no caso dos trabalhadores controlados por empresas-plataforma, afinal de contas, no lugar de empreendedor, o motorista de Uber é um trabalhador precário, com flexibilidade de tempo e gerência automatizada (Casagrande; Zamora; Oviedo, 2021). Todavia, conforme os autores explicitam, os intelectuais neoliberais, o senso comum e as próprias empresas proprietárias das plataformas digitais acabam adotando esse conceito e disseminando-o junto aos trabalhadores, mascarando a exploração do trabalho com o discurso da autonomia e da liberdade do empreendedor (Casagrande; Zamora; Oviedo, 2021).

Como chama atenção Bendassoli (2007), retomando a análise de Bauman (2005), o que presenciamos no atual estágio da modernidade é um contexto social em que o dinheiro converte-se na principal força motivadora da ação, redefinindo não apenas a dignidade e o valor humano a partir de recompensas monetárias, mas também deslocando a subjetividade para a esfera do consumo. Nesse cenário, o motorista de aplicativo encarna o empreendedor de si como figura contraditória: ao mesmo tempo em que se vê compelido a gerir sua própria sobrevivência, encontra-se submetido a condições precárias, sem garantias sociais e exposto a riscos que minam sua saúde e bem-estar.

2.2 Condições de trabalho dos motoristas controlados por empresa-plataforma

A literatura evidencia um panorama multifacetado das condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma, marcado por

intensas transformações decorrentes da plataformização do trabalho (Carelli *et al.*, 2020; Azevedo; Oliveira; Pereira, 2024). Os motoristas revelam um cotidiano permeado por longas jornadas de trabalho, ausência de direitos trabalhistas, exposição a riscos físicos e psicossociais, bem como um rígido controle algorítmico que redefine as formas de subordinação e de gestão da força de trabalho (Maior; Vidigal, 2022; Ribeiro; Litaiff, 2025).

A valorização da flexibilidade de horários, em detrimento da proteção garantida por direitos trabalhistas formais, está profundamente enraizada na lógica neoliberal. Em relação à flexibilização observa-se que, no contexto do motorista de aplicativo, ela se apresenta como escolha individual, mas, na prática, está condicionada por algoritmos e dinâmicas de mercado que determinam quando e onde o motorista poderá maximizar seus ganhos (Oliveira; Festi, 2023).

Conforme argumenta Antunes (2018), a flexibilização deixa de ser um instrumento de melhoria das condições de vida para se tornar uma exigência permanente do capital, que transfere ao trabalhador os riscos e os custos da atividade, enquanto mantém o controle sobre seu tempo e produtividade. Assim, a aparente autonomia é moldada por estruturas invisíveis de comando, reforçando a subordinação ao capital sem a contrapartida da proteção social como descrito por Souza (2023a) e Ribeiro e Litaiff (2025).

A fragmentação e a individualização da sociedade, características centrais do capitalismo contemporâneo, também contribuem para esse cenário. Engels (2008) já alertava, em sua análise da classe trabalhadora inglesa, para os efeitos corrosivos da competição e da heterogeneidade no seio da classe, que dificultam a solidariedade e a organização coletiva. No trabalho controlado por empresas-plataforma, essa fragmentação se intensifica, segundo Costa e Rocha (2025) os motoristas atuam isolados, muitas vezes sem contato físico com seus pares, e se veem imersos em um ambiente competitivo no qual a métrica de sucesso é individualizada, tais como: a nota no aplicativo, a quantidade de corridas concluídas, o faturamento diário. Esse isolamento reforça a ideia de que cada trabalhador é responsável exclusivo por seu próprio sucesso ou fracasso, dissolvendo a percepção de pertencimento a uma classe com interesses comuns.

Nesse contexto, ganha força a falácia do “empreendedor de si”, expressão que Marx (2015) já prenunciava ao descrever a mercantilização da força de trabalho e a transformação de todas as capacidades humanas em capital potencial a ser explorado. A retórica do empreendedorismo individualista alimenta o fetiche de que o motorista, como microempresário, controla plenamente sua atividade e destino, julgando-se, muitas vezes, superior ao trabalhador assalariado formal (Abilio, 2019). Essa narrativa, amplamente

difundida pelas próprias empresas-plataforma e reforçada pelo imaginário neoliberal, para Maia, Cruz e Alencar (2025), oculta as assimetrias de poder, as barreiras estruturais e a dependência quase absoluta que esses trabalhadores têm da intermediação tecnológica e das regras impostas unilateralmente pelas corporações.

A precarização vivenciada pelos motoristas de aplicativo insere-se no processo mais amplo de formação denomina proletariado de serviços (Antunes, 2018), no qual o contingente de trabalhadores que, embora desempenhem atividades essenciais ao funcionamento da economia contemporânea, encontram-se submetidos a formas renovadas de exploração, expropriação e espoliação. No caso do trabalho controlado por empresas-plataforma, Duarte *et al.* (2023) sublinha que a exploração manifesta-se na apropriação de parcela significativa do valor gerado pelo motorista; a expropriação, na transferência integral dos custos operacionais para o trabalhador; e a espoliação, na ausência de garantias trabalhistas e sociais, configurando uma situação em que o trabalhador assume riscos e responsabilidades historicamente atribuídas ao empregador, sem a contrapartida de proteção e segurança.

Esse cenário conecta-se ao fenômeno das modalidades de trabalho “zeradas”, “uberizadas”, “pejotizadas”, “intermitentes” e “flexíveis”, categorias que, sob o discurso da inovação e da autonomia, ocultam relações laborais caracterizadas pela instabilidade e pela intensificação das jornadas (Slee, 2017). A lógica algorítmica das plataformas estimula o cumprimento de metas diárias ou semanais que, para serem alcançadas, exigem jornadas extenuantes, como apresentado nos resultados, com motoristas chegando a trabalhar até 24 horas consecutivas, corroborando com Magaldi *et al.* (2024).

Nesse sentido, a precarização do trabalho dos motoristas de aplicativo deve ser analisada à luz das sucessivas reformas trabalhistas implementadas no Brasil, que, sob o argumento de modernizar as relações de trabalho, têm ampliado as brechas legais para formas atípicas de contratação. O avanço da pejotização, muitas vezes imposta ou incentivada como requisito para manter a atividade, configura uma burla à legislação trabalhista e à própria lógica da seguridade social, reduzindo drasticamente o número de contribuintes da Previdência e criando uma “bolha” econômica de difícil reversão (Remedio; Doná, 2018). Assim, o que se observa é a formalização da precariedade, na qual o discurso de liberdade e empreendedorismo serve para legitimar uma relação profundamente desigual, sustentada por uma combinação de flexibilização legal e desproteção social (Fraga; Emmel, 2023).

O controle algorítmico imposto pelas empresas-plataforma aos motoristas representa uma nova forma de vigilância e disciplina no mundo do trabalho, em que, como observa Abílio

(2017), o estranhamento do trabalhador não se dá mais diante de uma máquina industrial, mas diante de um sistema opaco de regras codificadas e automatizadas.

Esse algoritmo assume o papel do “olho que tudo vê” descrito por Foucault (2024), ou seja, um poder difuso, impessoal e permanente que monitora, registra e interpreta cada ação do trabalhador. No caso dos motoristas de aplicativo, cada corrida aceita ou recusada, cada avaliação recebida, cada segundo de tempo ocioso é transformado em dado, processado e utilizado para definir recompensas ou punições (Costa, 2023). Trata-se de uma relação de poder assimétrica e quase totalizante, em que a assimetria informacional impede que o trabalhador compreenda plenamente as regras do jogo, mas o obriga a cumpri-las para garantir sua permanência na plataforma.

A (hiper)valorização da opinião do passageiro, aliada à opacidade dos critérios de tarifação e remuneração (Rodrigues; Lucca, 2024), submete o motorista a um julgamento constante que afeta diretamente sua reputação e acesso a corridas. Essa lógica algorítmica fomenta competição intensa, reduz a cooperação e sustenta um ambiente de pressão psicológica permanente, no qual cada decisão de trabalho é guiada pelo receio de perder ganhos ou ser penalizado.

Além disso, a apresentação de metas, rankings e recompensas cria uma lógica lúdica que mascara a intensificação da exploração: o motorista se mantém conectado e disponível não apenas pela necessidade de renda, mas também pela promessa de bônus e ganhos “extras”. A tarifação dinâmica, por sua vez, estimula deslocamentos para zonas de alta demanda e horários de pico, reorganizando o fluxo de trabalho de acordo com os interesses da plataforma e não com a autonomia do trabalhador (Magaldi *et al.*, 2024).

A apropriação do tempo útil dos motoristas pelas plataformas configura uma forma sutil, porém profunda, de controle e exploração, na medida em que esses trabalhadores permanecem logados e disponíveis sem, necessariamente, receberem corridas remuneradas, provoca sensação de improdutividade e alimenta um desgaste físico e mental constante, reduzindo a autonomia sobre a gestão do próprio tempo (Nascimento; Menezes; Siqueira; 2025).

Os relatos de violência, tentativas de roubo e acidentes elucidadas evidenciam que a insegurança faz parte estrutural do trabalho controlado por empresas-plataforma, refletindo a transferência do risco para o próprio motorista. A ausência de suporte efetivo das empresas, somada à necessidade de adotar estratégias individuais de segurança, reforça a precarização e contribui para o desgaste físico e emocional desses trabalhadores (Duarte *et al.*, 2023).

Outro elemento que reforça a precarização é a fragilidade da organização coletiva. A inexistência de sindicatos ou associações representativas impede que os motoristas construam

canais efetivos de negociação com as empresas-plataforma. Rodrigues e Lucca (2024) evidenciaram poucas narrativas que abordavam a organização de coletivos para reivindicações de melhorias de condições de trabalho. Pereira *et al.* (2024) destacam que a fragmentação da categoria, a concorrência entre plataformas e o caráter individualizado do trabalho dificultam a formação de uma identidade coletiva e a articulação de demandas comuns.

Além disso, para estes trabalhadores o sindicato não é um consenso, pois a categoria não está fisicamente agregada, ao contrário, está dispersa nas ruas, em jornadas flexíveis e em constante competição velada. A própria estrutura legal sindical, muitas vezes obsoleta e ligada ao modelo celetista tradicional, não parece oferecer soluções ágeis e específicas para a dinâmica do trabalho controlado por empresas-plataforma. Nesse sentido, a ausência de um consenso sindical é, portanto, um reflexo do sucesso da ideologia que busca esvaziar a esperança na valorização do individualismo e do empreendedor de si.

Desse modo, as empresas-plataforma, por sua vez, utilizam estratégias como programas de fidelidade e benefícios individuais para desestimular a organização, enfraquecendo a solidariedade de classe e a mobilização reivindicatória. Tal ausência de mediação coletiva acentua a assimetria de poder entre o trabalhador individual e as corporações globais que controlam o mercado, limitando as possibilidades de resistência às imposições contratuais e operacionais das plataformas.

A ausência de redes formais de apoio, seja por parte das empresas-plataforma, seja por políticas públicas específicas, aprofunda o quadro de vulnerabilidade. Os espaços de interação entre motoristas, quando existem (como grupos pequenos de WhatsApp ou encontros informais em postos e estacionamentos) cumprem papel importante de troca de informações e suporte mútuo (Duarte *et al.*, 2023), mas são insuficientes para suprir a necessidade de acolhimento, formação e proteção social. Assim, a dimensão organizacional e psicossocial do trabalho uberizado não é apenas um reflexo das condições materiais da atividade, mas também um instrumento de controle e manutenção da precariedade estrutural que define esse modelo.

Outro aspecto importante é a valorização de plataformas locais e alternativas às dominantes, como Uber e 99, configura-se como estratégia econômica, política e social para enfrentar a concentração de poder das corporações globais. Com taxas mais baixas e recursos que aproximam motoristas e passageiros, essas iniciativas favorecem a circulação de riqueza nas comunidades e dialogam com a economia solidária e a justiça social (Leão, 2025).

Assim, torna-se evidente que as condições de trabalho de motoristas controlados por empresas-plataforma, embora incorporado ao discurso da inovação e da modernidade tecnológica, reproduz e aprofunda desigualdades históricas nas relações de trabalho. A

combinação entre precarização, controle algorítmico, ausência de garantias sociais e fragilidade das políticas públicas revela não apenas um modelo econômico excludente, mas também um desafio ético e político para a sociedade. Ao mesmo tempo, a existência de alternativas e a possibilidade de organização coletiva indicam que há caminhos possíveis para a transformação dessa realidade.

2.3 Condições de saúde dos motoristas controlados por empresas-plataforma

Trabalhadores em todo o mundo vêm se inserindo em novas formas de trabalho marcadas pela flexibilização da gestão laboral, muitas vezes como única fonte de renda e sob o apelo da “autonomia e controle” (Huws *et al.*, 2017). Contudo, tais motivações revelam-se parte da falácia do discurso do empreendedorismo, que oculta um processo crescente de exploração. Entre motoristas controlados por empresas-plataforma, a intensidade das jornadas, com prazos apertados e baixos ganhos por unidade, sem pausas adequadas, resulta em exaustão física e mental, manifestada em lesões por esforço repetitivo, acidentes, estresse, ansiedade e depressão (Moreira, 2020; Duarte *et al.*, 2023).

Apesar do avanço da literatura sobre os agravos de saúde associados ao trabalho precário, ainda são escassos os estudos específicos sobre motoristas de aplicativo, em razão da subnotificação e da limitada compreensão dos riscos da uberização, tanto por parte dos pesquisadores quanto dos próprios trabalhadores (Fernandes, 2023).

Os motoristas controlados por plataformas digitais enfrentam múltiplos agravos físicos decorrentes das jornadas extensas e da irregularidade do trabalho, com impactos diretos no sono e nos ritmos biológicos. Distúrbios circadianos comprometem o desempenho, aumentam a ocorrência de erros e acidentes e prejudicam a vida social e familiar (Touitou; Reinberg; Touitou, 2017; Costa; Rocha, 2025). Além disso, a permanência prolongada em posição sentada favorece problemas musculoesqueléticos, como dores lombares, tendinites, hérnia de disco e osteoartrite, agravados pela falta de pausas e pela baixa ergonomia dos veículos (Aghamiri *et al.*, 2022; Bureau of Labor Statistics, 2018; Sharma *et al.*, 2022).

A fadiga crônica, somada às longas horas ao volante, amplia o risco de acidentes de trânsito, já que a atenção e o tempo de reação ficam comprometidos (Crain *et al.*, 2020). Esses trabalhadores também estão expostos a elevados níveis de poluição atmosférica, o que contribui para doenças cardíacas, respiratórias e câncer de pulmão. A OMS estima 6,7 milhões de mortes prematuras anuais no mundo relacionadas à má qualidade do ar (OMS, 2022a; OMS, 2022b; Tieanklin *et al.*, 2024).

Outros problemas recorrentes incluem complicações gastrointestinais e renais, pois a ausência de locais adequados para pausas leva muitos motoristas a restringirem o consumo de água, resultando em condições como pedras nos rins (Amaral; Salomão; Streck, 2023). Associam-se ainda agravos como diabetes e doenças cardiovasculares, decorrentes do sedentarismo e do estresse constante (Schmidt *et al.*, 2023). Estudos sugerem, inclusive, maior incidência de infarto do miocárdio entre motoristas, dado o impacto da pressão do tempo, da exposição ao trânsito intenso e de fatores de risco pré-existentes (Chapman *et al.*, 2019; Kivimäki; Bartolomucci; Kawachi, 2023).

A precarização das condições de trabalho impacta ainda diretamente a saúde psíquica, inseparável da saúde integral do trabalhador (Ornek *et al.*, 2020). Metas diárias, ausência de vínculo empregatício, exploração em jornadas extenuantes, risco de bloqueio pelos aplicativos, cobrança de taxas por cancelamentos e falta de seguridade social desencadeiam estresse, depressão, ansiedade e privação de sono (Vignola *et al.*, 2023). A incerteza sobre a renda e a instabilidade do trabalho reforçam quadros depressivos, sendo que cerca de 68% da vantagem de saúde mental de empregados formais sobre temporários se explica pela menor precariedade financeira e pela solidão (Wang; Li; Coutts, 2022).

O isolamento social é outro elemento central dessa atividade. O trabalho solitário dentro do veículo, frequentemente sem contato com outros motoristas, intensifica a fragmentação e a vulnerabilidade emocional (Walker; Fleming; Berti, 2021; Souza, 2023a; Sariraei; Chênevert; Vandenberghe, 2022). Essa solidão é ampliada pela dependência de poucos aplicativos e pelo controle algorítmico, que coleta dados e monitora continuamente os trabalhadores, restringindo sua autonomia e ampliando o biopoder das plataformas (Walker; Fleming; Berti, 2021; Maciel, 2024).

Além disso, lidar com passageiros hostis, exposição à violência, avaliações injustas, intensa concorrência e a necessidade de conciliar demandas pessoais e metas financeiras contribuem para altos níveis de estresse e esgotamento emocional (Yoo *et al.*, 2024). Trabalhadores de plataformas apresentam maior prevalência de sintomas depressivos, influenciada também pela elevada formação acadêmica associada à baixa segurança no emprego, o que reflete frustrações profissionais (Glavin; Schieman, 2022; Hafeez; Gupta; Sprajcer, 2022). A insegurança diante de assaltos agrava esse quadro, adicionando ansiedade e medo à rotina (Amaral; Salomão; Streck, 2023; Ravenelle, 2019).

Assim, os agravos psíquicos revelados demandam medidas urgentes de suporte psicológico e estratégias de enfrentamento que possam mitigar os efeitos deletérios do trabalho uberizado sobre o bem-estar emocional.

3 METODOLOGIA

Nesta seção será apresentado, em tópicos, os principais elementos delineadores deste estudo, de modo a facilitar o entendimento do leitor.

3.1 Tipo de estudo

Realizou-se um estudo de caráter exploratório-descritivo, de natureza qualitativa, acerca do trabalho e saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por plataformas digitais. Segundo Minayo (2017), a pesquisa qualitativa permite conhecer em profundidade um fenômeno, enfatizando suas particularidades, substituindo a quantidade pela intensidade, neste caso, a compreensão do cotidiano do trabalho e suas implicações a saúde destes trabalhadores. Dessa forma, a escolha pelo método qualitativo se deu pela possibilidade deste tipo de estudo fazer emergir aspectos ainda desconhecidos pela perspectiva dos sujeitos inseridos nesta nova dinâmica de trabalho.

Para garantir a qualidade das publicações científicas baseadas em dados de entrevistas, demonstrar transparência e rigor necessário em um estudo qualitativo, observou-se os itens estabelecidos pelo *Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research* (COREQ) e utilizamos na redação dos manuscritos 1 e 2 (Souza *et al.*, 2021).

3.2 Cenário do estudo

O estudo foi realizado em 2025, com dados coletados entre os meses de janeiro e março, no município de Vitória da Conquista, localizado no sudoeste do estado da Bahia. A cidade de Vitória da Conquista, possui uma área territorial de 3.254,186km², e é o terceiro maior município em população do estado, com aproximadamente 370.879 habitantes (IBGE, 2023). De acordo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2023), a cidade apresenta uma taxa de urbanização superior a 90%, o que reflete seu papel como um centro urbano consolidado.

O município de Vitória da Conquista está à frente de outros municípios próximos como Itapetinga, Brumado, e Jequié, tanto no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), que em 2010 foi de 0,712, quanto no Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que em 2021 foi de R\$ 23.907,93, ocupando a 47^a posição entre 417 município baiano (IBGE, 2023). Em relação ao Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), no ano de 2023, o IDEB para os anos iniciais do ensino fundamental na rede pública foi 5,6 e para os anos finais, de 4,2. Na comparação com outros municípios do estado, Vitória da Conquista ficou nas posições 56 e

120 de 417. Sendo assim, Vitória da Conquista é responsável pelo dinamismo econômico da região sudoeste da Bahia, com destaque para setores como comércio, serviços, agropecuária e, mais recentemente, transporte e logística (IBGE, 2023).

Além disso, o município se destaca como um importante polo educacional e de saúde. A cidade abriga diversas instituições públicas e particulares de ensino superior e técnico, sendo referência na formação de profissionais em diversas áreas e de diferentes partes da Bahia e de outros estados (IBGE, 2023). Com relação à saúde, em termos de comparação com outros municípios da região sudoeste da Bahia, Vitória da Conquista possui uma infraestrutura de saúde mais ampla e complexa, o que a consolida como um centro regional, sendo referência na oferta de serviços de saúde para diversos municípios da região, atraindo indivíduos de cidades vizinhas, como Jequié, Brumado, Itapetinga, entre outras.

O Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST) de Vitória da Conquista atende aos municípios pactuados da Regional, além de apoiar municípios da macrorregional. Os serviços especializados de referência para a assistência em saúde do trabalhador, são oferecidos no Centro Municipal de Atenção Especializada (CEMAE) dispondo de especialidades médicas. Além disso, os trabalhadores podem também ser referenciados para os Centros de Atenção Psicossocial (CAPS), Centros de Referência da Assistência Social (CRAS) e Centro de Especialidades Odontológicas (CEO). A rede de urgência e emergência é composta pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192) e hospitais públicos e privados conveniados para atendimento de média e alta complexidade, atendendo os trabalhadores com agravos e adoecimentos relacionados ao trabalho.

Com relação a violência, em 2025, Vitória da Conquista registrou uma taxa de homicídio 22,1 por 100 mil habitantes, demonstrando um índice de violência inferior ao de outros municípios baianos importantes, como Jequié (91,9 homicídios por 100 mil habitantes) sendo considerada a segunda cidade mais violenta do Brasil, e Salvador (66 homicídios por 100 mil habitantes), enquanto Ilhéus registrou 59,3 homicídios por 100 mil habitantes (Cerqueira; Bueno *et al.*, 2024) A combinação de um cenário de violência moderada e a Relacionada ao contexto educacional, de saúde e de perspectiva para o trabalho através das plataformas digitais da cidade tem atraído motoristas controlados por empresas-plataforma de diversas regiões.

Quanto à frota de veículos, a cidade possui a terceira maior frota do estado da Bahia com aproximadamente 195 mil veículos, segundo dados do Ministério dos Transportes (Brasil, 2025b). A chegada de empresas de transporte por aplicativos representou uma mudança significativa para a população local, pois os serviços de transportes têm passado por constantes mudanças, tais como: mudanças de empresas prestadoras do serviço, contratação emergencial

de novas viagens, itinerários não atendidos, veículos em mal estado de conservação, elevação da tarifa cobrada aos usuários, etc., que têm contribuído para a contratação de serviços privados de transporte como táxi e motoristas controlados empresas-plataforma.

3.3 Participantes do estudo

Os participantes do estudo foram 26 motoristas de aplicativo em atividade no município de Vitória da Conquista (BA). A seleção dos entrevistados ocorreu por meio de uma amostragem não probabilística de conveniência ou acidental, a partir do método “bola de neve” quando o primeiro entrevistado indicou o segundo e assim sucessivamente (Vinuto, 2014). Inicialmente, identificamos um informante-chave a partir da proximidade familiar com a pesquisadora, no qual participou do teste piloto e desempenhou a função de “semente” do processo. Esse participante auxiliou a pesquisadora no acesso ao grupo de interesse, indicando inicialmente outros motoristas que atendiam aos critérios estabelecidos para a pesquisa. Tal estratégia permitiu tatear o universo a ser estudado, ampliando gradualmente a rede de contatos e possibilitando alcançar motoristas que, de outra forma, poderiam permanecer inacessíveis.

Como critérios de inclusão foram convidados a participar aqueles motoristas cadastrados e ativos e que estivessem no mínimo há seis meses trabalhando nos aplicativos de transporte de passageiros na cidade de Vitória da Conquista. Como critério de exclusão, motoristas que se conectavam ao aplicativo esporadicamente por menos de três dias na semana. Essa exclusão se justifica pelo fato de que o tempo de exposição a fatores relacionados as condições de trabalho e de saúde são mais restritas nestes motoristas. Com a indicação inicial de potenciais participantes, realizou-se contato individual para confirmar a periodicidade de trabalho como motorista, permitindo assegurar que os entrevistados mantinham uma vinculação efetiva e contínua com a atividade.

Vale ressaltar que, a partir das indicações obtidas por cada participante, foram convidados 52 motoristas. Entretanto, parte deles recusou o convite, alegando não dispor de tempo para interromper o trabalho ou demonstrando receio de que a participação pudesse prejudicar suas avaliações junto às empresas-plataforma.

Dessa forma, por ser uma pesquisa qualitativa, para definir o número de participantes do estudo, tomamos como base o conceito de saturação teórica, na qual interrompemos a coleta de dados de outros entrevistados ao constatamos a ausência de elementos novos emanados das entrevistas para subsidiar a teorização, tendo como base a análise dos pesquisadores quanto ao alcance do adensamento teórico alcançado (Ribeiro, Souza, Lobão; 2018).

Para garantir o anonimato, confidencialidade das informações os participantes foram identificados com a letra “M” (inicial da palavra motorista), acompanhada de uma numeração sequencial correspondente à ordem de participação na pesquisa.

3.4 Instrumentos e técnicas de coleta de dados

Coletou-se os dados utilizando as técnicas e instrumentos à frente especificados. Utilizamos o diário de campo, recurso usado para anotações da pesquisadora durante todo o percurso da pesquisa. Os registros contaram com informações, como: data, local, acontecimentos observados durante as entrevistas, reflexões da pesquisadora acerca do momento vivenciado e duração da entrevista.

A entrevistas individuais foram majoritariamente presenciais, gravadas com consentimento do participante, conduzidas a partir de um roteiro semiestruturado com questões norteadoras (APÊNDICE A). O roteiro contemplou informações básicas sobre aspectos socioeconômicos, elementos das condições de trabalho relacionados a fatores físicos e materiais, características da atividade, formas de organização do trabalho, saúde física e psíquica, além do acesso a serviços de saúde desses trabalhadores.

Para melhor compreensão do processo de coleta de dados, destaca-se que esta foi conduzida pela pesquisadora, profissional com formação na área da saúde e experiência prévia em estudos qualitativos. Conforme mencionado anteriormente, o primeiro motorista foi convidado a participar a partir das indicações do informante-chave, que havia colaborado no teste piloto. Na ocasião, o participante recebeu informações sobre os objetivos da pesquisa, além de esclarecimentos quanto a eventuais dúvidas.

Aos motoristas que aceitaram participar, foram agendados, de acordo com sua preferência, o dia, o horário e o local das entrevistas, em espaços de convivência cotidiana, como praças públicas, residências e padarias utilizadas para refeições durante as pausas do trabalho, ressaltando que os horários escolhidos correspondiam, segundo os motoristas, a períodos de menor demanda de chamadas nas plataformas.

Com vistas à preservação da privacidade dos participantes, todas as entrevistas foram realizadas exclusivamente na presença da pesquisadora, tendo duração média de 48 minutos. A pesquisadora trabalhou com questões disparadoras e forneceu todas as instruções necessárias para os participantes. O instrumento de coleta passou por teste piloto em dezembro de 2024, no qual selecionamos motorista que representou a diversidade dos entrevistados, considerando tempo de trabalho, jornada de trabalho e engajamento nas atividades da plataforma, a fim de

averiguar e fazer os ajustes necessários no roteiro antes do início da coleta de dados. O mesmo, não exigiu ajustes, razão pela qual a entrevista foi incorporada a coleta final da pesquisa.

3.5 Análise dos dados

As entrevistas gravadas, posteriormente foram transcritas na íntegra com ajuda da plataforma *Transkriptor*; salvas em documento do *Word* e conferidas com o acompanhamento de áudio, visando manter a fidedignidade das informações. As entrevistas tiveram duração média de 48 minutos.

Os dados oriundos das entrevistas, após transcrição, foram importados, organizados no software de análise de dados qualitativos chamado QDA Miner e analisados segundo o método de análise de conteúdo temática, conforme proposta de Bardin (2020).

Os passos para a análise temática foram: (i) Pré-análise: iniciada com a leitura flutuante do material das entrevistas, após a transcrição, seguida de seleção dos documentos a serem utilizados na análise, constituição do corpus e preparação do material realizada das 26 entrevistas em arquivos *Word* numerados de 1 a 26, seguidos de inserção das entrevistas no software QDA Miner; (ii) exploração do material: etapa na qual realizamos a codificação (recorte das unidades de registro e unidades de contexto, a partir dos significados atribuídos à fala); categorização, identificando os núcleos de sentidos e a elaboração das categorias e (iii) tratamento dos dados e interpretações: momento no qual buscamos a compreensão e descrevemos as descobertas.

Por fim, os resultados foram organizados em categorias, constantes nos manuscritos 1 e 2, em atendimento aos objetivos propostos que estão na seção resultados e discussão desta tese. O manuscrito 1 é composto pelas seguintes dimensões: (i) contratual e jurídica, (ii) processo e características da atividade, (iii) recursos físico e material, (iv) exposição à acidentes, roubos e violência, (v) controle algorítmico, (vi) estratégias de trabalho, (vii) relação com as empresas-plataforma (viii) dimensão organizacional psicossocial. Por sua vez, o segundo manuscrito aborda as categorias: (i) saúde física, (ii) saúde psíquica, (iii) hábitos diários, (iv) relação com colegas e organização coletiva e (v) serviço de saúde

3.6 Aspectos Éticos

Em atendimento aos preceitos éticos para pesquisa com seres humanos, realizou-se a coleta dos dados após a aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – UESB, de acordo com os preceitos da Resolução nº 466/2012,

do Conselho Nacional de Saúde (2012) e da Resolução nº 580/2018, deste mesmo órgão (CNS, 2018b) acerca das especificidades éticas das pesquisas no âmbito do SUS. Esta pesquisa foi aprovada pelo parecer CEP-UESB, nº 7.241.516 /2024 (ANEXO A).

Os participantes do estudo receberam individualmente todas as orientações referentes ao desenvolvimento da pesquisa (objetivos da pesquisa, como e onde seria realizado a entrevista, tempo médio de duração da entrevista, quais os riscos e benefícios diretos e indiretos em participar da pesquisa, bem como os direitos dos participantes) e após devidamente orientados foram convidados a participarem do mesmo, ficando livres para recusarem ou não e de desistirem a qualquer momento.

Aos que manifestarem disponibilidade para participarem voluntariamente do estudo, foi fornecido um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (APÊNDICE B) para assinatura, ficando uma cópia com a pesquisadora, e a outra, com o participante do estudo.

3.7 Análise crítica dos riscos e benefícios

Para a realização desta pesquisa, procedeu-se a análise prévia dos riscos e benefícios envolvidos. Em relação aos riscos, considerou-se a possibilidade de que os participantes pudessem sentir constrangimento ao responder determinadas questões, sobretudo aquelas que poderiam repercutir em sua vida social ou profissional, bem como a eventual quebra de sigilo das informações fornecidas. A fim de minimizar tais riscos, os dados coletados foram transcritos e armazenados em notebooks de uso restrito aos pesquisadores. Ademais, a identidade dos participantes foi preservada em todos os documentos desta tese, e continuará sendo mantida em caráter confidencial em futuras publicações ou apresentações de natureza acadêmica e científica.

Por sua vez, os benefícios decorrentes da pesquisa relacionaram-se à possibilidade de sensibilizar a sociedade e as empresas-plataforma quanto aos desafios enfrentados pelos motoristas, além de favorecer o reconhecimento, por parte dos próprios trabalhadores, dos impactos de sua atividade sobre a saúde. Ademais, os participantes contribuíram para a construção de um modelo de intervenção voltado à promoção de melhores condições de trabalho e de qualidade de vida para a categoria.

3.8 Responsabilidade dos pesquisadores e das instituições

A condução da pesquisa, bem como o atendimento aos preceitos éticos ficaram sob responsabilidade da doutoranda, da docente orientadora da instituição de ensino ao qual o

Programa de Pós-graduação está vinculado e do docente coorientador. Uma vez que não existe um local específico de trabalho e uma gestão direta com vínculo empregatício com os motoristas de empresas-plataforma, não houveram assinatura do termo de autorização para coleta de dados por parte de instituições.

3.9 Divulgação dos resultados

Os resultados da pesquisa serão divulgados para os participantes, representantes e entidades de saúde do município de Vitória da Conquista–Ba, na qual teremos oportunidade de estimular e gerar subsídios para ações e discutir a possibilidade de colocar em prática os modelos de intervenção em saúde para os motoristas controlados por empresas-plataforma. Além disso, serão apresentados também aos órgãos do direito do trabalho, subsidiando ações voltadas à proteção desses trabalhadores.

Por fim, ressaltamos a publicação dos resultados por meio da tese, em formato de artigos e em apresentações em eventos de natureza técnica e/ou científica, visando ampla divulgação, em atendimento à função social da pesquisa.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados e discussão desta pesquisa são apresentados, nesta seção, em forma de três manuscritos, de acordo com as normas do PPGES, e em atendimento aos objetivos propostos, conforme demonstramos na Tabela 1.

Manuscrito 1 – Condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma

Working conditions of passenger car drivers managed by platform companies

Condiciones de trabajo de los conductores de automóviles de pasajeros controlados por empresas-plataforma

RESUMO

O trabalho controlado por empresas-plataformas tem se expandido no Brasil, acompanhado por novas formas de organização laboral marcadas pela flexibilização e ausência de garantias trabalhistas. Este estudo tem como objetivo descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Para tanto, realizou-se uma pesquisa qualitativa, utilizando entrevistas semiestruturadas com 26 motoristas, que foram submetidas à análise de conteúdo temática, com apoio do software QDA Miner. Os resultados evidenciaram múltiplas dimensões da atividade laboral, tais como: (i) contratual e jurídica, (ii) processo e características da atividade, (iii) recursos físico e material, (iv) exposição à acidentes, roubos e violência, (v) controle algorítmico, (vi) estratégias de trabalho, (vii) relação com as empresas-plataforma e (viii) dimensão organizacional psicossocial. Observou-se que a flexibilidade e autonomia percebidas, frequentemente exaltadas pelos motoristas, coexistem com a precarização estrutural, marcada por ausência de políticas públicas específicas, assimetrias na relação com as plataformas e transferência de riscos e custos operacionais ao trabalhador. Conclui-se que o trabalho sob plataformas reproduz e intensifica condições precárias, com impactos diretos sobre a saúde e a segurança desses trabalhadores, demandando regulamentações específicas e políticas públicas que assegurem proteção social e melhores condições laborais.

PALAVRAS-CHAVE saúde do trabalhador; condições de trabalho; trabalhador informal; uberização.

ABSTRACT

Platform-controlled work has expanded in Brazil, accompanied by new forms of labor organization marked by flexibility and the absence of labor guarantees. This study aims to describe the working conditions of passenger car drivers controlled by platform companies. To this end, we conducted a qualitative study using semi-structured interviews with 26 drivers, analyzed through thematic content analysis supported by QDA Miner software. The results highlighted multiple dimensions of labor activity, such as: (i) contractual and legal, (ii) process and activity characteristics, (iii) physical and material resources, (iv) exposure to accidents, theft, and violence, (v) algorithmic control, (vi) work strategies, (vii) relationship with platform companies, and (viii) organizational and psychosocial dimension. It was observed that the perceived flexibility and autonomy, often emphasized by drivers, coexist with structural precariousness, marked by the absence of specific public policies, asymmetries in the relationship with platforms, and the transfer of risks and operational costs to the worker. We conclude that platform-mediated work reproduces and intensifies precarious conditions, with direct impacts on the health and safety of these workers, requiring specific regulations and public policies to ensure social protection and better working conditions.

KEYWORDS workers' health; precarious work; informal worker; uberization.

RESUMEN

El trabajo controlado por empresas-plataforma se ha expandido en Brasil, acompañado de nuevas formas de organización laboral marcadas por la flexibilización y la ausencia de garantías laborales. Este estudio tiene como objetivo describir las condiciones de trabajo de los conductores de automóviles de pasajeros controlados por empresas-plataforma. Para ello, realizamos una investigación cualitativa mediante entrevistas semiestructuradas con 26

conductores, analizadas a través de la técnica de análisis de contenido temático con apoyo del software QDA Miner. Los resultados evidenciaron múltiples dimensiones de la actividad laboral, tales como: (i) contractual y jurídica, (ii) proceso y características de la actividad, (iii) recursos físicos y materiales, (iv) exposición a accidentes, robos y violencia, (v) control algorítmico, (vi) estrategias de trabajo, (vii) relación con las empresas-plataforma y (viii) dimensión organizacional y psicosocial. Se observó que la flexibilidad y autonomía percibidas, frecuentemente exaltadas por los conductores, coexisten con la precarización estructural, caracterizada por la ausencia de políticas públicas específicas, las asimetrías en la relación con las plataformas y la transferencia de riesgos y costos operativos al trabajador. Se concluye que el trabajo bajo plataformas reproduce e intensifica condiciones precarias, con impactos directos en la salud y seguridad de estos trabajadores, requiriendo regulaciones específicas y políticas públicas que aseguren protección social y mejores condiciones laborales.

PALABRAS CLAVE Salud de los trabajadores. trabajo precario; trabajador informal; uberización

Introdução

A Quarta Revolução Industrial, caracterizada pela convergência de tecnologias digitais, físicas e biológicas, tem transformado as formas de organização do trabalho, ampliando o uso da automação, da inteligência artificial e da coleta massiva de dados para maximizar a eficiência e o lucro. Esse processo intensifica mecanismos de controle e vigilância, mensuração de produtividade e penalidades automatizadas, diluindo as fronteiras entre tempo de trabalho e a vida (Antunes, 2020). Nesse cenário, surge a chamada economia de compartilhamento, apresentada como solução inovadora para o uso racional de recursos Hossain (2020), mas que, por trás do discurso de colaboração e flexibilidade, consolida formas de ocupação crescentemente desregulamentadas.

Diante deste contexto, emerge o fenômeno conhecido como uberização, termo que sintetiza um modelo de organização laboral caracterizado pela intermediação de plataformas digitais e pela fragmentação das relações de trabalho (Abílio, 2019). A ausência de garantias laborais, a imprevisibilidade de renda e a fragmentação dos vínculos empregatícios caracterizam esse novo arranjo, cujo ponto nodal é a intensificação da precarização do trabalho (Grohmann, 2020).

Nesse novo arranjo, os motoristas de automóveis de passageiros vinculados a empresas como Uber, 99, entre outras, representam um dos segmentos mais expressivos e vulneráveis. No Brasil, o setor apresenta um crescimento acelerado: segundo dados do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap) 1,27 milhão atuam como motoristas de aplicativo, movimentando um contingente expressivo da economia urbana e ocupando um espaço relevante na mobilidade das cidades (Callil; Picanço, 2023).

As condições de trabalho dos motoristas de aplicativo revelam um conjunto de desafios estruturais. O discurso de autonomia e flexibilidade entre estes trabalhadores é contrastado por um conjunto de práticas que revelam a imposição de regras unilaterais pelas empresas-plataforma (Maia; Cruz; Alencar, 2025). Embora estas se apresentem como meras intermediadoras tecnológicas, exercem efetivo poder de comando e controle sobre os trabalhadores, definindo rotas, tarifas, modos de avaliação e critérios de exclusão (Souza, 2023). A suposta neutralidade algorítmica encobre assimetrias informacionais profundas, que limitam a autonomia dos motoristas, aceleram o ritmo de trabalho com longas jornadas e acentuam a insegurança cotidiana, em um cenário de salários deprimidos, imprevisíveis e submetidos à lógica meritocrática e punitiva das avaliações por desempenho (Abílio, 2021).

Esse modelo de gestão algorítmica também resulta na naturalização da transferência dos encargos para os trabalhadores, que arcam com todos os custos operacionais da atividade (combustível, manutenção, seguro, depreciação do veículo) e com os riscos físicos, emocionais

e jurídicos da ocupação (Ribeiro; Litaiff, 2025), assim como para o Estado brasileiro que acaba assumindo os ônus com os custos de saúde e previdência, derivados de doenças e acidentes causados por esta atividade. Além disso, o trabalho envolve alta exposição a riscos, incluindo violência urbana, assédios, acidentes de trânsito e assaltos, sem que haja garantias adequadas de proteção ou seguro (Ferreira; Costa; De Araújo, 2024).

Ademais, a ausência de infraestrutura adequada para pausas e necessidades fisiológicas, somada às longas jornadas e à pressão por metas financeiras, revela o não reconhecimento do trabalho por aplicativo como atividade que exige condições básicas de conforto e higiene, perpetuando sua invisibilidade nas políticas públicas (Duarte *et al.*, 2023).

Diante desse cenário, múltiplas vozes têm defendido a requalificação jurídica dos motoristas como empregados com vínculo formal reconhecido, acesso à seguridade social e proteção trabalhista plena. Evidências internacionais, como a “Lei Rider” na Espanha e decisões judiciais em países como Reino Unido, França e Alemanha, apontam para a urgência de reconfigurar o regime jurídico do trabalho por plataforma de modo a garantir condições mais justas e dignas para esses trabalhadores (Blázquez Agudo, 2022).

Entretanto, é necessário reconhecer que o simples reconhecimento jurídico do vínculo empregatício, embora fundamental, não é suficiente para enfrentar a cultura crescente da pejotização, da informalidade institucionalizada e da flexibilização extrema, cada vez mais legitimadas em nome da liberdade de mercado (Magaldi *et al.*, 2024). No Brasil, essa tendência é agravada por estruturas sociais historicamente hierarquizadas por marcadores de raça, classe e gênero, que condicionam as formas de acesso a direitos e aprofundam as desigualdades estruturais (Abílio, 2021).

Essas transformações suscitam o questionamento sobre as reais condições de trabalho e de saúde desses motoristas, o que fundamenta o presente estudo. Deste modo, o objetivo deste

estudo é descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

Método

Realizou-se um estudo exploratório-descritivo com abordagem qualitativa com motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. A coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas semiestruturadas, entre os meses de janeiro e março de 2025, no município de Vitória da Conquista (BA). Para garantir a qualidade metodológica da pesquisa, seguiram-se os critérios preconizados pelo *Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research* (COREQ).

A seleção dos participantes deu-se por amostragem não probabilística, do tipo conveniência ou acidental, utilizando-se a técnica de “bola de neve”. Nesse método, um participante inicial indicava outros motoristas, estabelecendo uma cadeia de contatos sucessiva, conforme descrito por Vinuto (2014).

Foram incluídos na pesquisa motoristas devidamente cadastrados nas empresas-plataforma, com atuação ativa e experiência mínima de seis meses no trabalho com transporte por aplicativo na cidade de Vitória da Conquista. Como critério de exclusão, desconsideraram-se motoristas que se conectavam à plataforma de forma esporádica, com frequência inferior a três dias por semana. Antes da coleta oficial, foi conduzido um teste piloto com o objetivo de identificar possíveis limitações no instrumento de coleta, sendo este incluído na pesquisa, pois não houve necessidade de ajustes no mesmo.

Previamente antes de cada entrevista, foi realizada a apresentação dos objetivos da pesquisa e assegurado o respeito a todos os princípios éticos previstos para pesquisas com seres humanos. Após o aceite, e com a autorização dos participantes, as entrevistas foram gravadas. As entrevistas ocorreram individualmente, em horário e local definidos pelos próprios participantes, incluindo padarias, praças, residências, entre outros, com duração média de 48

minutos. Durante e após esse processo foram registradas notas de campo, utilizadas para apoio na descrição dos resultados e reflexões na discussão.

As entrevistas foram transcritas na íntegra com o auxílio da plataforma *Transkriptor*®, sendo posteriormente revisadas e codificadas por um pesquisador, sob supervisão de um segundo pesquisador com experiência na abordagem metodológica adotada.

A análise dos dados seguiu os pressupostos da Análise de Conteúdo, na modalidade temática, conforme proposta por (Bardin, 2020). Inicialmente, realizou-se uma leitura flutuante das entrevistas, com o objetivo de captar as primeiras impressões e sistematizar ideias iniciais sobre o material coletado. Em seguida, procedeu-se à elaboração preliminar das categorias a partir do corpus de análise, que foram sendo refinadas ao longo do processo. A etapa seguinte consistiu na leitura aprofundada do material, permitindo-nos a identificação dos núcleos de sentido presentes nas falas dos participantes. Por fim, fizemos a síntese dos núcleos temáticos e a apresentação dos dados empíricos organizados por categorias, com base nas falas mais representativas, evidenciando os sentidos atribuídos pelos motoristas às suas experiências de trabalho.

Para a organização e codificação do material empírico, utilizamos o software QDA Miner, que auxiliou na sistematização e categorização das falas dos participantes. Com o objetivo de preservar o anonimato dos entrevistados, adotou-se sigla “M”, correspondente à palavra “motorista”, seguida pelo número da entrevista (ex.: M1, M2...). A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), sob parecer nº 7.241.516/2024.

Resultados

O estudo contou com a participação de 26 motoristas de automóveis vinculados a empresas-plataforma de transporte, sendo a maioria do sexo masculino, 22 (84,61%), com média de idade de 42 anos, variando entre 25 e 67 anos. Em relação ao estado civil, 12 (46,15%)

eram casados, 7 (26,93%) solteiros, 4 (15,38%) viviam em união estável e 3 (11,54%) eram divorciados ou separados.

Em relação à escolaridade, 9 motoristas (34,62%) possuíam ensino médio completo, 6 (23,08%) ensino superior incompleto, 4 (15,38%) ensino superior completo, 4 (15,38%) ensino médio incompleto, enquanto os demais se distribuíam entre ensino fundamental completo 1 (3,85%), ensino fundamental incompleto 1 (3,85%) e pós-graduação *stricto sensu* 1 (3,85%). A média da renda bruta mensal declarada foi de R\$ 4.935,00 (R\$1.500,00 a R\$8.000,00) enquanto a média da renda líquida foi de R\$ 3.335,00 (R\$800,00 a R\$5.000,00). Ressalta-se que, para 88% dos participantes, a atividade como motorista de aplicativo constitui a principal fonte de renda.

A motivação dos motoristas para o ingresso na atividade esteve associada, à flexibilidade de horários ($f = 9$)¹, ao desemprego ($f = 12$) e à rapidez de entrada nesta atividade laboral ($f = 1$). Além disso, foram relatados desgastes em vínculos empregatícios anteriores, devido à falta de reconhecimento, ausência de ascensão profissional e salários limitados ($f = 3$). Para alguns ($f = 1$), esta atividade funciona como segunda fonte de renda, conciliando-se com outras atividades. Entre os motoristas entrevistados, a maioria (61,5%) relatou utilizar simultaneamente os aplicativos Uber e 99, enquanto 19,2% afirmaram trabalhar exclusivamente com a Uber e outros 19,2% utilizam apenas o 99.

A análise dos resultados foi dividida em oito dimensões, a saber: (i) Contratual e Jurídica; (ii) Processo e característica da atividade; (iii) Recursos físicos e materiais; (iv) Exposição a acidentes/roubos/violência; (v) Controle algorítmico; (vi) Estratégia de trabalho; (vii) Relação com a empresas-plataforma e (viii) Organizacional/psicossocial.

¹ A letra f indica a frequência de entrevistas, ou seja, o número de motoristas que mencionaram determinada categoria em suas respostas

Contratual e Jurídica

Todos os entrevistados relataram que as plataformas operam na completa ausência de direitos trabalhistas, como férias remuneradas, auxílio-doença, plano de saúde, décimo terceiro salário e contribuição para a previdência social.

A rejeição da possibilidade de exercer a atividade sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) foi evidenciada nos motoristas (f = 23), ressaltando como principais motivos a valorização da flexibilidade de horários, a percepção de que os ganhos podem ser mais elevados na atividade autônoma e o desejo de evitar o desgaste emocional associado à subordinação direta a um patrão. Para esses trabalhadores, a autonomia percebida compensa a ausência de garantias formais. Relataram ainda (f = 12) a abertura de um microempreendedor individual (MEI) como forma de garantir ao menos o recolhimento previdenciário e acesso a alguns direitos básicos.

A regulamentação da atividade de motorista controlado por empresas-plataforma, é percebida com desconfiança, sendo associada a uma estratégia do Estado para ampliar a arrecadação e impor regras mais rígidas à categoria. Entre as principais preocupações destacam-se o possível enrijecimento da atividade, especialmente com a exigência de cumprimento de horários fixos, o que reduziria a flexibilidade considerada um dos principais atrativos da profissão

Processo e característica da atividade

Na dimensão Processo e característica da atividade, às atividades desempenhadas pelos motoristas (f = 23) durante o tempo de espera entre uma corrida e outra foram: navegar em redes sociais, acessar sites de notícias, assistir vídeos ou ouvir podcasts, além de manter contato com familiares e amigos por meio de aplicativos de mensagens como o *WhatsApp*. Identificamos que esses intervalos praticamente inexistem entre os motoristas que apresentam

alta frequência de corridas, o que reduz significativamente o tempo disponível para descanso ou outras atividades. Entre os entrevistados ($f = 3$) foi mencionado o aproveitamento desse tempo para práticas de autocuidado, como sair do veículo para movimentar-se brevemente, alongar-se ou estudar por meio de apostilas levadas consigo no carro.

Identificou-se que o tempo médio diário de trabalho dos motoristas foi de 10 horas diárias (4 a 24 horas). As cargas horárias reduzidas, como quatro, cinco ou seis horas diárias, foram menos comuns e associadas a obrigações familiares ou à baixa demanda por corridas em determinados dias da semana. Já as jornadas acima da média ($f = 5$) chegando a 20, 22 e até 24 horas, foram justificadas como pontuais na ocorrência de eventos festivos, maior movimento nos finais de semana, necessidade de quitar dívidas e pelo incentivo dos próprios aplicativos por meio de tarifas dinâmicas e recompensas.

A rotina de trabalho dos motoristas revela grande flexibilidade e adaptação a fatores pessoais e de mercado. Conseguem ajustar seus horários conforme demandas familiares, como os turnos escolares dos filhos ou os deslocamentos dos cônjuges, e busca aproveitar períodos de maior demanda por corridas, a saber: início da manhã, horário de almoço, finais de tarde, finais de semana e momentos de tarifação dinâmica. Alguns ($f = 5$) associam a atividade a outras ocupações autônomas, como corridas particulares, entregas via *delivery* e transporte escolar. De modo geral, domingos e feriados são pouco utilizados para o trabalho.

A relação entre motoristas e passageiros é variada, indo de interações cordiais a situações de conflito. Os relatos apontam desde passageiros calados até deslocamentos para bares, igrejas ou compras, bem como condutas inseguras, como crianças no colo e falta de cinto no banco traseiro. A maioria, contudo, relata comportamentos educados, favorecendo conversas agradáveis, influenciadas pelo comportamento inicial do passageiro. Alguns motoristas relatam atuar como “psicólogos/escuta terapêutica” durante as corridas, enquanto outros preferem interações mínimas. Episódios negativos envolvem passageiros estressados, exigentes ou sob

efeito de álcool e drogas ($f = 6$). Para alguns, a relação impacta diretamente as avaliações no aplicativo.

Os motoristas relatam que os aplicativos oferecem dispositivos de segurança como um botão de acionamento rápido da polícia, que, quando utilizado, compartilha automaticamente a localização do GPS do motorista ($f = 3$). Outro recurso disponível é a gravação das corridas em áudio e vídeo, cujos arquivos são enviados diretamente para a plataforma e podem ser utilizados como prova em caso de denúncias, embora não fiquem sob posse do motorista ($f = 9$). Para contornar essa limitação, muitos profissionais afirmaram adotar estratégias próprias, utilizando aplicativos independentes para realizar gravações paralelas e manter controle direto sobre os registros das viagens.

A percepção de ser autônomo dos entrevistados consideraram a possibilidade de escolha de horários e a flexibilidade da jornada como aspectos positivos da atividade. Entre os principais motivos para essa percepção estão: a possibilidade de escolher períodos do ano, da semana ou do dia para intensificar ou reduzir a carga horária ($f = 15$); a viabilidade de conciliar a ausência de subordinação direta a um patrão ($f = 6$); e a disponibilidade para atender a compromissos domésticos e familiares ($f = 4$).

O aumento da tarifa mínima das corridas e a redução da porcentagem retida pelas plataformas ($f = 7$), acompanhados de maior transparência no cálculo das tarifas e de bonificações para os mais ativos e assíduos ($f = 3$), foram algumas reivindicações às empresas-plataforma identificadas nos discursos dos motoristas. Também ressaltaram a importância de ampliar a assistência à saúde ($f = 2$), ofertar cursos de capacitação em atendimento e relacionamento com passageiros ($f = 2$), e promover treinamentos de reciclagem sobre normas e segurança no trânsito ($f = 2$).

Recursos físicos e materiais

Os motoristas entrevistados não recebem das empresas-plataforma qualquer tipo de auxílio financeiro ou material relacionado à depreciação ou desvalorização do veículo, seguro automotivo ou de vida, plano de saúde, manutenção, equipamentos de proteção individual ou limpeza/higienização do automóvel, retirando recursos próprio para custear equipamentos e materiais de trabalho.

Todos os motoristas relataram a inexistência de infraestrutura física específica para descanso, utilizando o próprio veículo estacionado em locais sombreados, seguros e sem cobrança e onde a parada seja permitida para evitar multas. Frequentam estacionamentos de farmácias, padarias, postos e outros pontos de encontro entre motoristas (terrenos e pontos estratégicos, como o aeroporto). Destacaram a desigualdade em relação aos taxistas, que contam com abrigos e áreas oficiais, enquanto motoristas de aplicativo permanecem desassistidos.

Para necessidades fisiológicas, recorrem a banheiros públicos ou privados (postos de combustíveis, shoppings, padarias, lanchonetes, escolas), retornam para casa ou utilizam o “banheiro natural” em áreas pouco movimentadas, buscando preservar a privacidade.

Exposição à acidentes, roubos e violência

Entre os motoristas, foram relatados casos de agressões verbais ($f = 9$) motivadas por fatores como discordância sobre o valor da corrida, desembarque em local diferente do indicado no aplicativo, presença de passageiros alcoolizados ou conflitos entre passageiros, acidentes de trânsito ($f = 6$), assédio sexual ($f = 5$) nas quais o agressor utilizou insinuações ou códigos amplamente conhecidos para sinalizar propostas de cunho sexual e suspeitas de tentativas de roubo ou assalto ($f = 2$), evidenciando diferentes formas de violência no exercício da atividade.

Os motoristas percebem a cidade onde desenvolvem a atividade como relativamente tranquila para o trabalho, sobretudo em comparação a grandes centros urbanos ($f = 24$). A insegurança é associada principalmente ao turno noturno e a corridas para áreas periféricas, consideradas de maior risco. Destacam falta de responsabilidade da sociedade civil no trânsito, o que contribui para acidentes, conflitos e comprometimento da segurança geral.

Para aumentar a segurança durante o trabalho, os motorista adotam estratégias, tais como: (i) parar antes do local de embarque para observar o passageiro, (ii) verificar a nota do passageiro, configurando o aplicativo para aceitar apenas aqueles com avaliação próxima à nota máxima; (iii) restrição de pagamentos via cartão; (iv) gravar corridas; (v) compartilhamento de localização em tempo real, (vi) abaixar os vidros ao entrar em bairros mais perigosos; (vii) evitar o turno noturno ou, nesse período, atender apenas mulheres; (viii) escolha de pontos de espera mais seguros; (ix) dar preferência a passageiros embarcados em residências e restrição de atendimento em áreas ou horários considerados de maior risco.

Controle Algorítmico

Em relação à dimensão Controle Algorítmico foram identificadas 12 formas realizadas por empresas-plataforma aos motoristas, na Tabela 1, nomeou-se, definiu-se, registrou-se a frequência de entrevistas em que se faz presente esta dimensão, bem como, foi selecionada uma fala representativa entre as que foram categorizadas.

Tabela 1 – Formas de Controle Algorítmico realizadas por empresas-plataforma a motoristas.

Nomeações / definições (frequências)	Exemplos
Autonomia ilusória na precificação das corridas: apesar de existir a opção de o motorista sugerir valores ou negociar tarifas, na prática, a decisão é determinada pelo passageiro e viabilizada pela lógica da plataforma, anulando o poder de decisão do motorista ($f = 2$).	“É, a 99 botou uma plataforma de negocia, só que é o cliente que toma conta da plataforma, porque o motorista põe o preço lá e aí o cliente não aceita” (M19).
Avaliações: pontuação utilizada pelas empresas - plataforma por meio dos passageiros para monitorar e regular o desempenho dos motoristas, funcionando como mecanismo de controle e disciplina ($f = 16$).	“A gente tem uma classificação também no aplicativo. você pode chegar de 1 a 5 estrelas (...)se eu te trato mal, você me coloca uma estrela, faz uma reclamação, automaticamente eu tenho uma rejeição, para eu refletir o que eu fiz durante aquela...” (M15).

Nomeações / definições (frequências)	Exemplos
<p>Bonificações: oferta de gratificações/recompensas pelas empresas - plataforma como forma de incentivo ao aumento de produtividade, porém atreladas a metas difíceis de alcançar, levando à intensificação do trabalho, exaustão física e psicológica (f = 9).</p>	<p>“Incentivam bastante a você bater algumas metas, bonificações (...) agora, de vez em quando, estipulam por horário. Você involuntariamente, começa a andar mais rápido com o carro, correr com o carro, querer fazer corridas mais rápido, entendeu” (...) acho perigoso” (M07).</p>
<p>Decisão unilateral: decisões são tomadas exclusivamente pelas plataformas, sem qualquer possibilidade de negociação, participação ou transparência (f = 3).</p>	<p>“A plataforma, a gente só usa o aplicativo deles e eles usam a gente. Eles dão o valor da corrida que querem, eles cobram o que querem da gente, o desconto que querem de cada corrida. A gente não tem acesso a isso” (M13).</p>
<p>Horário dinâmico/estratégia temporal: horários de trabalho com base em variáveis como períodos de maior demanda, dinamicidade das tarifas, maior circulação de passageiros e momentos de menor concorrência entre motoristas (f = 13).</p>	<p>“O dinâmico é quando tem maior demanda, maior solicitação de clientes (...) e o aplicativo ele fornece também um gráfico que são os horários que tá mais dinâmico (...) Aí eu aproveito o domingo e rodo muito mais e lucro muito mais” (M05).</p>
<p>Imprevisibilidade algorítmica da demanda: inconstância no número de corridas e na renda gerada, atribuída ao funcionamento tendencioso e instável do algoritmo das plataformas (f = 6).</p>	<p>“Porque não tem estabilidade. Você um dia ganha uma coisa, outro dia você ganha outra, outro dia você ganha mais, outro dia você ganha menos. O aplicativo não tem o mesmo fluxo de corrida todos os dias” (M13).</p>
<p>Indefinições e falta de transparência nas taxas cobradas: falta de clareza nos critérios adotados pelas plataformas para definir o valor das corridas e as taxas cobradas, com variações frequentes e ausência de justificativa (f = 21).</p>	<p>“Quem define o valor é sempre a plataforma, o motorista não interfere no valor. Os critérios precisos para definições dos valores nós não sabemos” (...) a plataforma que manda no valor, manda em tudo” (M01).</p>
<p>Normas/políticas pelas plataformas: regras e políticas estabelecidas pelas empresas-plataforma, incluindo proibição de serviços adicionais não previstos (como carregar bagagens, objetos ou mercadorias, entrar em condomínios) (f = 2).</p>	<p>“Eu procuro seguir toda a questão da política do aplicativo. (...)a gente não pode, não deve pegar as coisas no porta mala, mas você (cliente) bota e tira porque pode uma coisa ser quebrada pode uma coisa desaparecer” (M17).</p>
<p>Penalizações injustificadas: punições, bloqueios, advertências ou rebaixamento de nota ocorridos de forma considerada injusta ou sem explicação clara por parte da empresas-plataforma, muitas vezes para beneficiar o passageiro (f = 20).</p>	<p>“Eu fui banido algumas vezes na 99 e aí eu tentei saber o porquê. (...)O cliente não gostou de mim? não gostou do carro? O carro era feio? (...) A plataforma acredita mais no passageiro do que no motorista, entendeu? Não pede um feedback pra saber” (M06).</p>
<p>Pressão velada – liberdade ilusória/aparente: formas indiretas de controle algorítmico que induzem os motoristas a aceitarem mais corridas e se manterem conectados, por meio de punições e recompensas implícitas, limitando sua autonomia de maneira sutil (f = 19).</p>	<p>“Porque o próprio aplicativo, se ele te der quatro, cinco chamadas e você não aceitar nenhuma, ele te coloca offline. Ele dá duas chamadas, mas você vê que não vale a pena você ir. Aí ele já começa a falar, você tá offline? (...)ele fica te pressionando a você pegar mais corrida o tempo todo no aplicativo” (M25).</p>
<p>Restrição à comunicação direta com o passageiro: limitações impostas pelas empresas- plataforma que dificultam ou impedem a interação entre motoristas e passageiros, mantendo o controle da intermediação (f = 1).</p>	<p>“O aplicativo não permite a pessoa entrar direto comigo (...) aparece um número codificado, justamente para que eu não tenha essa relação com o passageiro para não correr o risco de depois de estar combinando passagem e corridas particular” (M14).</p>

Na Tabela 2 apresentou-se as principais estratégias utilizadas pelos motoristas de aplicativo para otimizar ganhos e enfrentar as condições impostas pelas empresas-plataforma. Identificamos oito estratégias de trabalho, revelando que esses trabalhadores desenvolvem diferentes formas de organização da rotina laboral para aumentar os ganhos e se proteger no trabalho.

Tabela 2 – Estratégias de trabalho realizadas pelos motoristas nas empresas-plataforma para otimizar ganhos e enfrentar as condições impostas.

Nomeações, definições e frequências	Exemplos
<p>Comercialização de produtos no veículo: Venda de itens como cosméticos, alimentos ou acessórios durante as corridas, usando o carro como espaço de exposição e complementando a renda por meio de estratégias empreendedoras (f = 1).</p>	<p>“Eu tenho uma... geralmente sou muito comunicativa, tanto que assim...uma das minhas lojas de cosméticos, eu levo principalmente da natura e aí acaba vendendo muito no carro também, principalmente sabonetes.” (M18).</p>
<p>Controle de custo por km rodado: estratégias adotadas para reduzir gastos e otimizar o rendimento com base na quilometragem percorrida, visando maior lucratividade por distância rodada (f = 12).</p>	<p>“Aí eu filtro por rodar por quilômetro, um km mais alto. (...) rodando pouco e uma corrida não precisa ser tão cara, mas rodando pouco uma corrida de 5 km. Aí eu a pego no mínimo por R\$10,00, R\$2,00 por km entendeu? No mínimo é esse o valor por km” (M17).</p>
<p>Escolha por locais estratégicos: seleção de locais com maior probabilidade de corrida, com base em experiência, fluxo de passageiros ou condições ambientais (sombra, segurança, acessibilidade), locais próximos de faculdade, hospitais, aeroporto, centros comerciais, etc. (f = 17).</p>	<p>“eu tento ir pra uma área mais comercial. Porque ali, aquela área comercial, depende do bairro, tem aquela área de concentração maior. (...)você tem essa região central da paróquia que tem muita demanda de corrida. Eu tento deslocar para uma área que eu sei que força tem um número maior de chamada.” (M22).</p>
<p>Interação contida: estratégia de autoproteção contra possíveis reclamações e punições por parte da plataforma derivadas das conversas com passageiros (f = 1).</p>	<p>“para evitar futuras, algo que a pessoa não gostou e a pessoa entrou em contato com a plataforma e acabar me prejudicando, então eu prefiro deixar, evitar o contato máximo só ali mesmo o contato de levar do ponto A e deixar no ponto B só isso.” (M01).</p>
<p>Meta de renda: motorista define um valor diário ou mensal a ser alcançado e encerra a jornada assim que atinge esse objetivo, independentemente das horas trabalhadas, mesmo que implique em desgastante pelo estabelecimento de uma disciplina laboral (f = 16).</p>	<p>“É porque eu tenho uma meta. A meta minha diária de dia de semana é R\$ 200 bruto. Eu atingi nessa meta, eu vou embora, porque é o suficiente para mim. Pode ser duas horas, pode ser em três horas, pode ser em cinco horas...” (M13).</p>
<p>Oportunidade de networking: motoristas utilizam a interação com passageiros para criar contatos, prospectar trabalhos ou negócios e gerar ganhos além das corridas (f = 2).</p>	<p>“O Uber é uma excelente network. Se você souber, você consegue muito mais do que corrida de R\$8,00 (...) ela te dá um leque de pessoas que você vai conhecendo (...)” (M05).</p>
<p>Otimização da rotina para geração de renda: estratégia para conciliar atividades pessoais com o trabalho, organizando deslocamentos e horários de forma a maximizar ganhos e aproveitar melhor o tempo disponível (f = 7).</p>	<p>“levo minha filha na faculdade de manhã, entre oito horas da manhã, aí fico na rua, fazendo corrida. Pego ela meio dia, almoço, retorno pra pegar ela de tardezinha, volto de novo pra rua e fico até oito na rua rodando, que é o horário que eu pego ela na academia e volto pra casa” (M13).</p>

Planejamento financeiro para sinistros: ações de economia, reserva de recursos ou organização financeira realizadas pelos motoristas para garantir a manutenção do veículo e evitar prejuízos decorrentes de falhas mecânicas (f = 3).

“Você tem que fazer também um tipo de economia, juntando todo dia, você pegar R\$10 ou R\$15 ali guardando, porque lá na frente vai fazer a revisão do carro, a facada é grande” (M10).

Legenda f: frequência de entrevista

Relação com a empresas-plataforma

As empresas-plataforma não oferecem treinamentos estruturados (f = 23), segundo os motoristas elas limitam-se a vídeos com orientações básicas, pouco efetivas e motivadoras e de utilidade limitada para quem já possui experiência na função. O aprendizado ocorre principalmente de forma prática, no dia a dia, por tentativa e erro, complementado pela troca de experiências entre colegas e pelo consumo de conteúdos no *YouTube* com influenciadores na área, voltados a estratégias de ganho, segurança e uso do aplicativo.

Os motoristas relataram não manter interação significativa com as empresas-plataforma (f = 7) limitando o contato a questões operacionais pontuais, como achados e perdidos, falhas de pagamento e denúncias. Muitos desconhecem canais oficiais de comunicação e percebem o relacionamento como distante, burocrático e lento na resolução de problemas (f = 9). Destacam a necessidade de atendimento mais acessível e humanizado, preferencialmente presencial, em oposição ao suporte exclusivamente automatizado (f = 3).

Nesse sentido, sentem-se privados de liberdade de expressão no relacionamento com as empresas-plataforma, tanto por meio dos canais formais de comunicação quanto por pesquisas de opinião enviadas periodicamente, cujos resultados não se traduzem em mudanças práticas. Essa sensação de silenciamento é agravada pela percepção de tratamento desigual: enquanto as queixas e solicitações dos passageiros são prontamente ouvidas e atendidas, as demandas e reivindicações dos motoristas raramente recebem atenção ou resultam em ações concretas por parte das plataformas (f = 10).

Poucos motoristas (f = 2) reconheceram a ausência de políticas públicas e ações específicas voltadas à saúde dos trabalhadores de aplicativo. Eles apontaram a falta de iniciativas educativas, campanhas preventivas e espaços de acolhimento, destacando a importância de serviços para prevenção de doenças crônicas e apoio emocional. Ressaltaram que, pela relevância social da atividade, a categoria deveria receber mais assistência e reconhecimento do poder público.

Organizacional/psicossocial

Na Tabela 3 nomeamos, definimos e registramos a frequência de entrevistas que descrevem aspectos organizacionais/psicossociais envolvidos no trabalho de motoristas por aplicativo, revelando como as dinâmicas laborais e as condições estruturais afetam diretamente o processo de trabalho desses trabalhadores.

Tabela 3 – Aspectos organizacionais/psicossociais que afetam os motoristas controlados por empresas-plataforma.

Nomeações, definições e frequências	Exemplos
Descompasso entre renda e custo do trabalho: desequilíbrio entre os ganhos obtidos e as despesas com combustível, manutenção, alimentação e outros custos da atividade, levando à necessidade de jornadas prolongadas e ao aumento do desgaste físico e mental (f = 13).	“Então assim, o combustível aumenta, o pneu, manutenção de carro tudo aumenta, seguro de carro tudo aumenta, alimento aumenta, né? Todas as contas aumentam. E o valor da corrida só tá aqui abaixo, né? Então assim, não tá acompanhando” (M07).
Fragmentação da classe desmobilização/falta de organização dos motoristas/coletivas: apontam a falta de união, descrevem a não participação, apoio ou conhecimento sobre paralisações, greves ou outras formas de mobilização coletiva de motoristas ou ainda expressam críticas a este tipo de movimento (f = 24).	“Não tinha a união no geral, entendeu? Aí não resolve. Aí aconteceria fazer outra paralisação, aí assim, o motorista que parou, já fica com raiva, né? A primeira paralisação. Ah, como é que eu vou parar se a galera não é unida, fulano e ciclano, roda, entendeu? Não é todo mundo que para. Aí acaba que não tem a união” (M07).
Participação em grupos informais: grupos pequenos formados por colegas próximos, que funcionam como espaços de troca de informações, apoio e convivência no contexto do trabalho (f = 18).	Tem um grupo da gente. É bom, porque informa o passageiro ruim, né? [...]galera informa, manda foto, acidente, tipo assim, localização, a gente roda madrugada, a gente lança a localização, todo mundo vê a localização de todo mundo [...]aí a galera fica de olho lá (M09)
Prioridade aos passageiros em detrimentos dos motoristas: Percepções de que a plataforma prioriza os interesses dos passageiros, negligenciando as necessidades, o bem-estar ou a valorização dos motoristas (f = 3).	“o passageiro liga para a plataforma informando que teve um problema com o motorista, a plataforma não vai querer averiguar com o motorista se realmente aquilo aconteceu” (M01)
Sindicato ou associação: desconhecimento dos motoristas em relação sindicatos, associações ou organizações representativas (f = 26).	“Não, não. Já tentaram abrir, mas eu sempre vi que, pelas situações que eu vi, eram mais de coisas de interesses pessoais, financeiros, nunca foi levado pra

Nomeações, definições e frequências	Exemplos
Usurpação do tempo útil do trabalhador: plataforma se apropria do tempo do motorista quando ele permanece logado e disponível, mas sem corridas remuneradas, gerando sensação de improdutividade, desgaste físico e mental e redução da autonomia sobre a gestão do próprio tempo (f = 8).	frente [...]nem sei se tem. mas eu acho que é só pra ganhar dinheiro, não realmente pra fazer um trabalho bem feito” (M17). “Porque são muitas horas, se você olhar, né? São 11h, 11h30, né? 12 horas você trabalhando de uma forma que mesmo você parado, você tá sentado. Parado, você está ocioso” (M03)

Legenda f: frequência de entrevista

Todo o contexto enunciado nas oito dimensões leva a maior parte dos motoristas a não recomendar a profissão (f = 15), pois o ganho não é satisfatório, pelos riscos que correm no trabalho e pela baixa qualidade de vida. Apesar de quase todos indicarem a fragmentação da classe desmobilização/falta de organização dos motoristas/coletivas (f = 24), identificou-se cooperação e solidariedade entre os motoristas nas redes de apoio informais (f = 20), a partir dos relatos sobre o suporte emocional, prático e informativo recebido de outros motoristas no dia a dia, incluindo trocas de experiências, ajuda mútua e ações solidárias, como contribuições financeiras para colegas em dificuldade.

Discussão

Na dimensão contratual e jurídica os achados deste estudo quanto as principais motivações para ingresso na atividade de motorista controlado por empresas-plataforma alinham-se aos achados de Rodrigues e Lucca (2024), que identificaram a valorização da flexibilidade de horários e a ausência de um chefe imediato como um atrativo central desse tipo de ocupação em contraste com o trabalho formal. Esse fenômeno pode ser compreendido a partir da desvalorização do trabalho assalariado e da ascensão da cultura do *management* (Rosa; Carrieri, 2025), em que o auto gerenciamento de si e o esforço individual são constantemente exaltados como virtudes centrais do “bom trabalhador”, ainda que ocultem formas renovadas de exploração.

Um achado inovador do presente estudo foi a ambivalência dos motoristas ao refletirem sobre a própria atividade: embora ingressem atraídos por certa autonomia, a maioria afirmou

que não recomendaria a profissão ou o faria apenas com ressalvas, sobretudo psicológicas, emocionais e financeiras. A contradição entre a promessa de liberdade e os custos subjetivos e materiais do trabalho reforça a necessidade de compreender criticamente o discurso de empreendedorismo individualista como mecanismo ideológico que responsabiliza o trabalhador pelos riscos e fracassos do negócio, ainda que estes resultem da estrutura precarizada da atividade (Nascimento; Ferraz, 2024).

Outro achado é a transferência dos custos da atividade para os próprios trabalhadores, evidenciando o caráter assimétrico da relação entre motoristas e plataformas. Conforme apontam Franco e Ferraz (2019), trata-se de um modelo em que as despesas operacionais recaem integralmente sobre o trabalhador. Esses achados dialogam com o estudo de Greggo *et al.* (2022), que mostra que muitos motoristas iniciam sua atividade já endividados, em função de financiamentos ou aluguéis de veículos, arcando ainda com custos de seguro, combustível, limpeza e manutenção.

Destaca-se ainda na dimensão contratual e jurídica a desconfiança dos motoristas em relação à regulamentação da atividade, frequentemente percebida como uma ameaça à flexibilidade de horários e aos ganhos potenciais. Esse sentimento corrobora os achados de (Magaldi *et al.*, 2024), que evidenciam a preocupação dos motoristas com a possibilidade de redução dos ganhos diante de uma jornada padronizada e regulada. Além disso, uma parte dos entrevistados encara a atividade como um “bico” ou uma ocupação secundária, considerada inevitável mesmo diante da oferta de um trabalho regulado com remuneração equivalente (Magaldi *et al.*, 2024). Tal percepção reforça a centralidade da informalidade como estratégia de sobrevivência e a fragilidade da categoria diante da ausência de reconhecimento jurídico e de garantias trabalhistas mínimas (Menezes; Siqueira; Nascimento, 2025).

Recentemente, propostas legislativas como o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12 de 2024 e o PLP nº 152 de 2025 têm buscado regulamentar o trabalho mediado por empresas-

plataformas, estabelecendo parâmetros de proteção social, previdenciária e de transparência na relação contratual (Brasil, 2024; 2025). Embora representem avanços importantes ao reconhecerem a necessidade de um marco regulatório para essa categoria, tais iniciativas ainda apresentam limitações ao manterem o enquadramento dos motoristas como autônomos, reforçando a assimetria contratual e a transferência de riscos e custos para o trabalhador.

A dimensão processo e características da atividade revelou que os motoristas de aplicativo só são remunerados pelo trabalho efetivamente realizado, configurando uma lógica de pagamento por peça que os coloca na condição de trabalhadores *just-in-time* (De Stefano, 2015; Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). Nessa perspectiva, o tempo de disponibilidade não é reconhecido como parte da jornada laboral, transferindo ao trabalhador todos os riscos e custos da espera. Para Fioravanti; Martins; Rizek (2023), essa lógica capitalista libera as empresas-plataforma da responsabilidade de arcar com os chamados “tempos mortos” do trabalho, ainda que motoristas e entregadores permaneçam conectados por longos períodos, frequentemente mais de 10 horas diárias, muitas vezes sem descanso semanal, o que acentua a precarização e gera riscos adicionais à saúde.

Outro achado relevante refere-se à incongruência entre o discurso de autonomia e flexibilidade de horários, exaltado por muitos motoristas como atrativo da atividade, e a realidade prática em que esses trabalhadores acabam moldando suas jornadas às demandas da plataforma, adequando-se aos horários de maior movimento e às recompensas oferecidas. Esse processo foi caracterizado por Melo e Santos (2024) como *gamificação* do trabalho, ou *ludificação*, estratégia que se apropria de mecanismos psicológicos para influenciar a vontade do trabalhador. Como aponta Castro (2020), ao transformar metas e promoções em desafios lúdicos, a plataforma incute no motorista o desejo de permanecer conectado e de trabalhar mais, mascarando a subordinação sob a aparência de liberdade.

As estratégias de gamificação também se revelaram eficazes na fidelização dos motoristas e até mesmo na desmobilização de manifestações coletivas. Barros (2025) descreve como, às vésperas do “Breque Nacional” dos aplicativos, organizado no primeiro semestre de 2025, as plataformas criaram pacotes de bonificações e promoções específicas, oferecendo ganhos pontuais mediante o cumprimento de metas pré-estabelecidas que poderiam chegar a R\$ 800,00. Tais medidas, além de estimular maior engajamento no trabalho, funcionam como mecanismos de neutralização da ação coletiva, fragmentando a categoria e minando iniciativas de mobilização política.

Além disso, destaca-se que a avaliação constante dos motoristas pelos passageiros impõe uma cordialidade aparente ou, em muitos casos, uma ausência deliberada de contato interpessoal, na tentativa de evitar avaliações negativas. Esse resultado converge com os achados de Lacerda; Prevot; Moura (2025), que apontam a avaliação como dispositivo de controle subjetivo que interfere diretamente nas interações sociais no trabalho. Tal dinâmica pode ser compreendida à luz do conceito de “capitalismo de vigilância”, no qual os métodos tecnológicos de observação e monitoramento social criam um panóptico pós-moderno Koerner (2021), em que os motoristas passam a gerir suas emoções e comportamentos sob o olhar permanente e avaliador do passageiro e do algoritmo.

Com relação à dimensão de exposição à acidentes, roubos e violência, nossos achados convergem com Souza (2023), que evidencia não apenas o risco de acidentes de trânsito e de assédio moral e sexual, mas também o perigo concreto de vida ao trafegar em áreas dominadas pelo crime organizado. Apesar de a maioria dos motoristas relatar exercer a atividade com relativa tranquilidade, Sena (2025) mostra que é recorrente a presença de notícias em veículos locais sobre motoristas feitos reféns e até mesmo mortos durante corridas (G1 Bahia, 2025). Esse contexto revela a vulnerabilidade cotidiana da categoria e como o risco à vida se naturaliza no exercício da atividade.

Ferreira, Costa e Araújo (2024) identificaram ainda que, mesmo após episódios de assédio, motoristas frequentemente permanecem com a corrida em andamento, revelando tanto a pressão econômica quanto a fragilidade da proteção institucional. Além disso, estratégias de autoproteção são adotadas, impactando diretamente sua liberdade e dignidade, como o uso de roupas largas, aparência descuidada e postura hostil diante de passageiros do sexo masculino. As autoras também evidenciam o uso de dispositivos como *taser* e o compartilhamento da localização em tempo real com terceiros como mecanismos adicionais de segurança. Tais práticas, embora eficazes em parte, expõem os limites do autogerenciamento da proteção diante de um ambiente de trabalho marcado por insegurança estrutural.

A dimensão controle algorítmico evidenciou que os motoristas se percebem mais penalizados do que acolhidos pelas empresas-plataforma, sobretudo diante da opacidade dos critérios que regem a tarifação das corridas, os bloqueios temporários e as punições aplicadas em caso de recusas ou cancelamentos. Esses resultados estão em consonância com Castro (2020), que aponta a recorrência das reclamações de motoristas quanto à falta de transparência das regras, revelando um sistema de gestão caracterizado mais pelo viés punitivista do que por um compromisso de cuidado e proteção ao trabalhador.

Em alinhamento com essa perspectiva, Melo e Santos (2024) destacam que o sistema de avaliações é um dos principais mecanismos de subsunção virtual do trabalho, uma vez que se baseia em critérios frequentemente subjetivos e pouco claros. Essa dinâmica transfere ao passageiro parte do poder disciplinar, uma vez que a avaliação impacta diretamente na reputação e, conseqüentemente, na possibilidade de o motorista obter novas corridas. Dessa forma, a gestão algorítmica combina elementos de vigilância e julgamento social, reforçando a insegurança laboral e acentuando a assimetria de poder entre plataformas, trabalhadores e usuários.

Essa percepção dos motoristas acerca de um controle algorítmico vigilante e punitivista pode ser compreendida à luz da análise foucaultiana do poder disciplinar, que denuncia a vigilância como mecanismo de sujeição e racionalização dos corpos e condutas (Foucault, 2024). No entanto, ao mesmo tempo em que esse modelo revela sua face coercitiva, também desvela as engrenagens de um sistema neoliberal que, como destaca Han (2018), se apresenta de forma sedutora e cativante, mascarando sua essência opressora. Assim, os relatos dos motoristas desnudam o caráter estabilizador desse regime, que mobiliza a liberdade aparente como estratégia de intensificação da exploração e de aprofundamento da precarização.

Em relação às estratégias de trabalho, estudos como os de Magaldi *et al.* (2024) e Souza (2023) também identificaram práticas voltadas à otimização dos ganhos, como a escolha de trajetos ou corridas mais vantajosas, o posicionamento em áreas de grande demanda e a permanência em zonas seguras e populosas em horários estratégicos. Esses achados reforçam que, diante da ausência de garantias das plataformas, os motoristas desenvolvem formas autônomas de organizar sua rotina, ainda que isso acarrete maior intensificação e responsabilização individual.

Os achados deste estudo apontaram estratégias diferenciadas, como a comercialização de produtos no veículo, utilização do trabalho como oportunidade de *networking* e criação de clientela fixa por meio de transporte escolar/encomendas e de pessoas. Tais achados contrastam com os de Souza (2023), que destacou a centralidade da confiança dos usuários na relação com a empresa Uber, e não com os motoristas, o que limita a possibilidade de fidelização e, consequentemente, a formação de uma clientela fixa e estável.

Em nosso estudo, na dimensão recursos físicos e materiais os motoristas relataram arcar integralmente com os custos do trabalho, além da ausência de qualquer infraestrutura física destinada ao descanso ou ao uso de sanitários durante a jornada. Situação semelhante foi identificada por Duarte *et al.* (2023), ao apontarem a falta de pontos de apoio adequados, o que

leva muitos motoristas a restringirem a ingestão de líquidos. Souza (2023) destaca ainda que a ausência de sanitários disponibilizados pelas plataformas compromete a realização de necessidades fisiológicas e eleva o risco de doenças do trato urinário, o que reforça a precarização das condições laborais dessa categoria.

A dimensão relação com a empresas-plataforma revelou que, à medida que os motoristas percebem as plataformas como instâncias que os punem, vigiam e desassistem, começam a emergir sinais de saturação desse modelo de negócio. Nesse contexto, ganha força a busca por alternativas, com o surgimento de novos aplicativos que se apresentam como promotores de relações mais equilibradas e de pagamentos considerados mais justos. Para Leão (2025) fatores como a criação de laços mais próximos com os motoristas, a possibilidade de treinamentos, a existência de escritórios com sede fixa, a concessão de bonificações, bem como a redução das taxas cobradas, configuram estratégias que podem ampliar o espaço de inserção de plataformas alternativas frente às empresas dominantes do setor.

Durante o período em que este estudo foi desenvolvido, observou-se também um movimento constante de adaptação das empresas-plataforma, que buscaram estratégias para conter a evasão de trabalhadores e aumentar sua fidelização. Entre as medidas adotadas, destacam-se a flexibilização de tarifas, permitindo negociações diretas entre motoristas e passageiros mesmo que ilusórias, o afrouxamento dos critérios de seleção dos veículos, a oferta de linhas de financiamento próprias para aquisição de automóveis e a criação de clubes de desconto voltados aos motoristas. Essas iniciativas, embora apresentadas como benefícios, reforçam o caráter instrumental da relação, revelando mais uma forma de manter os trabalhadores vinculados a um sistema que continua marcado pela assimetria de poder e pela precariedade estrutural.

A dimensão organizacional e psicossocial evidenciou de forma clara como a cultura do autogerenciamento de si resulta na fragmentação da classe trabalhadora e na fragilidade das

relações entre motoristas. Essa lógica individualizante, sustentada pelo discurso de autonomia e liberdade, enfraquece a possibilidade de construção de uma identidade coletiva e de pautas reivindicatórias comuns. Em contraste, Melo e Santos (2024) mostraram que, em alguns contextos, as insatisfações compartilhadas em grupos digitais, como *WhatsApp* e *Facebook*, foram capazes de mobilizar motoristas em atos reivindicatórios, paralisações e até em campanhas digitais, a exemplo do movimento *#BrequeDosApps*. Nossos achados, contudo, revelam que esse potencial organizativo não se manifesta de forma significativa na realidade estudada, prevalecendo o isolamento e a desunião.

Entendemos que tal fenômeno decorre do reduzido poder de barganha dos motoristas em cidades de médio porte, onde a menor densidade de trabalhadores e o baixo impacto midiático dificultam tanto a mobilização da opinião pública quanto a sensibilização dos diretores das empresas-plataforma. Assim, ainda que as condições de trabalho e saúde se mostrem igualmente precárias, a percepção predominante é de impotência diante da capacidade efetiva de pressionar corporações globais, o que reforça a fragilidade da organização coletiva e perpetua o ciclo de vulnerabilidade social e laboral.

Considerações finais

Evidenciou-se que as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma estão inseridas em um contexto de intensificação da precarização laboral, marcado por longas jornadas, ausência de garantias trabalhistas, controle algorítmico rigoroso e fragilidade das políticas públicas voltadas à saúde do trabalhador. Embora a flexibilidade de horários seja amplamente valorizada pelos trabalhadores, essa autonomia percebida é relativa e se sustenta sobre uma base de insegurança econômica e socioeconômica, na qual os riscos e custos da atividade são integralmente transferidos para o trabalhador.

As análises, a partir das oito dimensões, revelaram que a atividade, comumente apresentada como oportunidade de empreendedorismo e autonomia, está fortemente condicionada por mecanismos de gestão invisíveis, materializados nos algoritmos que monitoram, avaliam e punem. Essa lógica, aliada à competição acirrada e à fragmentação da categoria, contribui para o isolamento social e para impactos negativos sobre a saúde mental e física dos motoristas. O cenário se agrava diante da inexistência de infraestrutura física adequada e de políticas de prevenção e cuidado, o que compromete a qualidade de vida e a longevidade profissional desses trabalhadores.

A concentração do mercado nas mãos de grandes plataformas limita a capacidade de negociação e a possibilidade de melhores condições de trabalho. Nesse sentido, a valorização de plataformas locais e alternativas, com modelos de negócios mais justos e taxas mais equilibradas, surge como caminho estratégico para fortalecer a economia regional, ampliar a soberania tecnológica e promover a justiça social no setor. Contudo, para que essas alternativas se consolidem, é necessário um arcabouço regulatório que proteja os trabalhadores e garanta a viabilidade econômica dessas iniciativas.

Como limitação, ressaltamos que a pesquisa foi realizada em um município de médio porte, o que pode restringir a generalização dos resultados para outras realidades urbanas, especialmente grandes centros. Além disso, os participantes do estudo, majoritariamente são homens, e isso, limitou a análise de especificidades de gênero na experiência laboral e em saúde, apontando para a necessidade de investigações futuras que contemplem maior diversidade de perfis e contextos regionais.

Assim, apontou-se para a necessidade urgente de políticas públicas integradas que reconheçam formalmente o vínculo trabalhista desses motoristas, assegurando direitos como férias, 13º salário, previdência social e cobertura de saúde.

Em última instância, enfrentar as contradições da plataformização exige mais do que ajustes pontuais: implica repensar o modelo de mobilidade urbana e de organização do trabalho sob a ótica da dignidade humana e do trabalho decente. Ao iluminar essas questões, pretende-se contribuir com o debate científico, político e social, fortalecendo a luta por condições laborais que conciliem inovação tecnológica, sustentabilidade econômica e justiça social.

Referências

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41–51, 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, São Paulo, v. 39, p. 579–597, 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021.

ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1 ed: São Paulo: Boitempo, 2020.

BARDIN, Lawrence. **Análise de conteúdo**. 1 ed: São Paulo: Edições 70, 2020.

BARROS, Carlos Juliano. Entregadores dizem que iFood oferece até R\$ 800 para melar Breque Nacional. 28 mar. 2025.

BLÁZQUEZ AGUDO, Eva María. Ley 12/2021, de 28 de septiembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicada. 2022.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 152, de 16 de julho de 2025. Regula os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital. Brasília: Câmara dos Deputados, 2025. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2537739>

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de

quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 10 de set. 2025.

CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. **São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap**, 2023.

CASTRO, Viviane Vidigal de. As ilusões da uberização do trabalho: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber. **44º Encontro Anual da ANPOCS**, p. 0101291–19, 2020.

DE STEFANO, Valerio. The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork, and labor protection in the gig-economy. **Comp. Lab. L. & Pol’y J.**, v. 37, p. 471, 2015.

DUARTE, Veridiana de Vasconcelos *et al.* Mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado: qualidade de vida no trabalho. **Temas em Saúde**, 4. v. 23, p. 46–60, 2023.

FERREIRA, Amanda; COSTA, Barbara Regina Lopes; DE ARAÚJO, Richard Medeiros. Serviços de transporte por aplicativo sob a ótica feminina. **Nucleus**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 1, 2024.

FIORAVANTI, Livia Maschio; MARTINS, Felipe Rangel; RIZEK, Cibele Saliba. Plataformas digitais e fluxos urbanos: dispersão e controle do trabalho precário. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 26, p. 69–96, 2023.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. [S.l.]: Editora Vozes, 2024.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos Ebape. BR**, Rio de Janeiro, v. 17, n. spe, p. 844–856, 2019.

G1 BAHIA. Motorista por app é encontrado morto na Bahia; carro do homem foi depredado. 11 jul. 2025.

GREGGO, João Pedro *et al.* Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 46, p. 93–106, 2022.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, São Cristóvão, v. 22, n. 1, p. 106–122, 2020.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica: o neoliberalismo e as novas técnicas de poder**. [S.l.]: Editora Âyiné Belo Horizonte, 2018.

HOSSAIN, Mokter. Sharing economy: A comprehensive literature review. **International Journal of Hospitality Management**, v. 87, p. 102470, 2020.

KOERNER, Andrei. **Capitalismo e vigilância digital na sociedade democrática**. SciELO Brasil, , 2021. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/3RSTj7mCYh6YcHRnM8QZcYD>>. Acesso em: 11 set. 2025

LACERDA, Vanessa; PREVOT, Rejane; MOURA, Renan. Gig economy, capitalismo de vigilância e as relações de trabalho no Brasil. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 27, n. 64, p. e6461280, 2025.

LEÃO, Leonardo. **Regionalização dos aplicativos de transporte é tendência para o futuro da mobilidade; entenda**. 27 jan. 2025. Disponível em: <https://diariodocomercio.com.br/economia/aplicativos-regionais-transporte-tendencia-futuro-mobilidade/> Acesso em: 22 set. 2025.

MAGALDI, Tiago *et al.* Uma “Escolha Muito Difícil”: CLT versus Plataformas Na Avaliação Dos Trabalhadores Brasileiros Em Uma Abordagem Quali-Quanti. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 28, p. e242816, 2024.

MAIA, Cibele Gomes; CRUZ, Mylena de Sousa; ALENCAR, Marina de Alcântara. Entre Flexibilidade e Precarização: a vulnerabilidade dos motoristas de aplicativo no Brasil. **Facit Business and Technology Journal**, Araguaína, v. 2, n. 63, 2025.

MELO, Diego Braga; SANTOS, Livia Gomes dos. Impactos psicossociais da uberização: saúde mental na subsunção virtual do trabalho. **Psicologias, políticas e manifestos Latino-americanos**, v. 07, p. 24, 2024.

MENEZES, André Agassis Athayde de Oliveira; SIQUEIRA, João Ricardo Guedes Sampaio de; NASCIMENTO, Juliana Oliveira Eiró do. O trabalho dos motoristas de aplicativos e saúde mental. **Revista Jurídica do Cesupa**, Belém, v. 6, n. 1, p. 69–92, 2025.

NASCIMENTO, Emilly Bezerra Fernandes do; FERRAZ, Janayna de Moura. Classe trabalhadora uberizada: uberização e saúde-doença mediadas pelas TICs. **Temporalis**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 48, p. 361–378, 2024.

RIBEIRO, Yasmin Paola Teixeira; LITAIFF, Ilcia. Uberização: a precarização do trabalho informal na era da indústria 4.0. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, São Paulo, v. 11, n. 5, p. 8449–8466, 2025.

RODRIGUES, Nara Leticia Pedroso Ramos; LUCCA, Sergio Roberto de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 48, p. e9270, 2024.

ROSA, Kaio Lucas da Silva; CARRIERI, Alexandre de Pádua. Uberismo, formação particular e plataformizada na grande indústria moderna. **Revista Gestão & Conexões**, Goiabeiras, v. 14, n. 1, p. 153–179, 2025.

SENA, Antonio. **Urgente motorista de aplicativo é feito refém por mulheres armadas com facas**. 9 nov. 2025. Disponível em: <https://blogdosena.com.br/urgente-motorista-de-aplicativo-e-feito-refem-por-mulheres-armadas-com-facas/> Acesso em: 22 set. 2025.

SOUZA, Ilan Fonseca de. Formas de sujeição dos motoristas da Uber no Brasil: uma etnografia pela ótica da participação observante. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**, Argentina, v. 7, n. 15, p. 3, 2023.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014.

Manuscrito 2 – Condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma

Health conditions of drivers of passenger cars controlled by platform companies

RESUMO O objetivo do estudo foi descrever as condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Trata-se de um estudo exploratório-descritivo, de abordagem qualitativa, realizado com 26 motoristas de aplicativo por meio de entrevistas semiestruturadas, analisadas segundo a técnica de Análise de Conteúdo na modalidade temática. Os resultados foram organizados em cinco dimensões: saúde física, saúde psíquica, hábitos diários, acesso aos serviços de saúde e relação com colegas e organização coletiva. Na saúde física, foram relatados doenças e agravos musculoesqueléticos, endócrinos, hemodinâmicos e tegumentares, relacionados à longa permanência ao volante e ao sedentarismo. No campo psíquico, destacaram-se sentimentos de estresse, fadiga, ansiedade, desvalorização social, medo, insegurança, isolamento e frustração. Em relação aos hábitos diários, prevaleceu a tentativa de manter alimentação regular e hidratação, embora a prática de atividade física fosse pouco frequente. As relações coletivas evidenciaram fragilidade organizacional, fragmentação da categoria e desconfiança em relação a sindicatos e associações, mas também a presença de redes de apoio informais mediadas por grupos de WhatsApp e influenciadores digitais. Concluímos que a atividade de motorista, mediada pelo controle algorítmico das plataformas, impõe condições precárias que afetam diretamente a saúde, sobretudo a psíquica. Os achados reforçam a necessidade de políticas públicas, medidas regulatórias e reconhecimento do vínculo empregatício.

PALAVRAS-CHAVE Saúde do trabalhador. Precarização do trabalho. Condições de saúde.

ABSTRACT This study aimed to identify the health conditions of ride-hailing drivers controlled by platform companies. It is an exploratory study with a qualitative approach, conducted with 26 app-based drivers through semi-structured interviews, analyzed using Thematic Content Analysis. The results were organized into five dimensions: physical health, mental health, daily habits, access to health services, and relationships with colleagues and collective organization. In terms of physical health, drivers reported musculoskeletal, endocrine, hemodynamic, and skin-related problems, associated with prolonged sitting at the wheel, sedentary lifestyle, and inadequate diet. Regarding mental health, feelings of stress, fatigue, anxiety, social devaluation, fear, insecurity, isolation, and frustration were prominent.

As for daily habits, most reported efforts to maintain regular meals and hydration, although physical activity was infrequent. Collective relations revealed organizational fragility, fragmentation of the category, and distrust toward unions and associations, but also the presence of informal support networks mediated by WhatsApp groups and digital influencers. We conclude that ride-hailing work, mediated by algorithmic control of platforms, imposes precarious conditions that directly affect drivers' health, particularly mental health. The findings reinforce the urgency of public policies, regulatory measures, and the recognition of employment ties to ensure better social protection and health promotion for these workers.

KEYWORDS Worker health. Job insecurity. Health conditions.

Introdução

No contexto contemporâneo, marcado pelo avanço da digitalização e pela expansão do trabalho precário, os motoristas de aplicativo configuram um grupo particularmente exposto a doenças e agravos à saúde. A atividade laboral influencia diretamente o bem-estar físico e mental dos indivíduos por meio de múltiplos caminhos, incluindo o acesso à renda e benefícios, a exposição a riscos ocupacionais, o acúmulo de estressores no ambiente de trabalho, bem como a inserção em redes e normas sociais que modulam comportamentos e estilos de vida¹. Dessa forma, compreender a relação entre condições laborais e saúde é essencial para revelar desigualdades e vulnerabilidades específicas entre trabalhadores.

O trabalho por ser determinante social de saúde, desempenha importante papel na (re)produção das desigualdades em saúde em todo o mundo². Para Abílio *et al.*³, a ausência de seguridade social, a inexistência de benefícios como planos de saúde ou aposentadoria, a transferência dos riscos do negócio para os trabalhadores, além de ganhos financeiros limitados e incertos, reforça condições de vulnerabilidade. A isso se somam as longas jornadas de trabalho ou a imprevisibilidade de horários, aspectos que intensificam a instabilidade e contribuem para o aumento do desgaste físico e psíquico, bem como para a redução do status social desses trabalhadores⁴.

As especificidades do modelo de negócios das empresas-plataforma ampliam sobremaneira os riscos à saúde desses motoristas⁵. O controle algorítmico exerce regulação rígida sobre os preços, a distribuição das corridas e o ritmo de trabalho, minando a autonomia do trabalhador. A vigilância constante por meio dos aplicativos e os mecanismos de avaliação dos usuários instauram ambientes laborais permeados por ansiedade, insegurança e

desconfiança. Tais elementos produzem um processo de intensificação do trabalho que afeta diretamente a saúde mental e favorece quadros de estresse, fadiga e exaustão crônica⁶.

Além disso, a fragmentação da atividade em microtarefas *servis e just-in time*, em que trabalhadores e suas atividades estão desconectados entre si e de um propósito coletivo mais amplo, resulta em alienação e perda de sentido do trabalho⁷. O controle unilateral das tarifas pelas plataformas gera frustração e desalento, ao passo que a gamificação introduz metas desgastantes e muitas vezes inalcançáveis, levando motoristas a permanecerem conectados por longos períodos, sem a garantia de retorno financeiro. Essa lógica, marcada por incertezas e competição, impõe desafios adicionais à saúde física e mental, configurando-se como um fenômeno silencioso de adoecimento ocupacional.

Diante desse cenário, objetivou-se neste estudo descrever as condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Entende-se que esta investigação é fundamental para alertar o poder público sobre a propagação silenciosa de agravos relacionados ao trabalho uberizado e, ao mesmo tempo, subsidiar políticas públicas que promovam melhores condições laborais e maior proteção social a essa categoria emergente.

Método

Este estudo caracterizou-se como exploratório-descritivo, de natureza qualitativa, tendo como participantes motoristas de automóveis de passageiros vinculados a empresas-plataforma de transporte digital. A coleta de dados foi realizada no município de Vitória da Conquista (BA), entre janeiro e março de 2025, mediante entrevistas individuais semiestruturadas, orientadas por um roteiro previamente elaborado. A fim de garantir o rigor metodológico, foram observados os critérios estabelecidos pelo *Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research* (COREQ).

A amostragem adotada foi não probabilística, do tipo conveniência, operacionalizada pela técnica “bola de neve”, em que cada entrevistado indicava outros potenciais participantes, compondo uma rede de contatos sucessiva⁸. O processo teve início com um informante-chave, responsável por auxiliar na aproximação com o grupo. O teste piloto, realizado com este primeiro participante, não exigiu ajustes no instrumento de coleta, razão pela qual a entrevista foi incorporada a coleta final da pesquisa.

Foram incluídos motoristas ativos, cadastrados em plataformas digitais, com pelo menos seis meses de experiência na atividade. Foram excluídos aqueles que acessavam a plataforma de maneira eventual, com frequência inferior a três dias semanais.

Antes de iniciar cada entrevista, foram apresentados os objetivos da pesquisa, com garantia dos princípios éticos e da confidencialidade das informações. Os participantes autorizaram a gravação em áudio, que foi realizada de forma individual, em locais escolhidos por eles, como padarias, praças e residências, em horários de menor demanda de chamadas. A duração média das entrevistas foi de 48 minutos. Paralelamente, a pesquisadora manteve diário de campo, no qual registrou observações contextuais, percepções e reflexões sobre o processo investigativo.

As entrevistas foram transcritas integralmente com o apoio da plataforma *Transkriptor*®, revisadas manualmente e posteriormente codificadas. A análise foi conduzida com base na Análise de Conteúdo temática⁹. O processo envolveu: leitura flutuante inicial para apreensão do material; construção preliminar de categorias; leitura aprofundada para identificação de núcleos de sentido; e, por fim, sistematização e apresentação dos resultados em categorias temáticas, ilustradas por excertos representativos das falas dos participantes.

A organização do corpus e o processo de categorização foram auxiliados pelo software QDA Miner. Para assegurar o anonimato, os entrevistados foram identificados pela letra “M” (motorista), seguida de um número sequencial (ex.: M1, M2...). A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), sob parecer nº 7.241.516/2024.

Resultados

Ao todo, participaram 26 motoristas, dos quais 22 (84,61%) eram homens, com média de idade de 42 anos, variando entre 25 e 67 anos. No que se refere ao estado civil, 12 (46,15%) declararam-se casados, 7 (26,93%) solteiros, 4 (15,38%) viviam em união estável e 3 (11,54%) eram divorciados ou separados.

Quanto à escolaridade, 9 motoristas (34,62%) possuíam ensino médio completo, 6 (23,08%) ensino superior incompleto, 4 (15,38%) ensino superior completo, 4 (15,38%) ensino médio incompleto, enquanto 1 (3,85%) possuía ensino fundamental completo, 1 (3,85%) ensino fundamental incompleto e 1 (3,85%) pós-graduação *stricto sensu*. O tempo médio de atuação na atividade foi de quatro anos, variando de oito meses a sete anos. A jornada diária média correspondia a 10 horas, oscilando entre 4 e 24 horas. A renda bruta mensal variou de R\$ 1.500,00 a R\$ 8.000,00, com média de R\$ 4.935,00, enquanto a renda líquida apresentou média de R\$ 3.335,00 (R\$ 800,00 a R\$ 5.000,00). Para 88% dos entrevistados, a atividade constituía a principal fonte de subsistência.

A análise dos resultados foi dividida em cinco dimensões, a saber: saúde física, saúde psíquica, hábitos diários, acesso aos serviços de saúde e relação com colegas e organização coletiva.

Saúde Física

Identificou-se diferentes doenças e agravos autorreferidos à saúde física que podem estar relacionadas à atividade laboral e ao modo de vida imposto pelo trabalho controlado por empresas-plataforma. Em relação à esta dimensão, na Tabela 1, nomeou-se, definiu-se registrou-se a frequência das entrevistas em evidenciamos esta dimensão, bem como, selecionamos uma fala representativa entre as que foram categorizadas.

Tabela 1 – Condições físicas dos motoristas de automoóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

Nomeações, definições e frequências	Exemplos
Afastamento por doença ou acidentes: situações em que os motoristas precisaram interromper suas atividades devido a problemas de saúde (COVID, dor no nervo ciático, dor na coluna, infecção intestinal) procedimentos médicos (apendicite, trombose) ou acidentes de trânsito, revelando a vulnerabilidade desses trabalhadores diante da ausência de proteção social e previdenciária. (f=10)	“porque a coluna travou mesmo, o nervo ciático, não estava nem conseguindo andar, tomei uns remédios. (...) segunda agora mesmo eu não trabalhei” (M09).
Doenças/condições endócrinas: condições relacionadas a disfunções hormonais, distúrbios da tireoide, obesidade, diabetes mellitus que impactam o metabolismo e podem ser agravadas pelo estresse, alimentação inadequada (f = 4)	“porque a gente não consegue, eu não consigo controlar a diabetes. Porque se eu conseguisse ter uma qualidade de vida melhor, aí com certeza eu ia controlar. Mas só tá piorando, porque tá cada vez pior. A gente ganhando cada vez menos” (M14).
Doenças/condições hemodinâmicas: alterações relacionadas ao sistema cardiovascular, como hipertensão arterial, taquicardia, palpitações e trombose pela longa permanência em posição sentada, pelo estresse ocupacional (f = 9)	“a panturrilha dói de tanto fazer engrenagem do carro. Eu tive trombose na perna final do ano passado por conta por conta de dirigir mesmo. Eu estava com o pé inchado, não estava aguentando nem fazer assim com os dedos do pé” (M20).
Doenças/condições renais: alterações renais após longas jornadas e trabalho e por não ingerir água de forma adequada (f = 4)	“essa incidência de cálculo é direto. E às vezes, a maioria das minhas crises que eu tenho é depois de uma jornada de Uber. Fico sentada muito, muito tempo sentada no carro. Quando eu chego em casa a dor é intensa. Aí lá vai eu pro hospital, pra emergência, tomar remédio” (M13).
Doenças/condições muscoesqueléticas: refere-se a dores e doenças que afetam músculos, articulações e coluna, frequentemente associadas à permanência prolongada em posição estática, má postura, vibração do veículo e excesso de horas de trabalho, como lombalgias e cervicalgias (f = 18)	“Oito horas sentado, então, é mais a lombar, a coluna. E, como de um ano pra cá, eu tenho sentido muito a coluna, a lombar. (..) É aquela posição ali o tempo todo. (..) quando a lombar ataca e o ciático, eu já fico em casa, sem trabalhar, na base de remédio” (M04).
Nomeações, definições e frequências	Exemplos

Doenças/condições tegumentares: alterações na pele e problemas relacionados ao calor, ao estresse, à sudorese e ao contato prolongado com o banco do veículo, além de doenças agravadas pela exposição solar intermitente (f = 3)	“problemas de pele por conta do sol. Esse meu braço é preto, já esse aqui é branco. O sol a gente acaba descascando, chegando no final do dia está ardendo. O rosto também queima bastante, mancha” (M23).
---	--

Legenda f: frequência de entrevista

Os relatos dos motoristas evidenciam que, embora alguns problemas endócrinos, como o hipotireoidismo, já fossem pré-existentes, a atividade laboral como motorista de aplicativo tem sido associada a novos agravos à saúde. Dois entrevistados apontaram o desenvolvimento de obesidade relacionado ao sedentarismo e à rotina de longos períodos sentados ao volante, enquanto um motorista destacou sofrer crises renais que, segundo ele, estão diretamente associadas às extensas jornadas de trabalho, marcadas por baixa ingestão de água e restrições no acesso a banheiros.

Os motoristas entrevistados revelaram clara percepção dos riscos físicos decorrentes da sua atividade laboral (longo tempo em posição sentada, bem como problemas associados ao sedentarismo, má alimentação, baixa ingestão de água) com possíveis adoecimentos relatados: dores na coluna, braços e ombros, má circulação, hipertensão e hemorroidas.

Os relatos evidenciam que um déficit no autocuidado físico dos motoristas de aplicativo é marcado predominantemente pelo sedentarismo, já que a maioria (f = 14) afirmou não praticar atividades físicas há bastante tempo, embora manifeste saudade de rotinas mais ativas vividas anteriormente. Muitos associam essa desmotivação à intensidade das jornadas, ao desgaste no trânsito e ao trato constante com diferentes perfis de passageiros, fatores que reduzem a disposição para exercícios. Entre as poucas práticas mencionadas, destacam-se alongamentos rápidos entre corridas, caminhadas, pedaladas, exercícios aeróbicos, pilates e artes marciais, mas geralmente de forma esporádica. Apenas quatro motoristas declararam manter uma regularidade mínima, praticando atividades físicas de duas a três vezes por semana.

Os depoimentos revelam que a maioria dos motoristas de aplicativo sente-se compelida a manter-se em atividade mesmo diante de doenças e agravos de saúde, priorizando a necessidade de garantir o sustento familiar em detrimento do cuidado pessoal. É comum que trabalhem com dores nas costas, dores de cabeça, febre ou sintomas gripais, evidenciando a pressão financeira que os impede de repousar, assim como, tornando-se como elo de transmissão de infecções virais da população (influenza, COVID, H1N1).

Saúde Psíquica

Observou-se, para além das repercussões físicas, que a atividade de motorista controlado por empresas-plataforma tem produzido efeitos significativos sobre a saúde psíquica desses

trabalhadores. A identificação desses sintomas decorreu de questões direcionadas à compreensão sobre como os motoristas se sentem no exercício da atividade e de que maneira a rotina de trabalho impacta seu bem-estar. A Tabela 2 apresenta os códigos construídos no eixo condições de saúde psíquica, acompanhados de suas respectivas definições, bem como selecionamos uma fala representativa entre as que foram categorizadas para esta dimensão.

Tabela 2 – Sintomas que interferem nas condições de saúde psíquica dos motoristas de automóveis controlados por empresas-plataforma.

Nomeações, definições e frequências	Exemplos
Alerta/Vigilância constante: necessidade relatada pelos motoristas de manterem-se em estado contínuo de alerta durante o exercício da atividade pela atenção exigida no trânsito ou por outras questões no decorrer do trabalho (f = 11).	“Você tem que estar o tempo todo ligado. Você não pode se distrair (...) são várias coisas que levam você a dobrar a atenção, porque você tem que ter atenção ao trânsito, atenção ao passageiro, que não para de falar muitas vezes, entendeu?” (M15).
Ansiedade: sentimentos de apreensão e preocupação constante, relacionados a atingir as metas, à instabilidade da renda, às avaliações de passageiros e ao risco de bloqueio pela plataforma (f = 6).	“E essa questão de ansiedade, de bater meta, isso gera... A meta, na verdade, quem faz sou eu, faço minha meta do dia, se eu não bater aquela meta...” (...) (M03).
Cansaço/Fadiga/exaustão: abrange o desgaste físico e mental provocado por jornadas extensas, trânsito, falta de descanso adequado e ausência de pausas regulares (f = 20).	“como eu falei, hoje a gente já tá até cansado de tudo e esse trânsito tá tão estafante, tão ruim, que a gente chega de tardinha... às vezes eu até preciso rodar mais, mas não tô aguentando, (...) é demais, é um desgaste muito grande (...) à tarde você tá super chateado, estressado, cansado, doido pra arrumar outra coisa pra fazer” (M14).
Desvalorização social do trabalho: sentimento de que a profissão de motorista de aplicativo é vista com preconceito, inferiorização ou descrédito por parte da sociedade, dos amigos e colegas (f = 8).	“E hoje eu falo pra todo mundo que hoje a profissão mais desvalorizada é a nossa. Porque ninguém tem o respeito mais pela gente. Então assim, tanto que as vezes eu escuto no carro mesmo, o passageiro falando: “ah você viu fulano, o fulano virou Uber. Tá sendo pior do que ser gari, porque antigamente gari que era desvalorizado, né?” (M22).
Estresse/Tensão: refere-se à sobrecarga emocional vivenciada no cotidiano laboral, marcada; pressão por ganhos; pelas longas jornadas; trânsito; relacionamento com passageiros e pelas incertezas geradas pelo controle algorítmico (f = 19).	(...) “porque a gente chega em casa cansado, estressado, tá nesse trânsito, que é muito estressante, realmente tá muito estressante. Grande, muito grande. O estresse da gente é muito grande e que pode acabar provocando outros problemas, né? Como problemas cardíacos, a gente toma muito susto no trânsito, então isso desgasta muito, a gente fica tenso o tempo todo, então a gente nota o batimento cardíaco, altera aquela ansiedade” (...) (M14).
Nomeações, definições e frequências	Exemplos

Frustração: refere-se ao sentimento de decepção diante da discrepância entre as expectativas de ganhos e autonomia prometidas pela plataforma; a realidade de exploração e controle; pela sensação de desconforto em exercer a atividade; pela impossibilidade de alcançar expectativas financeiras e pessoais e situações cotidianas, como cancelamentos de corridas e dificuldade em prover melhores condições de vida para a família (f = 10).

Insegurança/instabilidade: fragilidade estrutural da atividade, marcada pela ausência de garantias trabalhistas, pela responsabilidade integral sobre custos e pela incerteza em relação à saúde e ao sustento, gerando instabilidade econômica e profissional (f = 8).

Insegurança/Medo: sentimento de vulnerabilidade e temor diante dos riscos inerentes à atividade, como assaltos, violência, assédio, acidentes de trânsito (f = 18).

Isolamento social: expressa a redução das interações sociais e do convívio cotidiano, marcada pela solidão do trabalho, em que o motorista permanece longas horas restrito ao volante, afastando-se da família e da vida comunitária (f = 6).

Reação a violência verbal (Xingamentos): inclui experiências de agressões verbais e desrespeito por parte de passageiros ou no trânsito, que impactam negativamente a saúde psíquica do motorista (f = 1).

Tristeza/Desânimo: refere-se aos sentimentos de abatimento e desmotivação diante das dificuldades em alcançar suas metas financeiras diárias e lidar com a pressão constante das despesas e às perspectivas de futuro (f = 6).

“Então assim, do jeito que quando eu comecei no aplicativo, até hoje, só vai piorando. Não teve melhora nenhuma, tanto de valores, quanto de ajuda do aplicativo, só vai piorando. Eu, quando eu comecei, a corrida mínima era R\$5,60. Hoje chama corrida de R\$5,40, de R\$4,50 da Uber, entendeu?” (M07).

“É insegurança, assim, né? Tanto que você investe caro num carro, mesmo 80 mil, você bota num carro pra você rodar aí. É bem inseguro, né? tudo é por sua conta. Saúde também, não tem reparo de nada” (M19).

“Medo é mais essa questão de assalto, talvez assédio também, né? Às vezes entra até uma pessoa bem vestida no carro, um rapaz bem bacana, e aí lá ele já começa a assediar e tudo mais” (M23).

“Interfere porque você não vê ninguém. Você não vê ninguém. A partir do momento que você encontra o volante, é ele você e acabou, você esquece todo mundo” (M02).

“Tudo tem xingamento, tudo isso afeta o meu psicológico. Muitos brigam, muitos. Então tudo isso afeta. A pessoa tá numa pressão. Daí você fazer um trabalho de você se preparar psicologicamente para chegar até e fazer seu trabalho, sabendo já que vai ocorrer” (M17).

“Ah, você vai ficar um pouco triste, né? Porque as contas vão chegar. Se você vai batendo um dia, no outro você tem que bater e ainda tem que passar um pouquinho pra compensar” (M02).

Legenda f: frequência de entrevista

Tais sintomas podem contribuir com os adoecimentos e desenvolvimentos de transtornos mentais, como já evidentes em alguns deles. Foram também identificadas expressões de satisfação/prazer no trabalho (f=12), destacando aspectos positivos do trabalho, como prazer em dirigir e trabalhar como motorista, e valorização social. Assim como, o autocuidado psíquico (f = 18), voltados às práticas adotadas para manter a saúde mental em equilíbrio, como momentos de lazer, pausas durante o trabalho, apoio espiritual, psicoterapia, atividades relaxantes ou contato com familiares/amigos.

Hábitos diários

Nesta dimensão, no que se refere à ingestão de água durante a jornada de trabalho, a maioria dos motoristas relatou hábitos regulares de hidratação. Entre os 26 entrevistados, 20 afirmaram consumir, em média, dois litros de água por dia, em geral levada em garrafas próprias ($f = 18$), embora alguns mencionassem a compra ao longo do trajeto ($f = 2$). Dois motoristas disseram esquecer-se de beber água, enquanto outros dois admitiram ingerir pequenas quantidades para evitar paradas frequentes para uso de banheiros. Apenas dois entrevistados não mencionaram a questão em suas falas. Embora a maior parte dos motoristas demonstre preocupação com a hidratação, fatores ligados à rotina laboral, como a necessidade de continuidade das corridas e a dificuldade de acesso a sanitários, influenciam diretamente a prática.

A rotina de sono dos motoristas entrevistados mostrou-se heterogênea, refletindo tanto estratégias individuais quanto os efeitos do trabalho sobre o descanso. Houve equilíbrio entre aqueles que relataram não perceber impacto da atividade laboral no sono ($f = 5$) e os que admitiram dormir cansados e exaustos, sobretudo em razão das longas jornadas e do trânsito intenso ($f = 7$). Um motorista mencionou o uso de medicamentos ou energéticos para prolongar o estado de vigília durante a jornada. Para oito motoristas, a média diária de sono variou entre seis e oito horas, enquanto um condicionou seu descanso ao alcance de metas financeiras e outro relatou dormir muito pouco, reconhecendo o risco que tal prática representa para si, passageiros e terceiros.

Quanto a alimentação, revelou-se marcada por estratégias de economia e adaptação às exigências da jornada. A maioria relatou manter o hábito de realizar três refeições diárias, evitando comer fora de casa para não elevar os gastos ($f = 12$). Alguns afirmaram levar frutas ou biscoitos para o consumo no veículo ($f = 3$), enquanto um destacou utilizar o restaurante popular devido ao baixo custo da refeição. Em contrapartida, parte dos entrevistados admitiu substituir o almoço por lanches rápidos em padarias ou lanchonetes ($f = 5$), e outros relataram uma rotina alimentar desregulada, diretamente impactada pelas demandas imprevisíveis das corridas e chamadas do aplicativo ($f = 2$).

Os motoristas relataram adotar estratégias simples para atenuar os efeitos das longas jornadas, sendo os alongamentos esporádicos e a saída do veículo para estimular a circulação sanguínea as práticas mais recorrentes ($f = 9$). Apesar desses cuidados, mencionaram dores frequentes em diferentes partes do corpo como quadril, pernas, pés e costas, além de câimbras ($f = 5$). Três motoristas destacaram a manutenção adequada do assento e o uso contínuo do ar-

condicionado como formas de melhorar o conforto. Ainda assim, a maioria expressou o desejo de manter uma rotina regular de exercícios físicos, embora reconheçam não conseguir colocá-la em prática.

Acesso aos Serviços de Saúde

Os relatos dos motoristas evidenciam um padrão de acesso restrito e eventual aos serviços de saúde, ocorrendo, em geral, apenas em situações extremas ($f = 7$), seja em clínicas particulares ($f=2$) ou em quase a totalidade dos casos por meio do Sistema Único de Saúde (SUS), em prontos-socorros e postos de saúde ($f = 19$). Dois entrevistados afirmaram não gostar de ir ao médico, e um declarou jamais ter se consultado. Apenas dois motoristas relataram realizar exames periódicos, motivados tanto pela prevenção quanto pelo manejo de condições específicas, como diabetes, crises renais ou problemas na coluna. Alguns mencionaram possuir plano de saúde próprio ou serem dependentes do plano do cônjuge ($f = 7$), mas, de modo geral, a busca por cuidados médicos mostrou-se limitada e marcada por condutas reativas. Importa destacar que nenhum motorista relatou receber apoio das plataformas no agendamento de consultas médicas ou em cuidados de saúde, sendo eles próprios os responsáveis por custear integralmente tais despesas.

No que se refere à vacinação, os motoristas apresentaram diferentes posturas em relação às vacinas contra a influenza, H1N1 e contra a COVID-19. Dos 26 entrevistados, 10 afirmaram ter se vacinado contra ambas as doenças, enquanto nove declararam ter recebido apenas a vacina contra a COVID-19. Quatro motoristas relataram não ter se vacinado em nenhuma das duas campanhas, e nenhum mencionou vacinação exclusiva contra a influenza. Entre aqueles que receberam a vacina contra a COVID-19, dois destacaram que o fizeram apenas devido a exigências de empregos anteriores, e parte deles não completou o esquema vacinal recomendado. Chama atenção o fato de que os quatro motoristas que não se vacinaram foram enfáticos em afirmar que não veem necessidade em se vacinar, revelando fragilidades preocupantes na percepção de risco e na adesão às medidas de prevenção em saúde.

Relação com colegas e organização coletiva

A rede de apoio dos motoristas se estrutura, sobretudo, em grupos de *WhatsApp*, formados por colegas de profissão, amigos, vizinhos ou ex-companheiros de trabalho. Esses grupos menores, funcionam como espaços de solidariedade imediata, utilizados para o compartilhamento de localização em corridas suspeitas ou para pedir auxílio em situações de

pane ou acidente com o veículo. Paralelamente, os motoristas também participam de grupos maiores, com dinâmica mais ampla, voltados para a troca de informações sobre blitz e acidentes nas vias, realização de vaquinhas para apoio a colegas em dificuldades, promoções de postos combustíveis e até a organização de confraternizações, reforçando laços de sociabilidade e cooperação. Além desses grupos, muitos motoristas mencionaram como parte de sua rede de apoio os influenciadores digitais, especialmente no *YouTube*, de onde extraem orientações práticas, dicas de segurança e estratégias de trabalho que contribuem para enfrentar os desafios cotidianos da atividade.

A participação dos motoristas em grupos de *WhatsApp* apresenta diferentes perfis e percepções. A maioria ($f = 15$) relatou que, nos grupos maiores, a experiência não compensa, pois há excesso de mensagens, consideradas perda de tempo para leitura, além da recorrência de conversas inapropriadas, como discussões, desentendimentos, brigas, compartilhamento de fotos de acidentes com vítimas e informações que dizem respeito sobretudo a contextos de capitais, pouco aplicáveis à realidade local. Nesses espaços, a postura predominante é de ouvintes, que acompanham as mensagens sem interagir ativamente. O ponto positivo destacado é a possibilidade de conhecer a rotina e os ganhos de outros motoristas, embora um entrevistado tenha admitido que essa comparação possa abalar seu emocional diante da percepção de colegas com rendimentos mais altos. Já nos grupos menores, compostos por amigos, vizinhos ou ex-colegas de profissão, os motoristas enfatizaram haver maior empatia e apoio mútuo, favorecido pelos laços afetivos mais próximos. Por fim, alguns motoristas afirmaram não participar de qualquer grupo, sobretudo para evitar o tempo gasto com sua manutenção.

A relação entre os motoristas de aplicativo é marcada por uma forte fragmentação da categoria, especialmente no que se refere à participação em mobilizações e paralisações. Dos 26 motoristas entrevistados, 14 destacaram unanimemente a desunião como um fator que inviabiliza manifestações mais efetivas. Entre os elementos apontados estão a diversidade de rotinas, necessidades e interesses individuais, que fazem com que alguns motoristas aceitem corridas mesmo diante de acordos prévios de paralisação; o clima de animosidade presente em grupos de *WhatsApp*, que desmotiva a adesão a conversas e articulações coletivas; além da prática de alguns motoristas em expor ganhos superiores, alimentando um ambiente de concorrência velada. O constante ingresso de novos motoristas, que aceitam todas as corridas sem avaliar a viabilidade financeira ou sem conhecimento das mobilizações em andamento, também reforça essa fragmentação. Um dos entrevistados chegou a observar que, em comparação, a categoria dos motoboys entregadores demonstra maior coesão e engajamento em paralisações e manifestações coletivas.

Os sentimentos relatados pelos motoristas em relação às mobilizações da categoria são, em grande parte, de impotência, desânimo e desalento diante da falta de resultados práticos. Muitos avaliam que uma mobilização em uma cidade do interior da Bahia teria pouca ou nenhuma relevância frente ao poderio econômico de uma plataforma multinacional, sobretudo diante da ausência de unidade e organização entre os motoristas. Além disso, a lógica da tarifa dinâmica foi frequentemente mencionada como um elemento sedutor, pois os valores mais elevados praticados durante as paralisações acabam induzindo motoristas a não aderirem ao movimento. A percepção de distanciamento em relação às plataformas, traduzida no desconhecimento sobre quem seriam seus “patrões”, bem como a ausência de clareza sobre o número e identidade dos motoristas ativos na cidade, reforçam o sentimento de fragmentação e a dificuldade de reconhecimento coletivo.

Por outro lado, alguns motoristas relataram que só veem esperança em mobilizações realizadas em grandes centros urbanos, sobretudo quando articuladas por motoristas influenciadores digitais (*youtubers*), capazes de mobilizar a opinião pública, ou ainda quando estas manifestações assumem contornos de desordem pública e atos de vandalismo, que chamam maior atenção. Para outro entrevistado, mobilizações, paralisações ou greves só fazem sentido para trabalhadores com carteira assinada, uma vez que ingressar em uma plataforma significaria aceitar previamente as regras do negócio, tornando desrespeitoso questionar sua lógica de remuneração ou condições. Por fim, também emergiram sentimentos de manipulação, em que motoristas afirmam que as plataformas utilizam mecanismos de controle para esvaziar as mobilizações, o que contribui para que muitos percebam tais ações apenas como fontes de estresse e raiva, em vez de oportunidades de conquista de direitos.

A maioria afirmou categoricamente que não há sindicatos ou associações de motoristas de aplicativo em atuação na cidade ($f = 10$), enquanto sete motoristas disseram não ter conhecimento ou não saber da existência de tais organizações. Parte dos entrevistados relatou terem conhecimento de tentativas anteriores de criação de sindicatos ou associações, mas que, segundo eles, não prosperaram em razão da própria natureza fragmentada da atividade, marcada pela lógica do “cada um por si”. Além disso, dois motoristas declararam explicitamente não simpatizar com sindicatos ou serem contrários à existência de entidades dessa natureza para a categoria, reforçando a percepção de desconfiança e fragilidade quanto à organização coletiva.

Quanto a recomendação da profissão, a maioria dos motoristas afirmou que indicaria a atividade com ressalvas, sobretudo para pessoas desempregadas, em dificuldades financeiras, jovens em início de carreira ou aqueles que buscam complementar a renda e usufruir de maior liberdade de horários em comparação ao regime Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Destacaram ainda a importância de “testar” a atividade antes de abandonar outra ocupação, avaliando a capacidade de lidar com suas exigências psíquicas. Já os que não a recomendam enfatizaram o excesso de desgaste físico e emocional, a baixa qualidade de vida e a queda nos ganhos após a pandemia de COVID-19 e introdução do Uber moto, fatores que, em sua visão, desestimulam a permanência na profissão.

Entre os motoristas entrevistados, apenas sete mencionaram suas perspectivas futuras em relação à atividade. A maioria deles ($f = 5$) sinalizou o desejo de reduzir a intensidade e dedicação ao trabalho como motorista por meio de alternativas como dar continuidade aos estudos (graduação, concurso ou pós-graduação) ou investir em imóveis, vislumbrando maior estabilidade financeira. Um motorista relatou a intenção de manter-se na atividade de forma menos intensa, apenas para “bater papo” e distrair. Já dois motoristas afirmaram pretender permanecer no setor, mas buscando ampliar sua atuação por meio da aquisição de novos veículos para disponibilizá-los a outros motoristas como carros de aluguel.

Discussão

Entre as doenças e agravos relatados, os problemas musculoesqueléticos despontaram como os mais frequentes, em consonância com evidências já registradas na literatura.

Em estudo¹⁰ realizado com taxistas na cidade de João Pessoa, observou que as dores na coluna, sobretudo na região lombar, afetavam significativamente o desempenho laboral e a qualidade de vida desses trabalhadores, corroborando os achados do presente estudo. Para Nascimento e Ferraz¹¹ tais dores estão associadas não apenas à permanência prolongada em posição sentada, mas também à repetição de movimentos específicos, como o acionamento do câmbio e da direção, agravados pela ergonomia deficiente dos veículos. Um dado curioso é que a própria Plataforma 99¹² reconhece, em seus materiais informativos, os riscos à saúde enfrentados por motoristas que permanecem dirigindo por longas horas, destacando problemas como desidratação, alimentação inadequada e dores corporais decorrentes da postura prolongada e incorreta, afetando ombros, pernas e pescoço.

No tocante aos problemas endócrinos, os relatos de disfunções hormonais, alterações da tireoide e diabetes mellitus destacam como o trabalho em plataformas pode repercutir negativamente no metabolismo dos motoristas. O estresse cotidiano, aliado à irregularidade alimentar, contribui para o agravamento dessas condições. Bruning *et al.*¹³ apontam que a insegurança social e laboral se constitui em um fator de risco para o desenvolvimento de diabetes tipo 2, doenças coronarianas e outras enfermidades cardiometabólicas, o que reforça a relação entre precarização laboral e adoecimento físico. Ainda nessa dimensão, problemas

tegumentares, como alterações cutâneas e sinais de envelhecimento precoce, foram relatados pelos entrevistados, convergindo com os achados de Duarte, *et al.*¹⁴, que identificaram o impacto da exposição prolongada ao calor e às temperaturas elevadas na saúde dermatológica de trabalhadores motoristas.

Enquanto Bruning *et al.*¹³ relacionam o sedentarismo apenas às longas jornadas de trabalho, os achados do nosso estudo ampliam essa compreensão ao evidenciar que o cansaço e o desânimo provocados pelas interações desgastantes com passageiros, o trânsito estressante e os riscos de multas e acidentes também contribuem para a inatividade física, potencializando esses agravos.

Ademais, identificou-se a recorrência de crises renais associadas à baixa ingestão de água e à permanência prolongada no veículo, um dado pouco explorado em investigações anteriores. No Equador, por exemplo, Cordero e Daza¹⁵ chamam a atenção para as consequências sobre a saúde das trabalhadoras digitais: a inexistência de sanitários e pontos de apoio nesta modalidade de trabalho impede a realização de necessidades fisiológicas por motoristas do gênero feminino, o que, por sua vez, pode causar infecções urinárias e cistites, dados também observados no estudo de Souza¹⁶.

Outro achado relevante refere-se à ampla consciência que os motoristas possuem acerca dos riscos físicos e psíquicos envolvidos em sua atividade, contrastando, entretanto, com práticas bastante tímidas de autocuidado. Assim como apontado por Clementino *et al.*¹⁰ a principal medida relatada pelos entrevistados foi a realização de alongamentos esporádicos durante curtas pausas, prática insuficiente diante da magnitude dos agravos descritos. Tal dado evidencia a urgência de políticas públicas voltadas à educação em saúde, com atenção especial ao público masculino, que mesmo reconhecendo os benefícios das práticas de autocuidado, permanece distante de incorporá-las em sua rotina. Além disso, reforçam a necessidade de avanços que ultrapassem ações pontuais em saúde, demandando também mudanças estruturais no marco regulatório que rege a atividade, de modo a garantir melhores condições de trabalho e proteção social aos motoristas.

O cenário de trabalho sob adoecimento, no qual motoristas persistem na atividade mesmo diante de dores intensas, febre, crises metabólicas ou sintomas compatíveis com a COVID-19 que chegam a ser ocultados dos passageiros para evitar perdas financeiras expõe a total ausência de proteção social, forçando-os a optar entre saúde e subsistência. Esse comportamento se alinha ao fenômeno do presenteísmo, o qual, em contextos precarizados como o trabalho por plataformas digitais, é exacerbado pela insegurança econômica e a estrutura de controle algorítmico, que penaliza ausências, gerando desgaste físico e psicológico

progressivo¹⁷. Tais evidências reforçam o caráter central da saúde física como marcador de vulnerabilidade nessa categoria, consolidando a precarização estrutural que naturaliza a exposição contínua ao risco sem mecanismos compensatórios ou de afastamento remunerado.

Em relação à dimensão de saúde psíquica, a categoria desvalorização social emergiu como um dos principais elementos nos discursos dos motoristas entrevistados, estando em consonância com o modelo de saúde mental formulado por Mirowsky e Ross¹⁸, que apontam a posição social como fator determinante no processo saúde-doença, em especial no âmbito dos agravos mentais. Os relatos de preconceito e descrédito em relação à profissão de motorista de aplicativo revelam um sentimento de inferiorização que impacta diretamente a percepção de sentido do trabalho. Esse cenário aproxima-se do conceito de “falta de sentido”, em que a vida e o labor são experimentados como ininteligíveis, reforçando sentimentos de despropósito. Como afirmam Rodrigues e Lucca⁴, o reconhecimento social é essencial para que o sofrimento inerente ao ato de trabalhar seja simbolicamente transformado em significado/prazeroso. A ausência desse reconhecimento, evidenciada pelos motoristas, torna-os mais vulneráveis ao adoecimento psíquico.

De acordo com Mirowsky e Ross¹⁹, a falta de apoio social é um fator agravante da saúde mental, pois compromete a capacidade do indivíduo de enfrentar situações adversas. Tal achado se articula com a perspectiva de Santos e Fortes²⁰, para quem a relação com o outro é estruturante do aparelho psíquico, sendo fundamental tanto no campo orgânico quanto no psíquico. A perda dessas conexões sociais fragiliza a capacidade dos motoristas de elaborar coletivamente suas experiências, conduzindo-os a um estado de maior desamparo.

A frustração foi um sentimento expressivo nos relatos, conectando-se ao conceito de alienação discutido por Mirowsky e Ross¹⁹, entendido como a ausência de controle sobre os meios e resultados do trabalho, que frustra a possibilidade de alcançar metas estabelecidas. A decepção em não atingir ganhos esperados, somada à pressão das despesas cotidianas, promove sentimento de impotência e abatimento. Ademais, observamos o fenômeno do autoestranhamento citado por Mirowsky e Ross¹⁹ no presente estudo, em que os motoristas relatam a dissociação entre seus esforços e os resultados obtidos, já que não participam das decisões sobre tarifas, regras de funcionamento da plataforma ou mesmo do ritmo de trabalho que lhes é imposto.

Os sentimentos de estresse, tensão e ansiedade também foram recorrentes nos relatos, sinalizando um quadro de desgaste psíquico progressivo. Para Zorzanelli, *et al.*²¹ quando crônico, o estresse laboral pode evoluir para transtornos mentais como *Burnout*, ansiedade generalizada ou depressão²². Nascimento e Borges²³ defendem que os fatores estressores devem

ser entendidos como condições adversas intrínsecas ao trabalho, que produzem sofrimento psíquico ao dificultarem a mobilização subjetiva do trabalhador.

No que se refere a cansaço, fadiga e exaustão, as jornadas de até 24 horas consecutivas foram estratégias de ampliação dos ganhos, evidenciando o desamparo legal para controle da jornada laboral. Essa situação é coerente com a análise de Feliciano²⁴, ao examinar o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024, que estabelece um limite de conexão de 12 horas por plataforma, mas não considera o tempo de espera nem a possibilidade de múltiplos cadastros, tornando-se ineficaz na prática. Como ressaltam Menezes *et al.*²², tais disposições não mitigam os riscos à saúde mental, podendo perpetuar a precarização e seus efeitos deletérios sobre o bem-estar dos motoristas. A falta de regulação adequada, somada à necessidade econômica, conduz ao esgotamento físico e psíquico, que se tornam constitutivos do cotidiano desses trabalhadores.

Destaca-se ainda o sentimento de instabilidade emocional gerada pela fragilidade estrutural do trabalho em plataformas, marcada pela ausência de direitos trabalhistas, pela responsabilização integral sobre custos de manutenção e pela incerteza econômica. Conforme Uchôa-de-Oliveira²⁵, as empresas-plataforma consolidam-se como gestoras da informalidade e do desemprego, ampliando a vulnerabilidade social. Os achados confirmam essa lógica, ao revelar que muitos motoristas não têm plena consciência dos custos reais de sua atividade, que incluem manutenção, seguro, estacionamento, multas, imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e licenciamento, entre outros, e percebem-se frequentemente em situação de instabilidade financeira. Esse contexto de insegurança e desamparo contribui para sentimentos de ansiedade, nervosismo e perda de perspectiva, acentuando os riscos de adoecimento psíquico entre esses trabalhadores.

Identificou-se também a manifestação de medo/insegurança com relação a violência no trânsito e risco de assaltos e assédios sexuais e moral, deslocamento para locais ditos perigosos e dominados pelo tráfico de droga fazendo parte do cotidiano do trabalho desses motoristas, como evidenciados também nos estudos Souza¹⁶ e de Rodrigues e Lucca⁴.

Quanto à dimensão de hábitos diários, os resultados desta pesquisa indicaram que a maioria dos motoristas encontra-se em situação de sedentarismo, limitando-se a alongamentos esporádicos durante as pausas entre corridas. Esse dado converge com a literatura de Duarte *et al.*¹⁴, que destaca os riscos associados à ausência de pausas sistemáticas e à permanência prolongada ao volante. Dirigir continuamente, sem intervalos, compromete a concentração, diminui o desempenho e potencializa riscos à saúde, incluindo dores musculoesqueléticas, fadiga e lesões por esforço repetitivo (LER). Dessa forma, embora exista a consciência dos

motoristas quanto à importância da atividade física, o modelo laboral imposto pelas plataformas dificulta a adoção de práticas regulares de autocuidado.

No que se refere à alimentação, os achados desta pesquisa revelaram uma discrepância importante em relação à literatura internacional. Enquanto estudos como o de Bartel *et al.*²⁶ identificaram que motoristas de táxi e de aplicativo, em contextos urbanos maiores, tendem a recorrer a *fast foods* e lanches rápidos devido à pressão do tempo e à busca por maiores ganhos financeiros em períodos de tarifas dinâmicas, os motoristas de nossa pesquisa relataram predominantemente uma rotina de três refeições diárias, muitas vezes realizadas em casa. Esse resultado pode ser explicado pelo contexto urbano específico onde realizamos esta pesquisa, uma cidade de médio porte (cerca de 400 mil habitantes), onde os deslocamentos, mesmo em horários de pico, permitem maior flexibilidade para retorno ao lar. Além disso, a preocupação em reduzir gastos adicionais com alimentação fora de casa também foi destacada, reforçando que aspectos econômicos e contextuais influenciam diretamente as escolhas alimentares desses trabalhadores.

Em relação à ingestão de água, os resultados também contrastam com a literatura. Bartel *et al.*²⁶ apontaram que motoristas, em especial os que não têm acesso a pontos de apoio como os táxis, frequentemente reduzem deliberadamente a ingestão de líquidos, chegando a situações de desidratação, para evitar pausas para ir ao banheiro. Em nossa pesquisa, embora alguns motoristas tenham relatado limitar o consumo de água por esse motivo, a maioria afirmou carregar garrafas de água consigo e manter um padrão médio de hidratação ao longo do dia. Essa diferença pode estar associada às características do espaço urbano estudado, onde o acesso a banheiros em postos de combustíveis, farmácias, padarias, lanchonetes e shopping centers é relativamente facilitado. Dessa forma, ainda que haja casos de negligência voluntária à hidratação, nossos achados sugerem que a infraestrutura urbana local contribui para que o consumo de água seja mais frequente do que o relatado em pesquisas internacionais.

Os resultados desta pesquisa na dimensão dos serviços de saúde reforçam a literatura²⁷ sobre o baixo uso dos serviços de saúde por parte dos homens, especialmente em ocupações precárias e informais. A baixa procura preventiva pelos serviços médicos corrobora evidências de que fatores culturais e de gênero contribuem para a negligência do autocuidado entre trabalhadores homens. Observa-se também a predominância do uso da rede pública (SUS) para consultas e exames, em contraposição ao cenário norte-americano, onde a ausência de cobertura universal de saúde aprofunda as desigualdades. Nesse sentido, Bajwa *et al.*²⁸ demonstram que, nos Estados Unidos, a falta de acesso abrangente à saúde e benefícios sociais não apenas agrava

o sofrimento psicológico dos motoristas, como também potencializa os efeitos deletérios da precarização laboral.

Em relação à vacinação, identificamos adesão parcial, marcada por resistências. Embora a maioria dos motoristas tenha se vacinado contra a COVID-19 e/ou Influenza, alguns não aderiram ao esquema vacinal, e dois o fizeram apenas por exigência profissional, sem convicção quanto à importância da imunização. Esses achados dialogam com Corrêa *et al.*²⁹, que apontam fatores como dúvidas sobre a eficácia, rapidez no desenvolvimento dos imunizantes, possibilidade de reinfecções e percepção da baixa letalidade da doença. Conforme Souza¹⁶, a proximidade constante com passageiros potencialmente contaminados expõe esses trabalhadores a risco biológico significativo. Tal cenário evidencia o impacto da desinformação, de crenças individuais e da desconfiança institucional sobre a saúde coletiva, ressaltando a necessidade de políticas de comunicação mais eficazes para ampliar a adesão vacinal entre motoristas de aplicativo.

Por fim, discutiu-se a dimensão de relação com os colegas e a organização coletiva, a fragmentação contribui para a inexistência de sindicatos ou associações consolidadas entre motoristas de aplicativo no município estudado. Soma-se a isso a descrença quanto à efetividade de mobilizações locais, já que os entrevistados consideram que protestos em cidades do interior dificilmente repercutem sobre as multinacionais que controlam as plataformas digitais. Esse cenário corrobora os achados de Rodrigues e Lucca⁴, que identificaram poucas narrativas relacionadas à formação de coletivos e apontaram a gestão do medo como estratégia das empresas-plataforma, uma vez que os motoristas sabem que podem ser bloqueados caso participem de manifestações. Assim, a ausência de unidade e a percepção de vulnerabilidade diante das empresas dificultam a construção de mobilizações de maior expressão e visibilidade.

No entanto, a rede de apoio informal desempenha papel relevante na vida desses trabalhadores, funcionando como espaço de suporte mútuo. Os motoristas relataram encontros em postos de combustíveis, padarias e outros locais estratégicos, bem como a organização de vaquinhas virtuais para auxiliar colegas em situações de necessidade, como evidenciado nos estudos de Rodrigues e Lucca⁴ e Souza¹⁶ sendo a solidariedade utilizada como estratégia para tentar amenizar e humanizar o sentimento de solidão e o cuidado com o outro podendo ser fator de preservação da saúde e também uma importante fonte de resistência coletiva.

Contudo, emergem tensões nesse espaço de solidariedade, especialmente relacionadas à exposição dos ganhos individuais em grupos maiores. Esse comportamento, que gera sentimentos de tristeza, frustração e até depressão em alguns motoristas, pode ser interpretado à luz de Secco e Kovalesky⁶, que associam essa prática à teatralização cotidiana. Inspirados

pela noção de “sociedade do espetáculo” de Debord³⁰, esses autores apontam que muitos trabalhadores buscam validação social ao expor sua performance financeira, reforçando um ideal de empreendedorismo heroico que invisibiliza os aspectos de exploração e desgaste da atividade.

Os motoristas demonstraram ambivalência ao recomendar a profissão, reconhecendo sua atratividade inicial pela flexibilidade e pelos ganhos imediatos, mas também os limites impostos pela precarização estrutural. Embora a atividade seja vista como alternativa de sobrevivência diante do desemprego e da informalidade³¹, os relatos reforçam que as plataformas transferem ao trabalhador os custos da instabilidade e do desgaste psicológico associados às longas jornadas e à pressão por produtividade.

Nesse sentido, os achados corroboram com Rodrigues e Lucca⁴, ao evidenciarem que o futuro desta categoria se apresenta como desalentador, permeado por narrativas de desgaste e desesperança, em que a principal expectativa dos trabalhadores é a sobrevivência diante de condições laborais hostis. Dessa forma, ainda que a atividade seja percebida como alternativa em contextos de vulnerabilidade social, ela também é reconhecida como um espaço de exploração e de riscos à saúde, limitando sua atratividade em longo prazo.

Considerações finais

Este estudo revelou que a atividade laboral dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por plataformas digitais impõe condições profundas de precarização, afetando significativamente sua saúde física – com manifestações musculoesqueléticas, endócrinas, hemodinâmicas, renais e tegumentares – e psíquica, incluindo ansiedade, estresse, fadiga, isolamento e desvalorização. Essas condições decorrem do controle algorítmico, ausência de pausas e sedentarismo. Apesar de estratégias pontuais de autocuidado, como alongamentos e hidratação, os hábitos diários mostraram-se insuficientes, enquanto a fragmentação da categoria e a desconfiança em relação à organização coletiva revelam falhas na solidariedade institucional.

A adesão precária aos serviços de saúde e campanhas de vacinação, associada à dependência do SUS e à ausência de apoio institucional, evidencia riscos adicionais a esses trabalhadores. Em vista disso, torna-se urgente implementar políticas públicas que regulem o trabalho em plataformas, garantam proteção social e ampliem o acesso a serviços de saúde — especialmente por meio de estratégias em atenção primária à saúde, educação em saúde e programas intersetoriais voltados à saúde do trabalhador.

Entre as limitações do estudo, destacam-se a limitada presença de motoristas mulheres no estudo. No entanto, os achados ampliam a compreensão das condições de saúde dos motoristas no Brasil e podem servir de base para pesquisas futuras que analisem contextos urbanos diversos com estudos comparativos e promovam justiça social e saúde coletiva no trabalho uberizado.

Referências

1. Ahonen EQ, Fujishiro K, Cunningham T, Flynn M. Work as an inclusive part of population health inequities research and prevention. *Am J Public Health*. 2018;108(3):306–11.
2. Margerison CE, Joachim GE, Michling TR, Johnson CY. Platform-Mediated Gig Work and Health: A Scoping Review. *Am J Ind Med*. 2025;68(9):729–39.
3. Abílio LC, Amorim H, Grohmann R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*. 2021;23(57):26–56.
4. Rodrigues NLPR, Lucca SR de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. *Saúde Em Debate*. 2024;48(143):e9270.
5. Christie N, Ward H. The health and safety risks for people who drive for work in the gig economy. *J Transp Health*. 2019;13:115–27.
6. Secco AC, Kovalski DF. Do empreendedor de si mesmo à medicalização da performance: reflexões sobre a flexibilização no mundo do trabalho. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2022;27(05):1911–8.
7. Abílio LC. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estud Av*. janeiro de 2020;34(98):111–26.
8. Vinuto J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*. 2014;22(44):203–20.
9. Bardin L. *Análise de conteúdo*. Edições 70; 2020.
10. Clementino APG, de Oliveira MM, Tomaz AF, de Oliveira EA. Perfil epidemiológico e indicadores de saúde de taxistas da cidade de João Pessoa, Paraíba: um estudo piloto. *Res Soc Dev*. 2022;11(13):e233111335375–e233111335375.
11. Nascimento EBF do, Ferraz J de M. Classe trabalhadora uberizada: uberização e saúde-doença mediadas pelas TICs. *Temporalis*. 2024;24(48):361–78.
12. APP 99. Saúde do motorista de aplicativo: dicas para você se cuidar [Internet]. 2024 [citado 6 de setembro de 2025]. Disponível em: <https://99app.com/blog/motorista/saude-do-motorista-de-aplicativo-dicas-para-voce-se-cuidar/>

13. Bruning C, Ceschin IR, da Silva GP. Proteção social e trabalho baseado em plataformas digitais: a questão da saúde dos trabalhadores. *Rev Políticas Públicas Cid.* 2024;13(2):e762–e762.
14. Duarte V de V, Pagani MEB, Belarmino DVB, Massuda EM, Uripia AGB da C, Macuch R da S. Mulheres motoristas de aplicativos de transporte privado: qualidade de vida no trabalho. *Temas Em Saúde.* 2023;23(04):46–60.
15. Cordero KH, Daza CS. A migrant woman sustaining la lucha: a feminist takeover of the organization process of on-demand delivery workers in Ecuador. *J Labor Soc.* 2021;24(4):579–97.
16. Souza IF de. Formas de sujeição dos motoristas da Uber no Brasil: uma etnografia pela ótica da participação observante. *Rev Latinoam Antropol Trab.* 2023;7(15):3.
17. MacEachen E, Meyer SB, Majowicz S, Hopwood P, Crouch M, Amoako J, *et al.* Perceived COVID-19 health and job risks faced by digital platform drivers and measures in place to protect them: A qualitative study. *Am J Ind Med.* 2022;65(9):731–42.
18. Mirowsky J, Ross CE. *Social causes of psychological distress.* Routledge; 2017.
19. Mirowsky J, Ross CE. Psychiatric diagnosis as reified measurement. *J Health Soc Behav.* 1989;11–25.
20. Santos NDTG dos, Fortes I. Desamparo e alteridade: o sujeito e a dupla face do outro. *Psicol USP.* 2011;22(4):747–70.
21. Zorzanelli R, Vieira I, Russo JA. Diversos nomes para o cansaço: categorias emergentes e sua relação com o mundo do trabalho. *Interface-Comun Saúde Educ.* 2016;20(56):77–88.
22. Menezes AAA de O, Siqueira JRGS de, Nascimento JOE do. O trabalho dos motoristas de aplicativos e saúde mental. *Rev Juríd Cesupa.* 2025;6(1):69–92.
23. Nascimento VA do, Borges SM. A precarização do trabalho e a saúde mental dos trabalhadores por aplicativo. *Discip Sci Sér Ciênc Humanas.* 2022;23(1):107–22.
24. Feliciano GG. *Mais um pouco de caos.* Acad Bras Direito Trab. 2024.
25. Uchôa-de-Oliveira F, Nandy S, Vedovato LR, Assis AE. Trabalho e viração em empresas-aplicativo: um panorama da uberização na cidade de São Paulo durante a pandemia. *Rev Juríd Trab E Desenvolv Hum.* 2023;6.
26. Bartel E, MacEachen E, Reid-Musson E, Meyer SB, Saunders R, Bigelow P, *et al.* Stressful by design: Exploring health risks of ride-share work. *J Transp Health.* 2019;14:100571.
27. Greggo JP, Lucca SR de, Azevedo V, Bandini M. Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde Em Debate.* 2022;46(132):93–106.

28. Bajwa U, Gastaldo D, Di Ruggiero E, Knorr L. The health of workers in the global gig economy. *Glob Health*. 2018;14(1):124.
29. Corrêa AC da S, Nogueira ASR, Carvalho MKS, Lisboa ACVC. Hesitação vacinal na Covid-19: um estudo qualitativo. *Braz J Health Rev*. 2024;7(4):e72337–e72337.
30. Debord G. *A sociedade do espetáculo*. Rio Jan Contraponto. 1997;102:85–102.
31. Antunes R. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma. *Análise Soc*. 2023;58(248):512–32.

Manuscrito 3 – Modelo de intervenção em saúde para motoristas de passageiros controlados por empresas-plataforma

Health Intervention Model for Drivers Managed by Platform Companies

Modelo de Intervención en Salud para Conductores Controlados por Empresas-Plataforma

Thais Silva Pereira Campos (<https://orcid.org/0000-0003-2137-7889>)¹

Adriana Alves Nery (<https://orcid.org/0000-0002-1093-1437>)²

Murilo da Silva Alves (<https://orcid.org/0000-0001-5453-3783>)³

¹Enfermeira. Mestra em Enfermagem. Professora Auxiliar da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). Discente do Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Jequié BA Brasil. taisinhasilva@gmail.com

²Enfermeira. Doutora em Enfermagem. Professor Pleno do Departamento de Saúde II e docente do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Jequié BA Brasil. aanery@uesb.edu.br

³Enfermeiro. Doutor em Psicologia Social. Professor Assistente da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus BA Brasil. murilosevla@gmail.com

Autor de correspondência: Thais Silva Pereira Campos – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Campus de Jequié, Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde, Av. José Moreira Sobrinho, S/N, Jequiezinho, Jequié, BA, Brasil. CEP: 45206-190. Fone/Fax: (073) 3528-9738. E-mail: taisinhasilva@gmail.com

Resumo

O objetivo deste ensaio é propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de passageiros controlados por empresas-plataforma, visando mitigar os impactos do trabalho uberizado. Para tanto, o ensaio foi dividido em três momentos. No primeiro momento discutimos sobre as condições de trabalho destes trabalhadores, sendo apresentadas por dimensões; enquanto que no segundo abordamos as condições de saúde física e psíquica. Por fim, no terceiro momento, apresentamos o modelo de intervenção em saúde propondo possíveis ações, distribuídas em três pilares: parceria intra e intersectorial, educação em saúde e redes de apoio.

Palavras-chave: uberização; plataformas digitais; saúde do trabalhador; vigilância em saúde do trabalhador.

Introdução

O mundo do trabalho tem sofrido rápidas mudanças à medida que avanços na área da Tecnologia da Informação (TI) começaram a estabelecer novas relações de trabalho. Por meio das empresas-plataformas criadas, sobretudo a partir da primeira década do século XXI, a economia de compartilhamento tem ganhado espaço (Mont *et al.*, 2020; Sutherland; JarrahI, 2018). Este modelo econômico baseado no compartilhamento de recursos entre indivíduos e comunidades, permite que pessoas com necessidades específicas se conectem a outras que possuem os recursos disponíveis (Hossain, 2020).

Entretanto, boa parte das empresas-plataformas que mediam a economia de compartilhamento na prática, estão amparadas no controle e na gestão algorítmica do trabalho (Abílio, 2023). Uma gestão que, em uma visão otimista, valoriza no trabalhador o empreendedorismo de si mesmo, a autonomia, a liberdade de horários, etc. Porém, efetivamente, a gestão algorítmica do trabalho camufla o monitoramento e o controle do trabalhador que se vê subordinado a plataformas digitais, sem vínculo empregatício, sem proteção social, tendo que arcar com os custos de sua atividade laboral e em condições precárias de trabalho e de saúde (Abílio, 2023).

Termos como uberização (Abílio, 2017), plataformização (Grohmann, 2020), trabalho sob demanda (Stefano, 2015) ou ainda *gig economy* (Woodcock; Graham, 2019), nomeiam e definem, com pequenas variações, este novo tipo de gestão e controle da força de trabalho. Um dos fundamentos desta condição de trabalho é a remuneração baseada na realização de uma microtarefa (Abílio *et al.*, 2021). Neste cenário de uberização, enquadram-se os motoristas

controlados por meio de empresas-plataformas, que veem no aplicativo uma alternativa ao desemprego, uma busca por um trabalho aparentemente sem padrão, uma possibilidade de definir sua jornada de trabalho, mas que na verdade que estão disponíveis aos aplicativos em tempo integral, mas são remunerados somente pelo trajeto realizado com o passageiro.

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, no Brasil, são 1,7 milhões de pessoas trabalhando informalmente como motoristas de aplicativo e entregadores, número duas vezes maior que seis anos atrás, sendo que apenas 23% destes trabalhadores, contribuem com a previdência (IPEA, 2022; 2023). Os trabalhadores acabam se sujeitando a condições degradantes, o que compromete sua saúde física e psíquica (Uchôa-de-Oliveira, 2020). Esses riscos são corroborados por Min *et al.* (2019), que apontam uma série de agravos de saúde relacionados ao trabalho em plataformas, entre eles infarto do miocárdio, ansiedade, estresse, desregulação do ciclo circadiano e do sono, diabetes e até o favorecimento de alguns tipos de câncer.

Diante deste cenário, onde as políticas públicas de saúde dificilmente abarcam os motoristas controlados por empresas-plataformas (Willeke *et al.*, 2023), este estudo propõe um modelo de intervenção em saúde para motoristas de passageiros controlados por empresas-plataforma.

Para cumprir este objetivo, este ensaio foi dividido em três momentos. O primeiro, são apresentadas as condições de trabalho dos motoristas controlados por empresas-plataforma enquanto que o segundo aborda as condições de saúde física e psíquica destes trabalhadores. Por fim, no terceiro momento, é apresentado a proposição do modelo de intervenção em saúde para os trabalhadores dividido em três pilares, a saber: (i) Parcerias intra e intersetoriais (ii) Educação em Saúde; (iii) Redes de Apoio.

Método

Para alcançar o objetivo proposto do estudo utilizamos o formato de um ensaio. construído a partir das evidências da literatura científica e de resultados de pesquisas empíricas.

Condições de trabalho dos motoristas controlados por empresas-plataforma

O mundo do trabalho tem passado por fortes transformações desde o final do século XIX, sobretudo, com o surgimento dos padrões de produção conhecidos como taylorismo, fordismo e toyotismo (Ribeiro, 2015). Porém, no contexto da (R)evolução digital vivenciada desde o início dos anos 2000, o mundo do trabalho tem assumido uma nova faceta que convém

uma atenção especial de pesquisadores, dos governantes e da sociedade civil como um todo, um fenômeno conhecido como uberização do trabalho (Abílio *et al.*, 2021).

Esse é um termo derivado do fenômeno social que tomou visibilidade com a entrada da empresa Uber⁴ no mercado, porém, não se restringe a esta empresa nem se iniciam com ela ou se restringe às plataformas digitais, mas que culminam em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho (Abílio, 2020). A Figura 1 ilustra um panorama de empresas-plataforma que operam em nível global, com foco em serviços de transporte de passageiros e entregas (delivery). Essas empresas foram organizadas em dois grandes grupos: Brasil e Mundo. O grupo Brasil inclui empresas que iniciaram suas operações no Brasil, embora possam também atuar em outros países. Já o grupo Mundo reúne empresas que foram desenvolvidas fora do Brasil, mas que também têm presença no mercado brasileiro.

Para Franco e Ferraz (2019), a uberização do trabalho “representa um modo particular de acumulação capitalista, ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva”. A celebrada quarta revolução industrial ou “Indústria 4.0”, fortemente vinculada à transformação digital, tem acentuado ainda mais esta lógica capitalista ao submeter o trabalhador à vigilância constante, à geração de dados que serão usados em seu próprio desfavor, ao risco eminente de substituição da sua atividade laboral por uma máquina e à remuneração baseada no tempo de trabalho (Casilli; Posada, 2019; Heleno, Borges, Agulló-Tomás; 2021).

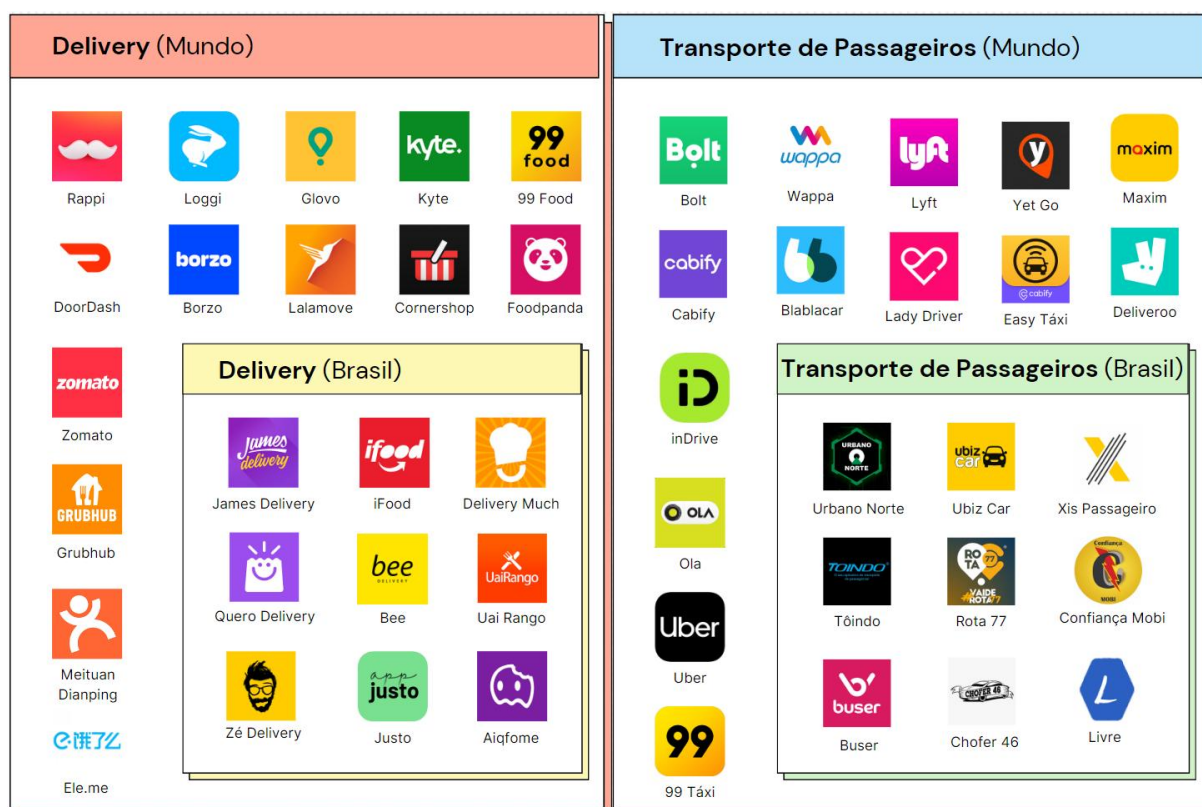
Neste cenário, os motoristas controlados pelas empresas-plataforma estão se sujeitando a um trabalho cada vez mais precarizado. É possível notar múltiplos fatores que precarizam as condições da atividade laboral desses trabalhadores. Para isso, apresentamos a seguir dimensões do trabalho dos motoristas controlados por empresas-plataforma, sendo elas (i) dimensão contratual e jurídica; (ii) dimensão física e material; (iii) processo e características da atividade (iv) psicossocial ou organizacional e (v) dimensão do gerenciamento algorítmico, apontando características de cada uma delas.

Na dimensão contratual e jurídica, o não reconhecimento do vínculo empregatício trabalhador empresa significa que o motorista, por não ser um funcionário da empresa-aplicativo, não possui direitos como o 13º salário, férias remuneradas, hora extra, auxílio-doença, recolhimento previdenciário e outros benefícios concedidos pela Consolidação da Lei

⁴ Uber Technologies Inc. é uma empresa multinacional americana, prestadora de serviços eletrônicos na área do transporte privado urbano, através de um aplicativo de transporte que permite a busca por motoristas baseada na localização (Núcleo, 2024).

de Trabalho (CLT). Assim, a remuneração desses trabalhadores está completamente vinculada às flutuações da demanda, recebendo somente pelo tempo que efetivamente estão realizando a atividade (Vastella, 2021). Nesse sentido, para esses trabalhadores, permanecer na rua, disponível para a empresa, durante 12 horas por dia não significa ser remunerado por 12 horas de trabalho (Abílio, 2020).

Figura 1. Empresas-plataforma em funcionamento no mundo e no Brasil baseadas em locação para transporte de passageiros e de entregas (*delivery*)



Fonte: elaboração pelos autores, 2025.

Desse modo, as empresas-plataforma pela ausência de vínculo trabalhista, no âmbito da dimensão física e material, transferem para o trabalhador os riscos e custos do seu trabalho. Os motoristas são responsáveis por, além de fornecerem seu trabalho, ainda arcam com as ferramentas necessárias para tal, no caso, o carro, smartphone, combustível e manutenções que esses equipamentos precisem, além de outros insumos pessoais, como os equipamentos de proteção individuais (Casagrande; Zamora, Oviedo, 2021). Para além disso, esses trabalhadores estão constantemente expostos a riscos de acidentes, roubos, assédios, assaltos, assassinatos e de adoecimento, deixando assim, a empresa em uma situação confortável, pois caso aconteça algum problema com o trabalhador e com o meio de trabalho, a mesma não arcará com os custos (Amaral; Salomão; Streck, 2023).

Em virtude da baixa remuneração, no contexto da dimensão de processo e características das atividades, os motoristas são obrigados a terem jornadas longas, intensas e exaustivas, ampliando o período de trabalho para garantir um melhor rendimento. Estudo mostra que os motoristas trabalham mais de 12 horas por dia, afirmando ter jornadas de trabalho que variam entre 45 a 86 horas por semanal (Vidigal, 2020; Maior, Vidigal, 2022). Ainda, por conta das condições precárias de trabalho, não possuir um local fixo de trabalho, não possuem local para suas necessidades fisiológicas básicas e para não ter que parar para usar o banheiro, motoristas preferem passar muitas horas sem tomar água, acarretando risco para a saúde (Duarte; *et al*, 2023).

Ademais, com um itinerário cansativo, no âmbito da dimensão psicossocial ou organizacional, os motoristas enfrentam desgastes físicos e psíquicos durante o trabalho. O tempo do modo de espera, um tempo de trabalho não pago, revela implicações em termos de saúde do trabalhador, ao não se desligar psiquicamente do trabalho. Um alto grau de ansiedade é gerado pela espera de um chamado de trabalho remunerado que pode significar sua subsistência material e sobrevivência (Maior, Vidigal, 2022).

Outra peculiaridade das empresas-aplicativo é com relação ao controle e autogestão, inserida na dimensão do gerenciamento algorítmico. É importante considerar que o trabalho desses motoristas é efetivamente controlado pelo algoritmo do aplicativo. A plataforma detém o controle e a possibilidade de mapear e gerenciar a oferta de trabalho e sua demanda, transformando a “liberdade” e flexibilidade do “parceiro empreendedor” em uma ilusão (Abílio, 2019). Por sua vez, o trabalhador não tem possibilidade de negociação e determinação da distribuição de seu próprio trabalho nem do valor do mesmo (Abílio, 2019). Além disso, é realizado o controle pela oferta de desafios que envolvem premiações, geralmente monetárias; punições e pelo sistema de avaliação dos clientes, sendo excluído da plataforma de serviço caso não atinja um número mínimo de corridas ou realize determinado número de cancelamento (Carelli, 2017).

Diante desse cenário, evidenciou-se que as atividades dos motoristas controlados por empresas-plataforma se configuram como um trabalho precário, marcado por múltiplas faces que se entrelaçam e aprofundam essa condição. Entende-se, portanto, que são necessárias medidas urgentes que englobam discussões com sociedade civil, sindicatos, órgãos governamentais, serviços de saúde e as próprias empresas-plataforma buscando garantir os direitos trabalhistas e promover condições de trabalho e saúde dignas para esses profissionais.

Condições de saúde dos motoristas controlados por plataformas digitais

Trabalhadores mundo afora estão submetendo-se a novas formas de inserção no mundo do trabalho cuja característica principal é a flexibilização da gestão do trabalho ou como fonte e única renda e sendo motivados sobretudo pela “autonomia e controle” (Huws *et al.*, 2017). Porém, os motivos são muitos, mas que em síntese expressam a falácia do discurso do empreendedorismo e uma exploração do trabalho cada vez mais acentuada.

A intensidade de trabalho dos motoristas por aplicativos, com prazos apertados ou o baixo preço por unidade, sem quaisquer pausas, acarreta a exaustão física e mental de quem presta os serviços (Moreira, 2020), como lesões por esforço repetitivo, lesões por acidentes, estresse, transtornos de ansiedade e depressão.

Embora haja uma produção de conhecimento disponível nos últimos anos sobre os agravos de saúde física e psíquica relacionados ao trabalho precário, ressalta-se que ainda são restritas estudo relacionadas aos motoristas de aplicativos. Isso deve-se, sobretudo, à subnotificação de registros e a compreensão limitada dos riscos do trabalho uberizado nos arranjos trabalhistas atuais, tanto por parte de pesquisadores da área de saúde quanto dos próprios trabalhadores envolvidos nesta realidade (Fernandes, 2023).

Dessa forma, categorizamos os agravos de saúde em duas seções: saúde física e saúde psíquica, cabendo salientar que tal divisão é apenas didática, pois podem aparecer conjugadas, somatizadas ou ser cascata de adoecimentos.

Agravos de saúde física dos motoristas controlados por empresas-plataforma

Os motoristas controlados por plataformas digitais enfrentam uma série de agravos físicos decorrentes da natureza do trabalho e da sobrecarga das demandas. A natureza do trabalho muitas vezes irregular e com jornadas prolongadas podem resultar em distúrbios do sono, desequilibrando o relógio biológico normal dos motoristas (Touitou; Reinberg; Touitou, 2017). Isto é um fator de risco significativo, uma vez que perturba os ritmos circadianos das funções psicofisiológicas; reduz a eficiência do desempenho com consequentes erros, acidentes e lesões; piora da saúde (humor, problemas de alimentação, distúrbios psicossomáticos crônicos); e dificulta as relações humanas com consequências negativas na vida familiar e social (Costa, 2020).

As extensas jornadas de trabalho são outro fator que apresenta graves consequências para o corpo dos trabalhadores. Além das questões do distúrbio do sono, os motoristas uberizados estão suscetíveis a agravos musculoesqueléticos devido às longas horas sentados em

uma mesma posição (Aghamiri *et al.*, 2022). Dores lombares, inchaços nos pés, dores nas pernas e nos braços, tendinites e problemas como hérnia de disco e osteoartrite podem se desenvolver devido à postura prolongada, movimentos repetitivos e vibrações do veículo (Bureau of Labor Statistics, 2018). Esses problemas são agravados pela falta de pausas adequadas para descanso e pela falta de ergonomia nos veículos utilizados (Sharma *et al.*, 2022).

Nesse contexto, a fadiga crônica, resultante de jornadas prolongadas e muitas vezes irregulares, aumenta significativamente o risco de acidentes de trânsito. A distração devido à fadiga pode comprometer a atenção e o tempo de reação dos motoristas, aumentando a probabilidade de incidentes graves, como colisões (Crain *et al.*, 2020).

Outros agravos, como um quadro de problemas gastrointestinais e renais podem ser desencadeados pelas condições precárias de trabalho, pois a falta de um local apropriado para ir ao banheiro faz com que muitos motoristas deixem de beber água, levando a problemas renais (Amaral; Salomão, Streck, 2023).

Ademais, a associação entre o trabalho de motorista de aplicativo e condições de saúde mais graves, como diabetes, doenças cardiovasculares como hipertensão associada aos motoristas com longas jornadas, também é uma preocupação. A natureza sedentária da profissão, juntamente com a exposição frequente ao estresse e à pressão do tráfego, pode contribuir para o desenvolvimento dessas condições (Schmidt *et al.*, 2023).

Por fim, a literatura científica sugere uma correlação entre o trabalho de motorista e a incidência de infarto do miocárdio (Chapman *et al.*, 2019). O estresse associado à navegação constante, pressão de tempo e exposição a situações de trânsito desafiadoras pode desencadear eventos cardiovasculares adversos, especialmente em motoristas com predisposição a problemas cardíacos (Kivimäki; Bartolomucci; Kawachi, 2023).

Agravos de saúde psíquico dos motoristas controlados por empresas-plataforma

A precarização das condições de trabalho incide de modo marcante na saúde psíquica do trabalhador, que é indissociável a sua saúde como um todo (Ornek *et al.*, 2020). Fatores como constante pressão para atingir metas financeiras e pessoal diária; a incerteza sobre a renda, ausência de vínculo empregatício; exploração e jornadas de trabalho excessivas; risco de bloqueio por parte do aplicativo; cobrança de taxa em caso de cancelamento de viagens; ausência de seguridade social; entre outros, têm contribuído para desenvolvimento de situações de estresse, quadros de depressão, ansiedade e privação de sono nos trabalhadores uberizados (Vignola *et al.*, 2023; Wang; Li; Coutts, 2022).

Os fatores financeiros são uma das principais razões pelas quais os trabalhadores temporários podem experimentar um grau maior de estresse do que a população em geral. A imprevisibilidade do trabalho, muitas vezes isolado, intensifica esses desafios psíquicos. Segundo Wang, Li e Coutts (2022), cerca de 68% da vantagem de saúde mental dos empregados em tempo integral sobre os trabalhadores temporários pode ser explicada por sua menor precariedade financeira (28%) e solidão (39%).

O isolamento social é uma consequência direta do trabalho frequentemente solitário de motoristas de aplicativo, realizado em seus veículos (Sariraei; Chênevert; Vandenberghe, 2022). Nos achados de Walker; Fleming; Berti (2021), muitos motoristas admitem nunca terem tido contato com qualquer outro motorista e reconhecem que o isolamento social e a fragmentação eram partes intrínsecas da experiência de dirigir na Uber. A falta de interações regulares com colegas de trabalho e a ausência de uma rede de apoio podem levar a sentimentos de solidão aumentando a vulnerabilidade emocional.

Com relação a segurança, os trabalhadores por aplicativos estão expostos a riscos constantes de violência; insegurança física; medo em razão da criminalidade, e casos de acidentes de trânsito (Maciel, *et al.*, 2024). Recentemente ganhou repercussão na mídia o caso do motorista de aplicativo que foi a óbito após acidente envolvendo uma Porsche na cidade de São Paulo (Estadão, 2024). A constante preocupação com a própria segurança pode gerar ansiedade adicional, impactando negativamente o bem-estar emocional (Amaral; Salomão, Streck, 2023). De acordo com relatos de motoristas apresentados por Ravenelle (2019), alguns deles já tiveram que transportar passageiros suspeitos de tráfico de drogas.

Além disso, há muitos relatos da falta de liberdade de expressão e de reconhecimento profissional, assim como de discriminação desvalorização, se sentindo injustiçados, uma vez que o aplicativo e a empresa não admitem falhas (Rodrigues, 2021). Para além desses riscos, estes trabalhadores ainda enfrentam preconceitos, assédio e importunação sexual, xenofobia e racismo no cotidiano do trabalho (Arnaud; Gomes, 2024).

A dependência das plataformas digitais para obtenção de empregos e realização de corridas cria uma relação de poder que afeta negativamente a saúde psíquica do trabalhador. Apesar do elevado número de aplicativos, o trabalhador é limitado pelas escolhas dos passageiros e sente-se preso a um pequeno grupo de aplicativos.

Além disso, diante do gerenciamento algorítmico das plataformas, o trabalhador é acompanhado continuamente e fornece dados periodicamente sobre padrão de corridas, número de pausas, aumento de disponibilidade repentino, etc., o que contribui para as plataformas exercerem e ampliarem o seu biopoder sobre a vida dos trabalhadores (Walker; Fleming; Berti,

2021). Desta forma, o trabalhador não tem controle sobre seu próprio trabalho o que para muitos, gera ansiedade e estresse (Fernández-Macías *et al*, 2023).

Ademais, desafios como a gestão de clientes irritados, pontuação injusta por parte dos passageiros, o enfileiramento de uma intensa concorrência, a gestão do tempo com demandas pessoais e a pressão constante para atender metas financeiras, podem levar a níveis elevados de estresse e esgotamento emocional dos motoristas, contribuindo para uma maior prevalência de sintomas depressivos, consumo abusivo de substâncias psicoativas em comparação com a população em geral (Yoo *et al.*, 2024).

Para Glavin e Schieman (2022), a elevada prevalência de sintomas depressivos em trabalhadores de plataformas, em comparação com a população em geral deve-se ainda à elevada formação profissional e à baixa segurança no emprego. Os motoristas de aplicativo com pós-graduação costumam relatar mais estresse, podendo refletir a incapacidade desses indivíduos de obter um trabalho estável após anos de estudo (Hafeez; Gupta; Sprajcer, 2022).

Diante do exposto, os agravos psíquicos intrínsecos à realidade dos motoristas de aplicativo destacam a necessidade de ações que promovam o bem-estar emocional, incluindo suporte psicológico e estratégias para lidar com os desafios dessa condição de trabalho.

Proposição do modelo para intervenção em saúde para motoristas controlados por empresas-plataforma

O trabalho uberizado tem atraído um número crescente de trabalhadores, sobretudo, jovens (Abílio, 2022). Entretanto, a qualidade do trabalho e do emprego nesta fase da vida é importante, pois pode moldar sua trajetória laboral e afetar a saúde e o bem-estar para o resto de suas vidas e de suas famílias (Wei; Van Tongeren, 2023).

Nesse sentido, quanto mais precarizado as condições de trabalho, maior tende a ser o impacto negativo na saúde dos trabalhadores e no bem-estar emocional relacionados ao trabalho. Portanto, é essencial implementar medidas para melhorar essas condições, visando aumentar os sentimentos e significados positivos em relação ao trabalho e reduzir os sintomas psíquicos. Dessa forma, propusemos um modelo de intervenção em saúde vislumbrando a possibilidade de estreitar ações intersetoriais visando mitigar os impactos do trabalho uberizado em trabalhadores deste segmento.

A Figura 2 representa a proposição do modelo de intervenção em saúde para motoristas controlados por empresas-plataforma. Na coluna esquerda estão elencadas as condições de trabalho com suas respectivas dimensões, como também as condições de saúde física e psíquicas, que foram discutidas anteriormente e identificadas como sendo reais no ambiente de

trabalho desses trabalhadores. Na coluna direita, estão apresentados três pilares: parcerias intersetoriais, educação em saúde e rede de apoio. Cada pilar contém estratégias específicas destinadas a enfrentar os desafios identificados nas condições de trabalho e saúde dos motoristas, com o intuito de intervir na promoção, prevenção e reabilitação da saúde desses trabalhadores.

Na estrutura do modelo proposto, o motorista ocupa o centro da figura, considerando que suas condições de trabalho e saúde, bem como as estratégias adotadas têm um impacto significativo sobre ele. O modelo leva em conta as características do indivíduo em aspectos micro (características pessoais, história de vida, experiência de saúde) meso (cenário de vida, grupos sociais, comunidade e instituições) e macro (aspecto sociocultural, fatores econômicos, crenças) ajudando a entender como essas variáveis influenciam no comportamento do trabalho, na saúde desses trabalhadores e nas intervenções necessárias.

A participação ativa dos trabalhadores é fundamental, considerando seus valores, experiências e interesses, garantindo que sejam feitas com eles, e não apenas para eles. Ao invés de ações isoladas, o modelo propõe que elas sejam integradas abrangendo desde a promoção da saúde até a prevenção e reabilitação, visando à saúde integral do trabalhador.

Parcerias Intra e Intersetoriais

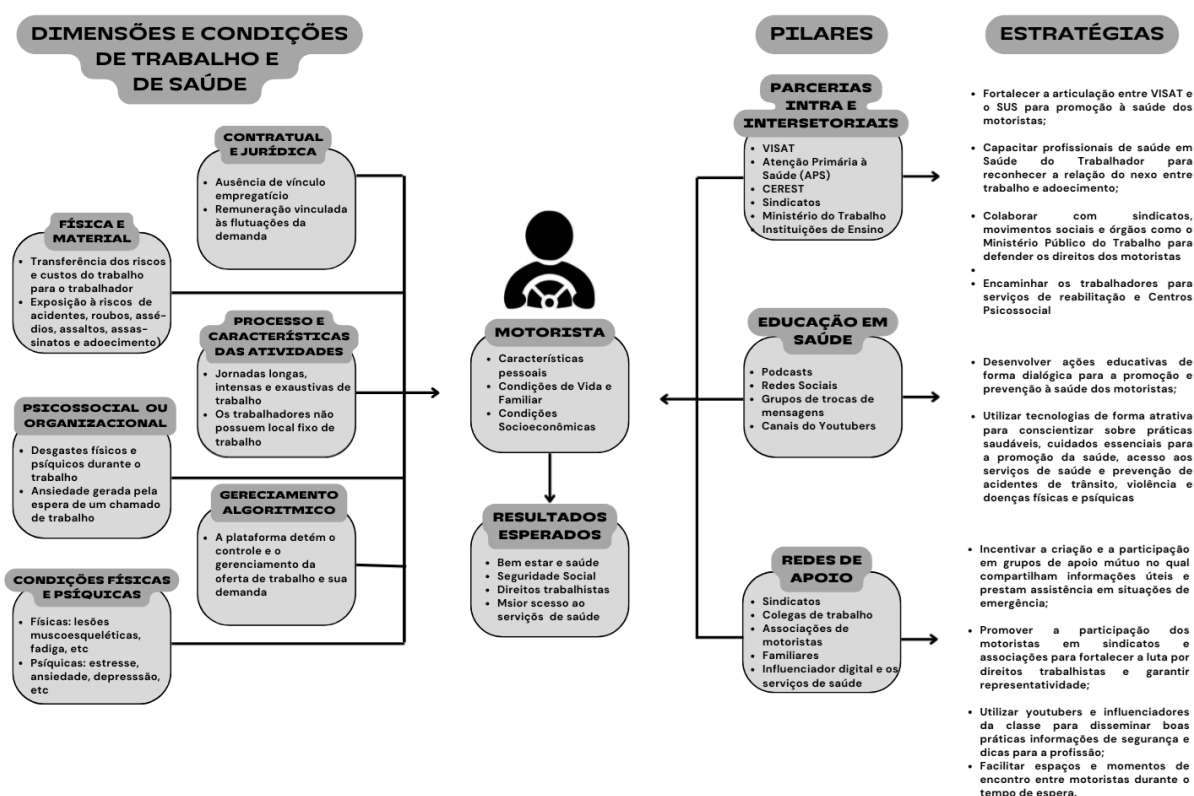
A promoção e prevenção à saúde dos motoristas controlados por plataformas digitais extrapola a mera responsabilidade individual e exige um esforço conjunto por meio de parcerias intra e intersetoriais. A intersetorialidade surge como estratégia de cuidado em rede, pois prioriza a integração de diferentes setores para a resolução de problemas comuns.

A Saúde do Trabalhador (ST) é uma das áreas que por meio de múltiplas ações, favorece a proteção, a promoção, recuperação e reabilitação da saúde dos trabalhadores submetidos a riscos e agravos relacionados às atividades de trabalho (Brasil, 2012). Além disso, constitui-se como um campo de práticas e conhecimentos estratégicos e interinstitucionais (saúde, trabalho, previdência e justiça) que toma como referência a determinação do trabalho no processo saúde-doença dos indivíduos e da coletividade (Amorim, 2017).

Nesse sentido, apesar do motorista controlado por empresa-plataforma não possuir a natureza protetora do direito do trabalho, ele possui proteção pelo direito à saúde por meio da Vigilância em Saúde do Trabalhador (VISAT) do Sistema Único de Saúde (SUS), integrando Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do(a) Trabalhador(a) (RENAST), sendo o serviço público a principal alternativa dos trabalhadores informais devido à sua abordagem universal, integral, gratuita, e à sua capacidade de fornecer uma ampla gama de serviços de saúde,

incluindo reabilitação. Nesse sentido, a promoção e proteção à saúde destes motoristas deve ser objeto de ação da VISAT em parceria com outros setores, mesmo sendo um desafio o desenvolvimento dessas ações, dada a sua transversalidade e o desrespeito da empresas-plataformas as normas de proteção à saúde do trabalhador.

Figura 2. Representação ilustrativa da proposição do modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma



Fonte: elaboração pelos autores, 2025.

Dessa maneira, frisamos a interlocução necessária da Atenção Primária em Saúde (APS), com o Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST), articulando as Unidade Básica de Saúde com o maior envolvimento dos profissionais, especialmente em ações voltada para os motoristas por aplicativo, promovendo uma compreensão mais ampla dos desafios enfrentados por estes trabalhadores em seu meio laboral. Para isso, cabe aos CEREST a capacitação em ST para profissionais em saúde para a melhor compreensão acerca do nexo entre trabalho e adoecimento; ações; e orientação de condutas, pois estes profissionais acabam por desenvolver ações de prevenção à saúde (controle de hipertensão, de diabetes, etc.), mas desconsideram situações de trabalho danosas à saúde (Barros, *et al.*, 2023).

Para os motoristas controlados pelas empresas-plataforma cada dia afastado do serviço por motivo de saúde ou de um acidente, por exemplo, é um dia a menos de ganho. Dessa forma,

muitas vezes os sinais e sintomas, doenças e acidentes são subvalorizados e a busca pelo cuidado em saúde acontece em último caso, na qual o acesso à unidade de saúde é comumente postergado a fim de não interromper as horas de serviço e seus rendimentos, como evidenciado em um estudo realizado com trabalhadores da reciclagem que possuem a mesma lógica de meta dia de ganho dos motoristas (Filipak *et al.*, 2020).

Nesse sentido, no cuidado a saúde desses motoristas nos serviços de saúde deve-se considerar que o trabalho é determinante no processo saúde-doença. Dessa forma, umas das prioridades é incorporar na prática dos profissionais de saúde a identificação e registro da situação de trabalho e da ocupação dos usuários nas unidades e serviços de atenção à saúde. Este registro tem o intuito de potencializar a detecção precoce da relação entre o trabalho e o problema de saúde apresentado pelo usuário, para fins de diagnóstico e notificação, por exemplo, em casos de acidentes relacionados com o trabalho.

Porém, sem o registro na carteira de trabalho, indicativo da formalização do vínculo empregatício, não há garantia de compensação financeira em casos de doenças ou acidentes de trabalho, ficando as ações direcionadas à recuperação da saúde conduzidas exclusivamente ao SUS. Nesse cenário, a integração da ST com APS é crucial para fortalecer as políticas públicas voltadas para o trabalho e a saúde e realizar encaminhamentos necessários para estes trabalhadores, como exames periódicos em serviços ambulatorial, priorização da vacinação contra gripe, COVID-19, além de encaminhamento para realizações de tratamento terapêuticos em unidade de saúde, como os Centros de Atendimento Psicossocial e unidades especializadas em caso de distúrbios musculoesqueléticos e/ou reabilitação.

Ademais, é imprescindível a necessidade de criações de legislações para regulamentação da profissão e articulações de ações entre setores. Apesar de tramitar no senado o Projeto de Lei 12/24, que foi elaborado a partir do trabalho de uma comissão tripartite, formada por governo, empresas e representantes da classe trabalhadora e encaminhada pelo governo para regulamentar a relação de trabalho dos motoristas com as empresa-plataforma (Brasil, 2024), ainda não há consenso sobre o tipo de formalização que deve ser promovida. Entre as instituições e movimentos que defendem o reconhecimento da relação laboral e a responsabilização das empresas, alguns acreditam que a atual relação de trabalho pode e deve ser enquadrada na regulamentação existente do trabalho formal, enquanto outros defendem a necessidade de criar um novo regime de trabalho específico para trabalhadores de plataformas.

Com isso, é necessário enfatizar também a atuação em conjunto com o coletivo de trabalhadores, principalmente com aqueles que estão na luta em defesa da regulamentação do

trabalho, como por exemplo, o líder do Movimento de Entregadores Antifascistas, Paulo Roberto da Silva Lima, conhecido como Galo (Barbosa, 2022).

Ressalta-se ainda que, além da atuação em conjunto com os sindicatos, é importante relação com diversos órgãos, como o Ministério Público do Trabalho, outras iniciativas e movimentos sociais que se organizam coletivamente, sejam associações locais, organizações de trabalhadores informais, associações de trabalhadores de grupos específicos – como movimentos de entregadores e de trabalhadores uberizado e grupos de pesquisadores expertise em saúde do trabalhador em universidades e centros de pesquisas.

Ademais, um dos principais desafios é garantir o acesso à saúde dos motoristas aos serviços de saúde, uma vez que eles não possuem vínculo formal com as empresa-aplicativo. Além disso, pode haver questões burocráticas e financeiras a serem consideradas para viabilizar a colaboração entre os atores envolvidos. Diante disso, faz-se necessário um esforço conjunto das empresas-plataforma, dos órgãos reguladores, serviços de saúde e demais atores para a criação de um ambiente favorável à formalização dessas parcerias, assegurando assim que os motoristas de aplicativos possam usufruir dos benefícios dos serviços de saúde e também melhorar as condições de trabalho.

Educação em Saúde

O segundo pilar do modelo de intervenção é a educação em saúde, conforme delineado por Gazzienelli *et al.* (2005), é concebida como uma atividade planejada destinada a criar condições que propiciem mudanças de comportamento em relação à saúde. Esse conceito engloba uma combinação de experiências de aprendizagem destinadas a facilitar a adoção voluntária de práticas saudáveis tais como: troca de vivências, aspectos comportamentais, medidas terapêuticas e interações sociais.

Nesse contexto, diante da precarização do trabalho dos motoristas controlados pelas empresas-plataforma, há a necessidade de desenvolvimento de ações educativas para a promoção da saúde desses trabalhadores, como realizado no estudo de Campos *et al.*, (2025), no qual houve a elaboração de documentos normativos e material educativo para entregadores por aplicativo.

Dessa forma, o objetivo é atuar de forma dialógica a estes trabalhadores por meio de sensibilização das práticas saudáveis e dos cuidados necessários para promoção à saúde, acesso aos serviços de saúde disponíveis, prevenção de danos, acidentes de trânsito, violência, doenças físicas e psíquicas, socializando informações para adoção de comportamentos mais seguros no exercício de suas atividades laborais.

Para isso, a realização de abordagens diversificadas, atrativas e acessíveis, com a disseminações de informações e o uso de tecnologias da informação por meio de redes sociais como *Instagram*; websites; canais de *youtube*; vídeos; podcasts; grupos para troca de mensagens instantâneas, especialmente o *WhatsApp* e *Telegram*; realizações de *lives*, constituem importantes instrumentos de engajamento e divulgação de mobilizações coletivas, possibilitando um espaço para organização destas ações, permitindo que estes trabalhadores tenham acesso às informações de forma conveniente e sob demanda (Moda; Gonsales, 2020). Além disso, convém disponibilizar materiais educativos, panfletos ou cartazes nas áreas de espera ou descanso dos motoristas, bem como nos próprios veículos.

Para exemplificar, cita-se a experiência considerada bem-sucedida de um grupo de docentes quanto ao uso de tecnologias de informação e comunicação no desenvolvimento de atividades de educação em saúde para trabalhadores do transporte individual de passageiros e entregadores, que utilizou infográficos e podcast para disseminar medidas de prevenção do coronavírus (Soares *et al.*, 2020).

Ademais, as práticas de educação em saúde devem envolver três segmentos de atores prioritários a partir de um modelo dialógico e participativo: os profissionais de saúde; os gestores apoiando esses profissionais; e os motoristas. Para tanto, essas ações poderão ser realizadas pelas equipes da VISAT, com o apoio de outras parcerias, como as unidades de saúde apoiada, sensibilizando esses trabalhadores a se vacinarem, por exemplo, contra a gripe (influenza) e COVID -19 já que os mesmos transportam passageiros potencialmente adoecidos que seguem viagem em direção a clínicas, hospitais ou laboratórios, que compartilham um ambiente fechado e estão em contato permanente com fluidos corporais que são deixados no interior do veículo.

Nesse contexto, por meio de informações dialogadas, considerando tanto os aspectos individuais, quanto os relacionados ao trabalho, os profissionais de saúde orientarão os motoristas controlados por empresas-plataforma sobre práticas saudáveis, como a prática regular de exercícios físicos, a redução das horas de trabalho e intervalos para descanso. Com essas medidas preventivas é possível reduzir os riscos à saúde desses motoristas, como lesões musculoesqueléticas causadas por posturas inadequadas e distúrbios do sono decorrentes de jornadas extensas, prevenindo conseqüentemente o risco de acidentes. Enquanto que, a sensibilização sobre a importância de uma alimentação equilibrada, hidratação oral, manutenção do peso corporal, prática regular de atividades físicas também contribuirá para a redução do sedentarismo e controle de doenças crônicas e cardiovasculares.

Além disso, as organizações não governamentais, representações e lideranças, universidades e seus colaboradores poderão atuar em conjunto na elaboração de projetos de extensão nas áreas de saúde e da tecnologia da informação no apoio em construção e disseminação dos materiais educativos, ampliando o alcance dessas ações e beneficiando maior número de motoristas de aplicativos.

Como exemplo, tem um projeto em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) intitulado “Saúde na Moto”, no qual é destinado aos entregadores por aplicativo um curso de primeiros socorros, com técnicas de reanimação, mobilizações de vítimas, direcionando os mesmos como agirem em casos de acidentes (Sansón; Silva, 2024).

Por fim, vale destacar que um dos obstáculos para uma ampla adesão dos motoristas é a natureza dispersa do trabalho, o que dificulta o alcance de todos de forma uniforme. Além disso, a disponibilidade limitada de tempo durante a jornada de trabalho pode restringir a participação em atividades presenciais, reforçando a necessidade de incrementar ações virtuais de modo assíncrono.

Redes de Apoio

O terceiro pilar consiste em formar e fortalecer as redes de apoio. Redes de apoio referem-se a sistemas interligados de pessoas, grupos ou instituições que oferecem suporte prático ou informativo a indivíduos em situações de necessidade ou vulnerabilidade (Heaney; Israel, 2008). Além de se apresentarem como importantes linhas de cuidado, revelando novas formas de ações de solidariedade e de construção do protagonismo coletivo, que por vezes estão em espaços institucionais, mas que avançam para além destes muros.

No contexto dos motoristas controlados por empresas-plataformas, essas redes desempenham um papel decisivo na mitigação dos desafios enfrentados no trabalho e saúde por esses trabalhadores, incluindo uma variedade de atores, como sindicatos, colegas de trabalho, associações de motoristas, familiares, influencer digital e os serviços de saúde.

Nos últimos anos, particularmente após a greve que ficou conhecida como Breque dos Apps em 2020, intensificou-se a organização dos trabalhadores por aplicativos no Brasil (Santiago, 2024). Para Carneiro *et al* (2023), um caminho a seguir para dirimir o impacto da uberização é avançar o debate acerca das regulamentações desse tipo de trabalho, além de que fazem alusão às organizações coletivas por luta de direitos como uma boa forma de conquistá-los. Maior e Vidigal (2022) seguem a mesma linha quando reiteram a importância da organização coletiva, e acrescentam que o tempo de espera, entre as corridas, pode se

transformar em momentos de encontro entre os trabalhadores para debater, compartilhar insatisfações e construir mobilizações.

A participação dos trabalhadores, dentro das organizações sindicais, é um movimento importante para ações propositivas à classe. No entanto, há um grande desafio nas organizações dessa classe trabalhadora, pois existem diferentes opiniões sobre a própria categoria, sobre a melhor forma de organização e prioridades na luta do direito trabalhista. Muitas vezes, infelizmente os trabalhadores uberizados não se identificam nem como trabalhadores e se consideram empreendedores, e não querem saber de serem celetista. E essas narrativas do empreendedorismo acabam conduzindo-os para longe uns dos outros, inclusive na própria dinâmica do trabalho, não existindo muitas vezes o companheirismo entre os colegas (Sanson; Silva, 2024).

Por outro lado, existem situações onde eles se sentem companheiros e colaboram para resolver situações conflitantes, como por exemplo, em casos de violência física e verbal ou quando alguém é prejudicado financeiramente pelo aplicativo, pois também acham que pode acontecer com eles em algum dia (Sanson; Silva, 2024). O estudo de Souza (2023) evidenciou que existem atos de fraternidade cotidiana, de respeito e solidariedade nos pequenos gestos existentes entre estes profissionais na pista, como ceder passagem, dar jogo de luz para alertar sobre perigos, buzinar em agradecimento, passar informações sobre vias fechadas.

Nesse mesmo sentido, os colegas de trabalho, por exemplo, oferecem apoio mútuo através dos grupos de *WhatsApp* criado pelos trabalhadores, sendo muito útil para a prática do trabalho, pois além de esclarecer dúvidas sobre o aplicativo, compartilham informações sobre quais postos de combustíveis estão com gasolina mais barata; locais com preços dinâmicos; locais com radar pela cidade; pontos em que a Polícia Militar, DETRAN ou AGERBA estão realizando *blitzes*, bairros que estão mais perigosos por conta do tráfego, locais com sanitários, além de compartilhar anúncios; informações sobre promoções dos insumos (lavagem, reposição de peças, mecânicos de confiança etc.). Além disso, esse apoio vai além, por exemplo, em caso de algum sinistro – que compreende desde um pneu furado a ter que apoiar moral e materialmente a família de um integrante do grupo que faleceu (Souza, 2023; Zamora, 2024).

Outra rede de apoio para estes trabalhadores são os *influencers* digitais da classe e *youtuber*, que são acessados principalmente por aqueles que estão ingressando na profissão. Estes influencers ensinam os primeiros passos da profissão, dão dicas de como ganhar dinheiro, locais da cidade que se deve evitar ou como prevenir passageiros considerados inconvenientes. Como relatado por Souza (2023) em estudo etnográfico, uma técnica que ele aprendeu para

evitar acusações de assédio, por exemplo, foi direcionar o retrovisor diretamente em direção ao rosto dos passageiros que se sentam no banco de trás.

A família faz parte de uma rede caracterizada por sua forma mais íntima e afetiva e aproximando de uma rotina de sociabilidade e de autoconhecimento no qual oferece suporte emocional, ajudando a lidar com o estresse e as demandas do trabalho. A família aparece como um apoio imediato, constituindo o *locus* essencial de acolhimento e conseguindo amortizar os impactos iniciais do adoecimento do trabalhador, bem como a compreensão e entendimento da situação vivenciada. Além disso, podem ser uma importante fonte de apoio, com a ajuda financeira ou bens materiais, para aqueles trabalhadores com limitações (Rocha, 2021).

Os profissionais de saúde, quando vinculados às institucionais, ocupam o papel de uma rede de apoio secundária, pois os motoristas por aplicativo só buscam ajuda profissional apenas quando começam a apresentar sintomas físicos, ou seja, levando ao processo de somatização para o corpo, desencadeando algumas doenças físicas ou psíquica em função de todos os fatores referente a atividade de trabalho. No entanto, estes trabalhadores acessam os profissionais de saúde de forma particular, por conta do desconhecimento dos serviços ofertados no SUS, evidenciando assim, uma grande fragilidade no que se refere às instituições de saúde (Rocha, 2021). Neste sentido, é necessário reforçar o fortalecimento da própria rede em ST, fazendo reformulações em suas práticas diante à compreensão dos adoecimentos relacionados ao trabalho, planejando ações de promoção e recuperação a saúde desses trabalhadores.

Considerações Finais

Ao explorar as dimensões de trabalho e saúde desses trabalhadores, identificou-se neste ensaio uma interseção crítica entre as dinâmicas da uberização e os desafios enfrentados por esses indivíduos. Enquanto o modelo de economia de compartilhamento oferece de forma “aparente” oportunidades de flexibilidade e autonomia, na verdade, expõe os trabalhadores a riscos significativos e condições precárias de trabalho.

Diante desse cenário, pontua-se neste ensaio caminhos com o potencial de diminuir os agravos à saúde e promover um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os motoristas de aplicativos. Nessa perspectiva, foram propostos três pilares: parceria intra e intersetoriais, educação em saúde e redes de apoio para estes trabalhadores.

Nessa perspectiva, acredita-se que são necessárias abordagens práticas com ações que exigem um esforço conjunto de diversos atores, como serviços de saúde, governos e sociedade civil para promover uma transformação positiva nas práticas de saúde. Além disso, essas ações devem envolver os motoristas de aplicativo de forma dialógica e participativa. pois as ocupações

no mercado informal e as outras configurações flexíveis e precárias de trabalho acabam sendo, mais do que nunca, um desafio para os profissionais da área de saúde do trabalhador.

Neste contexto, à medida que o trabalho uberizado está em pleno desenvolvimento, as pesquisas interdisciplinares nesse campo continuarão a ser fundamentais para indicar o panorama dos trabalhadores envolvidos nesse cenário em constante transformação. Apesar dos apontamentos alcançados neste ensaio, várias áreas merecem uma investigação mais profunda, como a avaliação sendo aberta a críticas e teste do modelo proposto.

Referências

Abílio, Ludmila Costhek. Uberization: The Periphery as the Future of Work? In: Platformization and Informality: Pathways of Change, Alteration, and Transformation. Cham: Springer International Publishing, 2023. p. 139-160

Abílio, Ludmila. Empreendedorismo, autogerenciamento subordinado ou viração? Uberização e o trabalhador just-in-time na periferia. Contemporânea (Online), Salvador, v. 24, n. 2, p. 30-35, 2022.

Abílio, Ludmila Costhek; Amorim; Henrique; Grohmann, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. Sociologias, Porto Alegre, v. 23, n.57, p. 26-56, 2021.

Abílio, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? Estudos avançados, São Paulo, v. 34, n, 98, p. 111-126, 2020.

Abílio, Ludmila Costhek. Uberização: subsunção real da viração. Passapalavra, [S.l.], 19 fev. 2017.

Aghamiri, Zahra Sadat *et al.* The simultaneous exposure to heat and whole-body vibration on some motor skill functions of city taxi drivers. La Medicina del Lavoro, Milão, v. 113, n. 5, p. 387-396, 2022.

Alves, Vânia Sampaio. Um modelo de educação em saúde para o Programa Saúde da Família: pela integralidade da atenção e reorientação do modelo assistencial. Interface-Comunicação, saúde, educação, São Paulo, v. 9, n.1, p. 39-52, 2005.

Amaral, Sarah; Salomão, Gabriela; Streck, helena. 8. Saúde e trabalho nas plataformas digitais. Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais, 2023.

Amorim, Luciana de Assis; Silva, Thais Lacerda; Faria, Horácio Pereira; Machado, Jorge Mesquita Huet; Dias, Elisabeth Costa. Vigilância em saúde do trabalhador na atenção básica: aprendizagens com as equipes de saúde da família de João Pessoa, Paraíba, Brasil. *Cienc Saúde Colet.*, Rio de Janeiro, v. 22, n.10, p. 403-413, 2017.

Arnaud, Bianca Neves; Gomes, Vera Lúcia Batista. Retrato da mulher na plataformização do trabalho: a particularidade das entregadoras por aplicativos em Belém-Pará. *Revista Ciências do Trabalho*, São Paulo, v.1, n. 25, 2024.

Barbosa, Bhryan Gama. Entregadores cantando de galo. *Perspectivas Sociais, Pelotas*, v. 8, n. 01, p.158-178, 2022.

Brasil. Portaria nº 1.823, de 23 de agosto de 2012. Institui a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora. *Diário Oficial da União*, v. 1, p. 46-46, 2012.

Bureau of Labor Statistics. Back injuries prominent in work-related musculoskeletal disorder cases in 2016. *The Economics Daily*, Whashington, 24 out. 2018. Disponível em: <https://www.bls.gov/opub/ted/2018/back-injuries-prominent-in-work-related-musculoskeletal-disorder-cases-in-2016.htm>. Acesso em: 2 set. 2024.

Brasil, Projeto de Lei Complementar Nº 12 de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em 14 de jun. de 2024.

Barros, Juliana de Oliveira; Daldon, Maria Teresa Bruni; Otsuka, Sandy Tiemi; Lancman, Selma. Saúde do trabalhador e Atenção Básica à Saúde: interlocuções e perspectivas de cuidado integrado no processo saúde-trabalho-doença. *Interface*, Botucatu, v. 27, n. 1 p.1-17, 2023.

Campos, Adriana Guerra et al. Cerest como centro articulador de ações intersetoriais: uma experiência com trabalhadores de entrega por aplicativos. *Saúde em Debate*, v. 49, n. especial 2 ago, 2025.

Carneiro, Laila; Moscon, Daniela Campos Bahia; Dias, Liz., Oliveira, Stéfanie; Alves, Haiana Maria. Digitrab: reflexões sobre o cenário do trabalho mediado por plataformas digitais no Brasil. *Revista de Administração Mackenzie*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 1-28, 2023.

Casagrande, Lucas; Zamora, Martín AM; Oviedo, Carlos FT. Motorista de Uber não é empreendedor. *Revista de Administração Mackenzie*, São Paulo, v. 22, n.2 p1-24, 2021.

Casilli, Antonio; Posada, Julian. The platformization of labor and society. In: Graham, M.; Dutton, W.H. *Society and the internet: How networks of information and communication are changing our lives*, Oxford University Press, p. 293-306, 2019.

Chapman, Janine *et al.* Sleep for heart health: Investigating the relationship between work day sleep, days off sleep, and cardiovascular risk in Australian train drivers. *Industrial health*, Japão, v. 57, n. 6, p. 691-700, 2019.

Crain, Tori. *et al.* Fighting fatigue: A conceptual model of driver sleep in the gig economy. *Sleep Health*, Toronto, v. 6, n. 3, p. 358-365, 2020.

Duarte, Veridiana de Vasconcelos *et al.* Os sete dias em que fui motorista de transporte privado de mobilidade urbana por aplicativo móvel. *Revista Foco*, v. 16, n. 6, p. e2355-e2355, 2023.

Fernandes, Rita de Cássia Pereira. O construto multidimensional trabalho precário, o futuro do trabalho e a saúde de trabalhadoras(es). *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 39, n. 4, 2023.

Filipak, André *et al.* “O motor é a gente mesmo”: cuidado em saúde dos trabalhadores da reciclagem. *Interface-Comunicação, Saúde, Educação*, São Paulo, v. 24, n. 1 p. e190472, 2020.

Franco, David Silva; Ferraz, Deise Luiza Da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. *Cadernos Ebape. BR*, Rio de Janeiro, v. 17, p. 844-856, 2019.

Glavin, Paul; Schieman, Scott. Dependency and hardship in the gig economy: The mental health consequences of platform work. *Socius*, Washington, D.C. v. 8, n.8, p.1-12, 2022.

Grohmann, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. *Revista Eptic Online*, Aracajú, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

Hafeez, Sadia; Gupta, Charlotte; Sprajcer, Madeline. Stress and the gig economy: it's not all shifts and giggles. *Industrial health*, Tóquio, v. 61, n. 2, p. 140-150, 2022.

Heaney, Catherine; Israel, Barbara. Social networks and social support. *Health behavior and health education: Theory, research, and practice*, v. 4, n.4, p. 189-210, 2008.

Heleno, C. T., Borges, L. O., & Agulló-Tomás, E. (2021). 4ª revolução industrial e precarização no trabalho: dois discursos e um mesmo fenômeno? *Revista Brasileira de Política Internacional*, Brasília, v. 64, n. 2, p. 1-16, 2021.

Hossain, Mokter. Sharing economy: A comprehensive literature review. *International Journal of Hospitality Management*, London, v. 87, p. 102470, 2020.

Huws, Ursula *et al.* Work in the European gig economy: Research results from the UK, Sweden, Germany, Austria, the Netherlands, Switzerland and Italy. 2017.

IPEA: Goes, Geraldo Sandoval.; Martins, Felipe dos Santos; Firmino, Antony Teixeira; Range, Leonardo Alves. A proteção social dos trabalhadores da Gig economy do setor de transporte no Brasil. 15 fev. 2023. Carta de Conjuntura. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wp-content/uploads/2023/02/230215_notal6.pdf. Acesso em: 01 jun. 2023.

Kivimäki, Mika; Bartolomucci, Alessandro; Kawachi, Ichiro. The multiple roles of life stress in metabolic disorders. *Nature Reviews Endocrinology*, Londres, v. 19, n. 1, p. 10-27, 2023.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 8,3% e taxa de subutilização é de 18,2% no trimestre encerrado em maio. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/37251-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-8-3-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-18-2-no-trimestre-encerrado-em-maio>.

Maciel, Marcos Vinícius Martins *et al.* “Saiu para a entrega”: prazer e sofrimento no trabalho de entregadores por aplicativos. *Revista de Carreiras e Pessoas*, São Paulo, v. 14, n. 2, p. 309-328, 2024.

Maior, Nívea Maria Santos Souto; Vidigal, Viviane. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. *Revista Katálysis*, Florianópolis, v. 25, n.1, p. 62-72, 2022.

Min, Jeehee *et al.* The fourth industrial revolution and its impact on occupational health and safety, worker's compensation and labor conditions. *Safety and health at work*, v. 10, n. 4, p. 400-408, 2019.

Mont, Oksana *et al.* A decade of the sharing economy: Concepts, users, business and governance perspectives. *Journal of cleaner production*, v. 269, n.1, p. 1-9, 2020.

Moreira, Teresa. Coelho. Algumas considerações sobre segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho 4.0. In: Carelli, Rodrigo de Lacerda; Cavalcanti, Thiago Muniz; Fonseca, Vanessa Patriota. Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília: ESMPU, 2020. p. 273-290.

Núcleo. Uber. Disponível em: <https://nucleo.jor.br/uber/>. Acesso em: 16 set. 2025.

OPAS. Organização Pan-americana de Saúde. Educación permanente en salud: informes finales de tres Grupos de Trabajo. 1993.

Ornek, Ozlem Koseoglu *et al.* Precarious employment and migrant workers' mental health: a protocol for a systematic review of observational studies. *Systematic Reviews*, v. 9, n.1, p. 1-6, 2020.

Ravenelle, Alexandra. In: *Hustle and gig: Struggling and surviving in the sharing economy*. Univ of California Press, 2019.

Ribeiro, Andressa de Freitas. Taylorismo, fordismo e toyotismo. *Lutas Sociais*, São Paulo, v. 19, n. 35, p. 65-79, 2015.

Rocha, Larissa Saionara Fernandes. As redes de apoio ao trabalhador adoecido. 2021. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal. 2021.

Rodrigues, Nara Letícia Pedroso Ramos; Moreira, Amanda Sorce; Lucca, Sergio Roberto de. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 37, n. 11, p. 00246620, 2021.

Rodrigues, Nara Letícia Pedroso Ramos. Viver para não morrer: Condições de vida e trabalho de trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos. 2021 Dissertação (Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas) Campinas, 2021.

Sanson, Cesar; da Silva, Marcos Antônio. Lutas e resistências no mundo do trabalho: a organização dos entregadores de aplicativos. Entrevista com Alexandre Silva Dos Santos (ANEA). *Revista Cronos*, Natal, v. 25, n. 1, p. 162-170, 2024.

Santiago, João Carlos da Silva. Quando novos proletários entram em cena: o breque (greve) dos entregadores de apps no Brasil em julho de 2020. *Research, Society and Development*, Itajubá, v. 13, n.1, p. e00133821, 2024.

Sariraei, Samira; Chênevert, Denis; Vandenberghe, Christian. What Is on Your Gig Radar? Toward a Hierarchical Structure of Coping. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Basel, v. 19, n. 21, p. 14219, 2022.

Schmidt, Caroline *et al.* Psychosocial work conditions and prediabetes risks: a cross-sectional study in middle-aged men and women. *Scientific Reports*, Londres, v. 13, n. 1, p. 1198-1207, 2023.

Sharma, Gajender *et al.* Risk Factors Assessment of Musculoskeletal Disorders among Professional Vehicle Drivers in India Using an Ordinal Priority Approach. *Mathematics*, Basel, v. 10, n. 23, p. 3803-3825, 2022.

Soares, Deisi Cardoso, D, Quadros LCM, Spagnolo LML, Cunha TN, Fritzen FM Tecnologias da informação e comunicação na educação em saúde acerca do coronavírus: relato de experiência. *Journal of Nursing and Health*, São Paulo, v. 10, n. 4, p. 223-234, 2020.

Souza, Ilan Fonseca de. Dirigindo uber: um estudo da subordinação jurídica a partir da etnografia. 2023. Tese (Doutorado em Estado e Sociedade). Universidade Federal do Sul da Bahia, Porto Seguro, Bahia, 2023.

Sutherland, Will; Jarrahi, Mohammad Hossein. The sharing economy and digital platforms: A review and research agenda. *International Journal of Information Management*, Elsevier, v. 43, p. 328-341, 2018.

Touitou, Yvan; Reinberg, Alain; Touitou, David. Association between light at night, melatonin secretion, sleep deprivation, and the internal clock: Health impacts and mechanisms of circadian disruption. *Life sciences*, New Work, v. 173, p. 94-106, 2017.

Vignola, Emilia F. *et al.* Workers' health under algorithmic management: emerging findings and urgent research questions. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Basel, v. 20, n. 2, p. 1239, 2023.

Walker, Michael; Fleming, Peter; Berti, Marco. 'You can't pick up a phone and talk to someone': How algorithms function as biopower in the gig economy. *Organization*, London v. 28, n. 1, p. 26-43, 2021.

Wang, Senhu; Li, Lambert Zixin; Coutts, Adam. National survey of mental health and life satisfaction of gig workers: the role of loneliness and financial precarity. *BMJ Open*, London, v.12, n. 12, p. e066389, 2022.

Willeke, Kristina *et al.* Comparing the occurrence of chronic physical disorders in self-employed individuals with that of employees: A systematic review. *Work, Germania*, v. 75, n. 4 p.1179-1198, 2023.

Woodcock, Jamie; Graham, Mark. *The gig economy. A critical introduction.* Cambridge: Polity, 2019.

Yoo, Hyoungseob *et al.* Investigation of Working Conditions and Health Status in Platform Workers in Korea. *Safety and Health at Work, Seoul*, v. 15, n1, p.17-23, 2024.

Zamora, Martín Andrés Moreira. Motoristas e entregadores em luta contra a uberização: o caso do coletivo independente de trabalhadores em App's (CITA). *Revista Cronos, Natal*, v. 25, n. 1, p. 64-86, 2024.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Articulação dos manuscritos e contribuições

O objetivo central da tese foi compreender as condições de trabalho e saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma, o que revelou os mecanismos de precarização laboral e os agravos físicos e psíquicos que marcam cotidianamente a vida desses trabalhadores. Buscamos evidenciar como a lógica da plataformização, sustentada pelo controle algorítmico e pela transferência de riscos ao trabalhador, redefine não apenas a organização do trabalho, mas também a experiência concreta de saúde, sociabilidade e dignidade dessa categoria.

Desde a concepção, esta pesquisa foi movida pelo propósito de dar luz a uma categoria da classe trabalhadora historicamente invisibilizada e carente de cuidados com a sua saúde. Nesse sentido, esta tese é expressão do cuidado que se apresenta antes mesmo do tratamento formal, da prescrição e das ações técnicas, constituindo-se como um gesto de reconhecimento e de revelação das ausências que atravessam a vida desses trabalhadores.

No entanto, no que se refere aos cuidados que deveriam ser oferecidos pelo Estado e pela legislação, pelas empresas-plataforma e pelo próprio sistema de saúde, observam-se ações mínimas ou, em muitos casos, a completa inexistência, reforçando o quadro de vulnerabilidade que marca o cotidiano desses trabalhadores.

Nesse percurso, o primeiro manuscrito teve como objetivo descrever as condições de trabalho dos motoristas de aplicativo, identificando seu cotidiano, suas estratégias ocultas de sobrevivência laboral, bem como a assistência ou, em grande parte, a ausência de suporte institucional e regulatório. Ao iluminar os arranjos práticos que sustentam essa atividade, o estudo revelou a contradição entre a autonomia percebida e a precarização estrutural que subjaz ao trabalho controlado por empresas-plataforma. Diante de um trabalho precário, acentuado pela dataficação, pela inteligência artificial e pelo controle algorítmico, as condições de saúde se tornaram evidentes e fundamentaram o segundo manuscrito.

O segundo manuscrito teve como objetivo descrever as condições de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Os resultados destacaram os principais agravos enfrentados pelos motoristas, a saber: físicos, como dores musculoesqueléticas, crises renais e hipertensão; psíquicos, como estresse, ansiedade e depressão; e sociais, como isolamento, desvalorização e insegurança cotidiana. Esse panorama permitiu compreender que os danos à saúde não são meramente individuais, mas refletem uma engrenagem de exploração invisível e normalizada no cotidiano desses trabalhadores.

A partir dessa imersão no cotidiano dos motoristas e da identificação dos impactos em sua saúde, elaboramos o terceiro manuscrito com o objetivo de propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Esse modelo foi estruturado em três pilares fundamentais: (i) parcerias intra e intersetoriais, capazes de articular diferentes instituições na proteção dessa categoria; (ii) educação em saúde, com foco na promoção de hábitos saudáveis e prevenção de agravos; e (iii) redes de apoio, tanto entre trabalhadores quanto institucionais, como estratégia de enfrentamento da fragmentação e do isolamento social que marcam a experiência desses profissionais.

Portanto, a partir destes manuscritos, é possível destacar as seguintes contribuições:

- a) identificamos a progressão do trabalho precário, o que leva motoristas a se sujeitarem à ausência de proteções sociais sob a égide de não possuírem a figura humana de um patrão, mas o terem em forma de um algoritmo;
- b) evidenciamos a importância da representação política e de classe para mobilizar os motoristas e da necessidade de que esta seja reconhecida pelas empresas-plataforma para negociações de demandas sensíveis, como a tarifa mínima e a remuneração por todo o tempo de trabalho, e não apenas pela microtarefa realizada;
- c) mostramos a percepção dos motoristas quanto ao caráter punitivista do controle algorítmico e à vigilância constante, na qual o passageiro desempenha papel central no processo de punição;
- d) apontamos o esforço que os motoristas fazem para não avaliar negativamente a atividade, sustentados pelo rendimento superior a um salário mínimo, pela rápida inserção na ocupação e pelo desemprego estrutural, mesmo diante de adversidades como risco de violência, desgaste mental, custos elevados de manutenção e ausência de seguridade social;
- e) destacamos a má influência da filosofia do autogerenciamento de si, que fragiliza a tentativa de unidade da categoria e alimenta o senso de “cada um por si”, com discussões acirradas em grupos virtuais;
- f) analisamos a concorrência velada entre motoristas, expressa na demonstração de estratégias que elevam ganhos, sobretudo no mapeamento do comportamento do algoritmo de tarifação das plataformas;
- g) evidenciamos o quão extenuante para a saúde psíquica é a prática desta atividade laboral, em função de fatores como: jornadas longas para alcançar metas diárias,

receio constante de avaliações negativas que impõem condutas corteses mesmo diante de situações abusivas, lida diária com um trânsito intenso e o medo de aceitar corridas em horários avançados em áreas de alta criminalidade;

- h) ressaltamos a lacuna existente entre as políticas públicas de saúde e o cuidado efetivo percebido pelos motoristas, revelando a urgência de estratégias que aproximem esses trabalhadores do sistema de atenção e promoção da saúde;
- i) propusemos um modelo de intervenção em saúde que pode ser utilizado pelas secretarias municipais e estaduais de saúde, em articulação com o CEREST, como suporte na implementação de ações de capacitação e orientação tanto aos profissionais de saúde quanto aos motoristas, considerando o processo saúde-doença específico dessa atividade laboral.
- j) apresentamos subsídio teórico que permite às empresas da área de Tecnologia da Informação extrair requisitos funcionais para o desenvolvimento de aplicativos que visem remunerações mais justas e incentivem parcerias destinadas a melhorar a qualidade de vida desses trabalhadores, prevenindo agravos e reduzindo condições adversas de trabalho e saúde.

Potencial de aplicação dos resultados

O potencial de aplicação dos resultados desta tese se projeta para além do campo acadêmico, podendo auxiliar em informações para a formulação de ações de saúde e demais políticas públicas, atuação sindical, assim como o desenvolvimento de soluções tecnológicas. Ao evidenciar as condições precárias que marcam a atividade de motoristas controlados por empresas-plataforma, este trabalho oferece insumos valiosos para a criação de estratégias de proteção social, que reconheçam formalmente o vínculo trabalhista e garantam direitos básicos, como férias, previdência social e acesso a serviços de saúde. Nesse sentido, a pesquisa contribui para fundamentar iniciativas de regulação estatal e fomentar o debate político em torno da uberização do trabalho como nas PLPs nº 12 de 2024 e nº 152 de 2025 (Brasil, 2024; Brasil, 2025b).

No plano organizacional, os resultados podem apoiar entidades representativas e movimentos coletivos na elaboração de pautas reivindicatórias mais consistentes, ancoradas em evidências científicas sobre a precarização laboral e seus impactos sobre a saúde. A sistematização dos problemas enfrentados pelos motoristas, como jornadas extensas, controle algorítmico punitivo e transferência de custos, fornece elementos para fortalecer a negociação com as empresas-plataforma e mobilizar a opinião pública em favor de melhorias estruturais.

No campo da saúde pública, os achados desta tese reforçam a necessidade de ampliar a integração entre os serviços do Sistema Único de Saúde (SUS) e a realidade dos motoristas de aplicativo. O modelo de intervenção proposto pode orientar secretarias municipais e estaduais na criação de programas de busca ativa que aproximem equipes de saúde da família desse público, por meio de ações de rastreamento de doenças crônicas, campanhas de vacinação, consultas itinerantes em pontos de grande circulação de motoristas e estratégias de comunicação em saúde adaptadas às suas rotinas. Além disso, o CEREST pode utilizar as evidências aqui produzidas para fundamentar protocolos de vigilância em saúde do trabalhador, incorporando as particularidades da uberização como objeto específico de monitoramento e intervenção.

No campo da tecnologia da informação, os resultados oferecem subsídios concretos para o desenvolvimento de aplicativos que não apenas viabilizem condições de trabalho mais justas, mas também funcionem como ferramentas de promoção da saúde e prevenção de agravos. Funcionalidades como monitoramento do tempo de direção, alertas para pausas, registros de hidratação e alimentação, integração com serviços de saúde e canais de apoio psicossocial podem ser incorporadas em soluções digitais inovadoras. Tais iniciativas, quando apoiadas por parcerias intersetoriais entre universidades, gestores públicos e organizações da sociedade civil, têm potencial para criar um ecossistema tecnológico alternativo, centrado no cuidado e na valorização do trabalhador, contrapondo-se à lógica exploratória dominante das grandes plataformas.

Por fim, os resultados também se mostram úteis para orientar programas de capacitação e formação profissional voltados tanto aos motoristas quanto aos profissionais de saúde. Ao reconhecer os riscos específicos dessa atividade, é possível construir práticas educativas que incentivem hábitos de autocuidado, ampliem o acesso aos serviços de saúde e reduzam o estigma associado à categoria. Assim, a tese não apenas denuncia as contradições da plataformização, mas também aponta caminhos práticos para mitigá-las, contribuindo para a construção de um modelo de trabalho que concilie inovação tecnológica, dignidade laboral e justiça social.

Considerações sobre a formação do pesquisador

O desenvolvimento desta tese, juntamente com minha participação no Grupo de Pesquisa Epidemiologia e Saúde, sob a coordenação da professora Dr.^a Adriana Alves Nery, foi fundamental para minha formação acadêmica e profissional. Essa experiência me permitiu desenvolver habilidades essenciais para minha trajetória como docente e pesquisador, além de me inserir de forma mais ativa em atividades científicas, tais como:

- a) Colaborar na elaboração de artigos científicos e capítulos de livros:
- a. Oliveira, Eliardo da Silva; Sousa, Micaela Leão de; Silva, Rafaela Almeida da; Campos, Thais Silva Pereira; Nery, Adriana Alves. *Uso de equipamento de proteção individual por homens envolvidos em acidentes motociclísticos atendidos pelo serviço de atendimento móvel de urgência*. Revista Eletrônica Acervo Saúde, v. 25, p. 1-10, 2025. DOI: <https://doi.org/10.25248/REAS.e18640.2025>.
 - b. Campos, Thais Silva Pereira; Nery, Adriana Alves; Landim, Maria Luzia Braga. *Autonomia e liberdade: a mercantilização das plataformas digitais, aspectos da saúde dos trabalhadores de aplicativos*. In Landim, Maria Luzia Braga; D'Avila, Tiago Landim. *América latina contemporânea: saúde, cultura e sociedade, novas abordagens*. Rio de Janeiro: Autorale, 2021. 225 p. ISBN 9786599592805.
 - c. Matos, Talita Batista; Campos, Thais Silva Pereira; Alves Oliveira, Alinne; Barreto, Paula Peixoto Messias; Boery, Narriman Silva de Oliveira; Vilela, Alba Benemérita Alves; Silva, Rudval Souza da. *State Legislation on Palliative Care: Convergent and Divergent Points*. Latin American Journal of Palliative Care, v. 2, p. eLAPC20220011, 2023. DOI: <https://doi.org/10.59679/LAPC20220011>.
 - d. Campos, Thais Silva Pereira; Rocha, Janaína Vasconcelos; Vilela, Alba Benemérita Alves.; Yarid, Sérgio Donha. *Agentes facilitadores e dificultadores na formação de doutores no Brasil e no mundo*. In: Sérgio Donha Yarid; Alba Benemérita Alves Vilela. (Org.). *Ciência, ética e atualidade*. 1ed.: e-publicar, 2022, v. 1, p. 59-73.
 - e. Santos, Thalita Araújo dos; Alves, Murilo da Silva; Campos, Thais Silva Pereira; Nascimento, Mônica Pinchemel. *Therapeutic Group of The Elderly: Knowledge About Diabetes Mellitus and Arterial Hypertension*. Journal of Health Sciences (Unopar), v. 22, p. 243-247, 2021. DOI: <https://doi.org/10.17921/2447-8938.2021v22n3p243-247>.
- b) Colaboração como coorientadora em pesquisa de iniciação científica da UESB (i) Título: Caracterização das vítimas de acidentes de trânsito em município do interior da Bahia – 2023; (ii) Título: Uso de equipamentos de proteção individual por homens envolvidos em acidentes motociclísticos atendidos pelos serviços de atendimento móvel de urgência – 2022 e (iii) Título: Fatores associados a acidentes motociclísticos envolvendo homens atendidos pelos serviços pré e intra hospitalar – 2021;

- c) Participação em eventos científicos (i) XIII Seminário do Trabalho: O futuro do trabalho no século XXI; (ii) IV Congresso Luso-Brasileiro de Atenção integral à Saúde e (iii) Dialogando sobre grupo de pesquisa: linhas de pesquisa e iniciação;
- d) Apresentação de trabalho em eventos científicos (i) 16º Congresso Brasileiro dos Estudantes de Enfermagem – 2023 e (ii) 12º Congresso Brasileiro de Epidemiologia, 2024).

Limitações da pesquisa

Apesar do caminho metodológico traçado e da riqueza empírica alcançada, esta tese apresenta algumas limitações que precisam ser reconhecidas. Uma limitação refere-se ao perfil, número de participantes do estudo. Embora o número de 26 entrevistas tenha possibilitado uma análise qualitativa densa e consistente, a predominância de motoristas masculino reduziu a possibilidade de explorar as especificidades das experiências femininas, sobretudo no que diz respeito à dupla jornada, aos riscos de assédio e às estratégias de autoproteção. Essa lacuna aponta para a necessidade de futuras pesquisas que contemplem maior diversidade de perfis, incluindo recortes de gênero, raça, idade e tempo de experiência na atividade.

Por fim, cabe destacar que a natureza qualitativa do estudo, baseada nas narrativas e percepções dos motoristas, permitiu uma compreensão aprofundada das condições de trabalho e de saúde. Porém, a continuidade deste trabalho pode ser enriquecida por estudos quantitativos ou de métodos mistos, que poderiam, então, dimensionar a prevalência dos problemas identificados e subsidiar políticas públicas e intervenções mais abrangentes.

Perspectivas futuras

Os resultados desta tese abrem um campo fértil para a continuidade das investigações sobre as condições de trabalho e saúde de motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Uma primeira perspectiva importante refere-se à realização de novos estudos qualitativos em diferentes contextos urbanos, incluindo grandes capitais e cidades menores, de modo a permitir análises comparativas que revelem as especificidades locais e ampliem a compreensão sobre os impactos da uberização. Além disso, estudos que articulem recortes de gênero, raça e classe social poderão oferecer um olhar ainda mais aprofundado sobre as desigualdades que atravessam esta atividade laboral.

No campo da saúde coletiva, é fundamental que futuras pesquisas se dediquem à aplicação e avaliação do modelo de intervenção proposto, verificando sua efetividade em

contextos reais e sua contribuição para a formulação de políticas públicas. A integração com a Atenção Primária à Saúde e com o CEREST constitui um caminho promissor para transformar os achados em estratégias concretas de promoção, prevenção e cuidado. Paralelamente, recomenda-se a continuidade de estudos que investiguem o papel das tecnologias digitais no processo saúde-doença desses trabalhadores, em especial no que tange ao controle algorítmico e às suas repercussões psíquicas.

No âmbito acadêmico, minha atuação como docente da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) abre portas para a submissão e aprovação de projetos de pesquisa e extensão que permitam aprimorar os achados aqui apresentados e ampliar os campos de aplicação dos resultados obtidos. Tais iniciativas poderão consolidar parcerias interinstitucionais, fortalecer a formação de estudantes e fomentar ações de impacto social voltadas ao cuidado com trabalhadores uberizados.

Outro aspecto a destacar foi a integração estabelecida com o Curso de Bacharelado em Sistemas de Informação (BSI) do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (IFBA) – Campus Vitória da Conquista, por meio da coorientação de três Trabalhos de Conclusão de Curso (TCCs). Esses trabalhos resultaram no desenvolvimento de protótipos de aplicativos com tarifas mais justas e transparentes aos motoristas, incorporando funcionalidades voltadas à saúde e ao bem-estar. Essa experiência não apenas fortaleceu o diálogo entre as áreas da Saúde Coletiva e da Tecnologia da Informação, mas também abriu novas perspectivas para projetos de pesquisa e extensão que articulem ciência, inovação e compromisso social.

Em síntese, as perspectivas futuras apontam para a necessidade de ampliar os horizontes investigativos, integrar diferentes campos do saber e transformar os resultados desta tese em práticas efetivas de cuidado, regulação e inovação tecnológica. O fortalecimento do diálogo entre universidades, serviços de saúde e sociedade civil constitui o caminho mais promissor para enfrentar os desafios da plataformização do trabalho e para avançar na construção de respostas socialmente justas e cientificamente embasadas.

Além disso, destaca-se a necessidade de uma transformação estrutural da sociedade, ancorada na mobilização coletiva dos trabalhadores e na construção de uma consciência crítica acerca das contradições que permeiam o trabalho controlado por empresas-plataforma. Essa transformação implica reconhecer que a precarização vivenciada pelos motoristas é expressão de uma lógica mais ampla de exploração e mercantilização da força de trabalho, sustentada pelo capital e legitimada pela ausência de políticas públicas efetivas. Assim, a superação dessas desigualdades requer a organização coletiva da classe trabalhadora e a articulação com movimentos sociais e instituições comprometidas com a defesa do trabalho digno e da justiça

social. Diante deste cenário de precarização, a indignação individual e coletiva, devem fomentar resistências, não só as ocultas no cotidiano do trabalho, mas as públicas que exigem um engajamento coletivo, político e organizado para a cobrança das condições de trabalho digno ao Estado brasileiro.

Encerrar esta tese é também um gesto de reconhecimento àqueles que, com coragem e generosidade, compartilharam suas histórias, dores e esperanças. Os motoristas controlados por empresas-plataforma aqui ouvidos representam milhares de trabalhadores que sustentam suas famílias em meio a condições laborais adversas, atravessadas por incertezas, violências e desgastes físicos e psíquicos. Mais do que números ou estatísticas, são vidas que diariamente enfrentam os paradoxos da flexibilidade e da precariedade, do ganho imediato e da insegurança estrutural. Que este trabalho possa servir como um instrumento de visibilidade e de resistência, contribuindo para que suas vozes ecoem no campo científico, político e social. A eles, dedico este esforço coletivo de pesquisa, com a convicção de que lutar por condições dignas de trabalho e de saúde é também afirmar o direito à vida plena, à justiça social e ao reconhecimento da centralidade do trabalho humano na construção de uma sociedade mais justa e solidária.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa palavra**, São Paulo, v. 19, p. 1-15, 2017.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberization: The Periphery as the Future of Work? In: Platformization and Informality: Pathways of Change, Alteration, and Transformation. **Springer International Publishing**, Cham, p. 139-160, 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 1, p. 26-56, 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; SANTIAGO, Silvia Maria. **Dossiê das violações dos direitos humanos no trabalho uberizado: o caso dos motofretistas na cidade de Campinas**. UNICAMP/Diretoria Executiva de Direitos Humanos, São Paulo, 2024.

ACCARINI, André. **Sem fake news**: a verdade sobre o PLC dos motoristas por aplicativos. 2024. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/sem-fake-news-a-verdade-sobre-o-plc-dos-motoristas-por-aplicativos-ffb0>. Acesso em: 14 de jun. de 2024.

AGHAMIRI, Zahra Sadat *et al.* The simultaneous exposure to heat and whole-body vibration on some motor skill functions of city taxi drivers. **La Medicina del Lavoro**, Milão, v. 113, n. 5, p. 387-396, 2022.

AMARAL, Sarah; SALOMÃO, Gabriela; STRECK, helena. Saúde e trabalho nas plataformas digitais. In: **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023.

AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; BRIDI, Maria Aparecida. Capitalismo industrial de plataforma: externalizações, sínteses e resistências. **Caderno CRH**, v. 35, p. e022021, 2022.

ANDRADE, Daniel Pereira. Empresa humana ou humano empresa?. **GV-executivo**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 38-41, 2011.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 14. ed. São Paulo: Cortez, 2010.

ANTUNES, Ricardo. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. **Boitempo editorial**, 2015.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviço na era digital**. Boitempo editorial, 2018.

ANTUNES, Ricardo. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma – uma nova era de desantropomorfização do trabalho? **Análise Social**, Lisboa, v. 58, n. 3, p. 512-532, 2023.

AZEVEDO, Ismael de Mendonça; OLIVEIRA, Hilderline Câmara de; PEREIRA, Ilzamar Silva. Uerização: trabalho de plataforma e formação do app-proletariado. **Faculdade Sant'Ana em Revista**, Ponta Grossa, v. 8, n. 1, p. 183-201, 2024.

BARBOSA, Bhryan Gama. Entregadores cantando de galo. **Perspectivas Sociais**, Pelotas, v. 8, n. 01, 2022.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. 1 ed. São Paulo: Edições 70, 2020.

BARROS, Carlos Juliano. **Governo atende Uber e 99 em regulamentação do trabalho de motoristas de app**. 2024. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/colunas/carlos-juliano-barros/2024/03/05/governo-atende-uber-e-99-em-regulamentacao-do-trabalho-de-motoristas-de-app.htm>. Acesso em: 14 de jun. de 2024.

BAUMAN, Zygmunt. **identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2005.

BENDASSOLLI, Pedro Fernando. Trabalho e identidade em tempos sombrios: insegurança ontológica na experiência atual com o trabalho. In: **Trabalho e identidade em tempos sombrios: insegurança ontológica na experiência atual com o trabalho**. 2007. p. 310-310.

BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: wmf Martins Fontes, 2009.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2020]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 14 jun. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 466/2012** – Dispõe sobre pesquisa envolvendo seres humanos. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2012. Disponível em:

http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2013/res0466_12_12_2012.html. Acesso em: 08 jun. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 510/2016** -Dispõe normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2016. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510_07_04_2016.html. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. **Lei Nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em 14 jun. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar Nº 12 de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em 16 de set. de 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar nº 152, de 16 de julho de 2025**. Regula os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital. Brasília: Câmara dos Deputados, 2025a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2537739>. Acesso em 16 de set. de 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Frota de Veículos – 2025. Brasília: Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, 2025b. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2025>. Acesso em: 16 set. 2025.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

BUREAU OF LABOR STATISTICS. Back injuries prominent in work-related musculoskeletal disorder cases in 2016. **The Economics Daily**, Whashington, 24 out. 2018. Disponível em:

<https://www.bls.gov/opub/ted/2018/back-injuries-prominent-in-work-related-musculoskeletal-disorder-cases-in-2016.htm>. Acesso em: 2 set. 2024.

CAMILLO, Eliane Juraski; MOURA, Dante Henrique. Trabalho, Capitalismo e Classe Trabalhadora: do Taylorismo-Fordismo ao Toyotismo Uberizado. **Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, v. 30, n. 3, p. 17-31, 2021.

CAPITAN, Luis Pérez; RANZ, Rubén. Don't GIG Up, Never! **Country update–Spain**. Disponível em: https://www.ugt.es/sites/default/files/informe_plataformas._country_updat_spain.pdf. Acesso em: 22 jun. 2022.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira; PEREIRA, Maria Júlia Tavares. A plataformização do trabalho no Brasil e o subsetor dos cuidados: uma revisão de achados bibliográficos. São Paulo: **Centro Brasileiro de Análise e Planejamento-Cebrap**, 2023.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da. Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade. **Brasília: ESMPU**, p. 347-356, 2020.

CARVALHO, Fernando Ribeiro da Silva; DIAS, Marcos Rogerio Pianco. O impacto da pejetização como meio de fraudar obrigações do contrato de trabalho após a Lei nº 13.467/2017. **Revista de Ciências Jurídicas e Empresariais**, Londrina, v. 23, n. 2, p. 132-138, 2022.

CASAGRANDE, Lucas; ZAMORA, Martín André Moreira; OVIEDO, Carlos FT. Motorista de Uber não é empreendedor. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v. 22, n.2 p1-24, 2021.

CASILLI, Antonio; POSADA, Julian. The platformization of labor and society. **Society and the internet: How networks of information and communication are changing our lives**, Oxford, p. 293-306, 2019.

CAVARZAN, Gustavo Machado. Ensaio de plataformização do trabalho no setor financeiro: o modelo de negócios das fintechs e corretoras de valores. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, v.1, n. 21, 2022.

CERQUEIRA, Daniel.; BUENO, Samira. (Coords). CABALLERO, Bárbara; LINS, Gabriel de Oliveira Accioly; ARMSTRONG, Karolina Chacon. **Atlas da violência 2024**. IPEA Instituto

de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP). Brasília: 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/server/api/core/bitstreams/26dff917-23e5-429b-9674-22b7d2387ccd/content>. Acesso em: 16 set. 2025.

CHAPMAN, Janine *et al.* Sleep for heart health: Investigating the relationship between work day sleep, days off sleep, and cardiovascular risk in Australian train drivers. **Industrial health**, Japão, v. 57, n. 6, p. 691-700, 2019.

CHEN, Julie *et al.* Introducing Platforms & Society. **Platforms & Society**, v. 1, p. 1, 2024.

CHERRY, Miriam A. **The Work of the Future: Ending Employment Misclassification**. Disponível em: https://www.americanbar.org/groups/crsj/publications/human_rights_magazine_home/labor-and-employment-rights/ending-employment-misclassification/. Acesso em: 07 jun. 2024.

CORNELISSEN, Joep; CHOLAKOVA, Magdalena. Profits Uber everything? The gig economy and the morality of category work. **Strategic Organization**, California, v. 19, n. 4, p. 722-731, 2021.

COSTA, Stanley Lima; ROCHA, Everton da Silva. Sociedade do cansaço e mercado de trabalho: o equilíbrio entre a jornada e o lazer no contexto dos trabalhadores por aplicativo. **Revista UNI-RN**, Natal, v. 25, n. 1/2, p. 111-132, 2025.

COSTANZI, Rogério Nagamine; DOS SANTOS, Carolina Fernandes. A proteção social dos trabalhadores de plataformas digitais. **Informações Fipe**, São Paulo, v. 509, p. 28-46, 2023.

CRAIN, Tori. *et al.* Fighting fatigue: A conceptual model of driver sleep in the gig economy. **Sleep Health**, Toronto, v. 6, n. 3, p. 358-365, 2020.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 402 p, 2016.

DOORN, Niels Van; BADGER, Adam. Platform capitalism's hidden abode: producing data assets in the gig economy. **Antipode**, Oxford, v. 52, n. 5, p. 1475-1495, 2020.

DUARTE, Veridiana de Vasconcelos *et al.* Os sete dias em que fui motorista de transporte privado de mobilidade urbana por aplicativo móvel. **Revista Foco**, v. 16, n. 6, p. e2355-e2355, 2023.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Boitempo Editorial, 2008.

ESPAÑA. **Ley 12/2021, de 28 de septiembre**. Modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/09/29/pdfs/BOE-A-2021-15767.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2024.

FERNANDES, Rita de Cássia Pereira. O construto multidimensional trabalho precário, o futuro do trabalho e a saúde de trabalhadoras(es). **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 39, n. 4, 2023.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Rio de Janeiro, v. 39, n. 1, 2020.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo. **Revista do NIEP**, Uberlândia, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Editora Vozes, 2024.

FRAGA, Juliana Machado; EMMEL, Adélia Marilene. O Neoliberalismo e o Crescente Mercado Informal de Trabalho: Os Processos de Pejotização e Uberização como Políticas de Possível Violação dos Direitos da Mulher. **Direito Público**, Brasília, v. 20, n. 105, 2023.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza Da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos Ebape**. BR, Rio de Janeiro, v. 17, n.1, p. 844-856, 2019.

FRENI-STERRANTINO, Anna; SALERNO, Vincenzo. A plea for the need to investigate the health effects of Gig-Economy. **Frontiers in public health**, Lausanne, v. 9, n.1, p. 638767, 2021.

FURFARO, D.; ROBERTS, G. Uber drivers working up to 19 hours a day just to get by. **New York Post**, 2016. Disponível em: <https://nypost.com/2016/02/07/uber-drivers-working-up-to-19-hours-a-day-just-to-get-by/>. Acesso em: 07 jun. 2024.

GLAVIN, Paul; SCHIEMAN, Scott. Dependency and hardship in the gig economy: The mental health consequences of platform work. **Socius**, Washington, D.C. v. 8, n.8, p.1-12, 2022.

GOMES-SOUZA, Ronaldo; TRAMONTANO, Marcelo Claudio. Subjetivação e riscos psicossociais da uberização do trabalho nas dinâmicas territoriais. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 1, p. 143-167, 2023.

GRAMSCI, Antonio. Americanismo e fordismo. **Hedra**, 2023.

GRIESBACH, Kathleen *et al.* Algorithmic control in platform food delivery work. **Socius**, São Paulo, v. 5, 2019.

GROHMANN, Rafael *et al.* Plataformas de fazendas de cliques: condições de trabalho, materialidades e formas de organização. **Galaxia**, São Paulo, v. 47, p. e57969, 2022.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, São Cristovão, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

HAFEEZ, Sadia; GUPTA, Charlotte; SPRAJCER, Madeline. Stress and the gig economy: it's not all shifts and giggles. **Industrial health**, Tóquio, v. 61, n. 2, p. 140-150, 2022.

HARVEY, David. Condição pós-moderna. **Edições Loyola**, 1992.

HEILAND, Heiner. The social construction of algorithms: A reassessment of algorithmic management in food delivery Gig work. **New Technology, Work and Employment**, 2023.

HISSL, C. *et al.* Trabalho em plataformas: regulamentação ou desregulamentação? o exemplo da Europa. **Boitempo**, São Paulo, 2024, 216 p.

HUWS, Ursula *et al.* **Work in the European gig economy: Research results from the UK, Sweden, Germany, Austria, the Netherlands, Switzerland and Italy.** 2017.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2023. PNAD contínua. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035_informativo.pdf. Acesso em: 10 jun. 2024.

KELLOGG, Katherine C.; VALENTINE, Melissa A.; CHRISTIN, Angele. Algorithms at work: The new contested terrain of control. **Academy of management annals**, Nova York, v. 14, n. 1, p. 366-410, 2020.

KENNEY, Martin; ZYSMAN, John. The rise of the platform economy. **Issues in science and technology**, Arizona, v. 32, n. 3, p. 61, 2016.

KIVIMÄKI, Mika; BARTOLOMUCCI, Alessandro; KAWACHI, Ichiro. The multiple roles of life stress in metabolic disorders. **Nature Reviews Endocrinology**, Londres, v. 19, n. 1, p. 10-27, 2023.

LEÃO, Leandro. **Regionalização dos aplicativos de transporte é tendência para o futuro da mobilidade; entenda**. Belo Horizonte: Diário do Comércio, 2025. Disponível em: <https://diariodocomercio.com.br/economia/aplicativos-regionais-transporte-tendencia-futuro-mobilidade/>. Acesso em: 16 set. 2025.

LIMA, Kevin; BORGES, Beatriz. **Motoristas de app: comissão da Câmara começa a debater regulamentação nesta terça; veja principais pontos**. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2024/06/11/motoristas-de-app-comissao-da-camara-comeca-a-debater-nesta-terca-proposta-de-regulamentacao-veja-principais-pontos.ghtml>. Acesso em: 14 jun. 2024.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Orgs). O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos. Curitiba: **Clínica Direito do Trabalho** (Universidade Federal do Paraná), 2022.

MAGALDI, Tiago *et al.* Uma “Escolha Muito Difícil”: CLT versus Plataformas Na Avaliação Dos Trabalhadores Brasileiros Em Uma Abordagem Quali-Quantitativa. **Revista de Economia Contemporânea**, São Paulo, v. 28, p. e242816, 2024.

MACIEL, Marcos Vinícius Martins *et al.* “Saiu para a entrega”: prazer e sofrimento no trabalho de entregadores por aplicativos. **Revista de Carreiras e Pessoas**, São Paulo, v. 14, n. 2, p. 309-328, 2024.

MAIA, Cibele Gomes; CRUZ, Mylena de Souza; ALENCAR, Marina de Alcântara. Entre flexibilidade e precarização: a vulnerabilidade dos motoristas de aplicativo no Brasil. **Facit Business and Technology Journal**, Araguaína, v. 2, n. 63, 2025.

MAIOR, Nívea Maria Santos Souto; VIDIGAL, Viviane. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 25, n.1, p. 62-72, 2022.

MARX, Karl. O Capital-Livro 1: Crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. **Boitempo**, São Paulo, 2015.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Feuerbach e história. Rascunhos e anotações. A ideologia alemã. São Paulo: **Boitempo Editorial**, p. 29-51, 2007.

MELO, Manoel Messias; FERRO JÚNIOR, Admirson Medeiros. Plataformas de trabalho no setor de Tecnologia da Informação-TI. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, n. 21, p.1-4, 2022.

MIN, Jeehee *et al.* The fourth industrial revolution and its impact on occupational health and safety, worker's compensation and labor conditions. **Safety and health at work**, v. 10, n. 4, p. 400-408, 2019.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. **Revista Pesquisa Qualitativa**, São Paulo, v. 5, n. 7, p. 1-12, 2017. Disponível em: <https://editora.sepq.org.br/rpq/article/view/82>. Acesso em: 16 set. 2025.

MONT, Oksana *et al.* A decade of the sharing economy: Concepts, users, business and governance perspectives. **Jornal of cleaner production**, v. 269, p. 122215, 2020.

MOORE, Phoebe V.; WOODCOCK, Jamie. *Wildcat: Workers' Movements and Global Capitalism*. Pluto Press, 2021.

MOREIRA, Teresa. Coelho. Algumas considerações sobre segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho 4.0. In: Carelli, Rodrigo de Lacerda; Cavalcanti, Thiago Muniz; Fonseca, Vanessa Patriota. **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020. p. 273-290.

NASCIMENTO, Juliana Oliveira Eiró do; MENEZES, André Agassis Athayde de Oliveira; SIQUEIRA, João Ricardo Guedes Sampaio de. O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS E SAÚDE MENTAL. **Revista Jurídica do Cesupa**, Belém, v. 6, n. 1, p. 69-92, 2025.

NASCIMENTO, Vitor Almeida; BORGES, Silvana Maia. A precarização do trabalho e a saúde mental dos trabalhadores por aplicativo. **Disciplinarum Scientia Ciências Humanas**, Santa Maria, v. 23, n. 1, p. 133-157, 2022.

NETO, Walmir Arruda De Sousa; HÚNGARO, Edson Marcelo. Plataformas de trabalho no setor fitness: qual o futuro deste serviço? **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, n. 21, p. 1-4 2022.

NOWAK, Jörg; SANTANA, Marco. Social Media and Collective Action in Brazil: The Experience of Truck Drivers and Delivery Workers. **Socialism and Democracy**, v. 36, n. 1-2, p. 116-136, 2022.

NÚCLEO. **Uber**. Disponível em: <https://nucleo.jor.br/uber/>. Acesso em: 16 set. 2025.

OLIVEIRA, Douglas Meyer. A plataforma de trabalho invade jogo de futebol. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, v.1, n. 21, 2022.

OLIVEIRA, Juliana Andrade; PEREIRA, Maria Júlia Tavares. Plataformas digitais e o trabalho nos serviços de beleza. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, n. 21, p. 1-3, 2022.

OLIVEIRA, Roberto Vêras; FESTI, Ricardo Colturato. Entregadores de aplicativos no Brasil: entre a subordinação e a “autonomia”. **Contemporânea-revista de sociologia da UFSCar**, São Carlos, v. 13, n. 1, 2023.

OLIVEIRA, Vinnycius Nunes de *et al.* Possible effects of uberization on the quality of sleep of professional drivers. **Chronobiology international**, v. 40, n. 2, p. 199-203, 2023.

OMS (Organização Mundial de Saúde). **Air pollution is responsible for 6.7 million premature deaths every year**. Disponível em: <https://www.who.int/teams/environment-climate-change-and-health/air-quality-and-health/health-impacts/types-of-pollutants>. Acesso em: 13 de mai. de 2024b.

OMS (Organização Mundial de Saúde). **Ambient (outdoor) air pollution**. Disponível em: [https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health) Acesso em: 13 mai. 2024a.

ORNEK, Ozlem Koseoglu *et al.* Precarious employment and migrant workers' mental health: a protocol for a systematic review of observational studies. **Systematic Reviews**, Londres, v. 9, n.1, p. 1-6, 2020.

PATRIOTA. **Futuro do trabalho**: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília: ESMPU, 2020. p. 273-290.

PEREIRA, Gyovanna Neri; SILVA, Emily Cristine Duarte. Trabalho autônomo e movimentos sociais: a mobilização dos motoristas de aplicativo no brasil. **Revista Tópicos**, Rio de Janeiro v. 2, n. 11, p. 1-12, 2024.

PIRES, Guilherme Nunes. Uberização do trabalho e O Capital de Marx. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 24, p. 228-234, 2021.

RAVENELLE, Alexandra. In: **Hustle and gig: Struggling and surviving in the sharing economy**. University of California Press, 2019.

RIBEIRO, Andressa de Freitas. Taylorismo, fordismo e toyotismo. **Lutas Sociais**, São Paulo, v. 19, n. 35, p. 65-79, 2015.

RIBEIRO, Yasmin Paola Teixeira; LITAIFF, Ilcia. UBERIZAÇÃO: A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO INFORMAL NA ERA DA INDÚSTRIA 4.0. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, v. 11, n. 5, p. 8449-8466, 2025.

RIBEIRO, Jaime; DE SOUZA, Francislê Neri; LOBÃO, Catarina. Saturação da análise na investigação qualitativa: quando parar de recolher dados? **Revista Pesquisa Qualitativa**, São Paulo, v. 6, n. 10, p. iii-vii, 2018.

RODRIGUES, Nara Leticia Pedroso Ramos; LUCCA, Sergio Roberto de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 48, p. e9270, 2024.

SARIRAEI, Samira; Chênevert, Denis; VANDENBERGHE, Christian. What Is on Your Gig Radar? Toward a Hierarchical Structure of Coping. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, Basel, v. 19, n. 21, p. 14219, 2022.

SCHMIDT, Caroline *et al.* Psychosocial work conditions and prediabetes risks: a cross-sectional study in middle-aged men and women. **Scientific Reports**, Londres, v. 13, n. 1, p. 1198-1207, 2023.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and underpaid: How workers are disrupting the digital economy**. John Wiley & Sons, 2017.

SHARMA, Gajender *et al.* Risk Factors Assessment of Musculoskeletal Disorders among Professional Vehicle Drivers in India Using an Ordinal Priority Approach. **Mathematics**, Basel, v. 10, n. 23, p. 3803-3825, 2022.

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

SOUZA, Dayse Maria. O caráter produtivo do trabalho e o aumento dos trabalhadores “supérfluos”. In: II Simpósio Baiano de Geografia Agrária: entre a teoria e a prática, articulações e resistências. V. 2, Nº 1, 2017. Salvador, BA. **Anais eletrônicos [...]**. Salvador: IISBGA2017. Disponível em: https://2sbga2017.ufba.br/sites/2sbga2017.ufba.br/files/eixo3_daysesouza.pdf. Acesso em: 16 set. 2025.

SOUZA, Ilan Fonseca de. *Dirigindo Uber: A Subordinação Jurídica na Atividade de um Motorista de Aplicativo*. **Juruá Editora**. Curitiba, 276p. 2024.

SOUZA, Ilan Fonseca de. Formas de sujeição dos motoristas da Uber no Brasil: uma etnografia pela ótica da participação observante. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**, Argentina, v. 7, n. 15, p. 3, 2023a.

SOUZA, Matheus Silveira. **Classes Médias e Uberização: A Precarização do Trabalho de Advogados em Plataformas Digitais**. 47º Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação em Ciências Sociais (ANPOCS). Campinas, 2023b, 21p.

SOUZA, Virginia Ramos dos Santos. *et al.* Tradução e validação para o português brasileiro e avaliação do checklist COREQ. **Acta Paul Enferm**, São Paulo, v. 34, n.1, p. eAPE02631, 2021.

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. John Wiley & Sons, 2017.

STEFANO, Valerio de. The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork, and labor protection in the gig-economy. **Comp. Lab. L. & Pol'y J.**, Champaign, v. 37, p. 471, 2015.

TANDON, Ambika *et al.* The Formalization of Social Precarities. **Data & Society**, Nova York, 2024.

TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios da Administração científica*. São Paulo. **Editora Atlas**, 1987.

TIEANKLIN, Nussara *et al.* “I will just have to keep driving”: A Mixed-methods Investigation of Lack of Agency within the Thai Motorcycle Rideshare Driver Community. **Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction**, New Work, v. 8, n. 1, p. 1-28, 2024.

TOUITOU, Yvan; REINBERG, Alain; TOUITOU, David. Association between light at night, melatonin secretion, sleep deprivation, and the internal clock: Health impacts and mechanisms of circadian disruption. **Life sciences**, New Work, v. 173, p. 94-106, 2017.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 07 de jun. de 2024.

UCHÔA-DE-OLIVEIRA, Flavia Manuella *et al.* Trabalho e viração em empresas-aplicativo: um panorama da uberização na cidade de São Paulo durante a pandemia. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 6, 2023.

UCHÔA-DE-OLIVEIRA, Flávia Manuella. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 45, p. e22, 2020.

VALLAS, Steven; SCHOR, Juliet B. What do platforms do? Understanding the gig economy. **Annual review of sociology**, Palo Alto, v. 46, p. 273-294, 2020.

VASUDEVAN, Krishnan; CHAN, Ngai Keung. Gamification and work games: Examining consent and resistance among Uber drivers. **New media & society**, Londres, v. 24, n. 4, p. 866-886, 2022.

VENCO, Selma. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, p. e00207317, 2019.

VIGNOLA, Emília F. *et al.* Workers' Health under Algorithmic Management: Emerging Findings and Urgent Research Questions. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, Basel, v. 20, n. 2, p. 1239, 2023.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, São Paulo, v. 22, n. 44, p. 203-220, 2014.

WALKER, Michael; FLEMING, Peter; BERTI, Marco. 'You can't pick up a phone and talk to someone': How algorithms function as biopower in the gig economy. **Organization**, London v. 28, n. 1, p. 26-43, 2021.

WANG, Senhu; Li, Lambert Zixin; COUTTS, Adam. National survey of mental health and life satisfaction of gig workers: the role of loneliness and financial precarity. **BMJ Open**, London, v.12, n. 12, p. e066389, 2022.

WIENER, Martin; CRAM, W. Alec; BENLIAN, Alexander. Algorithmic control and gig workers: a legitimacy perspective of Uber drivers. **European Journal of Information Systems**, v. 32, n. 3, p. 485-507, 2023.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **The gig economy**. Polity, 2020.

YOO, Hyoungseob *et al.* Investigation of Working Conditions and Health Status in Platform Workers in Korea. **Safety and Health at Work**, Seul, v. 15, n1, p.17-23, 2024.

ZANATTA, Rafael Augusto Ferreira; PAULA, Pedro do Carmo Baumgratz de; KIRA, Beatriz. Economias do compartilhamento e o direito. **Curitiba: Juruá**, p. 345, 2017.

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista com os motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma

Data da Entrevista: _____
Número da Entrevista: _____

1. Dados Pessoais
Idade: _____ anos
Gênero: () Masculino () Feminino () Outro
Cor autodeclarada: () Branca () Preta () Amarela () Parda () Indígena
Estado Civil: () solteiro () casado () união estável () separado ou divorciado () viúvo () outro
Nível de instrução: () Nunca estudou () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo () Ensino médio incompleto () Ensino médio completo () Ensino superior incompleto () Ensino superior completo
Profissão:
Ocupação laboral atual:
Principal fonte de renda:
Renda total trabalhando como motorista por aplicativo:
Média de renda bruta:
Média de renda líquida:

2. Perfil profissional/ ocupacional - Dimensão contratual
- Há quanto tempo o (a) Sr.(a) trabalha como motorista de passageiros por aplicativo e o que o (a) motivou a trabalhar nesta área.
- Trabalha exclusivamente como motorista?
- Quais aplicativos de transporte de passageiros utiliza para o trabalho?
- A sua renda como motorista de aplicativo é suficiente para cobrir as despesas pessoais e profissionais? Ela é estável?
- O seu trabalho garante direitos trabalhistas? Isso interfere na estabilidade como motorista de aplicativo?
- O (a) Sr. (a) acha de ser autônomo?
- Se tivesse o mesmo salário de motorista de aplicativo com carteira assinada, o (a) Sr.(a) deixaria esse trabalho?

3. Condições de trabalho
3.1 Processo e características da atividade
-Como é a sua jornada de trabalho?
-Quantas horas por dia o (a) Sr. (a) trabalha? Há dias que ultrapassa esse limite? Por quê trabalha com essa carga horária?
-O (a) Sr.(a) tem controle sobre o seu horário de trabalho? Como você define os dias e a carga horária em que ficará conectado ao aplicativo?
-O que o (a) Sr. (a) faz enquanto está aguardando uma corrida?
-Quem define o valor da corrida? Quais os critérios para definição destes valores.
-Quais estratégias o (a) Sr. (a) utiliza para conseguir mais corridas?
-O que é necessário para o (a) Sr. (a) trabalhar como motorista de aplicativo?
-Como é a relação do Sr.(a) com os passageiros?
-O seu trabalho lhe causa desgaste ou cansaço? Por quê?
- O (a) Sr. (a) utiliza alguma estratégia para melhorar as suas condições de trabalho? Qual(is)?
3.2 Recursos físicos e materiais
- O veículo que o (a) Sr.(a) utiliza para o trabalho é próprio ou alugado? A empresa – plataforma disponibiliza algum tipo de suporte financeiro para manutenção ou reparo do veículo?
- A empresa fornece o (a) Sr. (a) algum tipo de recurso material para trabalhar?
- Onde o (a) Sr.(a) fica enquanto aguarda uma chamada do aplicativo?
- Existe algum local de descanso durante seu turno de trabalho? Neste local, tem acesso ao banheiro?
3.3 Segurança/ Acidentes e Violência
- O (a) Sr. (a) já sofreu algum assalto, acidente ou violência trabalhando como motorista de aplicativo? Se sim, descreva como foi. Necessitou de algum suporte financeiro ou psicológico?
- Ficou sem trabalhar devido a essa situação? Quanto tempo?
- A empresa disponibiliza algum tipo de suporte diante dessas situações? Qual (is)?

<ul style="list-style-type: none"> - Como o (a) Sr. (a) se sente com relação a segurança na cidade de Vitória da Conquista? - O (a) Sr. (a) possui algum tipo de seguro pessoal contra doença ou acidente de trabalho? - A empresa- plataforma disponibiliza algum tipo de seguro contra acidente ou proteção para motoristas? - Existe alguma situação além das citadas que pode gerar medo ou insegurança ao Sr. (a) trabalhando como motorista de aplicativo?
<p>3.4 Relação com a empresa - plataforma/ Gerenciamento algorítmico</p> <ul style="list-style-type: none"> -Como é a sua relação com a empresa-plataforma? -Como é definido as taxas e os pagamentos pela empresa-plataforma? - O (a) Sr. (a) tem acesso a treinamentos ou qualificações oferecidas pela empresa – plataforma para melhoria do seu trabalho? Se não, como o (a) Sr. (a) aprendeu a desenvolver o seu trabalho? - O (a) Sr. (a) já foi penalizado ou teve a sua conta suspensa por algum motivo não justificado pela empresa-plataforma? Por quê?
<p>4. Condições de saúde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descreve como o (a) Sr. (a) se sente exercendo esta atividade? - Relate seus hábitos diários em relação a alimentação, ingestão de água e sono. - O (a) Sr. (a) acha que existe risco à saúde no seu trabalho? Qual (is)? - O (a) Sr. (a) apresenta algum tipo de problema de saúde? Qual (is)? Esse problema surgiu a partir do seu trabalho como motorista de aplicativo? Esse problema de saúde interfere no seu trabalho? De que maneira? - O (a) Sr. (a) já teve necessidade de se afastar do trabalho por adoecimento ou acidente de trabalho? Descreva como foi. - O (a) Sr. (a) tem acesso aos serviços de saúde? Qual (is)? Em que situações acessa esses serviços? - O (a) Sr. (a) é vacinado? Qual (is)? - O seu trabalho interfere nas relações do (a) Sr. (a) com a família, colegas e amigos? De que maneira? - O seu trabalho afeta sua saúde física e mental? De que forma? - A empresa - plataforma disponibiliza algum serviço de saúde para os motoristas de aplicativo? - O (a) Sr. (a) cuida da sua saúde física e mental? Como?
<p>5. Relação com outros trabalhadores da categoria/ Sindicatos e mobilizações</p> <ul style="list-style-type: none"> - Como é a relação do Sr.(a) com os outros trabalhadores da sua categoria? -O (a) Sr. (a) participa de grupos de redes sociais e WhatsApp de motoristas de aplicativos? O que acha dessa participação? - Conhece algum sindicato ou associação de motoristas por aplicativo? É vinculado (a) a algum (a)? - Qual a sua opinião acerca das mobilizações para melhoria da sua categoria? Já participou de alguma? Como foi essa experiência?
<p>6. Desafios e finalização da entrevista</p> <ul style="list-style-type: none"> - O (a) Sr. (a) indicaria este trabalho para outras pessoas? - O (a) Sr. (a) gostaria que algum familiar fosse motorista por aplicativo? Por quê? - O (a) Sr. (a) se projeta aposentando como motorista por aplicativo? - O que planeja para o futuro com relação ao seu trabalho? - Tem algo que considere importante sobre sua atividade que eu não perguntei e que o (a) Sr. (a) gostaria de falar?

APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Conforme Resoluções nº 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde – CNS

CARO(A) SENHOR(A),

CONVIDAMOS o(a) senhor(a) (ou à pessoa pela qual o(a) Sr.(a) é responsável) para participar de uma pesquisa científica.

Por favor, leia este documento com bastante atenção e, se você estiver de acordo, rubriche as primeiras páginas e assine na linha “Assinatura do participante”, no ponto 8.

1. QUEM SÃO AS PESSOAS RESPONSÁVEIS POR ESTA PESQUISA?

1.1. PESQUISADOR RESPONSÁVEL: *Thais Silva Pereira Campos.*

1.2. ORIENTADOR/ORIENTANDO: *Prof.ª Adriana Alves Nery.*

2. QUAL O NOME DESTA PESQUISA, POR QUE E PARA QUE ELA ESTÁ SENDO FEITA?

2.1. TÍTULO DA PESQUISA Condições de trabalho e saúde de motoristas controlados por empresas-plataforma
2.2. POR QUE ESTAMOS FAZENDO ESTA PESQUISA (Justificativa): <i>Se deve à necessidade de ampliar os conhecimentos sobre as condições de trabalho e saúde dos motoristas de passageiros que trabalham controlados por empresas-plataforma, a fim de propor um modelo de intervenção em saúde para esses trabalhadores.</i>
2.3. PARA QUE ESTAMOS FAZENDO ESTA PESQUISA (Objetivos): <i>Objetivo geral:</i> Compreender as condições de trabalho cotidianas e seus reflexos sobre à saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma. Objetivos específicos: <ul style="list-style-type: none"> • Descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma; • Identificar os principais agravos de saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma; • Propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

3. O QUE VOCÊ (OU O INDIVÍDUO SOB SUA RESPONSABILIDADE) TERÁ QUE FAZER? ONDE E QUANDO ISSO ACONTECERÁ? QUANTO TEMPO LEVARÁ? (Procedimentos Metodológicos)

3.1 O QUE SERÁ FEITO: <i>Você será entrevistado e responderá perguntas sobre o seu cotidiano de trabalho e sua saúde.</i>
3.2 ONDE E QUANDO FAREMOS ISSO: <i>A entrevista será realizada no horário e no local de sua preferência, tais como: residência, lugar de parada frequente ou outro lugar mais confortável para o (a) senhor(a).</i>
3.3 QUANTO TEMPO DURARÁ CADA SESSÃO: <i>O tempo de duração da entrevista varia, podendo ser entre 30 a 40 minutos.</i>

4. HÁ ALGUM RISCO EM PARTICIPAR DESSA PESQUISA?

Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) - UESB/Jequié
(73) 3528-9727 | cepjq@uesb.edu.br

Rubricas:

Segundo as normas que tratam da ética em pesquisa com seres humanos no Brasil, sempre há riscos em participar de pesquisas científicas. No caso desta pesquisa, classificamos o risco como sendo

MÍNIMO MODERADO ALTO

4.1 NA VERDADE, O QUE PODE ACONTECER É: (detalhamento dos riscos)

Uma possibilidade de risco é um possível constrangimento em participar da entrevista e um desconforto em responder as perguntas, pois as mesmas podem levar a refletirem sobre aspectos que talvez ainda não tivessem considerado em seu trabalho. Se houver constrangimento em responder alguma pergunta, estaremos acolhendo. Caso o (a) Sr(a) não se sinta confortável para responder, compreenderemos.

4.2 MAS PARA EVITAR QUE ISSO ACONTEÇA, FAREMOS O SEGUINTE: (meios de evitar/minimizar os riscos):

Para minimizar um possível constrangimento, as entrevistas serão realizadas em uma local reservado, estando presente somente os pesquisadores e o (a) entrevistado(a). Para garantir o sigilo da identidade dos participantes serão utilizadas siglas como, por exemplo: Entrevistado 01 e haverá armazenamento do arquivo de gravação da entrevista em computador com senhas com manipulação do material restrito aos pesquisadores. Além disso, caso algum (a) Sr(a) se sentir incomodado, a qualquer momento poderá solicitar a retirada do que já foi respondido e parar a entrevista, sem qualquer prejuízo.

5. O QUE É QUE ESTA PESQUISA TRARÁ DE BOM? (Benefícios da pesquisa)

5.1 BENEFÍCIOS DIRETOS (aos participantes da pesquisa):

Maior conscientização dos desafios que enfrentam e motivações em busca de melhorias em sua rotina de trabalho e cuidado à saúde.

Ao compartilhar suas experiências, os motoristas estarão ajudando a construir um modelo de intervenção em saúde que impactará diretamente e positivamente em suas condições de trabalho e saúde.

5.2 BENEFÍCIOS INDIRETOS (à comunidade, sociedade, academia, ciência...):

Contribuições para discussões sobre políticas públicas que promovam o bem-estar, segurança e regulamentação que beneficiem todos os trabalhadores dessa categoria.

Fornecer subsídios para criação de intervenções e recomendações específicas para melhorar as condições de trabalho e saúde.

Os resultados da pesquisa poderão fundamentar estudos futuros na área da saúde do trabalho.

6. MAIS ALGUMAS COISAS QUE O(A) SENHOR(A) PODE QUERER SABER (Direitos dos participantes):

6.1. Recebe-se dinheiro ou é necessário pagar para participar da pesquisa?

R: *Nenhum dos dois.* A participação na pesquisa é voluntária.

6.2. Mas e se você acabar gastando dinheiro só para participar da pesquisa?

R: *O pesquisador responsável precisará lhe ressarcir estes custos.*

6.3. E se ocorrer algum problema durante ou depois da participação?

R: *Voce pode solicitar assistência imediata e integral e ainda indenização ao pesquisador e à universidade.*

6.4. É obrigatório fazer tudo o que o pesquisador mandar? (Responder questionário, participar de entrevista, dinâmica, exame...)

R: *Não. Você só precisa participar daquilo em que se sentir confortável a fazer.*

6.5. Dá pra desistir de participar no meio da pesquisa?

R: Sim. Em qualquer momento. É só avisar ao pesquisador.

6.6. Há algum problema ou prejuízo em desistir?

R: Nenhum.

6.7. O que acontecerá com os dados que você fornecer nessa pesquisa?

R: Eles serão reunidos com os dados fornecidos por outras pessoas e analisados para gerar o resultado do estudo. Depois disso, poderão ser apresentados em eventos científicos ou constar em publicações, como Trabalhos de Conclusão de Curso, Dissertações, Teses, artigos em revistas, livros, reportagens, etc.

6.8. Os participantes não ficam expostos publicamente?

R: Em geral, não. O(A) pesquisador(a) tem a obrigação de garantir a sua privacidade e o sigilo dos seus dados. Porém, a depender do tipo de pesquisa, ele(a) pode pedir para te identificar e ligar os dados fornecidos por você ao seu nome, foto, ou até produzir um áudio ou vídeo com você. Nesse caso, a decisão é sua em aceitar ou não. Ele precisará te oferecer um documento chamado "Termo de Autorização para Uso de Imagens e Depoimentos". Se você não aceitar a exposição ou a divulgação das suas informações, não o assine.

6.9. Depois de apresentados ou publicados, o que acontecerá com os dados e com os materiais coletados?

R: Serão arquivadas por 5 anos com o pesquisador e depois destruídos.

6.10. Qual a "lei" que fala sobre os direitos do participante de uma pesquisa?

R.: São, principalmente, duas normas do Conselho Nacional de Saúde: a Resolução CNS 466/2012 e a 510/2016. Há, também uma cartilha específica para tratar sobre os direitos dos participantes. Todos esses documento podem ser encontrados no nosso site (www2.uesb.br/comitedeetica).

6.11. E se eu precisar tirar dúvidas ou falar com alguém sobre algo acerca da pesquisa?

R: Entre em contato com o(a) pesquisador(a) responsável ou com o Comitê de ética. Os meios de contato estão listados no ponto 7 deste documento.

7. CONTATOS IMPORTANTES:

Pesquisador(a) Responsável: *Thais Silva Pereira Campos*

Endereço: **Avenida José Moreira Sobrinho, s/n.**

Fone: (73) 3528-9738/ 3528-9675.) / E-mail: 2021f0014@uesb.edu.br

Comitê de Ética em Pesquisa da UESB (CEP/UESB)

Avenida José Moreira Sobrinho, s/n, 1º andar do Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP). Jequiezinho. Jequié-BA. CEP 45208-091.

Fone: (73) 3528-9727 / E-mail: cepjq@uesb.edu.br

Horário de funcionamento: Segunda à sexta-feira, das 08:00 às 17:00

8. CLÁUSULA DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (Concordância do participante ou do seu responsável)

Declaro, para os devidos fins, que estou ciente e concordo

em participar do presente estudo;

com a participação da pessoa pela qual sou responsável.

Ademais, confirmo ter recebido uma via deste termo de consentimento e asseguro que me foi dada a oportunidade de ler e esclarecer todas as minhas dúvidas.

Jequié – BA, 5 de novembro de 2024

Página 3

Assinatura do(a) participante (ou da pessoa por ele responsável)



Impressão Digital
(Se for o caso)

9. CLÁUSULA DE COMPROMISSO DO PESQUISADOR

Declaro estar ciente de todos os deveres que me competem e de todos os direitos assegurados aos participantes e seus responsáveis, previstos nas Resoluções 466/2012 e 510/2016, bem como na Norma Operacional 001/2013 do Conselho Nacional de Saúde. Asseguro ter feito todos os esclarecimentos pertinentes aos voluntários de forma prévia à sua participação e ratifico que o início da coleta de dados dar-se-á apenas após prestadas as assinaturas no presente documento e aprovado o projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa, competente.

Jequié – BA, 5 de novembro de 2024

Assinatura do(a) pesquisador

ANEXO A – Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Condições de trabalho e saúde de motoristas controlados por empresas-plataforma

Pesquisador: Thais Silva Pereira Campos

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 84755624.8.0000.0055

Instituição Proponente: Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 7.241.516

Apresentação do Projeto:

Tipo de estudo: Trata-se de uma proposta de estudo qualitativo, de caráter exploratório acerca do trabalho e saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por plataformas digitais. A escolha pelo método qualitativo se deu pela possibilidade deste tipo de estudo fazer emergir aspectos ainda desconhecidos pela perspectiva do sujeito inseridos nesta nova dinâmica de trabalho. Visando atender a critérios de qualidade para publicações científicas que utilizam dados de entrevistas, serão contemplados os itens preconizados pelo Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research (COREQ). Cenário do estudo: O estudo será realizado no município de Vitória da Conquista -Ba. Participantes do estudo: Os participantes do estudo serão motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma residentes na cidade de Vitória da Conquista-Ba. A seleção dos motoristas a serem entrevistados ocorrerá por meio de uma amostragem não probabilística de conveniência ou acidental, a partir do método bola de neve, que utiliza cadeias de referência, quando o primeiro sujeito indica o segundo e assim sucessivamente. A execução da amostragem ocorrerá com o primeiro entrevistado(a) sendo abordado(a) pela pesquisadora em uma corrida de rotina. Essa abordagem também é conhecida como semente, na qual este informante chave exerce a função de auxiliar o pesquisador, Tateando o grupo a ser estudado. Dessa forma, conjuntamente, além desta técnica, será utilizado o recrutamento dos entrevistados por meio dos grupos de trocas de

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida
Bairro: Jequezinho CEP: 45.206-510
UF: BA Município: JEQUIE
Telefone: (73)3528-9727 Fax: (73)3525-6683 E-mail: cepjq@uesb.edu.br

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



Continuação do Parecer: 7.241.516

mensagens instantâneas tais como WhatsApp, Instagram e a ida da pesquisadora em locais de maiores fluxos de pessoas, no qual, sabidamente, estes motoristas reúnem-se nas proximidades para aguardarem chamadas (ex: aeroportos, universidades, rodoviárias, centro da cidade, hipermercados, etc.). Com relação a quantidade de pessoas trabalhando como motorista por aplicativo, não há dados oficial das plataformas digitais e dos órgãos governamentais de quantos motoristas estão vinculados às empresas-plataforma em Vitória da Conquista - Ba. No entanto, considerando os grupos de WhatsApp formados pelos motoristas de aplicativo na cidade, onde o maior deles possui 75 motoristas vinculados, segundo um administrador deste grupo, propõe-se à priori entrevistar 20 motoristas. Contudo, ao longo das entrevistas e durante a análise processual do material, poderá surgir a necessidade de incluir novos entrevistados além do número inicialmente planejado, o que atende às necessidades desse tipo de pesquisa, na qual é difícil definir previamente com exatidão, o número de participantes. Dessa forma, por ser uma pesquisa qualitativa, para definir a amostragem toma -se como base o conceito de saturação teórica, quando se interrompe a coleta de dados de outros participantes ao se constatar a ausência de elementos novos emanados das entrevistas para subsidiar a teorização, tendo como base a análise dos pesquisadores quanto ao alcance do adensamento teórico alcançado (Fontanela et al., 2011). A técnica de coleta de dados será a entrevista individual e presencial, sendo conduzida por meio de um roteiro semiestruturado com questões norteadoras, realizadas em local e horário de preferência para os participantes. Os pesquisadores trabalharão com questões disparadoras e fornecerão todas as instruções necessárias para os participantes. Além da entrevista, será utilizado o diário de campo no qual a pesquisadora usará desse recurso para registrar as complementações das informações sobre o contexto em que a pesquisa se desenvolverá, aspectos verificados e reflexões acerca do momento vivenciado. Os dados oriundos das entrevistas dos participantes, após transcrição, serão importados, organizados no software de análise de dados qualitativos chamado QDA Miner e analisados segundo o método de análise de conteúdo temática, conforme proposta de Bardin.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida
Bairro: Jequeezinho CEP: 45.206-510
UF: BA Município: JEQUIE
Telefone: (73)3528-9727 Fax: (73)3525-6683 E-mail: cepjq@uesb.edu.br

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



Continuação do Parecer: 7.241.516

Compreender o cotidiano do trabalho e seus reflexos à saúde dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma.

Secundários:

Descrever as condições de trabalho dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma;

Identificar os principais agravos de saúde física e psíquicos dos motoristas de automóveis de passageiros controlados por empresas-plataforma;

Propor um modelo de intervenção em saúde para motoristas controlados por empresas-plataforma.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Apresentados pela pesquisadora conforme se segue:

Riscos:

Para a análise do risco, a pesquisa não apresenta risco físico para os participantes, todavia salienta-se uma possibilidade de constrangimento em participar da entrevista e um desconforto em responder eventuais perguntas, além da garantia dos sigilos dos dados. Para minimizar estes possíveis riscos, as entrevistas serão realizadas em local reservado, estando presente somente os pesquisadores e o entrevistado. Para garantir o sigilo, os dados coletados serão transcritos e, em seguida armazenados em notebook de acesso restrito, no qual somente os pesquisadores terão acesso. Aliado a isso, a identidade de cada um dos participantes será preservada, sendo representadas por pseudônimo, de forma que as contribuições individuais dos participantes serão mantidas de forma confidencial em publicações ou em apresentação em eventos de natureza técnica ou científica.

Além disso, caso o participante se sente incomodado e não se sinta à vontade para responder alguma pergunta da entrevista, será sugerido a não responder, podendo o mesmo solicitar a retirada do que já foi respondido e parar a entrevista, sem qualquer prejuízo.

Benefícios:

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida
Bairro: Jequeezinho CEP: 45.206-510
UF: BA Município: JEQUIE
Telefone: (73)3528-9727 Fax: (73)3525-6683 E-mail: cepjq@uesb.edu.br

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA**



Continuação do Parecer: 7.241.516

Os benefícios aos participantes desta pesquisa referem-se à possibilidade da sociedade em geral e das empresas-plataforma se conscientizarem sobre os desafios enfrentados pelos trabalhadores em seu trabalho e, bem como os próprios motoristas reconhecerem e compreenderem melhor os impactos da sua atividade laboral em sua saúde. Além disso, os motoristas contribuirão para a elaboração de um modelo de intervenção capaz de direcionar ações e políticas que objetivam melhorias nas condições de trabalho e na qualidade de vida de toda a categoria.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Projeto de Pesquisa de doutorado vinculado ao PPGES, submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB).

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Apresentados pelo pesquisador, nesta primeira versão, conforme se segue:

- PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2408205.pdf em 06/11/2024 - ok
- Folha_de_rosto.pdf em 04/11/2024 - ok
- Termo_de_consentimento_livre_esclarecido.pdf em 06/11/2024 - ok
- Roteiro_entrevista.pdf em 05/11/2024- ok
- Projeto_Detalhado.pdf em 05/11/2024 - ok
- Justificativa_de_ausencia_da_carta_de_autorizacao_institucional.pdf em 04/11/2024 - ok
- Cronograma.pdf em 04/11/2024 - ok
- Orcamento.pdf em 04/11/2024 - ok
- Declaracao_pesquisador_adicional_assinado.pdf em 04/11/2024 - ok
- Declaracao_compromisso.pdf em 04/11/2024 - ok

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

A pesquisa não apresenta pendências éticas e está liberada para execução.

No entanto, este Comitê orienta que durante a execução do projeto e ao seu final o/a pesquisador/a deve estar atento/a às seguintes orientações:

1) Relatórios:

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida			
Bairro: Jequezinho		CEP: 45.206-510	
UF: BA	Município: JEQUIE		
Telefone: (73)3528-9727	Fax: (73)3525-6683	E-mail: cepjq@uesb.edu.br	

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA**



Continuação do Parecer: 7.241.516

- Durante a execução do projeto e ao seu final, anexar na Plataforma Brasil os respectivos relatórios parciais e final, de acordo com o que consta na Resolução CNS 466/12 (itens II.19, II.20, XI.2, alínea d) e Resolução CNS 510/16 (artigo 28, inciso V).

2) Emendas

- Para realizar alterações de quaisquer sorte (acrescentar membros/assistentes, alterar um instrumento ou inserir um campo de coleta, mudar aspectos metodológicos, etc) em projetos já aprovados, você precisará submeter uma "EMENDA" para avaliação do CEP.

As instruções para tanto estão nas páginas 67 a 78 do Manual do Pesquisador da Plataforma Brasil.

Mas cuidado! Emendas não podem fazer mudanças profundas, que descaracterizem o projeto em execução. Pequenas alterações textuais podem ser informadas nos relatórios.

Considerações Finais a critério do CEP:

Em reunião realizada no dia 22/11/2024, por videoconferência autorizada pela CONEP, a plenária deste CEP/UESB acatou o parecer do relator

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2408205.pdf	06/11/2024 13:36:18		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_de_consentimento_livre_esclarecido.pdf	06/11/2024 13:36:07	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Outros	Roteiro_entrevista.pdf	05/11/2024 17:31:14	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_Detalhado.pdf	05/11/2024 17:23:24	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Outros	Justificativa_de_ausencia_da_carta_de_autorizacao_institucional.pdf	04/11/2024 22:59:13	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Cronograma	Cronograma.pdf	04/11/2024 19:55:30	Thais Silva Pereira Campos	Aceito

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida
Bairro: Jequiezinho CEP: 45.206-510
UF: BA Município: JEQUIE
Telefone: (73)3528-9727 Fax: (73)3525-6683 E-mail: cepjq@uesb.edu.br

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



Continuação do Parecer: 7.241.516

Orçamento	Orcamento.pdf	04/11/2024 17:45:55	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Declaracao_pesquisador_adicional_assinado.pdf	04/11/2024 16:54:45	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Declaracao_compromisso.pdf	04/11/2024 16:54:25	Thais Silva Pereira Campos	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_rosto.pdf	04/11/2024 16:49:39	Thais Silva Pereira Campos	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

JEQUIE, 22 de Novembro de 2024

Assinado por:
Carla Patricia Novais Luz
(Coordenador(a))

Endereço: 1º andar módulo Centro de Aperfeiçoamento Profissional Dalva de Oliveira Santos (CAP) da UESB, Avenida
Bairro: Jequezinho **CEP:** 45.206-510
UF: BA **Município:** JEQUIE
Telefone: (73)3528-9727 **Fax:** (73)3525-6683 **E-mail:** cepjq@uesb.edu.br