






“Liberdade que pesa”: o paradoxo da autonomia no trabalho de motoristas por aplicativo

“A heavy freedom”: the paradox of autonomy among ride-hailing drivers
«Libertad que pesa»: la paradoja de la autonomía en el trabajo de los conductores de aplicaciones

Rafael Mondego Fontenele¹ , Sueli Cristina Ramos dos Reis² , Kézia Souza Pinheiro de Araújo² ,
Pedro Henrique Soares Mouzinho² , Livia Alessandra Gomes Aroucha¹ 

Autor correspondente:

Rafael Mondego

Fontenele

E-mail: phaelmondego@gmail.com

¹ Universidade Federal do Maranhão. São Luís, Maranhão, Brasil.

² Faculdade Edufor. São Luís, Maranhão, Brasil.



Como citar este artigo:

Fontenele RM, Reis SCR, Araújo KSP, Mouzinho PHS, Aroucha LAG. “Liberdade que pesa”: o paradoxo da autonomia no trabalho de motoristas por aplicativo. Rev. enferm. UFPI. 2026 [citado em: dia mês abreviado ano]; 15:e6817. DOI: 10.26694/reufpi.v15i1.6817

Resumo

Objetivo: Analisar o paradoxo da autonomia no trabalho de motoristas por aplicativo. **Métodos:** Tratou-se de uma pesquisa de natureza analítica com abordagem quanti-qualitativa. Participaram do estudo 24 motoristas por aplicativo da região metropolitana de São Luís, Maranhão. A amostra foi selecionada pela técnica *snowball* e definida através do critério de saturação teórica. A análise dos dados qualitativos foi realizada à luz da análise temática de conteúdo e a análise quantitativa realizada através de estatística descritiva.

Resultados: Os participantes são na maioria homens, solteiros, com ensino superior completo e idade entre 25 e 45 anos. Relatam sintomas físicos como dores musculoesqueléticas e psíquicos como ansiedade, insônia e frustração, associados a uma jornada exaustiva e a falta de segurança como um dos principais fatores estressores relacionados ao trabalho que executam. **Conclusão:** A pesquisa revelou que a autonomia é traduzida pela possibilidade de trabalhar em horários próprios, porém esta liberdade é problematizada quando os motoristas assumem sentirem-se presos às longas jornadas de trabalho para alcance de metas impostas pelo aplicativo. A falta de regulamentação adequada e as condições precárias aumentam as pressões e a vulnerabilidade sobre estes trabalhadores, evidenciando a necessidade de intervenções para melhorar a sua saúde e o bem-estar.

Descritores:

Saúde Ocupacional. Segurança do Emprego. Tecnologia da Informação.

O que se sabe?

O trabalho mediado por aplicativos tornou-se um fenômeno mundial e possibilitou a prática do trabalho autônomo, porém segue desprovido de regulamentação e segurança para os trabalhadores.

O que o estudo adiciona?

Propõe uma reflexão sobre a importância da regularização das leis sobre o trabalho de motoristas por aplicativo a fim de garantir a saúde e a segurança para estes trabalhadores.

Abstract

Objective: To analyze the autonomy paradox among ride-hailing drivers. **Methods:** We conducted an analytical, mixed-methods study. The sample comprised 24 ride-hailing drivers from the metropolitan area of São Luís, Maranhão, Brazil. We recruited participants via snowball sampling and

determined sample size by theoretical saturation. We analyzed qualitative data using thematic content analysis and quantitative data using descriptive statistics. **Results:** Most participants were single men aged 25 to 45 with a college degree. Drivers reported physical symptoms, such as musculoskeletal pain, and psychological issues, including anxiety, insomnia, and frustration. They identified exhausting work hours and a lack of safety as primary occupational stressors. **Conclusion:** Although drivers equate autonomy with flexible scheduling, this perceived freedom is illusory; they ultimately feel trapped by the long hours required to meet app-imposed targets. Inadequate regulation and precarious conditions exacerbate driver vulnerability and pressure, highlighting the urgent need for interventions to protect their health and well-being.

Descriptors:

Occupational Health. Job Security. Information Technology.

Resumen

Objetivo: Analizar la paradoja de la autonomía en el trabajo de los conductores de aplicaciones de transporte. **Métodos:** Investigación de carácter analítico con enfoque cuantitativo-cualitativo. En el estudio participaron 24 conductores de aplicaciones de transporte de la región metropolitana de São Luís, Maranhão. La muestra se seleccionó mediante la técnica de bola de nieve y se definió según el criterio de saturación teórica. El análisis de los datos cualitativos se llevó a cabo mediante el análisis temático de contenido mientras que el análisis cuantitativo se realizó mediante estadística descriptiva.

Resultados: Los participantes son en su mayoría hombres, solteros, con estudios superiores completos y edades comprendidas entre los 25 y los 45 años. Refieren síntomas físicos, como dolores musculoesqueléticos, y psíquicos, como ansiedad, insomnio y frustración, asociados a una jornada agotadora y a la falta de seguridad como uno de los principales factores estresantes relacionados con el trabajo que realizan. **Conclusión:** La investigación reveló que la autonomía se traduce en la posibilidad de trabajar en horarios propios; sin embargo, esta libertad se ve cuestionada cuando los conductores afirman sentirse atrapados en largas jornadas laborales para alcanzar los objetivos impuestos por la aplicación. La falta de una regulación adecuada y las condiciones precarias aumentan la presión y la vulnerabilidad de estos trabajadores, lo que pone de manifiesto la necesidad de intervenciones para mejorar su salud y bienestar.

Descriptores:

Salud Laboral. Seguridad del Empleo. Tecnología de la Información.

INTRODUÇÃO

O trabalho apresenta diversas dimensões e significados, além de notável complexidade, uma vez que se configura como um fenômeno social capaz de intermediar valores de natureza pessoal e cultural inerentes à atividade laboral, bem como valores de ordem econômica relacionados à geração de bens e riquezas materiais. Nesse sentido, compreende-se que o trabalho exerce papel central na vida em sociedade, influenciando diretamente as condições de saúde física e mental dos indivíduos⁽¹⁾.

Nesse contexto, transformações recentes no mundo do trabalho, como o aumento do desemprego, a adoção de vínculos laborais mais instáveis, o enfraquecimento das garantias legais e a ampliação de mecanismos de negociação nas relações trabalhistas, tendem a intensificar as exigências impostas aos trabalhadores. Essas mudanças podem gerar desgaste físico e psicológico, repercutindo negativamente nas condições de saúde e na qualidade de vida, com efeitos que ultrapassam o espaço laboral e alcançam também a vida cotidiana⁽²⁾.

Em um cenário marcado pela elevação das taxas de desemprego e pela retração da atividade econômica no Brasil, o governo federal implementou uma reforma nas normas que regem as relações de trabalho como estratégia de enfrentamento à crise econômica. Tal medida foi formalizada por meio da Lei nº 13.467/2017, que instituiu mudanças significativas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)⁽³⁾.

A chamada “modernização da legislação trabalhista” poderia representar um avanço relevante na proteção social caso promovesse melhores condições de vida e saúde para os trabalhadores e para a sociedade em geral. Contudo, a formulação dessa lei foi amplamente criticada por priorizar demandas associadas ao grande capital, o que contribuiu para a ampliação da precarização das diferentes modalidades e vínculos de trabalho⁽⁴⁾.

Com o avanço de formas de trabalho consideradas independentes e potencialmente lucrativas, empresas como *Uber*, *Cabify*, *99*, *iFood*, *Rappi* e *Loggi* passaram a se expandir ao disponibilizar plataformas digitais que interligam usuários e prestadores de serviços. Essas ferramentas operam como intermediárias entre motoristas e passageiros ou entre estabelecimentos comerciais, entregadores e consumidores, sendo frequentemente apresentadas como alternativas de trabalho autônomo e flexível para os trabalhadores, ao mesmo tempo em que oferecem serviços privados com maior conveniência e menor custo para os clientes⁽⁵⁾.

Com a ampliação da flexibilidade nas relações laborais, os serviços de transporte e entrega mediados por aplicativos passaram a se expandir significativamente no Brasil. O discurso de “empreendedorismo”, amplamente difundido pelas principais empresas do setor, encontrou adesão entre motoristas e entregadores, sobretudo pela aparente facilidade de ingresso na atividade, que exige basicamente um smartphone, acesso à internet e um veículo próprio ou alugado. Nesse contexto, consolidou-se no país o fenômeno conhecido como uberização, caracterizado pela expansão de formas de trabalho marcadas pela informalidade e pela precarização das condições laborais⁽⁶⁾.

Apesar do avanço das pesquisas sobre precarização e gestão algorítmica do trabalho por aplicativo, ainda são escassos estudos que analisem empiricamente o “paradoxo da autonomia” no trabalho⁽⁷⁾, articulando dimensões quantitativas e qualitativas do sofrimento relacionado às diferentes formas de trabalho geridas por algoritmos, especialmente em capitais com desigualdades estruturais.

Esta pesquisa tem como objeto de análise o trabalho de motoristas de aplicativo que exercem a atividade como principal fonte de renda e atuam no município de São Luís no Estado do Maranhão, vinculados a plataformas digitais de transporte individual de passageiros como a *Uber* e *99*, inseridos em um contexto urbano marcado por desigualdades socioeconômicas estruturais e altas taxas de informalidade justificada pelo “paradoxo da autonomia”. Neste estudo, compreende-se o “paradoxo da autonomia” como a condição em que o trabalhador é formalmente livre para organizar sua jornada, mas permanece submetido a mecanismos indiretos de controle algorítmico, metas implícitas e pressões econômicas que limitam concretamente sua autonomia.

Desta forma, a investigação concentra-se nas condições concretas de organização do trabalho, na extensão das jornadas e nos impactos psicossociais decorrentes da dinâmica algorítmica das plataformas. Assim, considerando os fenômenos que o trabalho por aplicativo, desregulamentado e precarizado, representa na vida de um motorista que utiliza o aplicativo como principal fonte de renda, e que pode expor este trabalhador a experiências de sofrimento e adoecimento, a presente pesquisa tem o objetivo de analisar o paradoxo da autonomia no trabalho de motoristas por aplicativo.

MÉTODOS

Trata-se de uma pesquisa de natureza analítica, com delineamento descritivo e exploratório e abordagem quanti-qualitativa, cujos dados empíricos foram tratados à luz da análise de conteúdo e analisados na perspectiva da teoria da psicodinâmica do trabalho, sendo os dados quantitativos analisados por meio da estatística descritiva. A pesquisa foi informada à Associação Maranhense de Motoristas por Aplicativo do Maranhão (AMAPMA) com o objetivo de obter apoio e divulgação para facilitar o alcance dos motoristas por aplicativo e auxiliar os pesquisadores em um movimento de sensibilização para a importância do presente estudo.

A população do estudo foi constituída por motoristas vinculados a plataformas digitais, independentemente de sexo ou do turno de atuação. Foram considerados elegíveis aqueles que permaneciam ativos no aplicativo há pelo menos 12 meses, com carga mínima de 20 horas semanais, e cuja renda era exclusivamente oriunda da atividade desempenhada por meio da plataforma. Não participaram da pesquisa os motoristas que utilizavam o aplicativo apenas como fonte complementar de renda, bem como aqueles que mantinham qualquer tipo de vínculo empregatício formal, mesmo que temporariamente afastados por férias ou licença sem remuneração, além de aposentados, pensionistas ou indivíduos em outras condições de afastamento do trabalho formal.

A seleção dos participantes ocorreu por meio da técnica *snowball*, método que se baseia em redes de indicação, no qual um participante recomenda outro potencial colaborador para integrar a pesquisa,

estratégia frequentemente utilizada para acessar populações de difícil alcance. A composição da amostra foi encerrada a partir do critério de saturação teórica, momento em que a coleta de dados foi interrompida devido à recorrência de informações semelhantes nos relatos dos participantes. Nenhum dos participantes convidados se recusou a participar do estudo.

A coleta de dados foi iniciada a partir de um convite inicial a um motorista indicado por um dos pesquisadores do grupo de pesquisadores. Após demonstrar interesse em participar, o potencial participante recebia informações detalhadas sobre os princípios éticos que orientavam o estudo e sobre os procedimentos de participação. Confirmada sua concordância, foram entregues duas cópias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), destinadas à leitura e assinatura.

Para a definição do perfil dos participantes do estudo, foi realizada uma coleta de dados quantitativos por meio da aplicação de um formulário estruturado com 10 questões fechadas destinadas exclusivamente à caracterização sociodemográfica e ocupacional dos participantes (idade, tempo de atuação na plataforma, jornada média diária, renda aproximada e escolaridade). Esses dados foram utilizados para contextualização do grupo investigado, não sendo submetidos à análise estatística inferencial, uma vez que o objetivo do estudo foi compreender, em profundidade, as experiências subjetivas relacionadas ao trabalho por aplicativo. No entanto, os dados quantitativos foram analisados no *Microsoft Excel* versão 2019 através da estatística descritiva e apresentados através de frequências absolutas e relativas.

Destaca-se que a utilização de dados descritivos para caracterização da amostra é uma prática comum em estudos qualitativos, contribuindo para a transparência do contexto investigado sem alterar a natureza epistemológica do estudo.

A coleta de dados qualitativos foi realizada por meio de um roteiro composto por sete perguntas norteadoras. As entrevistas foram registradas em áudio, permitindo posteriormente a transcrição integral e a análise do material obtido. Ao término de cada entrevista, os pesquisadores solicitavam ao participante a indicação de outro motorista que pudesse integrar o estudo, o qual era posteriormente contatado e convidado a participar. As entrevistas ocorreram em locais previamente definidos pelos próprios participantes e apresentaram duração média de aproximadamente 27 minutos. O local da entrevista foi dentro do próprio carro, em horário escolhido entre uma viagem e outra, sendo que um dos pesquisadores se dirigiu até o local indicado (a maioria em postos de gasolina) e realizou as etapas de explicação, assinatura do TCLE e entrevista.

Todos os pesquisadores eram graduandos do penúltimo ano do curso de enfermagem, participantes do Grupo de Estudos em Pesquisa, Saúde, Enfermagem e Trabalho, devidamente treinados para a coleta, registro e transcrição de dados, sendo supervisionados por orientadores com titulação mínima de mestrado.

O roteiro de entrevista semiestruturada e o formulário sociodemográfico foram submetidos a pré-teste com participantes que apresentavam características semelhantes às do público-alvo do estudo, com o objetivo de avaliar a clareza, a pertinência e a compreensão das questões. Após essa etapa, os instrumentos foram discutidos em reunião com o grupo de pesquisadores, ocasião em que foram realizados ajustes de redação, reorganização da sequência das perguntas e aprimoramento da adequação conceitual ao referencial teórico adotado. Esse procedimento visou garantir maior consistência interna e adequação do instrumento ao objeto investigado.

O tratamento dos dados qualitativos realizou-se por análise temática de conteúdo, procedimento que possibilitou reconhecer temas recorrentes e relações entre os diferentes núcleos de sentido. Para isso, foram seguidas etapas de leitura aprofundada do material, organização preliminar e posterior interpretação analítica. Ademais, utilizou-se a triangulação das informações, articulando os dados provenientes das narrativas dos participantes com registros de observação sistemática⁽⁸⁾. Sendo esta etapa realizada por dois codificadores com titulação de mestrado e experiência em estudos qualitativos.

A análise temática de conteúdo foi conduzida em seis etapas. A primeira correspondeu ao processo de familiarização com os dados, momento em que os pesquisadores realizaram uma imersão aprofundada no material empírico com o objetivo de compreender, de maneira ampla e detalhada, o conteúdo produzido. Esse momento envolveu leituras sucessivas das transcrições, permitindo identificar sentidos, regularidades e possíveis padrões presentes nos dados.

A segunda etapa consistiu na produção dos códigos iniciais, fase em que foram destacados elementos relevantes do material analisado. A codificação possibilitou reconhecer características

significativas dos dados, tanto em seu nível semântico quanto em dimensões mais implícitas ou latentes, consideradas pertinentes para a compreensão do fenômeno investigado.

A terceira etapa consistiu na identificação de temas a partir do agrupamento de todos os códigos já organizados. Nessa fase foi realizada a triagem dos diferentes códigos, agrupando-os em temas ou subtemas potenciais, descartando-se aqueles considerados pouco relevantes ou redundantes.

Na quarta etapa foi realizada a revisão dos temas por meio da reanálise dos extratos codificados e do refinamento desses agrupamentos temáticos. Nessa fase, o conjunto de dados passou por uma nova leitura, com o objetivo de verificar a coerência dos temas em relação ao conteúdo pesquisado, bem como identificar a necessidade de recodificação ou recuperação de núcleos de sentido que possam ter sido perdidos nas etapas anteriores.

A quinta etapa correspondeu ao processo de definição e nomeação dos temas. Essa fase ocorreu após a consolidação de um mapa temático considerado satisfatório, momento em que foram realizados ajustes e refinamentos finais nos temas identificados. Esse procedimento permitiu aprimorar sua delimitação e organização, tornando-os mais claros, objetivos e representativos do conteúdo analisado, de modo que o leitor pudesse compreender facilmente sua essência mesmo em uma leitura inicial.

A sexta e última etapa consistiu na elaboração do relatório de análise. Nessa fase, com o conjunto de dados já devidamente organizado e interpretado, foi realizada a sistematização da análise final e a apresentação estruturada dos resultados obtidos no estudo.

Para a análise dos dados empíricos foi utilizado o referencial teórico da psicodinâmica do trabalho de Christophe Dejours⁽⁹⁾, que contribuiu significativamente para o fortalecimento do conceito de “paradoxo da autonomia” proposto a partir da presente pesquisa.

O relato deste estudo qualitativo foi estruturado conforme os critérios do *checklist* COREQ (*Consolidated Criteria for Reporting Qualitative Research*), recomendado pela rede EQUATOR, contemplando aspectos relativos à equipe de pesquisa, desenho do estudo, contexto, participantes, coleta de dados, análise e apresentação dos achados.

A presente pesquisa foi submetida à Plataforma Brasil sob o CAAE nº 73073223.4.0000.8007 e aprovado sob o Parecer Consubstanciado nº 6.319.185 pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Faculdade de Ciências e Tecnologia do Maranhão em 22 de setembro de 2023.

RESULTADOS

Caracterização do perfil dos participantes do estudo.

Participaram do estudo 24 motoristas vinculados a aplicativos de transporte. A amostra foi predominantemente masculina (n=22), com faixa etária de 25 a 45 anos (n=17), solteiros (n=13) e a maior parte relatou possuir entre um e quatro dependentes financeiros sob sua responsabilidade (n=18). Quanto às condições de moradia, 15 entrevistados informaram arcar com despesas relacionadas ao aluguel ou financiamento da residência. Além disso, 21 participantes mencionaram custos associados ao aluguel ou financiamento do veículo utilizado para o exercício da atividade. No que se refere à escolaridade, verificou-se que a maioria dos motoristas (n=18) possui ensino superior completo. As principais características relacionadas ao trabalho por meio de aplicativos encontram-se descritas na Tabela 1.

Observou-se que 83,5% dos motoristas entrevistados possuem um lucro médio diário acima de R\$100,00 (n=20), perfazendo para 50% dos participantes do estudo uma renda mensal individual entre R\$3.000,01 e R\$5.000,00 (n=12) cujos rendimentos são integralmente provenientes do trabalho mediado pelo aplicativo.

Com relação à jornada de trabalho, notou-se que para 75% dos motoristas o tempo ativo no aplicativo gira em torno de 6 a 9 (n=9) e 10 a 12 horas (n=9) de trabalho diário, sendo que 54% dos entrevistados trabalharam mais de 40 horas semanais (n=13).

Sobre o motivo para o exercício da atividade como motorista por aplicativo, identificou-se uma diferença significativa, pois 62% (n=15) optou pelo trabalho autônomo, enquanto 38% (n=9) declarou falta de oportunidade de trabalho na área em que possui qualificação.

Tabela 1. Características sobre a jornada de trabalho, lucro e motivo para exercer o trabalho por aplicativo. São Luís, MA, Brasil, 2025.

Categorias	Variáveis	(n)	%
Lucro médio diário	Até R\$50,00	1	4
	Entre R\$50,01 e R\$100,00	3	12,5
	> R\$ 100,00	20	83,5
Renda mensal	Até R\$1.500,00	5	21
	Entre R\$1.500,01 e R\$3.000,00	6	25
	Entre R\$3.000,01 e R\$5.000,00	12	50
	> R\$5.000,01	1	4
Jornada diária de trabalho	Até 5h	2	8
	Entre 6h e 9h	9	37,5
	Entre 10h e 12h	9	37,5
Jornada semanal de trabalho	> 12h	4	17
	Até 20h	5	21
	Entre 21h e 30h	2	8
	Entre 31h e 40h	4	17
Motivo para exercer a atividade	> 40h	13	54
	Trabalho autônomo	15	62
	Falta de oportunidade de trabalho para o qual sou qualificado	9	38
Total		24	100

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

A Tabela 2 apresenta os principais sintomas físicos e psíquicos percebidos pelos motoristas, bem como fatores estressores relacionados ao trabalho, a prática de atividade física regular e a presença de algum problema de saúde crônico não relacionado com o trabalho.

Tabela 2. Percepção dos motoristas de aplicativo sobre a sua saúde física e mental nos últimos 30 dias e prática regular de esportes. São Luís, MA, Brasil, 2025.

Categorias	Variáveis	(n)	%
Sintoma físico	Dor muscular ou formigamento	11	46
	Cansaço ou sonolência	7	29,5
	Dor de cabeça ou ouvido	3	12,5
	Insônia	1	4
	Não há	2	8
Sintoma psíquico	Falta de atenção ou ansiedade	9	37,5
	Baixa autoestima ou falta de libido sexual	4	17
	Irritabilidade ou estresse	8	33
Fator estressor	Não há	3	12,5
	Jornada de trabalho exaustiva	9	37,5
	Indisciplina dos usuários	4	17
	Falta de segurança no trabalho	9	37,5
Atividade física	Não há	2	8
	Sim	7	29
Problema de saúde	Não	17	71
	Sim	3	12,5
Total	Não	21	87,5
		24	100

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Identificou-se que 92% dos participantes do estudo relataram a existência de sintomas físicos relacionados com a jornada de trabalho. Destes, 46% (n=11) apontaram a presença de dores musculares e formigamento nos membros inferiores ou superiores, 29,5% (n=7) relataram cansaço ou sonolência, 12,5% (n=3) destacaram a presença de dores na cabeça ou dores de ouvido e 4% (n=) relataram dificuldades em conciliar o sono e repouso com episódios de insônia.

Em relação aos sintomas psíquicos, 87,5% dos participantes relataram algum sintoma de comprometimento da saúde mental. A falta de atenção ou ansiedade foi relatada por 37,5% (n=9) dos

motoristas, seguido de 33% (n=8) que apresentaram irritabilidade e 17% (n=4) que relataram baixa autoestima ou falta de libido sexual.

Quando questionados sobre o fator estressor, 92% dos participantes do estudo destacaram a existência de fatores estressores presentes na rotina diária do trabalho nos últimos 30 dias. Para 37,5% (n=9) a falta de segurança é um dos fatores que mais produz estresse, seguido de 37,5% (n=9) que relatou a jornada exaustiva de trabalho para alcance de metas diárias e 17% (n=4) que relatou o mau comportamento dos passageiros.

Sobre a prática regular de atividades físicas, 71% (n=17) destacaram que não realizam atividade física regularmente. Os participantes do estudo também foram questionados sobre a presença de doenças crônicas com o objetivo de realizar uma associação deste problema com a prática do trabalho, no entanto, 87,5% (n=21) dos motoristas não relataram qualquer problema de saúde anterior ao início da atividade como motorista por aplicativo.

Em relação aos dados qualitativos, percebeu-se a saturação teórica dos dados ao aplicar a 19ª entrevista, no entanto, optou-se por seguir até a 24ª entrevista para que se pudesse confirmar a saturação dos dados por meio da repetição dos núcleos de sentidos e da não ocorrência de novos enunciados ou temas.

As falas dos entrevistados estão devidamente representadas pela letra “M” de motorista, seguido de números sequenciais de 1 a 24 para melhor identificação e garantia do anonimato dos participantes. A saturação teórica dos dados está apresentada no Quadro 1.

Quadro 1. Distribuição da ocorrência de novos enunciados nas falas dos entrevistados e saturação teórica dos dados. MA, Brasil, 2025.

Núcleos de Sentido	M 01	M 02	M 03	M 04	M 05	M 06	M 07	M 08	M 09	M 10	M 11	M 12	M 13	M 14	M 15	M 16	M 17	M 18	M 19	M 20	M 21	M 22	M 23	M 24	Total de Recorrências dos Núcleos	
Satisfação, autonomia e liberdade para os horários		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x		x	x		19	
Rotina difícil e carga horária extensa de trabalho	x	x	x	x		x		x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	18	
Baixa remuneração	x		x	x	x			x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x		x		17	
Preocupação com a segurança no trabalho	x	x	x	x			x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		18	
Desgaste físico da saúde	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		22
Experiência de situação desconfortável	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	20	
Motorista por opção																	x	x						x	04	
Medo de adoecer e ficar sem fonte de renda								x					x					x			x	x			04	
Baixa autoestima										x										x	x		x		04	
Trabalho exaustivo	x	x	x	x		x		x		x				x		x	x	x	x	x	x		x		15	
Comparação com trabalho celetista					x			x										x	x		x				05	
Falta de valorização econômica e social	x		x		x	x	x	x	x				x	x	x	x		x	x	x	x		x		16	
Sentimentos de desânimo								x										x		x				x	05	
Estresse	x	x		x	x	x		x			x		x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16
Falta de tempo para outras atividades																x		x	x	x			x	x	06	
Melhores ganhos financeiros	x				x		x	x				x							x					x	07	
Insatisfação com o trabalho					x			x					x	x	x	x		x	x		x				09	
Desgaste mental	x		x		x			x	x	x								x	x	x	x				10	
Trabalho no aplicativo por necessidade			x		x			x		x	x		x		x		x		x	x	x	x	x	x	14	
Dores nas costas			x	x	x			x						x		x	x	x	x	x	x	x		x	12	
Dores nas articulações				x	x			x								x	x		x		x				07	
Mau comportamento dos passageiros	x	x	x		x			x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				16	
Racismo														x			x							x	03	

Após a leitura em profundidade do material transcrito, os pesquisadores identificaram um total de 318 núcleos de sentido. Em seguida, os núcleos de sentido foram agrupados por afinidade para a formação de temas. Nesta etapa, 29 temas foram construídos possibilitando a formação de grandes categorias de análise que representam as falas dos motoristas sobre os fenômenos identificados. Após a análise dos núcleos de sentido, os códigos obtidos foram agrupados em duas grandes categorias de análise denominadas de “Liberdade sob condição de exaustão física e psicológica” e “Corpos exaustos, mentes à deriva: os impactos da rotina do trabalho por aplicativo”.

Liberdade sob condição de exaustão física e psicológica

No que se refere à atividade desempenhada como motorista de aplicativo, os participantes relataram que um dos principais fatores de motivação para o trabalho está relacionado à possibilidade de organizar a própria jornada, destacando a autonomia para definir seus horários de atuação:

Eu gosto de rodar como motorista de aplicativo porque tenho autonomia. Eu mesmo faço o meu horário. Saio de casa a hora que quero e a hora que eu quero, volto também (Motorista 01).

O que mais me motiva neste trabalho é a autonomia que a gente tem. Eu faço meu horário, só aceito as corridas que eu quero, para os locais que eu sinto segurança (Motorista 02).

O avanço das tecnologias em diferentes setores proporcionou transformações importantes nas formas de trabalho, incluindo maior flexibilidade na organização das jornadas e novas possibilidades de atuação mediadas por plataformas digitais. Entretanto, os motoristas relataram que a rotina laboral apresenta elevada carga de exigência, caracterizada por extensas horas de trabalho, percepção de baixa valorização econômica e reconhecimento social limitado.

Esse contexto pode repercutir negativamente na saúde física, manifestando-se por meio de dores musculoesqueléticas, especialmente na região lombar e nas articulações, associadas à permanência prolongada na mesma postura. Além disso, os participantes mencionaram exposição frequente a fatores adversos, como poluição sonora, altas temperaturas e situações estressantes no trânsito:

Às vezes a gente trabalha de doze, catorze horas sem parar e muitas vezes isso acaba prejudicando a nossa saúde. Tem dias que eu não paro para almoçar, para estender um pouco e faturar mais (Motorista 03).

As experiências de situações desagradáveis apontam para uma insatisfação com o trabalho desenvolvido, estando muitas vezes associada ao mau comportamento dos passageiros, fato destacado por situações de agressão verbal, humilhação e assédio sexual:

Já aconteceu momentos em que precisei pedir para passageiros descerem do carro justamente por se excederem. Eu me sinto inseguro e desconfortável (Motorista 06).

Tem passageiros mal humorados, mal educados que acabam descontando em cima da gente os problemas deles e a gente não tem nada a ver e aí a gente acaba se sentindo humilhado por estar ali precisando trabalhar (Motorista 14).

Um dia o passageiro pediu para sentar no banco da frente e eu deixei. Só que no meio da viagem ele começou a passar a mão nas minhas pernas. Parei o carro e pedi para ele descer (Motorista 15).

Aconteceu uma vez de eu ter que pedir para o passageiro sair do meu carro por conta de assédio sexual, esse negócio me deixou totalmente desconfortável (Motorista 16).

Uma vez um rapaz me perguntou sobre o halls preto. E eu não entendi. Ficou questionando se eu ia na academia todos os dias porque eu tinha um “corpão”. Me senti muito constrangido (Motorista 13).

Há uma percepção sobre a falta de segurança no trabalho entre os motoristas. As falas evidenciam que uma parcela dos motoristas considera seu trabalho pouco ou nada seguro, sugerindo uma percepção generalizada de risco e insegurança neste ambiente de trabalho. A insegurança se reproduz nas condições do trânsito, na precária infraestrutura da cidade, na interação com os passageiros desconhecidos, no histórico de violência de zonas demarcadas pelo crime, entre outros que expõem estes trabalhadores a situações de vulnerabilidade que podem afetar significativamente sua saúde e qualidade de vida:

É difícil parar na rua e se sentir seguro, com medo de assalto, né? (Motorista 02).

Tem um sentimento de medo, de angústia, por não saber quem é a pessoa que eu estou transportando no meu carro, sabe? (Motorista 19).

Dessa forma, os motoristas relataram um consenso sobre situações desafiadoras e de precarização desta relação de trabalho que para muitos motoristas é uma questão de sobrevivência e de subsistência. Os relatos comparam o trabalho formal regido pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) a uma obrigação associada ao cumprimento de ordens e horários, enquanto o trabalho pelo aplicativo está associado à informalidade, liberdade, empreendedorismo e autonomia. No entanto, ao fazer esta comparação os motoristas tomam consciência dos riscos:

Ser motorista por aplicativo te proporciona sair da CLT. Te proporciona dinheiro. Você consegue faturar bem, mas ao mesmo tempo a plataforma te escraviza (Motorista 03).

No antigo emprego eu tinha um cronograma pra isso, aquilo... Trabalhava em cima de meta, relatórios. Hoje a única coisa que faço é meu itinerário (Motorista 04).

Este mesmo trabalho que liberta e favorece a autonomia para o motorista de aplicativo produz medo e preocupação diante de uma possibilidade de adoecimento, pois ficar doente significa ficar sem fonte de renda enquanto houver impossibilidade para trabalhar.

Corpos exaustos, mentes à deriva: os impactos da rotina do trabalho por aplicativo

Os motoristas relatam uma jornada exaustiva de trabalho visando o alcance das metas para reunir um lucro diário que cubra as despesas e os custos operacionais (para a realização do trabalho). Nesse cenário, deixam de realizar atividades de autocuidado como pausas para alongamento do corpo, beber água e até urinar:

Sinto diariamente o peso da liberdade nesse trabalho. Eu tenho metas para cumprir e às vezes fico sem beber água, sem parar para urinar (Motorista 02).

O que mais me prejudica é a dor na coluna por ficar muito tempo sentado dirigindo para tentar ganhar um pouco mais. Fico frustrado com isso (Motorista 16).

Os relatos dos participantes também evidenciaram a presença frequente de estresse relacionado ao trabalho, especialmente associado às preocupações com a segurança pessoal e à percepção de baixa remuneração. Tais fatores podem indicar possíveis sinais de sofrimento psíquico, decorrentes do desgaste mental ao qual esses profissionais estão continuamente expostos no exercício cotidiano de suas atividades, manifestando-se, por exemplo, por meio de crises de ansiedade e do comprometimento do padrão do sono:

Trabalho mais à noite e isso gera um mais cansaço, entendeu? Às vezes tenho que dormir dentro do carro uma, duas horas, pra conseguir trabalhar (Motorista 08).

Tenho sempre crises de ansiedade, pois penso que vamos ganhar mais dinheiro e é o contrário. Fica a tristeza, não consigo bater meta e tenho que trabalhar muito para poder sobreviver (Motorista 19).

Os participantes também relataram sensações de desmotivação, frequentemente associadas à escassez de tempo disponível para outras atividades, como momentos de lazer, em razão da intensa dedicação ao trabalho mediado por aplicativos. Além disso, destacaram a percepção de baixa valorização econômica e reconhecimento social da atividade exercida, fatores que se relacionam com sentimentos de diminuição da autoestima entre os motoristas e evidenciam implicações à saúde mental destes trabalhadores como destacam as falas a seguir:

Comecei a sentir umas dores musculares algo que não era tão comum. Não sei se por conta que parei de praticar atividade física, muito tempo sentado (Motorista 07).

A gente tem o sentimento ali de tristeza. Às vezes você está rodando horas, cansado e a gente não tem o dinheiro, a gente não completou a meta. Dá uma frustração às vezes por ser obrigado a pegar corridas em lugares ruins, em horários ruins... Tem conta para pagar, carro, enfim, né? (Motorista 14).

Minha esposa passa o dia trabalhando e eu na rua rodando. A gente se vê um pouco à noite, né? Finais de semana eu saio para rodar, sobra pouco tempo para estarmos juntos. Mas é isso, né? A gente precisa sobreviver (Motorista 19).

As falas apontam que a escolha de quando e onde desenvolver o trabalho existe, mas está quase sempre relacionada a metas financeiras. Os motoristas evidenciam e valorizam a flexibilidade promovida pela plataforma, mas os resultados apontam que esta liberdade se transforma em uma obrigação diante da instabilidade e insegurança econômica.

DISCUSSÃO

Uma etnografia realizada durante quatro meses em Salvador - BA, buscou atualizar a ideia de subordinação dos trabalhadores destacando que as plataformas digitais praticam o incentivismo que tem o objetivo de engajar os motoristas por meio de estratégias de "gamificação" que estimulam o motorista a se dedicar mais para obter lucros maiores⁽¹⁰⁾. Esta estratégia faz com que o motorista perca a própria autonomia e liberdade de trabalhar em horários predefinidos por ele, ingressando no "game" buscando alcançar as metas propostas.

Nesta perspectiva, embora os motoristas relatem percepção de autonomia na organização do tempo de trabalho, essa liberdade se revela atravessada por constrangimentos invisíveis. Dejours⁽⁹⁾ argumenta que o sofrimento emerge quando há discrepância entre o trabalho prescrito e o trabalho real. No contexto das plataformas digitais, a promessa de autonomia constitui o trabalho prescrito, enquanto o trabalho real é marcado por metas implícitas, dependência do algoritmo e necessidade de conexão prolongada. Essa dissonância produz sofrimento psíquico, ainda que frequentemente mascarado por discursos de autogerenciamento e empreendedorismo.

Há de se salientar que o trabalho não pago, denominado de "modo de espera", destacado em um estudo realizado na região metropolitana de Campinas-SP e São Paulo-SP, reproduz a sobrecarga de trabalho com o advento de não receber remuneração durante a espera por chamadas⁽¹¹⁾. Desta forma, o trabalhador precisa estar sempre atento aos horários de maior demanda, pressionando para a perda da liberdade de fazer os seus próprios horários.

Esta jornada exaustiva foi relatada em uma pesquisa realizada com 15 trabalhadores por aplicativo em Campinas-SP, que destacou uma jornada de trabalho com períodos de 10 a 112 horas de trabalho semanal, com uma média de 13 horas de trabalho por dia⁽¹²⁾. Corroborando com a presente pesquisa, o

estudo também apresentou a insegurança, a falta de reconhecimento, o medo e o cansaço como formas tradução da precarização do trabalho através das plataformas digitais.

Segundo Dejours⁽⁹⁾, o reconhecimento é elemento central para a transformação do sofrimento em prazer no trabalho. Nos relatos analisados, observa-se fragilidade nas formas de reconhecimento, seja por parte das plataformas — mediadas por avaliações automatizadas — seja socialmente. A ausência de reconhecimento simbólico e institucional dificulta a construção de sentido positivo para o trabalho, potencializando vivências de desgaste emocional e vulnerabilidade subjetiva.

Uma pesquisa realizada em Belo Horizonte-MG com 11 mulheres motoristas de aplicativo de mobilidade urbana destacou o medo e a insegurança relacionada ao assédio moral e sexual vivenciado pelas motoristas⁽¹³⁾. Nessa mesma perspectiva, um estudo realizado com 104 motoristas de aplicativo em São Carlos (SP) e Campinas (SP), cuja maioria dos participantes era composta por homens (84%), destacou que 88% não se sentiam seguros e que 51% já haviam sofrido algum tipo de violência. Dentre as violências praticadas, o assédio sexual esteve presente na experiência de 23% deles⁽¹⁴⁾. Percebe-se que as camadas de vulnerabilidade se aprofundam e tornam o ambiente masculino instável destacando a experiência da insegurança como um fenômeno presente em diferentes regiões do país.

Neste contexto, a gestão algorítmica introduz uma modalidade de controle difuso que dispensa supervisão direta, mas intensifica a pressão produtiva. Sob a perspectiva de Dejours⁽⁹⁾, esse tipo de organização do trabalho amplia a internalização do controle, deslocando para o trabalhador a responsabilidade pela própria sobrevivência econômica que inclui, por exemplo, vivenciar a violência e o assédio, na sua rotina de trabalho. O sofrimento, nesse contexto, não decorre apenas da sobrecarga física, mas da tensão permanente entre liberdade aparente e insegurança estrutural.

A respeito da formalidade do vínculo de trabalho, uma pesquisa sobre envelhecimento, trabalho e tecnologia, realizada com 10 motoristas de aplicativo em Curitiba (PR), compara fatores como a autonomia e a liberdade com a ausência da segurança mediada pelo trabalho formal, a exemplo da falta de direitos como férias e décimo terceiro salário⁽¹⁵⁾. Na presente pesquisa, esta comparação também foi realizada entre os participantes, pois apesar da flexibilidade do trabalho via aplicativo, há entre os motoristas uma consciência sobre os riscos assumidos pelo próprio trabalhador.

Esta consciência dos motoristas tem refletido em formas de resistência às pressões e estratégias utilizadas pelos aplicativos para absorver mais mão-de-obra e aprisioná-los no sistema da uberização. Observa-se a realização de manifestações individuais ou coletivas, paralisações regionais, movimentos nacionais e criação de associações que se reúnem para lutar e disputar por melhores condições de trabalho⁽¹⁶⁾.

Sobre os riscos psicossociais provenientes do trabalho uberizado, a ansiedade foi um dos sintomas mais apresentados, tendo em vista que o aplicativo funciona por meio de avaliações dos clientes e que o motorista precisa estar sempre bem avaliado para continuar na plataforma. Desta forma muitos motoristas destacaram a obrigação de estar sempre sorrindo em tom de simpatia para que a sua nota não fosse comprometida⁽¹⁷⁾.

Um estudo mediado pela história oral com uma motorista de aplicativo em Maringá-PR, destacou que as longas jornadas de trabalho geram exaustão física e psíquica. Corroborando com os achados no presente estudo, evidenciou-se também as dores musculoesqueléticas e crises de ansiedade. O trabalho sem horário fixo para começar e acabar gera afastamento das atividades de lazer, promoção da saúde e distanciamento da família⁽¹⁸⁾.

Os achados sugerem que o sofrimento no trabalho por aplicativo não se restringe à precariedade material, mas envolve dimensões subjetivas relacionadas ao reconhecimento, à autonomia e à organização do trabalho. A partir da psicodinâmica do trabalho, é possível compreender que a liberdade anunciada pelas plataformas não elimina o sofrimento, mas o reorganiza sob novas formas, nas quais o trabalhador assume individualmente os riscos e as pressões de um sistema produtivo digitalizado.

No entanto, a principal contribuição deste estudo reside na análise do paradoxo da autonomia no contexto socioeconômico de São Luís – MA, capital inserida em uma região historicamente marcada por desigualdades estruturais e elevada informalidade laboral. Ao evidenciar como a autonomia formal se articula com vulnerabilidades econômicas locais, o estudo amplia o debate sobre o trabalho em plataformas para além dos grandes centros do eixo Sul-Sudeste, demonstrando que o sofrimento relacionado ao trabalho digital assume contornos específicos em territórios periféricos.

As limitações deste estudo estão associadas aos achados regionais que podem restringir a generalização e interpretação dos fenômenos identificados em virtude das dinâmicas urbanas, econômicas

e de organização social da região. Ao considerar que as mudanças na tecnologia e nos aplicativos de mobilidade urbana estão em constante transformação, a realidade descrita no presente estudo pode ser modificada rapidamente por se tratar de uma pesquisa com um recorte transversal.

Este estudo contribui para o campo das ciências sociais aplicadas e da saúde coletiva ao destacar como a lógica da uberização vem impactando diretamente as condições de vida e trabalho dos motoristas propondo o aprofundamento do debate do paradoxo entre a autonomia, liberdade e a exaustão profissional. Os achados podem ser utilizados por gestores públicos e instituições para auxiliar a formulação de políticas que considerem os riscos ocupacionais e promovam a saúde dos motoristas por aplicativo.

CONCLUSÃO

A precariedade das condições de trabalho dos motoristas de aplicativo, a falta de regulamentação que proteja os interesses dos trabalhadores e a exposição a um ambiente inseguro, revela impactos significativos na saúde física e mental destes trabalhadores, evidenciando a importância da implementação de estratégias amplas voltadas à melhoria das condições de trabalho e à promoção de um ambiente laboral mais saudável.

A autonomia é entendida como liberdade para não cumprir horários e metas, mas esta liberdade se confirma com a complexidade da ocupação, uma vez que os motoristas reconhecem que não há liberdade quando cedem às pressões do aplicativo para cumprir metas, refletindo em consequências como longas jornadas de trabalho, surgimento de dores musculoesqueléticas, ansiedade, estresse e distanciamento do convívio social.

CONTRIBUIÇÃO DOS AUTORES

Concepção ou desenho do estudo: Fontenele RM. Coleta dos dados: Reis SCR, Pinheiro KS, Fontenele RM. Análise e interpretação dos dados: Mouzinho PHS, Aroucha LAG, Fontenele RM. Redação do artigo ou revisão crítica: Reis SCR, Pinheiro KS, Fontenele RM. Aprovação final da versão a ser publicada: Aroucha LAG, Fontenele RM.

AGRADECIMENTOS

À Associação Maranhense de Motoristas por Aplicativo do Maranhão (AMAPMA).

REFERÊNCIAS

1. Takaki KT, Antloga CSX. Capitalismo e trabalho: relações de precarização na pós-modernidade. *Psicol Rev (Belo Horizonte)*. [Internet]. 2021;27(1):112-125. doi: <https://doi.org/10.5752/P.1678-9563.2021v27n1p112-125>.
2. Fernandes RCP. O construto multidimensional trabalho precário, o futuro do trabalho e a saúde de trabalhadoras(es). *Cad. Saúde Pública*. [Internet]. 2023;39(4):1-15. doi: <https://doi.org/10.1590/0102-311XPT100522>.
3. Cunha SF, Silva AM, Souza Filho RF, Carvalho JG, Molina WSL. Reforma trabalhista e relações de trabalho no Brasil: por quem os sinos dobram?. *Cad. psicol. soc. trab.* [Internet]. 2021;24(1):103-117. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v24i1p103-117>.
4. Droppa A, Biavaschi MB, Teixeira MO. A terceirização no contexto da reforma trabalhista: conceito amplo e possibilidades metodológicas. *Cad CRH*. [Internet]. 2021;34(e021030):1-14. doi: <https://doi.org/10.9771/ccrh.v34i0.45060>.
5. Masson LP, Alvarez D, Oliveira S, Teixeira M, Leal S, Salomão GS, et al. “Parceiros” assimétricos: trabalho e saúde de motoristas por aplicativos no Rio de Janeiro, Brasil. *Ciênc saúde coletiva*. [Internet]. 2021;26(12):5915-24. doi: <https://doi.org/10.1590/1413-812320212612.14652021>.
6. Casagrande L, Zamora MAM, Oviedo CFT. The uber driver is not an entrepreneur. *RAM, Rev Adm Mackenzie*. [Internet]. 2021;22(2):1-24. doi: <https://doi.org/10.1590/1678-6971/eRAMG210003>.

7. Rodrigues NLPR, Lucca SR de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. *Saúde debate*. [Internet]. 2024;48(143):e9270. doi: <https://doi.org/10.1590/2358-289820241439270P>.
8. Minayo MCS. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2014.
9. Dejours C. *A loucura do trabalho: estudo sobre a psicopatologia do trabalho*. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2015.
10. Souza IF de. Na pista com a Uber: uma etnografia. *Rev Direito Práx*. [Internet]. 2024;15(2):1-28. doi: <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2022/69784>.
11. Maior NMSS, Vidigal V. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. *Rev katálysis*. [Internet]. 2022;25(1):62-72. doi: <https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82565>.
12. Rodrigues NLPR, Lucca SR de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. *Saúde debate* [Internet]. 2024;48(143):1-13. doi: <https://doi.org/10.1590/2358-289820241439270P>.
13. Colodetti APOA, Melo MCOL. As relações de gênero no contexto socioeconômico e cultural brasileiro: estudo com mulheres motoristas de aplicativos de mobilidade urbana. *Cad. EBAPE.BR*. [Internet]. 2021;19(4):872-886. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1679-39512020141>.
14. Greggo JP, Lucca SR, Azevedo V, Bandini M. Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde Debate*. [Internet]. 2022;46(132):93-106. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/0103-1104202213206>.
15. Barros L, Raymundo TM. Envelhecimento, trabalho e tecnologia: motorista de aplicativos como possibilidade laboral para a população 50+. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*. [Internet]. 2021;29(1):1-20. doi: <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAO2039>.
16. Felix G. Trabalhadores de plataformas digitais: mundialização, superexploração e luta de classes. *Soc estado*. [Internet]. 2023;38(1):35-62. doi: <https://doi.org/10.1590/s0102-6992-202338010002>.
17. Gomes-Souza R, Tramontano MC. Subjetivação e riscos psicossociais da uberização do trabalho nas dinâmicas territoriais. *Cad Metrop*. [Internet]. 2024;26(59):143-67. doi: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5907>.
18. Duarte VV, Massuda EM, Uripia AGBC, Macuch RS. Mulher ao volante: vida de motorista de aplicativo trabalho, saúde e qualidade de vida. *Contribuciones a Las Ciencias Sociales*. [Internet]. 2023;16(6):3918-3932. doi: <https://doi.org/10.55905/revconv.16n.6-053>.

Conflitos de interesse: Não

Submissão: 2025/19/06

Revisão: 2026/21/02

Aceite: 2026/08/03

Publicação: 2026/10/04

Editor Chefe ou Científico: Jose Wicto Pereira Borges

Editor Associado: Ana Livia Castelo de Oliveira

Autores mantêm os direitos autorais e concedem à Revista de Enfermagem da UFPI o direito de primeira publicação, com o trabalho licenciado sob a Licença Creative Commons Attribution BY 4.0 que permite o compartilhamento do trabalho com reconhecimento da autoria e publicação inicial nesta revista.