

UBERIZAÇÃO E MOTORISTAS DE APLICATIVO NO TRANSPORTE DE PESSOAS: os impactos no cotidiano dos trabalhadores

Uberization and App-Based Drivers in Passenger Transportation: The Impacts on Workers' Daily Lives

Anna Júlia Machado Parreira¹

Prof. Dr Flander de Almeida Calixto²

RESUMO

Esta pesquisa pretende levantar a percepção dos motoristas de aplicativo no transporte de pessoas que vivem a realidade da uberização do trabalho e seus impactos. As plataformas digitais se apresentam como uma estratégia tecnológica de mercado que conecta motoristas e usuários, mistificando a relação de trabalho e, ao mesmo tempo, flexibilizando a legislação trabalhista e a jornada de trabalho, o que contribui para a individualização das relações de trabalho e a supressão de direitos. Os motoristas, em troca de uma aparente liberdade na relação de trabalho, tornam-se reféns de metas e algoritmos, com baixa remuneração, longas jornadas, instabilidade e punições. A pesquisa adota uma abordagem exploratória e descritiva, utilizando levantamentos bibliográficos, além de pesquisa de campo com motoristas sorteados em número de 6 trabalhadores/as. Foi usado um questionário pré-elaborado, que fundamentará as análises sobre as percepções das relações de trabalho com a uberização entre os/as motoristas. Participantes, homens e mulheres. Não será identificado o município, para preservar o anonimato dos participantes, mas é uma cidade com população menor que 900.000 habitantes no triângulo mineiro brasileiro, conforme censo do IBGE.

Palavras - chaves: Uberização, Relação de trabalho, plataformas digitais, transporte de pessoas.

ABSTRACT

This research aims to understand the perceptions of participants experiencing the reality of the "uberization" of work and its impacts on app-based drivers in passenger

¹ Graduanda em bacharelado em serviço social na Faculdade de Administração, Ciências Contábeis, Engenharia de Produção e Serviço Social da Universidade Federal de Uberlândia campus pontal. E-mail: anna.parreira@ufu.br

² Docente de graduação em serviço social na Faculdade de Administração, Ciências Contábeis, Engenharia de Produção e Serviço Social da Universidade Federal de Uberlândia campus pontal. E-mail: flander@ufu.br

transportation. Digital platforms present themselves as a technological market strategy that connects drivers and users, mystifying the work relationship while simultaneously making labor laws and working hours more flexible, contributing to the individualization of labor relations and the suppression of rights. Drivers, in exchange for apparent freedom in the work relationship, become hostages to targets and algorithms, with low pay, long hours, instability, and penalties. The study adopts an exploratory and descriptive approach, using bibliographic and qualitative research, as well as field research with a randomly selected group of 6 drivers. A pre-prepared questionnaire will be used to support the analysis of perceptions of labor relations with "uberization" among drivers. Participants include men and women. The municipality will not be identified to preserve the anonymity of the participants, but it is a city with a population of less than 900,000 inhabitants in Triângulo Mineiro, according to the IBGE census.

Keywords: Uberization, Digital work, Employment relationship, App driver, Passenger transport.

1. INTRODUÇÃO

As transformações contemporâneas no mundo do trabalho têm sido marcadas pela expansão de modelos laborais flexibilizados, mediados por tecnologias digitais e sustentados por discursos de autonomia, empreendedorismo e liberdade econômica. Nesse contexto, observa-se o avanço de novas formas de inserção no mercado de trabalho que alteram significativamente as relações entre capital e trabalho, redefinindo direitos, garantias e formas de organização laboral. Entre essas novas dinâmicas, destaca-se o fenômeno da chamada uberização do trabalho, caracterizado pela intermediação de plataformas digitais que conectam trabalhadores e consumidores, reorganizando a lógica regulamentada do emprego.

No Brasil, o crescimento desse tipo de trabalho pode ser observado a partir de dados recentes. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2024), cerca de 2,1 milhões de pessoas realizavam atividades por meio de plataformas digitais, sendo aproximadamente 1,5 milhão atuando em aplicativos de serviços e 628 mil em plataformas de comércio eletrônico. A região Sudeste concentra a maior parcela desses trabalhadores, representando cerca de 57,9% do total, o que evidencia a expansão significativa desse modelo de trabalho no país.

O perfil desses trabalhadores foi identificado para conhecimento das características dos trabalhadores. Conforme levantamento bibliográfico, obteve-se a

informação de que os homens (81,3%) são a maioria dos trabalhadores plataformizados. Segundo dados do IBGE (2023), o percentual é uma proporção muito maior que a média.

Segundo dados do IBGE (2023), o percentual é uma proporção muito maior que a média geral dos trabalhadores ocupados (59,1%). As mulheres são 18,7% do total desses trabalhadores. Esses dados indicam que o trabalho vinculado a plataformas digitais tem se consolidado como uma crescente forma de geração de renda, especialmente em contextos marcados por instabilidade econômica e dificuldades de inserção no mercado formal de trabalho.

A expansão desse modelo laboral está diretamente relacionada às transformações estruturais do capitalismo contemporâneo. Conforme destaca Antunes (2011, p. 418), “a flexibilização e a informalidade da força de trabalho são caminhos seguros, utilizados pela engenharia do capital, para arquitetar e ampliar a intensificação, a exploração e, *last but not least*³, a precarização estrutural do trabalho em escala global”. Nesse sentido, a uberização pode ser compreendida como uma expressão dessas mudanças, na medida em que combina inovação tecnológica com novas formas de organização e controle do trabalho, que, em larga medida, vão retirar garantias e benefícios conquistados pelos trabalhadores nas décadas anteriores.

A lógica de exploração presente nessas relações laborais não é um fenômeno novo no desenvolvimento do capitalismo. Marx, ao analisar o funcionamento da produção capitalista, demonstrou que o sistema se baseia na apropriação de mais-valor, isto é, no valor excedente produzido pelo trabalhador e apropriado pelo capitalista como lucro. Conforme o autor, “o valor da força de trabalho e o valor que ela cria no processo de trabalho são duas magnitudes distintas” (Marx, 2017, p. 9), o que evidencia que o trabalhador produz mais-valor do que recebe em forma de salário. “*A burguesia, em uma palavra, colocou no lugar da exploração ocultada por ilusões religiosas e políticas a exploração aberta, desavergonhada, direta, seca.*” (Marx; Engels, 1998, p. 10).

Assim, a exploração da força de trabalho constitui um elemento estrutural do modo de produção capitalista.

Engels também analisou as condições de vida da classe trabalhadora durante o processo de consolidação do capitalismo industrial, evidenciando as profundas desigualdades presentes nesse sistema. Segundo o autor, “o proletariado é desprovido de tudo e entregue a si mesmo, não sobreviveria um único dia, porque a burguesia se

³ A frase “last but not least”, significa “Por último, mas não menos importante.”

arrogou o monopólio de todos os meios de subsistência” (Engels, 2010, p. 118). Ainda que inseridas em contextos históricos do início da industrialização, no século XVIII, essas constatações permitem compreender como as relações de exploração do trabalho continuam se reproduzindo sob novas formas no capitalismo contemporâneo.

No caso do trabalho mediado por plataformas digitais, essas relações assumem características específicas. No setor de transporte de passageiros, a expansão dos aplicativos tem se consolidado como uma das expressões mais visíveis desse modelo de organização do trabalho, impactando diretamente as formas de geração de renda. As condições laborais e o cotidiano dos trabalhadores dependem dessa atividade para sua sobrevivência. Nesse cenário, muitos motoristas de aplicativo enfrentam jornadas extensas de trabalho, instabilidade de rendimentos, ausência de garantias trabalhistas e exposição constante a riscos relacionados à saúde, à segurança e ao desgaste físico e mental.

Diante desse cenário, a proposta da pesquisa foi investigar de que maneira o trabalho mediado por plataformas digitais reorganiza as relações laborais e impacta a vida cotidiana dos trabalhadores. Nesse sentido, a nossa pergunta é responder à seguinte questão: como a uberização e a pejotização têm afetado as condições de trabalho e de vida dos motoristas de aplicativo no transporte de pessoas?

Metodologicamente, a pesquisa adotou uma abordagem exploratória e qualitativa, baseada em revisão bibliográfica e investigação empírica. Foi elaborado um questionário semiestruturado com quarenta questões a serem respondidas por seis motoristas de aplicativo formalizados como Pessoa Jurídica (PJ) que foram sorteados entre os motoristas da rede de contatos da pesquisadora, sendo três mulheres e três homens atuantes na cidade pesquisada. A seleção dos participantes preserva o anonimato dos participantes e possibilita analisar como fatores como gênero, rotina de trabalho e contexto regional influenciam as experiências vivenciadas no trabalho mediado por plataformas digitais.

Tabela 1 - Perfil dos participantes

Participantes (pseudônimo)	Cor ou raça	Idade	Escolaridade	Estado civil	Filho	Moradia	Tempo de trabalho no app	App utilizado	Utiliza app como renda
-------------------------------	-------------------	-------	--------------	-----------------	-------	---------	-----------------------------------	------------------	---------------------------

Caique	Branco	34	Ensino médio com	Casado	1	Alugada	5 anos	Uber/99	Renda principal
Bruna	Branca	35	Ensino médio com	Solteira	0	Alugada	3 anos	99	Renda principal
Karla	Branca	48	Ensino médio com	Casada	1	Própria	4 anos	Uber	Renda principal
Renata	Branca	45	Superior comp	Solteira	1	Própria	3 anos e 4 meses	Uber/99	Renda principal
Célio	Pardo	50	Ensino médio com	Solteiro	2	Própria	5 anos	Uber	Complementar
Eli	Pardo	24	Ensino médio com	Solteiro	0	Cedida	6 anos	Uber/99	Complementar

Fonte: A autora, 2026.

Ao analisar a idade dos participantes em conjunto com os demais dados socioeconômicos, observa-se que os participantes da pesquisa, os motoristas de aplicativo, possuem entre 24 e 50 anos, variável, revelando a presença de trabalhadores em diferentes fases da vida adulta. Esse dado demonstra que o trabalho por aplicativo não se restringe a uma faixa etária específica, alcançando tanto sujeitos jovens quanto trabalhadores com maior idade e experiência de vida. A maioria dos participantes se autodeclarou branca, possui filhos, moradia própria ou alugada e utiliza veículo próprio para a realização da atividade, o que evidencia a transferência dos custos do trabalho para o próprio trabalhador e que, em boa medida, são provedores da família. Quatro dos seis participantes utilizam a plataforma como renda principal, demonstrando que essa modalidade de trabalho ocupa papel central na manutenção de suas condições de vida.

Tabela 2 - Trajetórias anteriores dos motoristas, Renda, exigências de admissão plataforma e motivação para trabalhar.

Participantes	Trajetória anterior	Renda	Exigência de admissão na plataforma	Motivação para trabalhar
Caique	Analista de logística	Não	CNH EAR/veículo	“Por falta de opção.”
Bruna	Motorista entregador	Criadora de conteúdo adulto	CNH EAR/veículo	“Por opção.”
Karla	Costureira	Não	CNH com EAR / veículo	“Por opção, e ganho melhor.”
Renata	Auxiliar de estoque	Não	CNH EAR/ veículo	“Renda melhor.”
Célio	Motorista de van escolar	Motorista de ônibus	CNH com EAR/ veículo	Por falta de opção.”

Eli	Marceneiro	Motorista de caminhão	CNH com EAR / veículo	Por opção, curiosidade.”
-----	------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------

Fonte: Autora, 2026.

Os dados analisados evidenciam que os participantes ingressaram no trabalho por aplicativo a partir de trajetórias profissionais diversas e de diferentes necessidades econômicas. Antes de atuarem como motoristas, exerciam tarefas diversas em vários campos sócio-ocupacionais. As justificativas para a plataforma também revelam motivações distintas, destacando entre os homens falta de opção e, para as mulheres, por opção de trabalho e renda melhor. No entanto, mesmo quando aparece como escolha, essa inserção precisa ser compreendida dentro de um contexto de instabilidade, necessidade de renda e limitação das alternativas protegidas no mercado formal. Nesse sentido, a adesão ao trabalho por aplicativo não expressa apenas autonomia individual, mas também as condições objetivas de sobrevivência que empurram trabalhadores para formas flexíveis e precarizadas de ocupação, considerando que atualmente, no mercado de trabalho, as opções de escolha para a classe trabalhadora têm se reduzido em função de inovações tecnológicas e extinção das clássicas opções de trabalho vivo.

As exigências para atuar no aplicativo, como possuir CNH com EAR e veículo próprio, indicam que os custos e os instrumentos necessários ao trabalho são transferidos para o próprio motorista. Ou seja, as condições de entrada no trabalho por aplicativo já revelam elementos centrais da precarização.

Tabela 3 - Jornadas, turnos, Frequência ao trabalho, Rotina e Interferência nas relações sociais.

Participantes	Jornadas	Turno	Frequência ao trabalho	Rotina	Interferência nas relações sociais
Caique	9 a 12 horas	Variável	“Sim, não possuo folga”	“Corrida”	Sim não consigo participar de todas as confraternizações
Bruna	5 a 8 horas	Noturno	“Sim, não tiro folga”	“tranquila”	não interfere de maneira nenhuma
Karla	5 a 8 horas	Diurno	Não, folgo sábados e domingos”	“cansativa /tranquila”	Não
Renata	5 a 8 horas	Diurno	“sim, não tenho dia fixo de folga”	“Corrida”	Não
Célio	4 horas	Variável	“não, folgo sábado e domingo.”	“Corrida”	sim pois para você ter uma renda significativa memorável, você tem que

					abrir mão do tempo de estar com a família para estar trabalhando.
Eli	Mais de 12 horas	Variável	“Não, folgo domingo de 15 em 15 dias.	“Cansativa/estressante lidando com pé de rato.”	sim muitas vezes não consigo estar junto dos meus familiares por conta do cansaço e das contas que não param, o tempo que eu fico parado eu estou deixando de ganhar dinheiro.

Fonte: Autora, 2026.

A análise da jornada de trabalho dos motoristas evidencia que as rotinas não são homogêneas, extensas e diretamente condicionadas pela necessidade de obtenção de renda, porque quanto mais horários ele trabalha, mais renda terá. As respostas demonstram variações significativas na quantidade de horas trabalhadas, nos turnos de atuação e na existência de folgas regulares, indicando que a chamada “flexibilidade” não se realiza de forma plena como autonomia do trabalhador. Ao contrário, ela aparece atravessada por necessidades econômicas.

Sobre os impactos da rotina laboral na vida familiar e social, embora alguns participantes afirmem que o trabalho “não interfere de maneira nenhuma”, outras falas revelam demandas sobre o convívio familiar, o descanso e a participação em momentos sociais. O que demonstra que a jornada interfere na vida social e familiar do trabalhador. A fala sobre aumentar a renda confirma a interferência na vida social e familiar.

“Para você ter uma renda significativa e memorável, você tem que abrir mão do tempo de estar com a família para estar trabalhando”.

“Muitas vezes não consigo estar junto dos meus familiares por conta do cansaço e das contas que não param. "O tempo que eu fico parado, eu estou deixando de ganhar dinheiro.”

O tempo parado aparece como tempo improdutivo, o que demonstra como a lógica da uberização ultrapassa o momento estrito do trabalho e invade a organização da vida cotidiana.

Portanto, a interferência social e familiar não é vista da mesma forma para homens e mulheres. O conjunto das respostas evidencia que o trabalho por aplicativo produz impactos diversificados sobre a vida social, familiar e subjetiva dos motoristas. A necessidade de permanecer disponível, somada à ausência de garantias trabalhistas, à instabilidade da renda e aos custos assumidos individualmente pelos trabalhadores, contribui para a intensificação da jornada e para a precarização das condições de vida. Assim, a flexibilidade anunciada pelas plataformas revela-se limitada e contraditória,

pois, na prática, muitos motoristas precisam renunciar ao descanso e ao convívio familiar para garantir sua reprodução material.

Nesse sentido, os dados da tabela dialogam com a reflexão de Joazeiro (2011) ao apontar que as condições laborais repercutem diretamente na vida e na saúde mental dos trabalhadores, especialmente quando há sobrecarga, aumento da tensão, fadiga e formas de gestão que intensificam o uso do trabalho humano. A autora também contribui para compreender que a precarização do trabalho contemporâneo está relacionada à ampliação do desamparo e à desumanização das relações laborais, elementos que se expressam na rotina dos motoristas quando a necessidade de renda impõe longas jornadas, ausência de folgas regulares e exposição contínua ao desgaste físico e mental.

Tabela 4 - Impactos na saúde física, mental e pausas durante o dia.

Participante	Impactos na saúde física	Impactos na saúde mental	Pausas durante o dia
Caique	“Engordou muito.”	“Desenvolvi dermatite nervosa.”	“Geralmente paro 1h30 as 13h30 para almoçar e cuidar da minha higiene.”
Bruna	“Problema na coluna.”	“Ansiedade e estresse.”	“Fico parado o dia todo, trabalho a noite toda.”
Karla	“Dores nas pernas.”	“Cansaço mental elevado.”	“sim paro para almoço, e higiene e quando passo perto de supermercados e quando volto para a casa, geralmente não vou para lugares muito distante da minha casa.”
Renata	“Falta de atividade física.”	“Trânsito tenso.”	“1h de pausa por dia.”
Célio	“Gordura no fígado e infecção de urina”	“Cansaço excessivo, estresse elevado e ansiedade.”	“Somente no horário do almoço.”
Eli	“Problema de circulação por ficar muitas horas sentado”	“tenho ansiedades para saber como será o dia seguinte ou próxima corrida, no início do trabalho tive insônia poucas vezes, tenho estresse, tem dia que dá vontade de larga o carro na rua e ir embora.”	“pausa para refeição, depende do dia, tem dia que era 1horas de almoço, depende da demanda tem dias que e menos.”

Fonte: Autora, 2026.

Os dados da tabela mostram que o trabalho por aplicativo impacta a saúde física e mental dos motoristas. Na saúde física, aparecem relatos de ganho de peso, dores na coluna e nas pernas, problemas de circulação, gordura no fígado, infecção urinária e falta de atividade física. Esses problemas se relacionam às longas jornadas, à permanência prolongada dentro do veículo e à dificuldade de fazer pausas. Na saúde mental, os participantes

mencionam ansiedade, estresse, cansaço mental, insônia, tensão no trânsito e preocupação com a próxima corrida ou com a renda do dia seguinte. Os depoimentos mostram que a rotina de trabalho afeta o corpo físico e mentalmente.

2. TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO NO CAPITALISMO

As transformações do trabalho no capitalismo podem ser compreendidas a partir das categorias centrais formuladas por Karl Marx, especialmente o mais-valor, a maquinaria e a alienação, articuladas também às análises de Friedrich Engels sobre a intensificação das condições de vida e trabalho da classe trabalhadora. No modo de produção capitalista, o trabalho deixa de ser uma atividade voltada à realização humana e passa a ser subordinado à lógica de valorização do capital, cujo objetivo central é a extração de mais-valor.

Marx demonstra que o mais-valor constitui o fundamento da exploração capitalista, uma vez que o trabalhador produz um valor superior àquele que recebe como salário. Nesse sentido, “o valor da força de trabalho e sua valorização no processo de trabalho são duas grandezas distintas” (Marx, 1996), evidenciando que a exploração não está na troca, mas no próprio processo produtivo.

O mais-valor é, basicamente, o coração do capitalismo; segundo Marx, é daí que sai o lucro. O trabalhador não vende o que ele produz; ele vende a sua força de trabalho por um salário. Porém, durante a jornada de trabalho, ele produz um valor maior do que aquilo que recebe. Essa diferença é o mais-valor, que é apropriado pelo capitalista ou, melhor, pelas plataformas de aplicativo. Na prática, o salário que o trabalhador ganha corresponde ao quanto é necessário para sua sobrevivência e para continuar trabalhando. Só que, no dia de trabalho, você gera muito mais-valor do que isso. Em poucas horas de trabalho, a produção realizada já “pagou” o salário do trabalhador, que continua trabalhando o resto do dia, produz uma riqueza que não é por ele apropriada, gerando o fenômeno do estranhamento pela alienação do trabalho. Esse tempo extra não pago é onde o capitalista gera sua riqueza. É aí que está a exploração, não é porque paga pouco só, é porque o trabalhador produz bem mais do que recebe.

Para Marx, isso não é um erro do sistema, é o próprio funcionamento dele. O lucro não vem do nada, nem só da venda; ele vem dessa diferença entre o valor produzido e o valor pago ao trabalhador. Por isso ele fala que o capital é como um vampiro: ele só existe sugando o trabalho vivo.

Essa dinâmica está diretamente relacionada ao processo de alienação do trabalho, no qual o trabalhador perde o controle sobre o produto, o processo e o sentido do seu próprio trabalho.

Por sua vez, Engels, ao analisar a realidade concreta da classe trabalhadora na Inglaterra, evidencia a contradição da liberdade do trabalhador no capitalismo. Ao afirmar, de forma irônica, “bela liberdade”, Engels critica uma liberdade apenas aparente, na qual o proletariado pode escolher entre aceitar as condições impostas pela burguesia ou enfrentar a fome, o frio e a miséria (Engels, 2010, p. 118).

Essa crítica do autor contribui para compreender a uberização, pois o motorista de aplicativo também aparece como sujeito livre e autônomo, capaz de definir sua jornada e escolher quando trabalhar. No entanto, essa liberdade é limitada pela necessidade de sobrevivência, pela dependência da renda obtida na plataforma, pelos custos do veículo, pelo controle algorítmico e pelas avaliações dos usuários. Assim, a autonomia prometida pelas plataformas se revela contraditória, pois o trabalhador parece livre, mas sua permanência e sua renda dependem de aceitar regras e condições que ele não controla.

3. UBERIZAÇÃO E TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS E RESULTADOS DE PESQUISA

A reestruturação produtiva pode ser apresentada como o ponto de partida dessa transformação, pois é ela que reorganiza a produção e o trabalho no capitalismo contemporâneo. Com a crise do padrão fordista/taylorista, o capital passa a buscar formas mais flexíveis de exploração, apoiadas na terceirização, informalidade e fragmentação do trabalho. Antunes mostra isso quando afirma que:

nas últimas décadas, as empresas ‘lioofilizadas e flexíveis’, impulsionadas pela expansão informacional-digital e sob comando dos capitais, em particular o financeiro, vêm impondo sua trípode destrutiva sobre o trabalho. A terceirização, a informalidade e a flexibilidade se tornaram, então, partes inseparáveis do dinheiro léxico e da pragmática da empresa corporativa global (Antunes, 2020, p.11).

No caso dos motoristas de aplicativo, isso aparece quando o trabalho deixa de ser organizado por vínculos formais e passa a ser mediado por plataformas que transferem custos, riscos e responsabilidades ao trabalhador. Em vez de salário fixo, jornada definida

e proteção social, o motorista fica submetido a uma forma flexível e precária de inserção no trabalho.

Tabela 5 - Direitos sociais e despesas com veículos

Participantes	Direitos que sente falta	Manutenção do veículo
Caique	13º salário e FGTS	Após apresentar problema
Bruna	13º salário, licenças médicas, FGTS, auxílio-doença e vale-alimentação	Preventiva
Karla	13º salário, licenças médicas, FGTS, auxílio-doença e vale-alimentação	Preventiva
Renata	13º salário, licenças médicas, FGTS, auxílio-doença e vale-alimentação	Preventiva
Célio	13º salário, licenças médicas, FGTS, auxílio-doença e vale-alimentação	Após apresentar problema
Eli	13º salário e FGTS	Após apresentar problema

Fonte: Autora, 2026.

A tabela evidencia que os participantes, em sua totalidade, reconhecem a perda de direitos trabalhistas como uma das principais fragilidades do trabalho por aplicativo. Esse dado revela que, embora os motoristas sejam tratados pelas plataformas como trabalhadores autônomos, eles identificam a ausência de proteção social e trabalhista como um problema concreto em seu cotidiano.

Outro elemento importante refere-se à manutenção do veículo. As mulheres unanimemente realizam manutenção preventiva, enquanto os homens fazem manutenção apenas após o surgimento de problemas. Contudo, esse dado deve ser analisado com cautela, sem generalizações, pois se refere especificamente aos participantes desta pesquisa. Em ambos os casos, preventivo ou corretivo, os custos recaem sobre o próprio trabalhador. Isso demonstra que o veículo, embora seja instrumento essencial para a realização da atividade, permanece sob responsabilidade individual do motorista, e não da plataforma.

A pejotização acontece quando o trabalhador é incentivado ou pressionado a se regulamentar como uma Pessoa Jurídica (PJ) para ser contratado como se fosse empresa, em vez de ter carteira assinada e ser um trabalhador sob regime da CLT⁴. Essa exigência camufla o vínculo empregatício, elimina direitos trabalhistas (como 13º salário, férias,

⁴ O regime CLT corresponde à contratação formal de trabalhadores com vínculo empregatício reconhecido, assegurando direitos trabalhistas e previdenciários previstos na legislação brasileira, em oposição às formas precárias, flexíveis e desprotegidas de inserção no mercado de trabalho.

FGTS e jornada definida) e transfere todos os custos e riscos da atividade para o trabalhador. Até o presente momento, em nenhum país do mundo o Direito, que deveria se opor a essa deturpação da relação de trabalho, mostrou-se efetivamente capaz de contê-la, permanecendo, em larga medida, alinhado aos interesses da classe dominante. Nesse sentido, no Manifesto do Partido Comunista, (Marx e Engels 1998, p. 25) afirmam que o “sistema jurídico de vocês é apenas a vontade de sua classe elevada à condição de lei”.

Na discussão, cabe problematizar os conceitos de trabalho produtivo e improdutivo com relevância na conjuntura política atual, especialmente diante do avanço da pejetização nas relações de trabalho. Para Marx, o trabalho produtivo é aquele que produz mais-valor, amplia o capital do empregador, enquanto o trabalho improdutivo é aquele que não produz mais-valia, ou seja, não gera valor novo que possa ser apropriado pelo capitalista. Trata-se de atividades que, embora úteis ou até necessárias para a circulação de mercadorias, não participam diretamente do processo de valorização do capital. Embora juridicamente seja classificado como “autônomo”, o microempreendedor, como no caso dos motoristas de aplicativo, continua vendendo sua força de trabalho sob o controle de um contratante disfarçado. Na prática, ele produz riqueza para outra pessoa/empresa, que fica com a maior parte do valor, enquanto o trabalhador recebe apenas uma pequena fração. O discurso do empreendedorismo esconde uma relação de subordinação e exploração.

É nesse contexto que a plataforma digital ganha centralidade. Ela não surge separada da reestruturação produtiva e do neoliberalismo, mas como um desdobramento deles, pois as novas tecnologias oferecem as bases materiais para um tipo de trabalho mais flexível, disperso e permanentemente conectado. Antunes (2020) mostra que o trabalho digital é parte central do capitalismo contemporâneo e que ele não reduz a exploração, mas a amplia.

As tecnologias de informação e comunicação configuram-se, então, como um elemento central entre os distintos mecanismos de acumulação criados pelo capitalismo financeiro de nosso tempo. [...] é quase impossível, hoje, encontrar qualquer trabalho que não tenha alguma forma de dependência do aparelho celular” (Antunes, 2020, p.13).

Para os motoristas de aplicativo, é evidente que o trabalho só se realiza por meio do smartphone, do GPS, do aplicativo e da conexão constante com a plataforma. Ou seja, a tecnologia não é apenas um instrumento auxiliar, mas a própria mediação que organiza o trabalho.

A uberização é um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de ‘prestação

de serviços' e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho. (Antunes, 2020, p.11).

A uberização aparece, então, como o resultado dessa nova configuração. Ela é resultado da reestruturação produtiva, sustentada pela racionalidade neoliberal e viabilizada pelo trabalho digital, como uma forma específica de organização do trabalho em que as relações de assalariamento e exploração são escondidas sob a aparência de prestação de serviço autônoma. E, quando trata especificamente da Uber, ele afirma:

[...] trabalhadores e trabalhadoras com seus automóveis arcam com as despesas de seguros, gastos de manutenção de seus carros, alimentação, limpeza etc., enquanto o 'aplicativo' se apropria do mais-valor gerado pelo sobretrabalho dos motoristas, sem nenhuma regulação social do trabalho. (Antunes, 2020, p.12).

No caso dos motoristas de aplicativo, a plataforma se apropria do valor gerado pelas corridas sem reconhecer vínculo empregatício. Por isso, a uberização não representa liberdade real, mas uma nova forma de precarização travestida de autonomia.

Tabela 6 – Estratégias dos motoristas para lidar com as despesas e acidentes.

Participantes	Como lida com as despesas	Já sofreu acidente
Caique	“Trabalho com metas diárias para conseguir suprir todas as dívidas.”	Não
Bruna	“Tranquilo, com uma programação financeira.”	Não
Karla	“Tenho minhas metas pessoais e vou me preparando conforme vai surgindo as demandas e utilizo o cartão de crédito para possíveis emergências.”	Sim
Renata	“Faço uma meta por dia para minhas despesas.”	Sim
Célio	“Eu notei que não estava conseguindo pagar as despesas e fui obrigado a arrumar outro emprego para complementar meu trabalho na Uber.”	Sim
Eli	“O que sobra põe de combustível, tipo R\$100. Tiraria em média uns R\$40/50 reais de combustível. Manutenção tira parte do valor que tiro no dia de trabalho na plataforma e guardo para despesas futuras, como alimentação, despesa de casa, telefone e seguro.”	Sim

Fonte: Autora, 2026.

Além dos gastos diretamente relacionados ao veículo, os motoristas também apontaram a existência de demais despesas⁵ que recaem sobre os ganhos do motorista.

⁵ A categoria “demais despesas” refere-se aos gastos que impactam a renda dos motoristas e sua permanência na atividade, como alimentação durante a jornada, serviço telefônico, internet e contas. pessoais e despesas relacionadas à saúde e ao bem-estar. Embora nem todos sejam custos diretos da corrida.

Não há participação das plataformas nestas despesas com o motorista, ficando todo custo retirado do trabalho que o motorista realiza. Nisso vemos uma nova forma de extração de mais-valor em que para a sua subsistência o motorista necessita carregar os custos do trabalho do próprio esforço.

As plataformas se apresentam apenas como as intermediadoras do serviço, se eximindo de participar do processo em que estão incluídos os meios de produção e insumos. Esses dados mostram que o motorista não trabalha apenas para “ganhar dinheiro”, expressão utilizada pelos próprios participantes da pesquisa, mas também para cobrir os custos necessários à continuidade da própria atividade. Antes mesmo de garantir sua subsistência, parte da renda obtida precisa ser destinada ao combustível, à manutenção do veículo, ao serviço telefônico, à alimentação durante a jornada e a outras despesas que possibilitam sua permanência no trabalho. Esse aspecto constitui um dos pontos centrais da análise, pois evidencia que a uberização transfere ao trabalhador os custos e os riscos da atividade, ao mesmo tempo em que preserva a apropriação privada do valor produzido pelas plataformas.

Outro dado relevante refere-se aos acidentes e ao suporte oferecido pelas plataformas. Quatro dos seis participantes afirmaram já ter sofrido acidente durante o trabalho, o que evidencia a exposição permanente a riscos no exercício da atividade.

Tabela 7 - Suporte oferecido pela plataforma.

Participante	Resposta sobre o suporte da plataforma em caso de acidente, doenças ou problemas técnicos
Caique	Não
Bruna	“Que eu saiba, não.”
Karla	“Não oferece nada de ajuda nem suporte, ela não quer nem saber como você está, ela nem fica sabendo e não tem suporte nem financeiro nem psicológico. Eu tenho que arcar com todos os custos sozinha.”
Renata	“Não.”
Célio	“Não, a plataforma não prestou nenhum tipo de suporte em caso de acidente ou doença, e se for problema técnico do aplicativo tem um tempo de espera até o suporte ser acionado para correção do problema.”
Eli	“Se for problema no aplicativo, sim; agora, em caso de acidente, não.”

Fonte: Autora, 2026.

As respostas indicam ausência de suporte efetivo por parte dos aplicativos. Essa ausência de assistência reforça a lógica de responsabilização individual presente no trabalho uberizado, em que o trabalhador assume os riscos da atividade sem a garantia de proteção social e trabalhista, ganhos trabalhistas clássicos de conquistas da classe trabalhadora e, com a reestruturação produtiva neoliberal, foram retirados. O aumento do exército de reserva, necessidade do capitalismo, coopera para que o excedente de trabalho vivo seja multiplicado, com consequente barateamento da força de trabalho. Em outras palavras, o trabalho é remunerado com o valor que a empresa estipula. Mesmo que este valor não pague a força de trabalho. Assim, os dados de suporte da plataforma revelam que, por trás do discurso de autonomia e flexibilidade, o trabalho por aplicativo se estrutura a partir de longas jornadas, instabilidade, transferência de custos, exposição a riscos e ampliação de extração de mais-valor, explorando os trabalhadores.

Essa nova forma de precarização, intitulada uberização, passa uma ideologia de que o trabalhador é “motorista parceiro”, e esse trabalhador não consegue ver que ele tem um chefe invisível que o controla pelo algoritmo que constitui uma forma contemporânea de gerente virtual que dá a direção e comando do trabalho, e que a plataforma, por meio de sistemas digitais e coleta massiva de dados, organiza, vigia, mede e disciplina a atividade laboral em tempo real. Não se trata apenas de intermediação tecnológica entre passageiro e motorista, mas de um mecanismo efetivo de subordinação, já que o algoritmo define a distribuição das corridas, registra deslocamentos, mensura tempo, intensidade e produtividade, além de influenciar diretamente os ganhos e a permanência do trabalhador na plataforma.

O algoritmo e, é claro, a mensuração necessária para que ele seja eficaz, são, portanto, parte de uma longa história de gestão do trabalho, um processo que envolve, impreterivelmente, tentativas de supervisionar, controlar, motivar e disciplinar os trabalhadores. (Antunes, 2020, p.30).

Desse modo, o controle não desaparece, ele apenas se torna mais sofisticado, menos visível e mais contínuo, pois, em vez do chefe tradicional, é a própria lógica algorítmica que passa a impor metas, ritmos, avaliações e punições.

Tabela 8 - Exigências das plataformas e o reflexo junto aos motoristas.

Participantes	Exigências que o aplicativo considera injusto no trabalho por aplicativo.	Exigências consideradas injustas pelos motoristas no trabalho por aplicativo.
Caique	“Quando cancelo corridas ruins.”	“Taxa de aceitação elevada para conseguir corridas melhores.”
Bruna	“Até hoje nunca tive problemas, sempre fui um exemplo como profissional, tanto na habilidade quanto na educação sempre procurando tratar os clientes da melhor forma possível.”	“As promoções que eles fazer só pra quem roda durante o dia e nunca pra quem roda anoite.”
Karla	“Quando a um alto nível de rejeição, mais no meu caso e diferente porque minha avaliação e muito boa, e por isso não preocupo muito quando tenho que cancelar as corridas no dia a dia.”	“O ruim e de não conseguir escolher o valor imposto pela plataforma sobre o km. exemplo o valor pago pelo aplicativo por km e o app que escolhe o valor, e tem dia que é péssimo quase o dia todo, então tenho que ficar cancelando as corridas até o aplicativo mandar uma corrida boa. eu nunca cheguei a tomar gancho ou ser banida do app, mas acho muito injusto quando isso acontece porque somos autônomos com um padrão invisível que pode a qualquer hora te deixa de castigo porque sua taxa de cancelamento está alta.”
Renata	“Quando cancelamos corridas.”	“Corridas com valores baixos.”
Célio	“Quando ela me pressiona para ter uma ótima taxa de aceitação.”	“compra veículos novos e de boa qualidade, para ter um número de solicitações de corrida melhor.”
Eli	“Quando o passageiro reporta pro aplicativo alguma insatisfação sobre mim ou quando eu rejeito muitas corridas no dia.”	“as taxas de aceitação de corridas, os preços das corridas eu acho muito injusto, pois quanto mais você rejeita corrida a plataforma começa te dar um gelo de corridas te obrigando a pegar corridas com preços ruins para você voltar a ter solicitações novamente de corridas.”

Fonte: Autora, 2026.

A tabela evidencia que as principais insatisfações dos motoristas estão relacionadas às formas de controle exercidas pelas plataformas, sobretudo quanto ao cancelamento de corridas, taxa de aceitação e rejeição de viagens. Embora o trabalho por aplicativo seja apresentado como autônomo e flexível, as falas demonstram que os motoristas sofrem pressões indiretas para aceitar corridas, mesmo quando os valores são baixos ou pouco vantajosos.

A expressão utilizada por Karla, “autônomos com um padrão invisível”, sintetiza essa contradição, pois mostra que a plataforma não aparece como empregadora formal, mas controla preços, punições e distribuição das corridas. Bruna apresenta uma percepção distinta ao afirmar que nunca teve problemas com o aplicativo. Ainda assim, sua fala

aponta uma crítica às promoções, que, segundo ela, beneficiam mais os motoristas do período diurno. Esse dado demonstra que, mesmo entre experiências distintas, as regras definidas pela plataforma produzem desigualdades entre os trabalhadores. Assim, a tabela evidencia que a autonomia dos motoristas é limitada pelo controle exercido pelos aplicativos, reforçando a precarização e a subordinação ao controle algoritmo.

Tabela 9 – Controle da plataforma e algoritmo

PARTICIPANTES	Resposta sobre controle pelo algoritmo
Caique	“Sim, os aplicativos favorecem motoristas que pegam todas as corridas sem escolher.”
Bruna	“Afirma que sim.”
Karla	“Sim, com certeza meu algoritmo me controla sempre através de corridas que ele sabe que eu vou aceitar com facilidades e quando ele percebe que eu estou cancelando muito ele começa a mandar corridas ruins.”
Renata	“Afirma que sim.”
Célio	“De modo geral sim, as taxas de aceitação, faz com que a eu tenha uma maior rotatividade de chamadas das corridas, e isso é controlado pelo algoritmo. então por eu ter outra fonte de renda eu não me prendo as metas exigidas pela plataforma, eu tenho a tranquilidade de escolher quais corridas eu quero fazer.”
Eli	“Sim, quanto mais corridas você aceita mais o algoritmo manda corridas, mas se você deixa de aceitar uma por conta do preço a ser pago, ele simplesmente para de mandar corridas.”

Fonte: Autora, 2026.

A tabela mostra que os participantes percebem a existência de controle algorítmico sobre o trabalho. Mesmo sem uma chefia direta, a plataforma organiza a distribuição das corridas, interfere no acesso às chamadas e condiciona o desempenho do motorista a critérios como taxa de aceitação e cancelamento.

Esse dado é fundamental, porque desmonta a ideia de autonomia plena. O motorista não possui controle total sobre sua atividade. Ele está submetido a regras invisíveis, avaliações, taxas e mecanismos automatizados que influenciam sua renda e sua permanência na plataforma. Trata-se de uma forma contemporânea de controle do trabalho, conforme Antunes (2020) com o debate sobre uberização e trabalho digital.

Tabela 10 - Avaliações dos passageiros e valorização do Motorista

Participante	Avaliações e comentários dos passageiros	Valorização do trabalho pela sociedade
Caïque	“Felizmente as minhas avaliações nos dois aplicativos são quase máximas. Porém quando há alguma avaliação ruim não é possível questionar.”	“Já foi valorizado na época da pandemia, hoje já não somos mais tratados com respeito e desprezam muito nossa categoria.”
Bruna	“Até hoje nunca tive problemas em questão a passageiros, críticas sempre são construtivas.”	“Sim .”
Karla	“sempre lido da melhor maneira, mais quando a nota e ruim eu sei por qual motivo e ruim então não costumo ligar. porque eu não sou obrigada a aceitar falta de educação dentro do meu carro então eu chamo a atenção do passageiro, e muita das vezes eles acham ruim e dão uma avaliação muito, muito ruim. eu também dou a minha ruim pra eles. mas o aplicativo finge que não vê, porque sabe que aquele passageiro não vai mais andar comigo.”	“Algumas pessoas sim outras não, tem pessoas que não respeita meu trabalho e acha que está pagando muito caro pelo meu trabalho e na verdade o repasse não acontece da maneira que eles pensam. mas tem muitas pessoas que valoriza esta profissão.”
Renata	“não respondo.”	Não
Célio	“eu nem olho.”	“Não, porque a sociedade geralmente valoriza o trabalho de quando ela e beneficiada, então muitas vezes o motorista de aplicativo não e valorizado, pelo contrário ele recebe mal, e muitas das vezes não escuta um bom dia, e muito menos um obrigado, tem passageiro que suja todo o carro não tem consciência com os outros passageiros que ainda vão utilizar meu carro para chega até seu destino final”.
Eli	“geralmente tem alguns comentários que passa um pouco dos limites tem passageiro que acha que somos funcionários deles e querem que ouçamos os desaforos calados, eu mando descer do meu carro em casos extremos. eu não ligo para nenhuma avaliações.”	“Não as pessoas não têm bom senso, limites, menospreza o meu trabalho acha que por eu ser um motorista de aplicativo eu sou cachorro que tem que obedecer aos ditames e chegar sempre no horário que eles desejam, muita das vezes eles estragam peças do meu carro e não falam nada me deixando no prejuízo me sinto desrespeitado por alguns passageiros.”

Fonte: Autora, 2026.

A tabela evidencia que as avaliações e comentários dos passageiros fazem parte da rotina dos motoristas de aplicativo e influenciam a forma como esses trabalhadores vivenciam sua atividade. As falas indicam percepções distintas sobre as avaliações dos passageiros alguns motoristas lidam com elas de forma tranquila, enquanto outros relatam incômodos diante de notas negativas ou comentários injustos. A fala de Caique destaca a fragilidade desse processo, pois, mesmo com boa pontuação, o motorista não consegue questionar

avaliações ruins. Essa situação revela uma fragilidade na relação entre motorista e plataforma, pois o trabalhador pode ser avaliado, mas nem sempre possui meios efetivos para se defender.

A tabela também demonstra que a valorização social da profissão é percebida de forma desigual pelos participantes. Enquanto Bruna afirma que o motorista é respeitado Karla, Renata, Célio e Eli negam essa valorização. As falas indicam sentimentos de desrespeito, desprezo e falta de reconhecimento por parte de alguns passageiros. Caique destaca ainda que a categoria foi mais valorizada durante a pandemia, mas perdeu reconhecimento posteriormente. Os dados indicam que o controle sobre o trabalho dos motoristas não ocorre apenas pela plataforma, mas também pelas avaliações dos passageiros. Essas avaliações influenciam a reputação do trabalhador no aplicativo e funcionam como mecanismo indireto de pressão. Mesmo diante de conflitos, desrespeito ou desgaste. Essa dinâmica reforça a precarização da profissão, marcada pela desvalorização social e pela ausência de proteção diante de situações abusivas.

Tabela 11 - Critério de avaliação dos motoristas como PJ.

Participantes	Exigência da plataforma	Sente-se explorado?	Qual vantagem você percebe em trabalhar com PJ
Caique	Avaliação mínima	Sim	Faço o meu horário
Bruna	Taxa de aceitação	Sim	A comodidade de fazer meu horário e determinar o período
Karla	Taxa de aceitação e avaliação mínima	Sim	vantagem e sobre a flexibilidade horário que eu posso ter, a velocidade de ganho de dinheiro, eu gosto de trabalhar como motorista de aplicativo, melhor que ser CLT consigo ganhar mais e ter mais flexibilidade de horário.
Renata	Taxa de aceitação	Sim	No momento a única vantagem a flexibilidade de horários
Célio	Baixa taxa de cancelamento	Sim	não percebo nenhuma vantagem, são muitos impostos a serem pagos, e no final de todas as contas pagas não se tem lucro.
Eli	Taxa de aceitação e avaliação mínima	Sim	acredito que não haja vantagens pelo contrário somente desvantagens.

Fonte: Autora, 2026.

A tabela evidencia que as principais exigências das plataformas estão relacionadas à taxa de aceitação, avaliação mínima⁶ e baixa taxa de cancelamento. Esses critérios condicionam o acesso às corridas e a permanência dos trabalhadores na plataforma, limitando a autonomia frequentemente associada ao trabalho por aplicativo.

Um dado relevante é que todos os participantes afirmaram sentir-se explorados, demonstrando que a percepção de exploração é compartilhada entre os motoristas participantes. Ao mesmo tempo, a principal vantagem apontada por parte dos participantes foi a flexibilidade de horários, considerada um aspecto positivo da atividade como pessoa jurídica (PJ). No entanto, as respostas também revelam contradições. Enquanto alguns destacam a possibilidade de organizar a própria jornada, outros afirmam não perceber qualquer vantagem no trabalho, mencionando baixos rendimentos, altos custos e excesso de impostos.⁷

Dessa forma, os dados indicam que a flexibilidade, frequentemente utilizada pelas plataformas como atrativo, convive com a percepção de exploração e com exigências que condicionam a atividade dos trabalhadores, evidenciando as contradições presentes no trabalho por aplicativo.

A plataforma conhece o tempo em que ele fica online, o trajeto percorrido, a frequência das corridas, os horários de maior produtividade e o valor obtido em cada jornada, convertendo essas informações em instrumentos de gestão e disciplinamento.

Pode-se observar que, em momento algum, é mencionada a relação do motorista de aplicativo com uma organização sindical, o que demonstra a ausência de consciência de classe que poderia estar mediando interesse entre a categoria e as empresas de aplicativo. Mais uma vez, a reestruturação produtiva consegue enfraquecer a classe trabalhadora junto ao segmento patronal.

No caso dos motoristas de aplicativo, a precarização do trabalho também se expressa na lógica da pejotização. Isso ocorre porque a plataforma se exime de reconhecer vínculo empregatício e de assegurar direitos trabalhistas e previdenciários, transferindo ao próprio trabalhador a responsabilidade por buscar meios individuais de garantir proteção social mínima, o que revela não autonomia real.

⁶ A avaliação mínima corresponde à nota atribuída pelos passageiros aos motoristas após as corridas. Segundo a percepção dos participantes da pesquisa, essa pontuação interfere na reputação do trabalhador dentro do aplicativo e pode influenciar a demanda, a distribuição e a qualidade das corridas recebidas ao longo da jornada.

⁷ Não fica claro na entrevista qual imposto eles se referem, se sobre os meios de produção ou insumos ou as taxas regulares que a condição de pessoa jurídica (PJ) requer.

Conforme Antunes (2018), embora as plataformas difundam um discurso de autonomia e flexibilidade, o que muitos trabalhadores encontram na cotidianidade é um trabalho instável, de baixa remuneração e sem as garantias trabalhistas. Esses direitos, mesmo previstos em lei, vêm sendo constantemente atacados pelas classes dominantes em favor dos interesses das plataformas.

A Lei 13.467/2017 se situa em um quadro mais amplo de reformas que comprometem os direitos sociais protegidos pela CF/88, levando adiante uma agenda de natureza neoliberal que individualiza os riscos, amplia o poder dos detentores do capital no gerenciamento e controle do trabalho e compromete os mecanismos que asseguram os direitos trabalhistas através do aumento da flexibilização e formalização da precarização do trabalho. (Souza; Costa, 2024, p. 18).

A reforma trabalhista brasileira de 2017 desestruturou pilares históricos da proteção trabalhista, criados justamente para equilibrar a relação desigual entre patrão e empregado, trazendo a desmobilização dos institutos de proteção. Ou seja, a CLT perdeu forças, e o trabalhador passou a depender de acordos individuais, o que os deixa mais vulneráveis. É o reiterado processo que acontece nas plataformas digitais: o trabalhador “autônomo” não tem organização sindical forte, não tem acesso garantido à Justiça do Trabalho. Sem o reconhecimento formal de um vínculo trabalhista e diante de contratos que o colocam como “autônomo”, o trabalhador das plataformas digitais não tem proteções legais, nem fácil acesso aos mecanismos de justiça que garantem direitos aos trabalhadores assalariados, e vive sob contratos precários e unilaterais.

A imprensa tem noticiado seguidamente ações de quebra da legislação trabalhista como:

O fenômeno vai além de uma questão técnica ou econômica e atinge o núcleo de proteção social garantido pela Constituição. Ele classificou a pejetização como “a cupinização⁸ dos direitos trabalhistas brasileiros”, dizendo que a prática corrói “por dentro, silenciosamente, as estruturas que sustentam a proteção social.⁹ (Boechat, 2025, online).

A legislação trabalhista foi construída historicamente para limitar a exploração e proteger a parte hipossuficiente da relação de trabalho, mas a plataformização tensiona esses marcos ao apresentar relações materialmente subordinadas como se fossem simples prestação autônoma de serviços.

A temática da legislação trabalhista aplicável aos motoristas de aplicativo deve ser compreendida como um campo de disputa ainda não pacificado no Brasil.

⁸ Cupinização refere-se a corrosão dos direitos

⁹ Fonte: CNN Brasil Em audiência no STF, AGU diz que pejetização "corrói" direitos trabalhistas.

[...] Projeto de Lei Complementar n. 12, de 2024, apresentado pelo Poder Executivo, cuja ementa é: “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”. O PLP foi enviado em caráter de urgência ao Congresso Nacional. (MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, 2024, p. 1)

No plano legislativo, o PLP 12/2024, encaminhado pelo Poder Executivo, propõe regulamentar a relação de trabalho intermediada por plataformas no transporte individual de passageiros sob a lógica da “autonomia com direitos”, buscando assegurar garantias mínimas sem enquadrar os condutores, em princípio, no regime celetista.¹⁰ A própria tramitação do projeto, marcada por audiências públicas e ausência de consenso no Congresso, demonstra a complexidade política do tema.

A presente controvérsia constitucional cinge-se ao reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa criadora e administradora da plataforma digital intermediadora. A questão é constitucional por dizer respeito à eventual contrariedade às normas contidas, sobretudo, nos arts. 1º, IV, 5º, II e XIII e 170, IV, da Constituição da República. (BRASIL, STF, 2024, online)

No plano judicial, o Supremo Tribunal Federal reconheceu a repercussão geral da controvérsia no Tema 1291, ao passo que a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho tem apresentado decisões relevantes no sentido de afastar o vínculo empregatício em determinados casos.

Entretanto, a realidade concreta do trabalho revela que, embora formalmente autônomo, o motorista permanece submetido à dependência econômica, à transferência dos custos da atividade e aos mecanismos permanentes de gestão da plataforma. Esse cenário evidencia os limites das respostas jurídicas tradicionais diante da precarização do trabalho por aplicativos. Ao reconhecer a natureza constitucional da controvérsia, o STF demonstra que a disputa em torno do vínculo entre motoristas e plataformas expressa uma contradição própria do capitalismo contemporâneo de um lado, a defesa da livre iniciativa; de outro, a necessidade de proteção do trabalho diante de formas renovadas de exploração.

¹⁰ O regime celetista é a contratação de funcionários seguindo as regras da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Ele se aplica ao setor público e privado, garantindo direitos como 13º salário, férias remuneradas e FGTS. Disponível em: <https://mpt.mp.br>. Acesso em: 9 abr. 2026.

O discurso da autonomia, observa-se a intensificação da precarização, a transferência dos riscos ao trabalhador e a preservação da apropriação privada do valor produzido. A análise dos dados permitiu identificar que, embora alguns motoristas reconheçam certa flexibilidade no trabalho por aplicativo, prevalecem elementos que evidenciam a precarização, como ausência de direitos sociais, transferência de custos ao trabalhador, controle por avaliações e algoritmos, insegurança financeira e impactos à saúde física, mental, familiar e social. Assim, mesmo quando a flexibilidade de horário aparece como vantagem, ela se apresenta de forma limitada e contraditória, pois ocorre em meio à instabilidade, à intensificação da jornada e à subordinação às regras da plataforma.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa permitiu compreender que o trabalho dos motoristas de aplicativo é marcado por contradições próprias do capitalismo contemporâneo. Embora as plataformas apresentem essa atividade como autônoma e flexível, os dados analisados indicam que essa autonomia ocorre de forma limitada, pois os motoristas organizam sua jornada conforme a necessidade de renda e permanecem submetidos às regras definidas pelos aplicativos.

A análise evidenciou que a flexibilidade de horário, apontada por alguns participantes como vantagem, aparece condicionada pela sobrevivência econômica. Em muitos casos, a jornada de trabalho é ampliada devido aos custos com combustível, manutenção do veículo, impostos e demais despesas da atividade. Dessa forma, a liberdade prometida pelas plataformas se revela contraditória, pois o trabalhador pode escolher quando se conectar, mas depende do trabalho contínuo para garantir sua renda.

Também foi possível identificar que o controle sobre o trabalho não ocorre apenas por meio de uma chefia direta, mas por mecanismos próprios das plataformas digitais, como taxa de aceitação, avaliação dos usuários, baixa taxa de cancelamento, distribuição das corridas e regras algorítmicas. Assim, mesmo formalmente classificados como autônomos, os motoristas permanecem subordinados a formas indiretas de gestão e controle do trabalho.

Outro aspecto relevante foi a percepção de exploração relatada pelos participantes. Os dados demonstraram que a precarização não aparece apenas como categoria teórica, mas como experiência concreta vivida pelos trabalhadores. Essa precarização se expressa na ausência de direitos sociais, na insegurança financeira, na transferência dos riscos e custos

da atividade ao trabalhador e na apropriação privada do valor produzido pelas plataformas.

Os impactos na saúde física e mental também se mostraram significativos. Foram relatados cansaço, estresse, ansiedade, dores no corpo e dificuldades para manter uma rotina adequada de descanso. Além disso, alguns participantes apontaram prejuízos na convivência familiar e social, em razão da jornada extensa e da necessidade constante de permanecer disponível ao trabalho.

Nesse sentido, a uberização deve ser compreendida em um contexto mais amplo de flexibilização das relações de trabalho, intensificado pela Reforma Trabalhista de 2017, Lei nº 13.467/2017, que expressa mudanças na regulação trabalhista brasileira diante das chamadas novas formas de trabalho. No caso dos motoristas de aplicativo, essa questão ganha ainda mais relevância diante da controvérsia sobre o reconhecimento ou não do vínculo empregatício, atualmente discutida no STF por meio do Tema 1291, bem como das tentativas de regulamentação do trabalho por plataformas digitais, como o PLP 12/2024.

Conclui-se que o trabalho por aplicativo combina flexibilidade aparente com controle real. A autonomia existe de forma limitada, pois as plataformas transferem custos e riscos aos motoristas, ao mesmo tempo em que mantêm mecanismos de gestão, vigilância e controle sobre sua força de trabalho. Dessa forma, a uberização se apresenta como uma expressão contemporânea da precarização do trabalho.

Os resultados apontam para a necessidade de ampliar o debate sobre a proteção social dos trabalhadores de plataformas digitais e sobre os limites das respostas jurídicas tradicionais diante das novas formas de exploração. Mais do que uma relação individual entre motorista e aplicativo, o trabalho por plataforma deve ser compreendido como parte das transformações do mundo do trabalho no capitalismo contemporâneo, marcado pela flexibilização, intensificação da jornada, desresponsabilização empresarial e fragilização dos direitos trabalhistas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso extraordinário com agravo n. 1.446.336: pronunciamento sobre repercussão geral – Tema 1291.* Brasília, DF: STF, 2024. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verPronunciamento.asp?pronunciamento=10935056>. Acesso em: 9 abr. 2026.

CNN BRASIL. AGU diz que pejetização "corrói" direitos trabalhistas, afirma em audiência no STF. 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/em-audiencia-no-stf-agu-diz-que-pejetizacao-corroi-direitos-trabalhistas/>. Acesso em: 7 out. 2025.

DGRJ. *Dados do IBGE: 1,5 milhão de trabalhadores na uberização.* 2024. Disponível em: <https://dgrj.com.br/economia/dados-do-ibge-15-milhao-de-trabalhadores-na-uberizacao>. Acesso em: 6 nov. 2024.

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora da Inglaterra.* Tradução de B. A. Schumann. Supervisão, apresentação e notas de José Paulo Netto. São Paulo: Boitempo, 2010.

JOAZEIRO, Edna Maria Goulart. Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo. *Serviço Social & Sociedade*, São Paulo, n. 107, p. 589-591, jul./set. 2011.

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política.* Livro I. São Paulo: Nova Cultural, 1996. (Os Economistas).

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política.* Livro III: o processo global da produção capitalista. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 12, n. 34, p. 7-46, 1998.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET). *Nota técnica sobre o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024.* Brasília, DF: MPT, 2024. Disponível em: <https://mpt.mp.br>. Acesso em: 9 abr. 2026.

SOUZA, Carlos A.; COSTA, Flávio L. O ataque da reforma trabalhista à proteção constitucional do trabalhador. *Revista Eletrônica da ESMAL*, Maceió, 2024.



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: UBERIZAÇÃO E MOTORISTAS DE APLICATIVO NO TRANSPORTE DE PESSOAS:
os impactos no cotidiano dos trabalhadores

Pesquisador: Flander de Almeida Calixto

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 95822225.0.0000.5152

Instituição Proponente: Universidade Federal de Uberlândia/ UFU/ MG

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 8.325.777

Apresentação do Projeto:

Este parecer trata-se de respostas de pendências apontadas no Parecer Consubstanciado número 8.306.451 de 24/03/2026.

As informações elencadas nos campos "Apresentação do Projeto", "Objetivo da Pesquisa" e "Avaliação dos Riscos e Benefícios" foram retirados dos documentos Projeto detalhado (pdf) e Formulário Plataforma Brasil (Informações Básicas do Projeto) - 2688271 (pdf), postados 25/03/2026.

INTRODUÇÃO: Trata-se de uma pesquisa para estudar os desafios enfrentados por profissionais motoristas de aplicativo digital; compreender os impactos da uberização em seu cotidiano laboral e Identificar os impactos do trabalho uberizado nas condições de vida e de trabalho dos motoristas de aplicativo de transporte de pessoas.

METODOLOGIA

A) Pesquisa/Estudo - Sera uma pesquisa qualitativa, exploratoria, descritiva.

(B) Tamanho da amostra (numero amostral e justificativa) - 6 participantes (3 mulheres e 3 homens).

(C) Recrutamento e abordagem dos participantes - A selecao dos participantes

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLANDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



sera nao probabilistica, baseada na rede de contatos da pesquisadora envolvendo esse publico pesquisado. O recrutamento dos participantes sera realizado exclusivamente de forma virtual, por meio de contato remoto via WhatsApp. Apos sorteados seis motoristas participantes num universo menor de vinte motoristas, os mais proximos da rede de contato da pesquisadora. Atualmente o numero total de motoristas e oscilante, esta proximo a 19.000 trabalhadores. Os motoristas de aplicativo foram sorteados em 06 entre os 20 mais proximos da rede de contato da pesquisadora. A utilizacao dessa rede proxima facilita o acesso aos trabalhadores e contribui para o estabelecimento de um ambiente de confianca, o que tende a favorecer respostas mais completas e detalhadas no questionario semiestruturado que sera aplicada. A pesquisadora enviara mensagem padrao, se identificando, dizendo o objetivo da pesquisa e que, a participacao e voluntaria, que os dados sao sigilosos. Os nomes deles serao preservados por um pseudonimo e que hamera um termo de consentimento livre a ser lido no ato de adesao a pesquisa e consequentemente feita a coleta das informacoes. Este documento esta assinado pelos pesquisadores. A coleta so ocorrera com consentimento e assinatura do participante.

Etapas do recrutamento - Apresentacao da pesquisa aos participantes sorteados entre os 06 seis sorteados pela pesquisadora. - Explicacao da disposicao de participar por voluntariedade e garantia de anonimato dos participantes; - Esclarecimento sobre o questionario semiestruturado de 40 perguntas que sera respondido pelos que aderirem a pesquisa; - Convite formal; - Agendamento de data e horario conforme disponibilidade do participante. Essa e a metodologia usada para que o recrutamento se torne transparente e etico, permitindo que o participante decida com liberdade se deseja contribuir.

(D) Processo de obtencao e registro de consentimento - O consentimento dos participantes sera formalizado por meio da assinatura do TCLE. O processo de consentimento seguira a Resolucao 510/2016, que orienta pesquisas com seres humanos em Ciencias Humanas e Sociais. Na apresentacao do TCLE hamera: leitura completa do documento, explicacao clara dos objetivos, riscos e beneficios, garantia de que o participante podera fazer perguntas, direito de desistir a qualquer momento, sem justificativa e assinatura voluntaria apenas apos plena

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLÂNDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



compreensão. Somente após a assinatura do TCLE a coleta de dados será iniciada. O TCLE será aplicado presencialmente pela pesquisadora.

E) Local e instrumento de coleta de dados/Experimento:

Local: A coleta ocorrerá presencialmente em um espaço reservado dentro do campus universitário, cuja localização será omitida para preservar o anonimato da cidade. O ambiente foi escolhido por oferecer privacidade, segurança, conforto e condições ideais para que o participante responda sem interrupções ou constrangimentos em comum acordo com a pesquisadora.

Instrumento de coleta de dados: questionário pre-elaborado com 40 perguntas.

Experimento: A coleta de dados seguirá a ordem: Recepção do participante no local e hora reservados; apresentação da pesquisadora e esclarecimentos; leitura e assinatura do TCLE; aplicação do questionário semiestruturado; esclarecimento de dúvidas se tiverem sobre as perguntas; agradecimento e encerramento. Os participantes serão identificados por pseudônimos, garantindo confidencialidade absoluta. Se houver perda de material coletado, os pseudônimos e o instrumental não terão identificação dos participantes. O questionário será preenchido de forma presencial, conforme a disponibilidade do participante. O questionário semiestruturado com 40 questões abertas, elaborado para investigar: Jornada e rotina de trabalho, renda e instabilidade financeira, metas e pressões algorítmicas, percepção de autonomia, riscos e desgaste físico, impactos na vida familiar, efeitos da precarização, estratégias para enfrentar a precarização. O tempo estimado é 30 minutos. A pesquisadora estará presente para esclarecer dúvidas, sem influenciar as respostas.

A pesquisadora realizará uma avaliação comparativa das respostas, buscando identificar percepções comuns entre os participantes e nuances específicas relacionadas às condições de trabalho, autonomia, rendimentos, desgaste físico e emocional e demais elementos relacionados à uberização. Esse processo permitirá qualificar a compreensão dos impactos desse modelo laboral, evidenciando como os motoristas elaboram subjetivamente o sentido do trabalho e de que maneira ele interfere em suas vidas profissionais, sociais e familiares.

(F) Metodologia de Análise de Dados - O questionário consistirá em 40 perguntas

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLÂNDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 8.325.777

da sua percepção sobre trabalho uberizado nas condições de vida e de trabalho dos motoristas, suas respostas serão registradas para tabulação de dados. Os dados coletados durante a pesquisa serão guardados em um documento de word, sob a guarda do pesquisador, por um período mínimo de cinco anos após o término da pesquisa. Os dados coletados em formulário na Internet serão transcritos e será apagado na rede as informações. Reunidas todas as informações a pesquisadora fará uma avaliação comparativa das respostas, qualificando a percepção dos participantes quanto ao trabalho uberizado e o reflexos desse trabalho em suas vidas pessoais e profissionais.

(G) Desfecho Primário - Coleta de dados; Análise dos dados; produção de artigo científico.

(H) Desfecho Secundário: Publicação em revista de serviço social ou outra sobre o trabalho contemporâneo.

CRITERIOS DE INCLUSAO - Serão incluídos motoristas de aplicativos digitais no transporte de pessoas sorteados, que tenham Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) ativo, na faixa etária de 24 a 50 anos entre homens e mulheres que concordarem participar da pesquisa, sorteados pela pesquisadora, e que fazem parte do grupo de motorista conhecidos da pesquisadora.

CRITERIOS DE EXCLUSAO - Serão excluídos os motoristas de aplicativos, que não forem PJ, que se negarem a assinar o TCLE, e os que não forem sorteados entre aqueles da rede de contatos da pesquisadora.

CRONOGRAMA ATUALIZADO

Inserção na plataforma Brasil: 19/02/2026.

Submissão e análise do protocolo ao CEP: 17/03/2026 a 27/04/2026.

Estudo bibliográfico: 20/02/2026 a 31/07/2026.

Convite para participar do estudo: 16/04/2026 a 30/04/2026.

Recrutamento, Entrega e Esclarecimento do TCLE aos participantes: 27/04/2026 a 01/05/2026.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLÂNDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 8.325.777

Coleta de dados (Questionário): 30/04/2026 a 10/05/2026.

Análise de dados: 15/05/2026 a 16/06/2026.

Apresentação dos resultados: 01/06/2026 a 27/06/2026.

Escrita do Artigo (TCC): 30/04/2026 a 30/07/2026.

Submissão do Relatório Final ao CEP/UFU: 05/08/2026 a 30/08/2026.

ORÇAMENTO - Financiamento próprio R\$405,00.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário: Identificar os impactos do trabalho uberizado nas condições de vida e de trabalho dos motoristas de aplicativo de transporte de pessoas.

Objetivos Secundários: 1) Levantar a amostra dos motoristas de aplicativo no transporte de pessoas que concordam participar da pesquisa. 2) Levantar o perfil dos motoristas de aplicativo. 3) Identificar quais são as exigências da plataforma para contratação dos motoristas de aplicativo no transporte de pessoas. 4) Conhecer se o cotidiano dos motoristas de aplicativo nas plataformas interfere ou não na sua qualidade de vida. 5) Identificar se o trabalho nas plataformas gera algum tipo de exploração para o motorista de aplicativo. 6) Identificar o que representa para o motorista de aplicativo as exigências da plataforma em relação às metas de produtividade. 7) Analisar a percepção dos motoristas como eles avaliam a autonomia prometida pelas plataformas em contraste com a realidade vivida no trabalho. 8) Compreender de que maneira os algoritmos e sistemas de avaliação impactam as rotinas de trabalho e na remuneração. 9) Verificar as estratégias utilizadas pelos motoristas para lidar com as metas, avaliações e instabilidade financeira. 10) Identificar se há efeitos do trabalho em plataformas digitais nas relações familiares e sociais dos motoristas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

RISCOS: Os riscos podem ser a perda dos registros das pesquisas, contudo o questionário não terá nenhuma identificação pessoal ou qualquer registro que possa vir a identificar a pessoa, na análise será utilizado nomes fictícios de forma que o sigilo estará sempre garantido.

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLÂNDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



Continuação do Parecer: 8.325.777

Todos os eventos adversos graves e fatos relevantes que alterem o curso normal do estudo deverão ser comunicados ao CEP/UFU. Cabe ao pesquisador responsável adotar medidas imediatas de proteção ao participante e encaminhar notificação ao CEP e à ANVISA, quando aplicável, acompanhada de seu posicionamento técnico (Resolução CNS nº 466/12).

Modificações ou emendas ao protocolo deverão ser submetidas ao CEP/UFU de forma clara e objetiva, com descrição precisa das alterações propostas e suas respectivas justificativas. Para projetos enquadrados nos Grupos I ou II submetidos à ANVISA, o pesquisador ou patrocinador deverá encaminhar à agência reguladora o parecer de aprovação do CEP, para anexação ao protocolo inicial (Resolução CNS nº 251/97, item III.2.e).

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2688271.pdf	25/03/2026 10:58:34		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto.docx	25/03/2026 10:52:16	ANNA JULIA MACHADO PARREIRA	Aceito
Outros	resposta_pendencia.docx	17/03/2026 19:23:57	ANNA JULIA MACHADO	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto.pdf	16/03/2026 11:23:19	ANNA JULIA MACHADO PARREIRA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	tcle.pdf	16/03/2026 11:18:38	ANNA JULIA MACHADO PARREIRA	Aceito
Outros	convite.pdf	23/02/2026 20:02:20	ANNA JULIA MACHADO	Aceito
Folha de Rosto	folha_De_Rosto.pdf	12/11/2025 19:28:44	ANNA JULIA MACHADO	Aceito
Outros	Questionario.docx	12/11/2025 19:07:11	ANNA JULIA MACHADO	Aceito

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLÂNDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DE
UBERLÂNDIA



Continuação do Parecer: 8.325.777

Outros	termo_compromisso_confidencialidade.p df	12/11/2025 19:04:27	ANNA JULIA MACHADO	Aceito
Outros	curriculo_lattes.docx	12/11/2025 17:46:56	ANNA JULIA MACHADO	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

UBERLANDIA, 01 de Abril de 2026

Assinado por:
Valéria Ferreira de Almeida e Borges
(Coordenador(a))

Endereço: Av. João Naves de Ávila 2121- Bloco "1A", sala 224 - Campus Sta. Mônica

Bairro Santa Mônica

CEP: 38.408-144

UF: MG

Município UBERLANDIA

Telefone (34)3239-4131

Fax: (34)3239-4131

E- cep@propp.ufu.br