

# **ECONOMIA COLABORATIVA, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA CIDADE DE OURINHOS EM SÃO PAULO.**

Claudia Regina Targa<sup>1</sup>

Fernanda Reginalda Feliciano Vieira<sup>1</sup>

Silvia Patrícia Pereira do Nascimento<sup>1</sup>

Márcia Freitas Abad Gonzaga<sup>2</sup>

**Resumo:** Este trabalho investigou o impacto da economia colaborativa na cidade de Ourinhos, São Paulo, com foco nos motoristas de aplicativos, especialmente o Uber. O objetivo principal foi compreender como esses modelos colaborativos contribuíram para o desenvolvimento econômico e social local, analisando as motivações dos motoristas, os desafios enfrentados, as mudanças nas condições de trabalho e a influência da tecnologia em suas rotinas diárias. A pesquisa utilizou métodos qualitativos e quantitativos para a coleta e análise de dados, incluindo levantamento de dados por questionários aplicados aos profissionais da região. Os resultados indicaram que a economia colaborativa representou uma importante fonte de geração de renda e inclusão social em cidades de porte médio, oferecendo flexibilidade e autonomia, mas também evidenciaram desafios como precarização das condições laborais, insegurança e baixa remuneração. Esses fatores demonstraram a necessidade de regulamentação e políticas públicas que promovessem maior proteção e valorização dos trabalhadores. Além disso, o estudo destacou a relevância da economia digital como elemento de inovação social e econômica que pôde contribuir para o desenvolvimento sustentável, desde que acompanhada por medidas que assegurassem justiça social e equilíbrio entre trabalhadores e plataformas digitais. A análise do contexto de Ourinhos serviu como exemplo para outras cidades que enfrentaram transformações semelhantes, ressaltando a importância de estratégias integradas entre os setores público, privado e a sociedade civil para ampliar os benefícios da economia colaborativa. Portanto, este trabalho reforçou a importância de compreender esses fenômenos para fomentar o crescimento econômico inclusivo e sustentável em localidades de porte médio no Brasil.

**Palavras-chave:** desenvolvimento econômico; trabalho por aplicativos; inovação social; economia digital; inclusão social.

---

<sup>1</sup> Graduando do curso de Gestão Empresarial da Fatec São Paulo – Gemp EAD

<sup>2</sup> Professora do curso de Gestão Empresarial da Fatec São Paulo – Gemp EAD

## 1. INTRODUÇÃO

As transformações sociais alteram a forma como vivemos, nos relacionamos e pensamos a sociedade, impulsionadas por avanços tecnológicos e conquistas históricas. No século XXI, mudanças econômicas e sociais são fortemente influenciadas por inovações tecnológicas e novos modelos de produção e consumo, como a economia colaborativa, que descentraliza o acesso a bens e serviços e oferece novas fontes de renda, especialmente em contextos de desemprego e mudanças no perfil profissional.

Segundo Botsman e Rogers (2011), a economia colaborativa possibilita compartilhar, trocar ou alugar bens e serviços por meio de plataformas digitais, utilizando recursos próprios como forma de geração de renda. Plataformas como Uber, Airbnb, 99 e iFood conectam prestadores e consumidores, criando novas formas de trabalho baseadas no uso pessoal de recursos. Esse modelo, conforme observa Rifkin (2016), representa uma transição significativa na economia global, em que o acesso substitui a posse e o valor passa a ser gerado pela colaboração.

Apesar dos avanços, esse modelo traz desafios. A ausência de vínculos formais, de benefícios trabalhistas e as condições muitas vezes precárias enfrentadas pelos trabalhadores de plataformas digitais evidenciam o fenômeno da precarização do trabalho. Antunes (2020) ressalta que a chamada “uberização” transfere riscos e responsabilidades ao trabalhador, sem garantias legais ou proteção social. Essas questões tornam-se ainda mais relevantes em cidades de médio porte, como Ourinhos/SP, com aproximadamente 114 mil habitantes (IBGE, 2022), onde a informalidade é elevada e o setor de serviços é predominante, refletindo uma economia ativa, porém marcada pela escassez de empregos formais, especialmente para profissionais com menor escolaridade.

Assim, muitos encontram nas plataformas digitais uma alternativa de subsistência. Contudo, esses motoristas enfrentam concorrência, altos custos e falta de direitos trabalhistas. Miranda (2022) destaca que reorganizar o trabalho com base na informação exige não só domínio técnico, mas também a capacidade de acessar, interpretar e aplicar dados estrategicamente.

Embora inovadora, a economia colaborativa demanda políticas públicas que apoiem trabalhadores com educação digital e financeira, além de regulamentações que assegurem dignidade e segurança. Como aponta Schwab (2016), o avanço tecnológico deve ser acompanhado por transformações sociais e educacionais que garantam inclusão e equidade.

Nesse contexto, esta pesquisa busca investigar os efeitos da economia colaborativa sobre motoristas de aplicativo em Ourinhos/SP, analisando como utilizam plataformas como o Uber para gerar renda, os fatores que os levam a ingressar nessa atividade e os desafios enfrentados. O estudo pretende, ainda, refletir sobre os impactos sociais e econômicos desse modelo nas cidades médias brasileiras e contribuir para o debate sobre políticas públicas que promovam melhores condições aos trabalhadores de plataformas digitais.

Diante desse cenário, a presente pesquisa se propõe a investigar a influência da economia colaborativa e dos modelos de trabalho por plataformas digitais no desenvolvimento econômico e social, com foco específico na cidade de Ourinhos/SP. A questão central que orienta o estudo é compreender como os motoristas de aplicativo utilizam serviços como o Uber para gerar renda, quais desafios enfrentam no dia a dia e de que maneira a tecnologia impacta sua rotina e oportunidades de trabalho. Para alcançar esse objetivo, a pesquisa busca identificar os fatores que motivam a adesão à plataforma, analisar as percepções sobre as vantagens e desvantagens desse modelo de economia colaborativa e mapear os principais desafios enfrentados, incluindo custos operacionais, segurança, suporte das plataformas e competitividade no mercado local.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 CONCEITO E DEFINIÇÃO DA ECONOMIA COLABORATIVA**

A economia colaborativa, também denominada economia do compartilhamento, caracteriza-se por um modo de organização social e econômica que rompe com os padrões tradicionais de produção e consumo. Nesse modelo, indivíduos ou grupos sociais compartilham bens, serviços ou recursos, priorizando o acesso temporário e o uso conjunto em vez da posse individual (Lemos, 2013). O funcionamento desse arranjo é viabilizado por plataformas digitais que atuam como mediadoras sociotécnicas, conectando ofertantes e demandantes mesmo em contextos geograficamente dispersos (Cipriano e Carniello, 2018).

No âmbito do consumo colaborativo, conforme estudado por Silveira (2018), o comportamento de compartilhamento, que inclui troca, aluguel e doação, ganha impulso com a disseminação da internet e de dispositivos móveis, gerando novas formas de interação econômica e social. Dessa forma, a economia colaborativa não é apenas um

novo arranjo de consumo, mas envolve uma lógica de transformação das relações econômicas, sociais e tecnológicas.

## 2.2 ORIGEM E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

O conceito de economia colaborativa ganhou evidência a partir da década de 2010, com o surgimento e expansão de plataformas como Airbnb e Uber, que apresentaram alternativas aos modelos tradicionais de hospedagem e transporte. A obra de Rachel Botsman e Roo Rogers (2011) é referência relevante ao apontar que o consumo colaborativo surge em resposta ao excesso de consumo e oferece uma abordagem mais sustentável para satisfazer necessidades humanas.

Hoje, a economia colaborativa já é reconhecida como uma tendência consolidada, especialmente acelerada pelo acesso digital, pela crise econômica e pelo aumento de smartphones e internet no Brasil.

## 2.3 EXEMPLOS DE MODELOS COLABORATIVOS

Embora a ideia de compartilhamento de recursos e ajuda mútua seja antiga, a incorporação de plataformas digitais transformou significativamente sua escala e complexidade. Aplicativos como Uber, 99, iFood, Rappi, Airbnb, OLX e Enjoei criaram ambientes de consumo e produção baseados em redes digitais e interação direta entre usuários.

Além disso, a economia colaborativa ultrapassa o consumo e abrange novas formas de produção, trabalho e financiamento, por exemplo, escritórios compartilhados (coworking), plataformas de financiamento coletivo (crowdfunding), bancos de tempo e hortas urbanas comunitárias. Essas práticas valorizam o aproveitamento de recursos subutilizados e o fortalecimento de redes colaborativas.

Na coletânea Ciência e Tecnologia como Vetores para a Sustentabilidade, é destacado que “o uso compartilhado de recursos e a inovação social representam caminhos concretos para o desenvolvimento sustentável, reforçando que as tecnologias digitais podem ser aliadas estratégicas na gestão ambiental e na otimização de recursos” (Obata, 2013, p. 27).

## 2.4 DIFERENÇA ENTRE ECONOMIA TRADICIONAL E ECONOMIA COLABORATIVA

A economia tradicional se baseia na propriedade privada, produção em massa e intermediação por grandes instituições. Em contraste, a economia colaborativa promove uma lógica descentralizada, baseada em acesso, compartilhamento e autonomia dos usuários. Contudo, algumas plataformas que se dizem colaborativas acabam por operar como modelos tradicionais voltados ao lucro, gerando críticas quanto à verdadeira natureza colaborativa desses negócios (Domingues e Kitazawa, 2016; Silveira, 2017). No Brasil, observa-se que fatores como a crise econômica, o desemprego e a busca por novas formas de geração de renda têm estimulado o crescimento desse modelo, especialmente nas grandes cidades e entre os jovens.

## 2.5 A ERA CONTEMPORÂNEA E A REVOLUÇÃO 4.0

A chamada Revolução 4.0 redefine as dinâmicas de produção e trabalho. A tecnologia, em especial as Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), é o alicerce desse processo. A indústria 4.0 se distingue pela “velocidade, amplitude e profundidade” das transformações e pelo impacto sistêmico sobre o “quem” somos, “como” fazemos e “o que” produzimos (Schwab, 2016, p. 15-16). As plataformas digitais emergem como intermediárias no mercado de trabalho, alterando ofertas e consumos de serviços. No entanto, o discurso de autonomia frequentemente encobre uma lógica de controle, precarização e falta de regulação (Oliveira e Carmo, 2023).

### 2.5.1 UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: PRECARIZAÇÃO E CONTROLE NO TRABALHO POR PLATAFORMAS

O fenômeno da "uberização" do trabalho, impulsionado pela ascensão de plataformas digitais como a Uber, é analisado como uma nova e complexa forma de organização laboral, marcada pela contradição entre a promessa de autonomia e a realidade da precarização. Embora as plataformas atraiam um perfil heterogêneo de trabalhadores, incluindo cada vez mais profissionais qualificados marginalizados do mercado formal, essa migração evidencia a fragilidade do trabalho tradicional e a necessidade de alternativas de subsistência.

O autor Ricardo Antunes (2018, p. 89), ao analisar esse contexto, argumenta que se estabelece uma "nova morfologia do trabalho" com o surgimento de um "novo proletariado da era digital", mais amplo, fragmentado e conectado por Tecnologias da

Informação e Comunicação (TICs), o qual realiza trabalhos intermitentes e precários, configurando uma forma de "escravidão digital" em escala global (Antunes, 2018, p. 30).

A tão apregoada flexibilidade e liberdade do trabalho por plataformas, frequentemente utilizada como argumento de atração, revela-se, na prática, ilusória. Como afirma Antunes (2018, p. 95): “a liberdade prometida pelas plataformas é, na realidade, condicionada por algoritmos que impõem metas, horários e penalizações, convertendo a autonomia em um controle disfarçado”.

Os trabalhadores são compelidos a jornadas exaustivas para garantir uma renda mínima, uma vez que a instabilidade e a insegurança são traços constitutivos dessas novas modalidades. A transferência dos riscos da atividade empresarial para o trabalhador é central no modelo, obrigando-o a arcar com os custos de manutenção dos instrumentos de trabalho (veículos, smartphones) e despesas operacionais.

A alegada "liberdade" traduz-se na necessidade de trabalhar mais para compensar a baixa remuneração e a ausência de direitos. Além disso, a ideia de autonomia é desmistificada pela análise dos mecanismos de controle exercidos pelas plataformas. O texto aponta para "ao menos, 11 (onze) tentativas explícitas de controle da atividade dos trabalhadores", como a definição unilateral de valores e a pressão por assiduidade com uso de bloqueio como punição e coerção, conforme detalhado por Antunes e Filgueiras (2020, p. 67-68). Tais mecanismos evidenciam uma sujeição que se assemelha à subordinação do emprego tradicional, com a diferença crucial da ausência dos direitos e proteções trabalhistas.

#### 2.5.2 LEGISLAÇÃO, DESAFIOS E TRABALHO DECENTE EM OURINHOS (SP)

O impacto dessa transformação no Direito do Trabalho é significativo, pois a ausência de regulamentação específica coloca milhares de trabalhadores em uma crescente vulnerabilidade jurídica e social. Como afirma Oliveira (2020, p. 168), "um dos fatores de sucesso econômico das plataformas de serviço ou trabalho é estas atuarem numa clara zona de desregulação", imputando aos trabalhadores a condição de "parceiros e autônomos, em um pseudoempreendedorismo". Essa estratégia permite que as plataformas maximizem seus lucros por meio da precarização e da exclusão de direitos básicos, como salário-mínimo, férias e seguro-desemprego, transferindo integralmente para o trabalhador os riscos da atividade econômica.

Em resposta a essas mudanças, o progresso da economia colaborativa gerou pressões para alterações na legislação, especialmente relacionadas às relações de trabalho

e à mobilidade urbana. A inclusão de motoristas de aplicativos evidenciou a necessidade de regulamentações que assegurassem responsabilidades e benefícios mínimos.

Nesse contexto, foi instituída a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que modificou a Lei nº 12.587 de 2012 para regulamentar o transporte remunerado individual privado de passageiros. A nova legislação fixou diretrizes importantes, como a competência dos municípios para regulamentar e fiscalizar a atividade, a obrigatoriedade de seguro de acidentes pessoais e a inscrição previdenciária dos motoristas, além da exigência de requisitos como CNH com atividade remunerada e antecedentes criminais negativos (Brasil, 2018).

A aprovação dessa lei representou um avanço institucional no reconhecimento da economia colaborativa como uma parte essencial da mobilidade urbana no Brasil, ao mesmo tempo que ressalta os desafios de adaptar o sistema legal às novas maneiras de organização do trabalho e do consumo.

Apesar dos avanços na regulamentação de serviços de transporte, o desafio do trabalho decente persiste em nível municipal. A cidade de Ourinhos, por exemplo, embora apresente um nível médio de desenvolvimento sustentável geral, conforme o IDSC (Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades), com uma pontuação de 57,89 por cento que a insere no top 10 por cento dos municípios brasileiros, demonstra vulnerabilidade no objetivo específico de trabalho decente e crescimento econômico (ODS 8).

Essa baixa pontuação no ODS 8 indica que o município precisa combater a desigualdade de renda e oportunidades, a qual, no longo prazo, prejudica o crescimento econômico sustentável.

Nesse contexto, a coletânea Ciência e Tecnologia como Vetores para a Sustentabilidade defende que tanto as políticas públicas quanto as inovações tecnológicas devem ser guiadas por valores éticos e compromissos sociais. A ideia central é que o progresso econômico só faz sentido quando se traduz em melhorias reais na qualidade de vida das pessoas e na garantia de condições de trabalho justas e dignas (Obata et al., 2013).

### **3. METODOLOGIA**

A metodologia de uma pesquisa consistiu no conjunto de estratégias, técnicas e procedimentos que orientaram o pesquisador na busca de respostas para o problema

estudado. Segundo Lakatos e Marconi (2003), a metodologia científica deveria ser organizada e sistemática, garantindo a confiabilidade e a validade dos resultados obtidos. Gil (2008) complementou que o método escolhido deveria estar de acordo com os objetivos da pesquisa e com a natureza do fenômeno investigado, possibilitando uma compreensão mais aprofundada do tema. Nesta investigação, optou-se por uma abordagem qualitativa e exploratória, conforme Gil (2008), por permitir compreender, de forma ampla, os impactos do transporte colaborativo na cidade de Ourinhos/SP, especialmente quanto às percepções, motivações e desafios vivenciados pelos motoristas de aplicativo. Essa escolha metodológica buscou atender ao objetivo principal do estudo: analisar os efeitos da economia colaborativa sobre o trabalho e a geração de renda no contexto local. De acordo com Lakatos e Marconi (2003), a pesquisa exploratória foi adequada quando o tema ainda carecia de estudos mais aprofundados, permitindo maior familiaridade com o problema e a construção de hipóteses para futuras investigações. Assim, esta pesquisa propôs-se a compreender como o uso de plataformas digitais, como o Uber, influenciava o cotidiano e as condições de trabalho dos motoristas.

### 3.2 ABORDAGEM DA PESQUISA

A pesquisa foi quantitativa, utilizando dados numéricos e objetivos que possibilitaram analisar o impacto das novas tecnologias e da economia colaborativa na cidade de Ourinhos/SP. Essa abordagem favoreceu uma interpretação mais precisa dos resultados obtidos a partir das respostas dos participantes.

### 3.3 TIPO DE PESQUISA

Estudo bibliográfico e de campo. A pesquisa bibliográfica fundamentou-se em livros, artigos científicos, dados oficiais e materiais já publicados sobre o tema, conforme definiu Gil (2008), que considerou o tipo de pesquisa essencial para o embasamento teórico. A pesquisa de campo foi realizada por meio da coleta de informações junto aos motoristas de aplicativo da cidade, o que possibilitou análise contextualizada da realidade estudada.

### 3.4 COLETA DE DADOS

A coleta de dados foi feita por meio de questionário estruturado com escala Likert, aplicado aos motoristas de aplicativo. O instrumento conteve sete perguntas fechadas, nas quais os participantes avaliaram afirmações de acordo com seu grau de concordância (de



1 – “discordo totalmente” a 5 – “concordo totalmente”), e uma pergunta aberta, para que pudessem relatar suas experiências pessoais e percepções sobre o trabalho em plataformas digitais.

### 3.5 ANÁLISES DOS DADOS

As respostas dos questionários foram organizadas em tabelas e gráficos, facilitando a visualização e a comparação dos resultados. Posteriormente, os dados foram analisados à luz do referencial teórico apresentado, buscando identificar padrões, percepções e implicações sociais e econômicas da economia colaborativa no contexto dos motoristas de aplicativo de Ourinhos/SP.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O questionário aplicado aos motoristas de aplicativo em Ourinhos, São Paulo, contou com nove perguntas, sendo as duas primeiras voltadas para aspectos demográficos. A inclusão de questões sobre gênero e idade teve como objetivo traçar o perfil dos profissionais que atuam na economia colaborativa local, ajudando a entender quem são esses trabalhadores e como se distribuem dentro do setor. Essa escolha metodológica segue as orientações de Gil (2008) e Lakatos e Marconi (2003), que destacam a importância de conhecer as características do público pesquisado para uma análise mais contextualizada e precisa dos dados coletados.

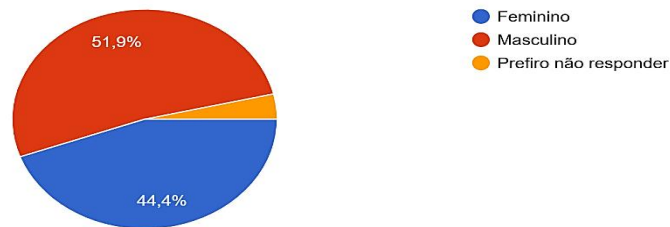
A figura 1 mostra como os participantes se distribuem em relação ao gênero. A maioria dos respondentes se identifica com o gênero masculino, representando 51,9% do total, enquanto o feminino corresponde a 44,4%. Apenas 3,7% preferiram não responder. Esse resultado está em sintonia com estudos sobre plataformas digitais, que apontam uma presença maior de homens nas atividades de transporte individual, muitas vezes associada à questão da segurança e à maior disponibilidade para jornadas mais longas (Antunes, 2020).

Esses dados revelam uma predominância masculina entre os participantes, o que pode refletir padrões sociais e econômicos relacionados ao trabalho em plataformas digitais. A escolha por esse tipo de atividade está frequentemente ligada à flexibilidade de horários e à busca por autonomia financeira. Antunes (2020) destaca que fatores como segurança e resistência física também influenciam essa distribuição. A análise reforça a

importância de considerar o perfil demográfico na formulação de políticas e estratégias voltadas ao setor.

Figura 1 – Distribuição percentual dos participantes segundo o gênero.

1. Eu sou do gênero:  
27 respostas



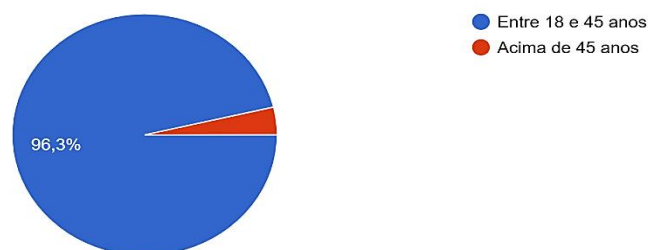
Fonte: Autores, 2025.

A figura 2 mostra que a maioria dos motoristas de aplicativo em Ourinhos tem entre 18 e 45 anos, representando 96,3% dos participantes. Apenas 3,7% estão acima dessa faixa. A pergunta foi incluída no questionário para compreender melhor o perfil produtivo dos profissionais que atuam nas plataformas digitais.

Esse resultado confirma o que Gil (2008) e Lakatos e Marconi (2003) defendem sobre a importância de conhecer o público pesquisado para contextualizar os dados com mais precisão. Também está alinhado com Schwab (2016), que aponta como a Quarta Revolução Industrial tem impulsionado novos modelos de trabalho mais flexíveis e conectados. Pessoas em idade economicamente ativa buscam alternativas diante da instabilidade do emprego formal.

Figura 2 – Faixa etária dos motoristas de aplicativo em Ourinhos/SP.

2. Minha idade:  
27 respostas



Fonte: Autores, 2025.

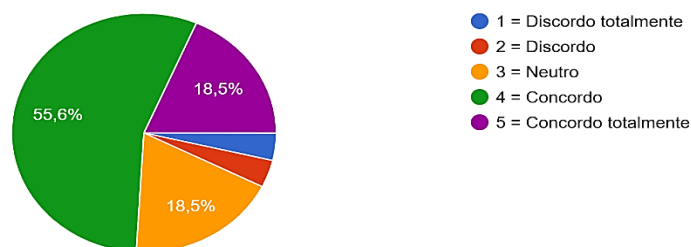
A figura 3 mostra que a maioria dos motoristas de aplicativo em Ourinhos acredita que o Uber é uma boa fonte de renda. Ao todo, 74,1% dos participantes concordam total

ou parcialmente com essa afirmação, revelando uma visão positiva sobre o trabalho por plataformas. Essa percepção está ligada à economia colaborativa, que segundo Lemos (2013), propõe novas formas de acessar e compartilhar recursos.

Por outro lado, Antunes (2018) e Antunes e Filgueiras (2020) destacam os limites dessa autonomia aparente. Os motoristas enfrentam jornadas longas, arcam com custos e estão sujeitos a mecanismos de controle semelhantes ao emprego tradicional. Schwab (2016) aponta que a Revolução 4.0 vem transformando o trabalho, especialmente em cidades com mercado formal limitado como Ourinhos (IBGE, 2021).

Figura 3 – Percepção dos motoristas sobre o Uber como fonte de renda.

3. Para mim o Uber é uma boa fonte de renda:  
27 respostas



Fonte: Autores, 2025.

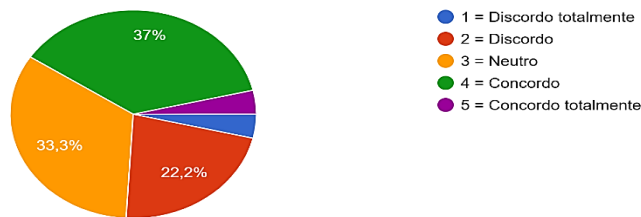
A figura 4 mostra que apenas 37% dos motoristas de aplicativo em Ourinhos acreditam que o Uber oferece suporte adequado para que se sintam valorizados e tenham melhores condições de trabalho. Os demais se dividem entre a neutralidade (33,3%) e a discordância (25,9%), revelando que boa parte dos trabalhadores não se sente plenamente amparada pela plataforma. Essa percepção está alinhada com os estudos de Antunes (2018) e Antunes e Filgueiras (2020), que apontam jornadas exaustivas, instabilidade e ausência de direitos.

Mesmo inseridos na economia colaborativa, que segundo Lemos (2013) e Cipriano e Carniello (2018) propõe novas formas de organização por meio de plataformas digitais, os motoristas enfrentam dificuldades reais. Em cidades como Ourinhos, com poucas oportunidades formais (IBGE, 2021), a falta de suporte da Uber afeta diretamente a qualidade de vida. A figura 4 revela que essa insatisfação é parte de uma realidade comum entre os trabalhadores.

Figura 4 – Percepção dos motoristas sobre o suporte oferecido pela Uber.

4. O Uber dá o suporte necessário para que os motoristas se sintam valorizados e tenham melhores condições de trabalho.:

27 respostas



Fonte: Autores (2025).

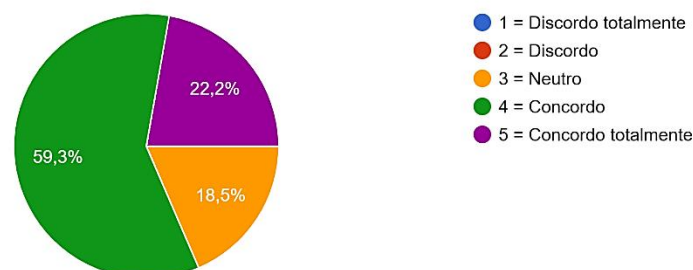
A figura 5 mostra que a maioria dos motoristas de aplicativo em Ourinhos vê a flexibilidade de horário como um dos principais benefícios do trabalho com o Uber. Cerca de 81,5% dos entrevistados concordam total ou parcialmente com essa ideia, reforçando a valorização da autonomia. Lemos (2013) e Cipriano e Carniello (2018) destacam esse modelo da economia colaborativa, especialmente em cidades com mercado formal limitado como Ourinhos (IBGE, 2021).

Por outro lado, essa liberdade tem seus limites. Antunes (2018) e Antunes e Filgueiras (2020) apontam que muitos motoristas trabalham longas horas para garantir renda mínima, enfrentando custos e regras da plataforma. A figura 5 mostra como os motoristas vivenciam as transformações do trabalho entre autonomia aparente e rotina exigente.

Figura 5 – Percepção dos motoristas sobre a flexibilidade de horário como benefício do trabalho por aplicativo

5. A flexibilidade de horário do Uber é um dos principais benefícios desse trabalho

27 respostas



Fonte: Autores, 2025

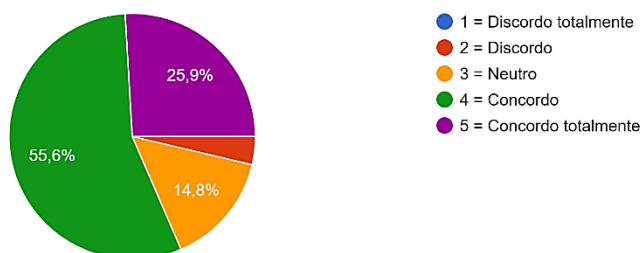
A figura 6 mostra que a maioria dos motoristas de aplicativo em Ourinhos sente que os custos com combustível, manutenção do carro e taxas do aplicativo comprometem seus ganhos mensais. Com 81,5% dos participantes concordando total ou parcialmente com essa afirmação, fica evidente que o trabalho por plataformas impõe uma carga financeira significativa. Em cidades como Ourinhos, onde o mercado formal é limitado, essa alternativa de renda enfrenta desafios além da autonomia prometida.

Essa percepção se conecta com a crítica de Silveira (2017), que aponta como o discurso de inovação das plataformas digitais pode encobrir práticas de exploração. Os trabalhadores assumem riscos e custos sem garantias ou proteção social. Schwab (2016) destaca que a Revolução 4.0 transforma o trabalho, exigindo análise sobre a sustentabilidade econômica e social dos aplicativos.

Figura 6 – Percepção dos motoristas sobre os custos operacionais e seus impactos nos ganhos mensais.

6. Os gastos com combustível, manutenção do carro e taxas do aplicativo reduzem bastante os meus ganhos no final do mês.

27 respostas



Fonte: Autores, 2025.

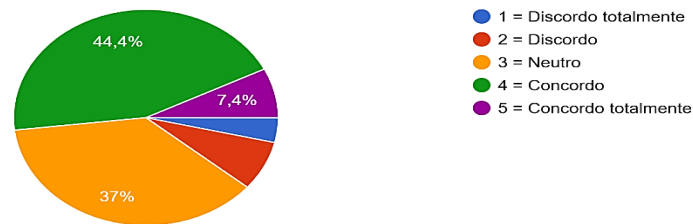
A figura 7 mostra que muitos motoristas de aplicativo em Ourinhos, ao responderem ao questionário, indicaram que a concorrência entre colegas dificulta conseguir corridas na cidade. Mais da metade dos participantes concorda total ou parcialmente com essa afirmação, o que revela que o número de motoristas pode estar maior do que a demanda, tornando o trabalho mais instável e disputado.

Esse problema é discutido por Domingues e Kitazawa (2016), que explicam que, mesmo sendo chamada de “colaborativa”, a economia das plataformas funciona como um negócio tradicional, onde quem lucra mais são as empresas. Sem regras claras, os motoristas acabam competindo entre si, muitas vezes em condições injustas. Em cidades

como Ourinhos, isso mostra a importância de pensar em soluções que ajudem esses trabalhadores a terem mais estabilidade e proteção.

Figura 7 – Percepção dos motoristas sobre a concorrência entre motoristas e a dificuldade de obter corridas.

7. A concorrência entre motoristas na cidade dificulta a obtenção de corridas.  
27 respostas



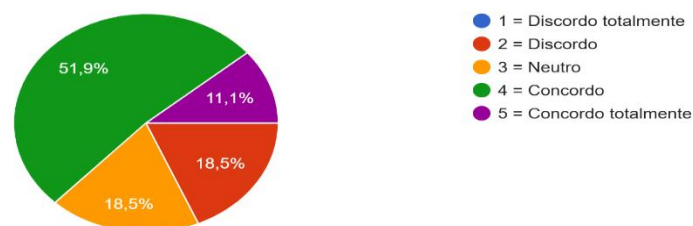
Fonte: Autores, 2025.

A figura 8 mostra como os motoristas se sentem em relação à segurança ao dirigir em sua região. Mais da metade dos participantes (51,9%) concorda com a afirmação “Me sinto seguro ao dirigir pelo Uber na minha região”. Por outro lado, 11,1% discordam totalmente, 18,5% discordam parcialmente e 18,5% ficaram neutros, indicando que muitos ainda se sentem vulneráveis.

Isso pode estar ligado à violência nas ruas, à falta de apoio da plataforma ou à ausência de políticas públicas. Antunes (2018) explica que o modelo de trabalho por aplicativos transfere os riscos para o motorista, que atua sozinho e sem garantias. Braga e Oliveira (2021) destacam que o medo constante pode gerar estresse e afetar a saúde mental desses profissionais.

Figura 8 – Percepção dos motoristas sobre segurança ao dirigir pelo Uber em Ourinhos.

8. Me sinto seguro ao dirigir pelo Uber na minha região  
27 respostas



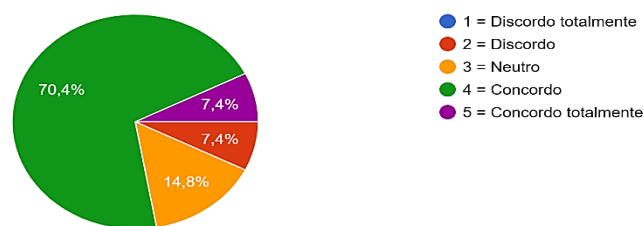
Fonte: Autores, 2025.

A figura 9 mostra como os motoristas de aplicativo em Ourinhos enxergam o funcionamento do aplicativo da Uber no dia a dia. A maioria dos participantes, 70,4% responderam que concorda com a afirmação de que o app funciona bem e ajuda a conseguir corridas de forma rápida e eficiente. Outros 14,8% ficaram neutros, 7,4% discordam e 7,4% concordam totalmente, sem respostas na opção “discordo totalmente”.

Esses dados indicam que os motoristas têm uma boa impressão do aplicativo, que é sua principal ferramenta de trabalho. Coelho et al. (2021) destaca que a tecnologia pode ser uma aliada importante, mas precisa atender às necessidades dos trabalhadores. Por isso, é essencial que a empresa esteja aberta a ouvir os motoristas e melhorar continuamente o funcionamento do app.

Figura 9 – Opinião dos motoristas sobre o funcionamento do aplicativo Uber no dia a dia.

9. O aplicativo do Uber funciona bem no dia a dia, e ajuda conseguir corridas de forma rápida e eficiente.  
27 respostas



Fonte: Autores, 2025.

A figura 10, se refere à questão 10, que foi formulada de forma aberta, o objetivo de coletar opiniões dos motoristas de aplicativo da cidade de Ourinhos/SP sobre possíveis melhorias na plataforma Uber. Isso fez com que os participantes expressassem suas vivências e sugestões com liberdade, revelando aspectos que vão além das alternativas previstas em perguntas fechadas. Essa escuta ativa está diretamente relacionada ao objetivo geral da pesquisa, que busca compreender como esses profissionais utilizam a plataforma para gerar renda, os desafios enfrentados e o impacto da tecnologia em sua rotina. Também contribui especialmente para o objetivo específico 3, ao identificar os principais obstáculos enfrentados no dia a dia, como segurança, custos operacionais, suporte da plataforma e competitividade.

A partir das 27 respostas coletadas, foi possível perceber que os motoristas têm demandas claras e recorrentes. A maioria destacou a necessidade de melhorar os ganhos.

Foram mencionadas sugestões como aumento da tarifa mínima, maior porcentagem repassada ao motorista, redução das taxas cobradas pela plataforma e ajustes no cálculo por quilômetro e tempo. Essas falas mostram que muitos profissionais sentem que o esforço e os custos envolvidos, como combustível e manutenção, não são devidamente compensados, o que compromete a sustentabilidade da atividade.

A segurança também apareceu como uma preocupação constante. Os motoristas sugeriram melhorias como verificação mais rigorosa dos usuários, botão de emergência mais eficaz e até a criação de um seguro contra roubo e furto. Essas propostas revelam o sentimento de vulnerabilidade que acompanha o trabalho nas ruas, especialmente em horários noturnos ou em regiões de risco, e reforçam a importância de medidas que protejam tanto motoristas quanto passageiros.

Além disso, vários participantes apontaram falhas ou limitações no funcionamento do aplicativo. Entre as sugestões estão mostrar o destino e o valor da corrida antes da aceitação, permitir a escolha de corridas sem penalizações severas e atualizar rotas que muitas vezes são confusas ou levam a ruas perigosas. Essas demandas indicam que os motoristas desejam mais controle e previsibilidade em sua rotina, o que contribuiria para decisões mais seguras e vantajosas.

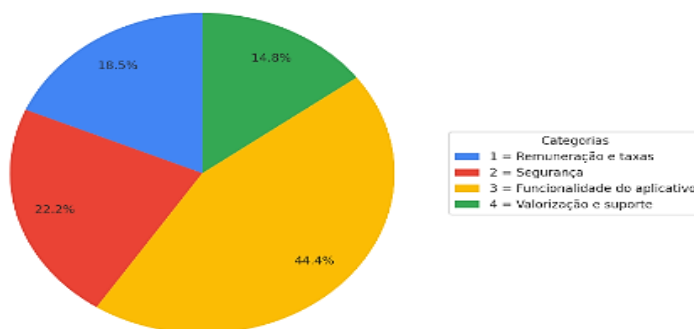
Outro ponto relevante foi a valorização e o suporte oferecido pela plataforma. Muitos motoristas falaram sobre a importância de se sentirem reconhecidos e bem atendidos. Foram citadas ideias como atendimento humano mais eficiente, suporte rápido em casos de bloqueio ou acidente e programas de benefícios reais, como descontos em combustível, manutenção ou plano de saúde. Essas falas indicam que os profissionais desejam melhores condições para exercer sua atividade com dignidade e estabilidade.

Essas respostas reforçam o que autores como Antunes (2018) e Braga e Oliveira (2021) já discutem, o modelo de trabalho por aplicativos, embora flexível, impõe desafios sérios aos trabalhadores, como remuneração instável, insegurança e falta de suporte. A questão 10, por ser aberta, revela com clareza essas preocupações e mostra que os motoristas têm propostas concretas para melhorar sua realidade, o que torna essa escuta ainda mais valiosa para pensar em soluções mais humanas e eficazes.



Figura 10 – Sugestões dos motoristas para melhorar o trabalho com o Uber.

Principais sugestões dos motoristas para melhorar o trabalho com o Uber  
(27 respostas)



Fonte: Autores, 2025.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta pesquisa, foi possível compreender a realidade dos motoristas de aplicativo em Ourinhos/SP e o papel que a economia colaborativa desempenha em suas vidas. A experiência de trabalhar com plataformas digitais surge como uma oportunidade importante de geração de renda, especialmente em um contexto de restrições no mercado formal de trabalho. A pesquisa visou entender como esse formato de economia digital auxilia no progresso econômico e social regional, além de identificar os interesses, obstáculos e opiniões desses profissionais frente às mudanças trazidas pelas novas tecnologias.

Os motoristas valorizam a possibilidade de organizar seus horários e equilibrar diferentes demandas pessoais, o que representa uma vantagem frente aos empregos tradicionais. Contudo, essa autonomia é limitada por regras impostas pelos aplicativos, que controlam tarifas, acesso às corridas e critérios de avaliação. Dessa forma, a liberdade percebida convive com a sensação de vulnerabilidade, insegurança e responsabilidade integral pelos custos da atividade, como manutenção do veículo, combustível e desgaste físico e emocional. A tecnologia facilita o trabalho, mas não garante proteção ou valorização proporcional aos profissionais que mantêm o sistema funcionando. Essa situação reforça a transferência dos riscos e responsabilidades do negócio para o trabalhador, característica típica da chamada “uberização” do trabalho.

O estudo evidencia que a economia colaborativa pode gerar oportunidades reais, mas também pode acentuar desigualdades e precarização se não houver mecanismos de proteção e apoio. É fundamental que plataformas, poder público e sociedade civil

busquem soluções que equilibrem inovação tecnológica com justiça social, garantindo remuneração justa, segurança e canais de suporte eficazes. Além disso, iniciativas de educação financeira e digital podem fortalecer a autonomia dos motoristas, ajudando-os a tomar decisões mais conscientes e reduzir riscos no dia a dia.

A experiência de Ourinhos reflete uma realidade que se repete em outras cidades do país, indicando que o crescimento da economia digital deve ser acompanhado de reflexão e ação. Compreender os impactos do trabalho por aplicativo permite não apenas avaliar os desafios atuais, mas também propor caminhos para que o modelo de trabalho seja mais sustentável, digno e inclusivo. Embora esta pesquisa tenha se concentrado em um município e em uma plataforma específica, ela abre espaço para estudos futuros que considerem diferentes cidades, plataformas e o acompanhamento da trajetória dos trabalhadores ao longo do tempo.

Em síntese, conclui-se que a economia colaborativa pode oferecer oportunidades importantes, mas seu potencial só se realiza plenamente quando as condições de trabalho respeitam a dignidade humana e proporcionam segurança, suporte e previsibilidade. Os desafios identificados apontam para a necessidade de políticas e práticas que considerem o ser humano no centro do modelo, equilibrando inovação e proteção. Dessa forma, esta pesquisa deixa como aprendizado a importância de enxergar o trabalho digital não apenas como fonte de renda, mas também como um espaço que deve ser justo, inclusivo e capaz de gerar oportunidades reais para todos.

## Referências

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O trabalho na era digital**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2018. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/500276090/Ricardo-Antunes-o-futuro-do-trabalho-na-era-digital>. Acesso em: 31 out. 2025.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Luiz. **Economia colaborativa e os desafios do trabalho na era digital**. *Revista Brasileira de Economia Digital*, v. 25, n. 3, p. 45-58, 2020. Disponível em: [https://escola.mpu.mp.br/publicacoes/pesquisas/nao-periodicos/obras-avulsas/e-books-esmpu/futuro-do-trabalho-os-efeitos-da-revolucao-digital-na-sociedade/@@download/arquivo/Livro\\_Futuro%20do%20Trabalho.pdf](https://escola.mpu.mp.br/publicacoes/pesquisas/nao-periodicos/obras-avulsas/e-books-esmpu/futuro-do-trabalho-os-efeitos-da-revolucao-digital-na-sociedade/@@download/arquivo/Livro_Futuro%20do%20Trabalho.pdf). Acesso em: 31 out. 2025.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu: a ascensão do consumo colaborativo**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

BRASIL. **Lei nº 13.640**, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm). Acesso em: 31 out. 2025.

COELHO, F. A. et al. **As experiências de mulheres trabalhadoras em aplicativos digitais**. Cadernos EBAPE, v. 19, n. 4, p. 1–17, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cebape/a/LTLQsXQT38Czwjjyt6933XH/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 19 nov. 2025.

CIPRIANO, Myrian Luisa; CARNIELLO, Monica Franchi. **Economia colaborativa: novos modelos de negócio viabilizados pela comunicação digital**. *Comunicação & Informação*, Goiânia, v. 21, n. 3, p. 183-206, set./dez. 2018. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/ci/article/view/53491>. Acesso em: 31 out. 2025.

DOMINGUES, Letícia; KITAZAWA, Fábio. Economia colaborativa: um estudo sobre as controvérsias do modelo. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v. 56, n. 4, p. 474-485, jul./ago. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/Y58B6c8NLLb6zYh8vYjB48f/>. Acesso em: 31 out. 2025.

FARIAS, Silvio Kanner; COSTA, Gilson Silva. ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018. 325 p. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 23, n. 2, p. 239-242, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/8518>. Acesso em: 31 out. 2025.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022: população de Ourinhos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ourinhos/panorama>. Acesso em: 31 out. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades: Ourinhos (SP)**. Rio de Janeiro: IBGE, [s.d.]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ourinhos/panorama>. Acesso em: 31 out. 2025.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS (ICS). *Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades (IDSC) Brasil 2024: dados do município de Ourinhos (SP)*. [São Paulo]: ICS, 2024. Disponível em: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/>. Acesso em: 31 out. 2025.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LEMO, André. Economia colaborativa: novos arranjos de consumo e produção. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 33, n. 4, p. 537-558, out./dez. 2013.

Disponível em: +<https://www.scielo.br/j/rep/a/gqY8sJ8d5D6Z6Yh8GjL5Q7P/>. Acesso em: 31 out. 2025.

MIRANDA, Cláudia Regina Targa. *A organização da informação no trabalho docente: redefinindo competências para o currículo em alfabetização midiática e informacional*. 2022. 203 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), Marília, 2022. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/220268>. Acesso em: 31 out. 2025.

OBATA, K.; Akatu; Instituto Ethos. **Ciência e tecnologia como vetores para a sustentabilidade**. São Paulo: Instituto Akatu, 2013.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; CARMO, Thiago Guimarães do. Inovação tecnológica e o experimentalismo regulatório: desafios da “uberização da economia”. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, v. 282, n. 3, p. 177–204, 2023. DOI: 10.12660/rda.v282.2023.90159. Disponível em: <https://doi.org/10.12660/rda.v282.2023.90159>. Acesso em: 31 out. 2025.

OLIVEIRA, Sérgio. *Plataformas digitais e seus efeitos sobre a economia de trabalho*. São Paulo: Editora Lab. de Políticas, 2020. Disponível em: [https://escola.mpu.mp.br/publicacoespesquisas/nao-periodicos/obras-avulsas/e-books-esmpu/futuro-do-trabalho-os-efeitos-da-revolucao-digital-na-sociedade/@/@download/arquivo/Livro\\_Futuro%20do%20Trabalho.pdf](https://escola.mpu.mp.br/publicacoespesquisas/nao-periodicos/obras-avulsas/e-books-esmpu/futuro-do-trabalho-os-efeitos-da-revolucao-digital-na-sociedade/@/@download/arquivo/Livro_Futuro%20do%20Trabalho.pdf). Acesso em: 31 out. 2025.

RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. Tradução de Monica Rosemberg. São Paulo: M. Books, 2016.

SCHWAB, Klaus. *A quarta revolução industrial*. Rio de Janeiro: Edipro, 2016. Disponível em: <https://dlivros.com/livro/quarta-revolucao-industrial-klaus-schwab>. Acesso em: 31 out. 2025.

SILVEIRA, Alexandre Borba da. Economia colaborativa: reflexões a partir da literatura. *Desenvolve Revista de Gestão do Unilasalle*, Canoas, v. 6, n. 2, p. 143-161, 2017 [publicado em 2018]. Disponível em: <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/desenvolve/article/view/3378>. Acesso em: 31 out. 2025.

SILVEIRA, Fábio da. Economia colaborativa ou modelo de negócios tradicionais? Reflexões sobre a precarização do trabalho nas plataformas digitais. *Revista Telles-Foro*, Uberlândia, v. 2, n. 2, p. 11-26, jul./dez. 2017. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/TellesForo/article/view/42490>. Acesso em: 31 out. 2025.