Trabalho em duas rodas: Uma análise sobre a precariedade e a informalidade no setor de entregas e de transporte de passageiros de motocicletas em Belém do Pará.

Work on two wheels: an analysis of precariousness and informality in the motorcycle delivery and passenger transport sector in Belém, Pará.

Laiz Mayte Tavares Teixeira Coelho
Silvia Gabriele Correa Tavares

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo analisar como a precariedade e a informalidade do trabalho em duas rodas, em Belém do Pará, afetam os direitos trabalhistas dos motociclistas, considerando o ordenamento jurídico brasileiro vigente, entre o período de outubro de 2025 a fevereiro de 2026. Trata-se de um estudo que adotou uma abordagem quantitativa, de caráter exploratório e descritivo, baseado em um formulário virtual que foi disseminado por meio de grupos de WhatsApp, permitindo alcançar um número expressivo de participantes e reunir dados relevantes para a compreensão da realidade local sem que houvesse qualquer registro pessoal ou acesso à identificação das pessoas consultadas.

Foram excluídos do estudo Motoristas que dirigem veículos automotores de quatro ou mais rodas. O instrumento de coleta de dados abrangeu variáveis sociodemográficas (idade, sexo e escolaridade) e indicadores de inserção laboral, como tempo de atuação, natureza do vínculo, registro como MEI e engajamento em plataformas digitais. Investigaram-se, ainda, as condições operacionais (jornada, intervalos e infraestrutura de apoio), à exposição a riscos ocupacionais e sinistros, além de elementos de precarização e segurança. Por fim, aferiram-se a renda, o acesso a benefícios e as expectativas quanto à sustentabilidade da ocupação a longo prazo. Os resultados revelam um cotidiano de insegurança socioeconômica, jornadas extensas e ausência de respaldo previdenciário, evidenciando que a autonomia prometida pelas plataformas é mascarada por uma precarização severa.

A estrutura deste trabalho organiza-se em três capítulos. O primeiro discute o processo de precarização e informalidade no contexto da plataformização/uberização do trabalho. O segundo capítulo apresenta o perfil dos

motociclistas em Belém do Pará e examina suas condições de trabalho. O terceiro analisa o ordenamento jurídico brasileiro, destacando as lacunas existentes na proteção trabalhista desses profissionais e apontando possibilidades de aprimoramento regulatório.

Essa pesquisa procurou compreender como a precarização e a informalidade presentes no trabalho de motociclistas que atuam por meio de plataformas digitais afetam, na prática, a garantia de seus direitos, com base na Constituição Federal e na legislação atualmente vigente.

PALAVRAS-CHAVES

Uberização; Precarização do trabalho; Informalidade laboral; Direitos trabalhistas; Plataformas digitais;

ABSTRACT

The present study aimed to analyze how precariousness and informality in two-wheeled work in Belém do Pará affect the labor rights of motorcyclists, considering the current Brazilian legal framework, between October 2025 and February 2026. This is a study that adopted a quantitative approach, with an exploratory and descriptive character, based on a virtual form disseminated through WhatsApp groups, which allowed reaching a significant number of participants and gathering relevant data to understand the local reality without any personal recording or access to the identification of the individuals consulted.

Drivers of motor vehicles with four or more wheels were excluded from the study. The data collection instrument covered sociodemographic variables (age, sex, and education) and indicators of labor insertion, such as length of service, nature of the bond, registration as MEI, and engagement with digital platforms. Operational conditions (working hours, intervals, and support infrastructure), exposure to occupational risks and accidents, as well as elements of precariousness and safety, were also investigated. Finally, income, access to benefits, and expectations regarding the long-term sustainability of the occupation were measured.

The structure of this work is organized into three chapters. The first discusses the process of precariousness and informality in the context of the platformization/uberization of work. The second chapter presents the profile of motorcyclists in Belém do Pará and examines their working conditions. The third

analyzes the Brazilian legal framework, highlighting the existing gaps in the labor protection of these professionals and pointing out possibilities for regulatory improvement. This research sought to understand how the precariousness and informality present in the work of motorcyclists who operate through digital platforms affect, in practice, the guarantee of their rights, based on the Federal Constitution and the legislation currently in force.

KEYWORDS

Uberization; Precarious work; Informal employment; Labor rights; Digital platforms;

1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, o mercado de trabalho no Brasil passou por mudanças bastante significativas. Isso aconteceu principalmente por conta do avanço das novas tecnologias e como também do crescimento das plataformas digitais, que passaram a atuar como intermediárias nas relações de trabalho. Essa transformação ficou ainda mais evidente no país durante a pandemia da Covid-19, quando atividades que antes eram consideradas secundárias passaram a ser essenciais para o funcionamento das cidades. Nesse panorama, os motociclistas de aplicativo tiveram um papel importante principalmente na logística urbana, fazendo entregas de alimentos e transportando pessoas, especialmente em um momento em que a população tinha grandes restrições de mobilidade e a demanda por serviços rápidos aumentou bastante em virtude do confinamento pandêmico da época.

A crise sanitária de 2020 evidenciou, contudo, não apenas a relevância social desses trabalhadores, mas também as fragilidades estruturais que caracterizam o trabalho mediado por plataformas digitais. Uma vez que, embora apresentado como modelo flexível e inovador, o fenômeno da uberização tem sido acompanhado pelo crescimento da informalidade e da precariedade laboral, justamente pela ausência de proteções e pela intensificação da dependência de algoritmos que influenciam diretamente a jornada, o rendimento e a permanência dos trabalhadores nas plataformas digitais. Outro ponto que merece ser destacado é a expansão desse modelo que ocorreu paralelamente a um cenário de vulnerabilidade econômica e altos índices de desemprego, fatores que levam muitos indivíduos a ingressar nessas atividades como alternativa imediata de subsistência.

Segundo o IBGE (2025), o contingente de brasileiros que trabalham via plataformas digitais atingiu a marca de 1,7 milhão em 2024, representando um contingente expressivo de trabalhadores inseridos em condições marcadas por instabilidade jurídica e econômica. Nesse cenário, se observou um crescimento acelerado do uso de motocicleta como meio de trabalho, impulsionado pela demanda por entregas e transporte de passageiros.

A Região Metropolitana de Belém segue essa tendência, registrando um aumento significativo no número de motociclistas vinculados a plataformas como Uber, 99, iFood e Rappi. De acordo com levantamento do jornal O Liberal, a capital paraense e sua região metropolitana viram o número de profissionais de aplicativos saltar 42% em 2025 (O Liberal, 2025). Embora as plataformas ampliem o acesso ao mercado de trabalho, os motociclistas assumem sozinhos os custos e riscos da atividade: manutenção do veículo, combustível, cumprimento de prazos e exposição constante a acidentes.

Ademais, o crescimento da frota de motocicletas na capital paraense reflete-se diretamente na segurança viária, visto que o número de acidentes saltou de 8 mil para mais de 11,5 mil entre 2023 e 2024 (Olavo Dutra, 2025). Segundo levantamento do Portal Olavo Dutra (2025), Belém registrou 11.543 acidentes envolvendo motos no último ano, um aumento significativo em comparação às 8 mil ocorrências de 2023, refletindo o crescimento desordenado da frota na capital. Além dos riscos físicos, a falta de garantias trabalhistas como férias remuneradas, décimo terceiro, previdência social e seguro contra acidentes revela um quadro de precariedade que aprofunda a instabilidade financeira e social da categoria.

Esse cenário é agravado por fatores estruturais, como as desigualdades socioeconômicas e a fragilidade das políticas públicas voltadas para o trabalho informal. O Pará possui uma das maiores taxas de informalidade do país, e Conforme levantamento do DIEESE (2025), a categoria de motociclistas profissionais em Belém é composta majoritariamente por jovens entre 18 e 25 anos, que representam 70% do setor, muitos deles submetidos a jornadas diárias que variam entre 10 e 12 horas. Trata-se de um contingente que enfrenta riscos constantes sem o respaldo de direitos trabalhistas previstos na legislação brasileira.

Diante desse contexto, o presente estudo tem como objetivo analisar o perfil e as condições de trabalho dos motociclistas que atuam em Belém do Pará, buscando compreender como a precariedade e a informalidade associada ao trabalho em

plataformas digitais afeta a efetivação de direitos fundamentais previstos na Constituição Federal de 1988 e na legislação trabalhista. O problema central que orienta esta pesquisa consiste em identificar de que forma as condições de trabalho dos motociclistas vinculados a plataformas digitais em Belém do Pará, marcadas pela uberização, precarização e informalidade, afetam a efetivação dos direitos trabalhistas fundamentais assegurados pelo ordenamento jurídico brasileiro?

A pesquisa adota uma abordagem quantitativa, de caráter exploratório e descritivo, fundamentada em revisão bibliográfica, análise documental e estudo normativo. Para complementar a análise teórica, foi aplicado um formulário virtual que foi disseminado por meio de grupos de WhatsApp, permitindo alcançar um número expressivo de participantes e reunir dados relevantes para a compreensão da realidade local sem que houvesse qualquer registro pessoal ou acesso à identificação das pessoas consultadas.

Foram excluídos do estudo Motoristas que dirigem veículos automotores de quatro ou mais rodas. O instrumento de coleta de dados abrangeu variáveis sociodemográficas (idade, sexo e escolaridade) e indicadores de inserção laboral, como tempo de atuação, natureza do vínculo, registro como MEI e engajamento em plataformas digitais. Investigaram-se, ainda, as condições operacionais (jornada, intervalos e infraestrutura de apoio), à exposição a riscos ocupacionais e sinistros, além de elementos de precarização e segurança. Por fim, aferiram-se a renda, o acesso a benefícios e as expectativas quanto à sustentabilidade da ocupação a longo prazo.

A estrutura deste trabalho organiza-se em três capítulos. O primeiro discute o processo de precarização e informalidade no contexto da plataformização do trabalho. O segundo capítulo apresenta o perfil dos motociclistas em Belém do Pará e examina suas condições de trabalho. O terceiro analisa o ordenamento jurídico brasileiro, destacando as lacunas existentes na proteção trabalhista desses profissionais e apontando possibilidades de aprimoramento regulatório.

2. TRANSFORMAÇÃO HISTÓRICA DO TRABALHO NO BRASIL E A CHEGADA DA UBERIZAÇÃO

A história do Direito do Trabalho está diretamente ligada às evoluções percorridas pelas sociedades. Tal como na Antiguidade, onde prevalecia formas de

trabalho baseados na escravidão, em que inexistia qualquer tipo de tutela jurídica ou qualquer reconhecimento de direito. Nessa fase, o trabalho não era visto como expressão de dignidade humana, mas como instrumento de dominação econômica e social. Com a transição para a Idade Média, essa estrutura é parcialmente reorganizada pelo sistema feudal, passando a ser exercido pelos servos vinculados à terra. Embora ainda não houvesse garantias legais, estabelecia-se uma relação marcada por obrigações recíprocas entre senhores feudais e os servos, o que representou uma mudança na lógica de exploração absoluta anteriormente vigente. Segundo Maurício Godinho Delgado, "o feudalismo introduziu uma forma de trabalho juridicamente desigual, mas fundada em vínculos pessoais e deveres mútuos" (Delgado, 2023, p. 78).

Entretanto, as transformações mais radicais nas relações de trabalho somente ocorreriam com a eclosão das Revoluções Industriais, visto que a partir da consolidação da estrutura fabril, o trabalho passa a ser concentrado em ambientes industriais, submetendo os trabalhadores a jornadas exaustivas, salários reduzidos e condições insalubres. Karl Marx descreve esse contexto ao afirmar que "o capital não leva em conta a saúde e a duração da vida do trabalhador, salvo quando é forçado pela sociedade" (Marx, 2013, p. 341). Esse cenário de intensa exploração impulsionou mobilizações sociais e movimentos reivindicatórios, que passaram a pressionar o Estado por limites à atuação do capital. Em razão disso, ao final do século XIX, surgem as primeiras legislações trabalhistas, com o objetivo de conter abusos e assegurar direitos mínimos aos trabalhadores.

No Brasil, esse processo ocorreu de forma mais tardia e marcada por avanços e retrocessos ao longo do século XX, entre as décadas de 1930 e 1980, houve a consolidação de um sistema formal de proteção trabalhista, período no qual se destaca a criação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1943. A CLT teve como finalidade organizar as relações laborais, garantir direitos básicos e oferecer maior segurança jurídica tanto aos trabalhadores quanto aos empregadores. Para Amauri Mascaro Nascimento, a CLT representou "um marco normativo essencial na construção de um sistema de proteção social do trabalho no Brasil" (Nascimento, 2014, p. 112). Paralelamente, esse período foi caracterizado pelo fortalecimento dos sindicatos e pela ampliação das políticas públicas voltadas à proteção do trabalho.

Todavia, a partir da década de 1990, o país passa a vivenciar um novo ciclo de transformações, marcado pela adoção de políticas neoliberais e pela intensificação da abertura econômica. Esse contexto resultou no avanço da terceirização, no crescimento da informalidade e na progressiva flexibilização das relações de trabalho. Ricardo Antunes observa que esse processo provocou “uma corrosão sistemática dos direitos trabalhistas historicamente conquistados” (Antunes, 2020, p. 29). Além disso, muitas empresas passaram a substituir mão de obra por tecnologias consideradas mais eficientes, o que contribuiu para a redução de empregos formais. Como consequência, observa-se um aumento significativo do desemprego e a ampliação da busca por alternativas informais de sustento.

Já no século XXI, essas transformações intensificam-se em um cenário de instabilidades sociais, políticas e econômicas que aprofundam as mudanças no modo de produção capitalista. Nesse contexto, consolida-se a chamada virada tecnológica, impulsionada pelo avanço da Indústria 4.0, responsável por introduzir novas formas de organização produtiva baseadas na automação, no uso massivo de dados, na inteligência artificial e na integração de sistemas digitais. Segundo Klaus Schwab, “a Quarta Revolução Industrial não altera apenas o que fazemos, mas quem somos” (Schwab, 2016, p. 14). Essas inovações ultrapassam a simples modernização dos processos produtivos e passam a redefinir a própria dinâmica do trabalho, alterando tanto a execução das atividades quanto às relações estabelecidas entre trabalhadores e empresas.

O avanço acelerado dessas tecnologias promove uma ampla reorganização das atividades laborais, marcada pela flexibilização, fragmentação do trabalho e intensificação dos mecanismos de controle e avaliação de desempenho. Embora o discurso dominante associe essas mudanças à ampliação da autonomia e da liberdade do trabalhador, na prática verifica-se o enfraquecimento das garantias trabalhistas e a transferência dos riscos da atividade econômica para o indivíduo. Conforme aponta Harvey (2014), a flexibilização do trabalho promove um deslocamento da insegurança estrutural do sistema capitalista diretamente para a figura do trabalhador individual. As relações de emprego tradicionais passam, assim, a coexistir com modelos mais instáveis e precários, nos quais a subordinação assume formas menos visíveis, porém igualmente eficazes, mediadas por tecnologias digitais.

É nesse cenário que se expandem as plataformas digitais de intermediação de serviços, como Uber, 99 e iFood, entre outras, que se apresentam como simples facilitadoras da conexão entre oferta e demanda. Contudo, ao estruturar e controlar a prestação dos serviços por meio de aplicativos, essas plataformas acabam por instituir um novo tipo de ocupação: o trabalhador de aplicativo. Nesse modelo, a gestão do trabalho deixa de ser exercida por supervisores humanos e passa a ocorrer por meio de sistemas algorítmicos, que utilizam avaliações constantes, ranqueamentos, metas implícitas e mecanismos automáticos de punição e recompensa. Segundo Shoshana Zuboff, trata-se de um “novo regime de controle baseado na vigilância contínua e na extração de dados comportamentais” (Zuboff, 2021, p. 98).

Esse novo tipo de organização do trabalho insere-se na chamada *gig economy*, caracterizada pela realização de atividades pontuais, temporárias e sob demanda, sem garantia de continuidade ou estabilidade de renda. Embora os trabalhadores sejam formalmente classificados como autônomos, sua autonomia é limitada, uma vez que a definição de valores, a distribuição das tarefas e o acesso ao trabalho dependem diretamente do funcionamento da plataforma. A remuneração variável, a exigência de disponibilidade constante e a ausência de vínculo empregatício formal evidenciam um cenário de insegurança econômica e social, distante do ideal de liberdade frequentemente propagado pelas empresas do setor.

No Brasil, a consolidação desse modelo ocorre de forma mais intensa a partir da segunda metade da década de 2010, período marcado pela elevação do desemprego, pela retração do mercado formal e pelo enfraquecimento da proteção trabalhista. Diante da escassez de alternativas, o trabalho por aplicativos passa a ser visto por muitos como uma estratégia de sobrevivência. É nesse contexto que se estabelece o fenômeno da uberização do trabalho, caracterizado pela intensificação da precarização, pela diluição dos limites entre autonomia e subordinação e pela redefinição das responsabilidades na relação laboral, colocando o trabalhador em uma posição de maior vulnerabilidade diante das exigências do capital digital, como sintetiza Antunes ao afirmar que “a uberização representa a forma mais aguda de exploração do trabalho no capitalismo contemporâneo” (Antunes, 2020, p. 41).

2.1 CARACTERÍSTICAS CENTRAIS DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E SEUS IMPACTOS NA VIDA DO TRABALHADOR

A chamada uberização do trabalho pode ser compreendida como uma estratégia contemporânea de organização e gestão da força de trabalho, estruturada fundamentalmente em três pilares: o uso intensivo de tecnologias digitais, especialmente aplicativos; a intermediação do trabalho por plataformas; e, sobretudo, a negação das relações formais de emprego. Nesse modelo, observa-se o esvaziamento dos vínculos empregatícios tradicionais, uma vez que a empresa responsável pela plataforma não se reconhece como empregadora. O trabalhador, por sua vez, é apresentado como “parceiro” ou “prestador de serviços”, o que desloca a responsabilidade jurídica e social da empresa para o próprio indivíduo.

Nesse sentido, Ludmila Abílio (2020) aponta, de forma indireta, que a uberização não se limita ao uso de tecnologias, mas representa uma nova forma de controle do trabalho, na qual as empresas transferem riscos e custos ao trabalhador, ao mesmo tempo em que mantêm o poder de organização, avaliação e punição por meio dos algoritmos.

Nesse contexto, essa lógica produz consequências diretas sobre os direitos trabalhistas. Pois, quando não há o reconhecimento formal da relação de emprego, o trabalhador deixa de ter acesso a garantias historicamente asseguradas, como férias remuneradas, décimo terceiro salário, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e proteção em casos de doença ou acidente. Sobre isso, Ricardo Antunes (2018) afirma que a flexibilização extrema das relações de trabalho tem como resultado a corrosão dos direitos sociais conquistados ao longo do século XX, aprofundando a desigualdade entre capital e trabalho.

Além disso, inexiste qualquer forma de estabilidade, já que o desligamento pode ocorrer de maneira unilateral e repentina, por simples decisão do aplicativo, sem possibilidade de defesa ou negociação. Conforme destaca Ludmila Abílio (2019), as plataformas digitais exercem um controle permanente sobre os trabalhadores, ao mesmo tempo em que negam qualquer responsabilidade trabalhista, criando uma relação marcada pela assimetria de poder.

Além da supressão dos direitos, outro aspecto central da uberização é a imprevisibilidade do trabalho. O trabalhador passa a ser enquadrado como um “trabalhador just in time”, isto é, alguém que precisa estar constantemente disponível

para atender às demandas da plataforma, sem saber quanto irá ganhar ao final do mês ou sequer se continuará ativo no sistema. A esse respeito, Antunes (2020) observa que o trabalho sob demanda intensifica a instabilidade e transforma o tempo livre em tempo potencial de trabalho, ampliando a exploração sem garantia de renda.

Como consequência direta desse modelo, as implicações na vida do trabalhador tornam-se profundas. Para garantir uma renda mínima, muitos são submetidos a jornadas longas e extenuantes, frequentemente sem descanso adequado. Não há férias, não há rendimento fixo e, em situações de adoecimento, acidente ou roubo, a empresa não assume qualquer responsabilidade. Essa realidade é sintetizada na afirmação de Ludmila Abílio, quando a autora destaca que "na uberização, o trabalhador arca sozinho com todos os riscos da atividade, enquanto a empresa se mantém protegida por um discurso de inovação e autonomia" (Abílio, 2020, p. 112).

Diante desse cenário, a uberização pode ser compreendida como um processo de intensa precarização do trabalho, na medida em que retira direitos, enfraquece a proteção social, transfere os riscos da atividade para o trabalhador e oferece ganhos muitas vezes irrisórios, especialmente quando considerados os custos com manutenção do veículo, combustível e equipamentos. Ainda assim, esse sistema é frequentemente legitimado por um discurso de empreendedorismo e autonomia que, conforme aponta Antunes, funciona como uma "retórica que encobre novas e sofisticadas formas de exploração do trabalho" (Antunes, 2018, p. 36). É a partir dessa compreensão teórica que se faz necessário analisar como essas características se manifestam na realidade concreta dos trabalhadores de aplicativo, especialmente no contexto especificamente em Belém do Pará.

3. PERFIL, CONDIÇÕES DE TRABALHO E DINÂMICAS DA ATIVIDADE: A VISÃO DE QUEM TRABALHA EM DUAS RODAS

Este capítulo apresenta os resultados do formulário, aplicado aos motociclistas que atuam por intermédio de plataformas digitais na cidade de Belém do Pará, com o objetivo de analisar o perfil, as condições de trabalho e as dinâmicas das atividades desempenhadas. Para tanto, foi aplicado um formulário virtual, elaborado exclusivamente para este estudo, que contou com a participação de 31

motociclistas envolvidos tanto na entrega de mercadorias quanto no transporte de passageiros. A coleta de dados foi realizada por meio de um questionário digital, distribuído em grupos da plataforma WhatsApp e em outras redes sociais.

A estratégia de engajamento utilizou a técnica de bola de neve, na qual um motociclista profissional atuou como facilitador inicial, compartilhando o instrumento de pesquisa em grupos específicos da categoria, o que permitiu o acesso a uma rede capilarizada de profissionais que atuam na Região Metropolitana de Belém, com o objetivo de ampliar o alcance da pesquisa e possibilitar a coleta de informações relevantes sobre as percepções, experiências e principais dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores em sua rotina profissional sem qualquer tipo de registro de informação pessoal que permita identificação, direta ou indireta, das pessoas consultadas.

A pesquisa realizada permitiu observar uma realidade complexa e marcada por desafios que atravessam desde a inserção profissional até a sobrevivência cotidiana. Ao analisar os dados coletados, verificou-se que o perfil desses trabalhadores é formado majoritariamente por adultos jovens, com concentração na faixa etária entre 26 e 35 anos (48,4%). Conforme os indicadores da PNAD Contínua (IBGE, 2024), a maior concentração da População Economicamente Ativa no Brasil ocorre nas faixas etárias intermediárias, com destaque para o grupo entre 25 e 39 anos.

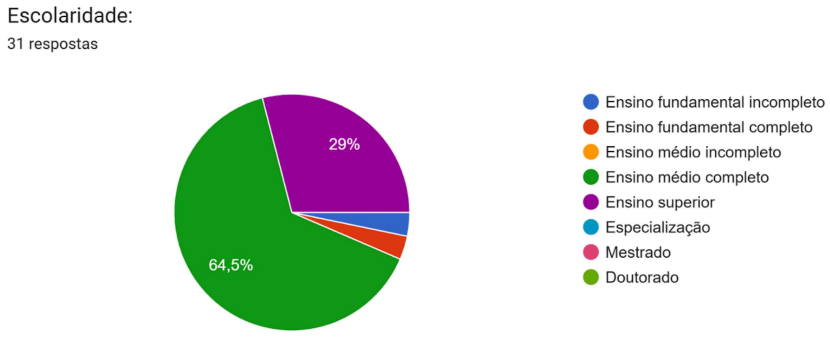
Dessa forma, a presença expressiva de trabalhadores nesse intervalo etário confirma sua inserção no núcleo mais ativo da força produtiva nacional. Além disso, houve também a participação de trabalhadores mais jovens, entre 18 e 25 anos (32,3%), e de alguns acima dos 36 (19,3%), porém em menor proporção. Em relação ao sexo, observa-se um predomínio marcante do público masculino, uma vez que a pesquisa registrou apenas duas mulheres entre as respondentes, evidenciando que esse segmento de trabalho permanece fortemente masculinizado (93,5%).

Essa predominância pode estar relacionada ao alto nível de risco da atividade, às exigências físicas inerentes à condução e ao ritmo intenso das entregas, bem como ao cenário de insegurança urbana, fatores que historicamente limitam a inserção feminina em ocupações caracterizadas como perigosas ou insalubres. Os dados estão em consonância com levantamentos nacionais do IBGE (2024), que indicam que ocupações vinculadas ao transporte e à logística seguem

sendo majoritariamente desempenhadas por homens, compondo um dos setores com menor participação feminina no país.

Quanto à escolaridade, observou-se que a maioria dos participantes possui ensino médio completo, seguida por trabalhadores com formação superior ou apenas ensino fundamental (Gráfico 1). Abílio (2020) destaca que a uberização atrai uma força de trabalho heterogênea, que inclui desde indivíduos com baixa escolaridade até trabalhadores com formação intermediária ou superior, os quais enfrentam dificuldades de inserção no mercado formal e acabam encontrando nas plataformas uma alternativa de sustento. Antunes (2020) complementa que a expansão do trabalho por aplicativos evidencia um fenômeno de subutilização da qualificação, no qual profissionais com maior escolaridade desempenham atividades precarizadas devido à falta de oportunidades compatíveis com sua formação.

Gráfico 1 - Escolaridade dos participantes



Fonte: Própria (2026)

O levantamento também identificou diferenças significativas quanto ao tempo de atuação na atividade. A maior parte dos trabalhadores declarou estar entre três e cinco anos no setor, período que coincide com a expansão e consolidação das plataformas digitais no Brasil, sobretudo após 2018. Outro grupo expressivo informou atuar há um a dois anos, enquanto uma parcela menor exerce a atividade há menos de um ano ou há mais de seis anos, demonstrando permanências mais curtas e trajetórias mais longas. Esses dados revelam que, embora se trate de uma ocupação relativamente recente no mercado de trabalho brasileiro, já existem trabalhadores que construíram trajetórias profissionais contínuas e estabilizadas dentro do setor de entregas e transporte por aplicativos.

A pesquisa revelou um cenário fortemente marcado pela informalidade. A maioria dos entrevistados não possui vínculo formal de trabalho e grande parte sequer está registrada como MEI, ainda que essa seja uma das poucas formas de regularização mínima oferecidas pelas plataformas. Entre aqueles que possuem MEI, alguns relataram que o registro existe apenas porque determinadas empresas exigem o cadastro para habilitar entregas, o que comprova um processo de "formalização parcial", dependente das regras das empresas digitais e sem qualquer garantia de proteção trabalhista.

Outro aspecto relevante diz respeito à jornada de trabalho. A maior parcela dos respondentes afirmou trabalhar entre 7 e 10 horas diárias, enquanto muitos relataram jornadas ainda mais extensas, ultrapassando 10 horas por dia. Um grupo menor trabalha entre 4 e 6 horas (Gráfico 2). Essa característica confirma o prolongamento de jornadas como prática comum nessa ocupação, geralmente sem intervalos adequados, seja devido às metas de ganho diário, seja pelas exigências algorítmicas das plataformas, que condicionam a oferta de corridas ao desempenho contínuo do trabalhador.

Gráfico 2 - Horas médias trabalhadas por dia pelos participantes



Fonte: Própria (2026)

Constatou-se também, no curso da pesquisa, a implantação de um ponto de apoio da plataforma iFood, inaugurado em outubro de 2025 na Rua Diogo Móia (Umarizal, Belém/PA). O espaço, que é o único de sua categoria na cidade até o momento, oferece acesso à água potável, banheiros e área para pausas. Em contraste, plataformas como a Uber, 99 e outras ainda não disponibilizam estruturas físicas fixas de descanso em Belém, concentrando seu suporte de forma digital ou

em centros administrativos temporários, carências básicas amplamente relatadas pelos trabalhadores ao longo da jornada de trabalho.

Por outro lado, a assistência cotidiana nas rotas de entrega é reforçada pela legislação local. No âmbito municipal, a Lei nº 9.999/2024 assegura aos entregadores o direito de acesso a infraestrutura básica, como banheiros e água potável, nos estabelecimentos comerciais parceiros das plataformas em Belém (Belém, 2024). Essa medida visa mitigar a precariedade das condições de trabalho nas ruas, transformando o acesso a necessidades fisiológicas básicas, antes dependentes da concessão dos lojistas, em um direito exigível pelo profissional de aplicativo.

Todavia, embora represente uma medida pontual de mitigação, a iniciativa não altera a lógica estrutural que dificulta a realização de pausas regulares, tampouco assegura o acesso contínuo e universal a condições adequadas de descanso e alimentação. Tal limitação é corroborada pelos dados da pesquisa, uma vez que a maioria dos participantes relatou não conseguir estabelecer horários definidos para descanso ou alimentação, além de enfrentar severas restrições no acesso à água potável e a banheiros ao longo da jornada, circunstâncias que evidenciam condições de trabalho inadequadas e potencialmente prejudiciais à saúde física e mental desses trabalhadores.

Os períodos de descanso relatados pelos motociclistas variaram significativamente: "15 minutos durante as noites, podendo chegar a duas horas aos fins de semana; duas horas; três horas; sempre; de uma a três horas; duas horas" (Autoria Própria, 2026).

No que se refere aos meios utilizados para exercer a atividade, quase todos os respondentes utilizam motocicleta própria, arcando integralmente com custos de manutenção, combustível e equipamentos. Poucos utilizam veículos de terceiros. Esses dados reforçam o modelo de “empreendedorismo por conta própria”, no qual o trabalhador absorve todos os custos e riscos da atividade, sem qualquer mecanismo de compartilhamento de responsabilidades.

Os dados sobre equipamentos de proteção individual mostram que, embora a maioria utilize capacete, apenas parte dos trabalhadores afirma utilizar EPI de forma completa. Há casos de uso irregular ou insuficiente, o que se relaciona diretamente à incidência de acidentes relatada na pesquisa. A maior parte

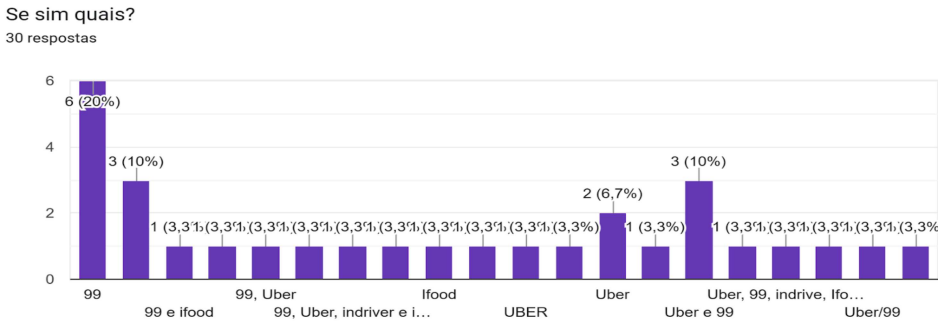
mencionou acidentes leves, enquanto alguns citaram acidentes de maior gravidade, evidenciando que a atividade envolve riscos contínuos e elevados.

Os riscos identificados pelos trabalhadores no curso desta pesquisa são recorrentes e revelam um cotidiano permeado por situações que comprometem sua integridade física, emocional e material. Os dados coletados via formulário revelam a natureza multifacetada desses perigos, que podem ser compreendidos em três eixos principais. O primeiro, relativo à infraestrutura e ambiente, engloba o estado deteriorado das vias (ruas esburacadas e irregulares), má sinalização, alagamentos e ausência de iluminação pública.

O segundo eixo refere-se à segurança e relações interpessoais, incluindo a violência urbana, com destaque para o risco expressivo de assaltos e violência contra o patrimônio, além de assédio, discriminação, brigas de trânsito e o desconforto em abordagens policiais. Por fim, identificam-se riscos operacionais e de saúde, manifestados pelo trânsito intenso e caótico, pela imprudência de motoristas, pela má alimentação e por riscos ergonômicos decorrentes da exaustiva jornada de trabalho (Autoria Própria, 2026). Tais elementos, somados ao comportamento inadequado de passageiros e às condições climáticas adversas, reforçam a insegurança estrutural que acompanha a atividade de entrega na capital paraense.

Quanto à inserção nas plataformas digitais, os dados demonstram que a quase totalidade dos participantes exerce suas atividades por meio de aplicativos como Uber, 99, iFood, InDrive e Bee Delivery (Gráfico 3). O uso simultâneo de duas ou mais plataformas é comum, indicando uma estratégia para ampliar as oportunidades de chamadas e, consequentemente, aumentar a renda. No entanto, essa multiplicidade de vínculos não representa segurança; ao contrário, evidencia um movimento típico da uberização, no qual o trabalhador precisa se desdobrar para garantir renda mínima, sem contrapartida de direitos ou proteções. Como observa Antunes (2018), essa nova morfologia do trabalho cria um 'proletariado de serviços' que, embora pareça autônomo por transitar entre aplicativos, encontra-se submetido a uma jornada extenuante e desprovida de seguridade social, caracterizando o que o autor denomina como o 'privilégio da servidão'.

Gráfico 3 - Plataformas indicadas pelos participantes



Fonte: Própria (2026)

Além disso, as percepções sobre regras e exigências das plataformas mostram um ambiente de pressão constante. Embora parte dos respondentes considere adequados os prazos e exigências, uma parcela significativa demonstra discordância total ou parcial, indicando que as plataformas impõem ritmos que não correspondem às condições reais de tráfego, segurança e infraestrutura urbana.

Essa relação assimétrica aparece também na percepção de responsabilidade pelos riscos: muitos trabalhadores afirmam assumir integral ou parcialmente a própria segurança, internalizando a lógica de individualização típica do modelo subordinado. Essa responsabilização individual, porém, não se traduz em proteção, pois a maior parte (71,4%) relata não receber qualquer suporte ou benefício das plataformas, e os poucos que recebem mencionam apenas seguros básicos, geralmente com cobertura limitada.

A percepção sobre os mecanismos de proteção social e seguridade também revela um cenário de dependência direta das políticas privadas das plataformas. Quando questionados sobre a assistência em casos de sinistros, as respostas dos participantes variaram entre o desconhecimento e a identificação de coberturas específicas: “Não; seguro de acidente; Chubb Seguros Brasil S.A Seguro disponibilizado pela plataforma iFood; não recebo; o iFood oferece seguro de vida e contra acidentes” (Autoria Própria, 2026).

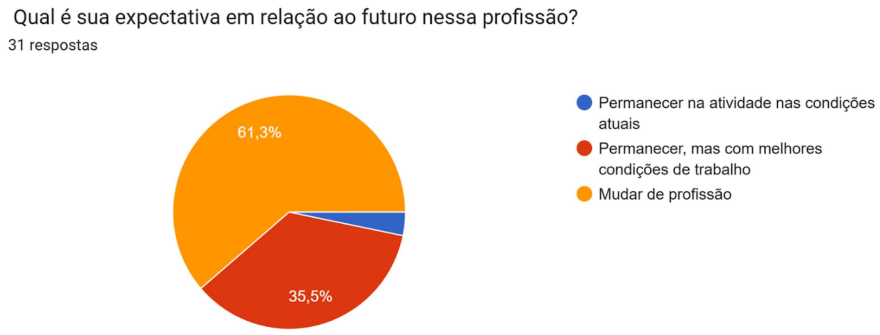
Essa fragmentação nos relatos demonstra que, embora existam apólices coletivas vigentes, como a parceria entre a plataforma iFood e a seguradora Chubb, a eficácia e o alcance dessas garantias ainda são percebidos de forma desigual pela categoria, acentuando a sensação de desamparo para aqueles que afirmam não receber qualquer auxílio.

A renda também se mostra instável, variando entre R$2.000,00 e R$4.500,00, o que compromete a previsibilidade financeira e o planejamento pessoal. Nesse sentido, Ricardo Antunes (2018) destaca que, no trabalho mediado por plataformas digitais, a remuneração está diretamente vinculada ao tempo de disponibilidade e à intensificação da jornada, transferindo os riscos da atividade ao trabalhador e aprofundando a precarização das relações laborais.

Diante desse cenário, os participantes sugeriram melhorias que poderiam contribuir para a valorização e segurança da atividade. As demandas concentram-se em quatro pilares fundamentais: no eixo econômico, reivindicam-se tarifas mais justas, reajustadas pela inflação, e melhores margens de lucro para reduzir a pressa que gera acidentes; na infraestrutura, aponta-se a necessidade de abrigos para chuva, pontos de apoio para alimentação e vias asfaltadas. No que tange à segurança, os relatos destacam a urgência de policiamento, fiscalização rígida e proteção contra invalidez. Por fim, os trabalhadores buscam o reconhecimento formal da profissão por meio de cursos de pilotagem, criação de associações e maior atuação do governo e das plataformas.

A perspectiva de futuro profissional entre os participantes revela um quadro preocupante. A maioria expressa desejo de mudar de profissão, indicando insatisfação generalizada e a percepção de que as condições atuais não permitem projeções sólidas a longo prazo. Apenas uma pequena parcela pretende permanecer na atividade nas condições vigentes, enquanto outros consideram continuar desde que haja melhorias estruturais. A avaliação geral sobre a sustentabilidade da profissão reforça essa conclusão: para a maior parte dos trabalhadores, o trabalho via aplicativos, tal como se apresenta hoje, não é sustentável (Gráfico 4). Tal percepção evidencia a precarização crescente e a urgência de debates e intervenções que garantam condições dignas, seguras e estáveis para os profissionais que dependem dessa forma de ocupação.

Gráfico 4 - Expectativas indicadas pelos participantes



Fonte: Própria (2026)

4. ANÁLISE NORMATIVA E JURÍDICA DA UBERIZAÇÃO

Maurício Godinho Delgado (2023) define o empregado como a pessoa física que presta serviços de forma não eventual, mediante salário e sob dependência do empregador, destacando os elementos da pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação jurídica. Esses requisitos foram criados em um contexto Industrial, no qual o trabalho era presencial e supervisionado diretamente. Contudo, essa lógica tradicional mostra-se insuficiente diante das novas dinâmicas mediadas pelas plataformas digitais (Delgado, 2023; Abílio, 2020).

Diante dessa realidade, conforme aponta Carelli (2020), o trabalho via aplicativos demonstra que os elementos da relação de emprego manifestam-se de forma atenuada ou disfarçada pela tecnologia. Isso ocorre porque o controle não é exercido por um superior hierárquico, mas por sistemas tecnológicos que organizam, distribuem e avaliam o trabalho. De acordo com Abílio (2020), a intermediação algorítmica cria uma autonomia apenas formal, ao mesmo tempo em que transfere aos trabalhadores os riscos da atividade e impõe regras operacionais que influenciam diretamente sua renda. Nesse panorama, Delgado e Delgado (2023) ressaltam que a expansão desse modelo gera desafios significativos ao ordenamento jurídico brasileiro, visto que os motociclistas enfrentam lacunas normativas que dificultam sua inclusão nos mecanismos tradicionais de proteção social.

Ademais, a própria CLT foi construída para um cenário industrial, baseado em atividades presenciais, jornadas rígidas e subordinação exercida por chefias (Delgado 2023). Por esse motivo, seus conceitos, embora fundamentais, não

captam plenamente a complexidade do trabalho digital. Nesse ponto, a subordinação algorítmica substitui o comando direto por mecanismos tecnológicos de gestão, como avaliações, pontuações, tarifas dinâmicas, distribuição de entregas e a possibilidade de desativação unilateral (Abílio, 2020; Carelli, 2020). Assim, o controle permanece presente, mas em uma forma digital menos visível.

Consequentemente, até mesmo a noção de não eventualidade precisa ser reinterpretada pois, apesar da aparente liberdade de conexão, muitos motociclistas dependem exclusivamente dessas plataformas para garantir sua subsistência, o que confere habitualidade e continuidade à atividade (Abílio, 2020).

O cenário jurisprudencial recente no Brasil, revela forte oscilação entre decisões que reconhecem e que negam o vínculo trabalhista no trabalho por aplicativos. De um lado, autores como Delgado e Delgado (2024) e Carelli (2023) apontam a subordinação algorítmica como elemento central para o reconhecimento do vínculo, destacando instrumentos de controle como ranqueamento opaco e poder de desconexão.

De outro, juristas como Martins Filho (2024) e outros setores do Tribunal Superior do Trabalho têm defendido a autonomia, argumentando que a flexibilidade de horários e a multiplicidade de plataformas rompem os requisitos da CLT. Soma-se a esse contexto a insegurança jurídica criada pela pendência de julgamento no Supremo Tribunal Federal, que analisa a matéria sob o Tema de Repercussão Geral 1.291 (RE 1.446.336) relatado pelo ministro Edson Fachin. Enquanto o julgamento não se finda, a Procuradoria-Geral da República (PGR), em parecer no referido recurso extraordinário, manifestou compreensão contrária ao vínculo, reforçando a tese da livre iniciativa e da prestação de serviços autônoma.

Além disso, a ausência de legislação específica agrava essa situação. Sem normas claras, não há garantia de direitos básicos, como férias, 13º salário, FGTS ou proteção previdenciária. Aliado a isso, há o fato de que os custos da atividade, como combustível, manutenção, equipamentos de segurança e desgaste da motocicleta, recaem integralmente sobre o trabalhador, que também permanece desprotegido em casos de acidentes, apesar de atuar em uma das atividades mais perigosas do país. A desativação sem justificativa reforça a assimetria entre plataformas e motociclistas, afetando diretamente sua estabilidade financeira.

Diante desse cenário, diversas propostas de regulamentação têm surgido. Alguns defendem um regime intermediário, prevendo garantias mínimas como

seguro contra acidentes, contribuição previdenciária compartilhada e remuneração mínima por hora conectada. Um exemplo emblemático dessa vertente é o PLP 152/2025, que busca estabelecer direitos básicos sem necessariamente extinguir a autonomia do profissional. Outras propostas defendem o enquadramento desses trabalhadores na CLT, sob o argumento de que existe subordinação, ainda que exercida por meios tecnológicos. Além do mais, especialistas ressaltam a necessidade de transparência algorítmica, limites à desativação unilateral e mecanismos de proteção social adequados ao risco elevado da atividade realizada em motocicletas.

Já no contexto local de Belém do Pará, essa busca por regulamentação enfrenta desafios específicos. Embora a Lei Municipal nº 9.271/2017 discipline o serviço de mototáxi, ela ainda não abarca a complexidade do transporte e entrega por aplicativos, gerando um vácuo normativo municipal. As discussões em Belém, no período da COP 30 (2025), foram catalisadas pela visível precariedade do setor. Embora tenham surgido novas exigências de qualificação e segurança para os motociclistas e motoristas, o debate institucional focou-se em normas administrativas, sem enfrentar a raiz da insegurança jurídica que expõe o trabalhador a riscos crescentes, como demonstra o salto estatístico de acidentes na capital (Olavo Dutra, 2025), e sem também resolver a ausência de garantias previstas em legislações como a Lei Federal nº 12.009/2009.

Além disso, a nível regional, a fiscalização quanto ao cumprimento da Portaria MTE nº 2.021/2025, que garante o adicional de periculosidade de 30%, tem sido um ponto crítico de tensão jurídica e social, evidenciando a desarticulação entre as normas de segurança do trabalho e a resistência das plataformas em reconhecer esses custos operacionais na capital paraense. Conforme aponta o Sindicato dos Trabalhadores em Aplicativos do Estado do Pará (SINDTAPP, 2025), a resistência das plataformas em Belém não é apenas financeira, mas estrutural, uma vez que as empresas utilizam a ausência de fiscalização municipal para postergar o pagamento do adicional garantido pela Portaria MTE nº 2.021/2025.

Por fim, torna-se necessário construir um modelo regulatório que reconheça as particularidades do trabalho em plataformas e, especialmente, do trabalho em motocicletas, sem perpetuar a precarização. Para isso, é fundamental que haja diálogo entre Estado, empresas e trabalhadores, a fim de assegurar condições dignas, previsibilidade de renda e um mínimo de segurança jurídica e social.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida neste trabalho mostra que a uberização não é apenas um fenômeno tecnológico, mas uma transformação profunda na forma como o trabalho é organizado, sentido e vivido no Brasil contemporâneo. A revisão histórica evidenciou que, embora cada período apresente suas particularidades da servidão medieval ao trabalho fabril industrial, permanece um traço comum: a constante disputa entre capital e trabalho, marcada por assimetrias de poder e pela busca dos trabalhadores por proteção mínima. No entanto, a chegada das plataformas digitais reabre essa disputa em novas bases, deslocando responsabilidades, diluindo vínculos e introduzindo mecanismos de controle que se escondem sob discursos de autonomia.

A pesquisa normativa revelou que o arcabouço tradicional do Direito do Trabalho, construído para relações presenciais e hierarquizadas, tem dificuldades para enquadrar a realidade de trabalhadores que são subordinados não a um supervisor físico, mas ao comando invisível dos algoritmos. O trabalhador é apresentado como autônomo, mas sua autonomia é limitada pela lógica do aplicativo, que define tarifas, direciona rotas, controla desempenho e pode desligá-lo a qualquer momento. Essa contradição evidencia que a ausência de vínculo formal não elimina a subordinação; apenas a torna menos perceptível e, muitas vezes, mais severa.

Os dados da pesquisa de campo em Belém do Pará confirmam essa tendência, revelaram um cotidiano marcado por longas jornadas, ausência de direitos, insegurança constante e pressão contínua para manter a produtividade. A precariedade expressou-se tanto na rotina física, nos riscos de acidentes, assaltos, vias deterioradas, intempéries climáticas quanto nas dimensões econômicas e sociais, como renda instável, falta de apoio das plataformas e dificuldade de interrupção das jornadas para alimentação ou necessidades básicas. O fato de a maior parte deles desejar deixar a profissão demonstra que a atividade, tal como estruturada hoje, não oferece perspectivas de continuidade nem condições dignas de permanência.

Outro ponto que emerge com clareza é que a inserção massiva de jovens entre 26 e 35 anos, grupo central da força de trabalho do país, indica que a

uberização deixou de ser um “bico” ou alternativa temporária e passou a ocupar espaço importante no mercado de trabalho urbano. No entanto, essa presença expressiva ocorre sem o respaldo de direitos ou políticas públicas estruturadas, o que reforça a vulnerabilidade dessa parcela significativa da população.

As sugestões propostas pelos próprios trabalhadores como: tarifas mais justas, fiscalização, pontos de apoio, reconhecimento formal da atividade, programas de segurança e qualificação profissional, demonstram que existe consciência coletiva sobre o que precisa ser feito. Não se trata de um setor inviável, mas de um setor abandonado à própria sorte, regulado exclusivamente pelo mercado e pelas plataformas, cujos interesses raramente convergem com a proteção do trabalhador.

Diante dessas constatações, é possível afirmar que o modelo atual de prestação de serviços por aplicativos aprofunda desigualdades históricas e reconfigura a precarização sob novas roupagens. A tecnologia, que poderia servir para melhorar condições laborais, vem sendo utilizada como instrumento de intensificação do controle e de transferência de riscos, sem que isso seja acompanhado por mecanismos de proteção legal equivalentes.

Conclui-se, portanto, que enfrentar os desafios da uberização exige mais do que ajustes pontuais: requer uma atualização profunda da legislação trabalhista, a construção de políticas públicas específicas e o reconhecimento de que esses trabalhadores sustentam parte essencial da dinâmica urbana, especialmente em cidades como Belém. A regulamentação do trabalho por aplicativos não pode se limitar a formalidades administrativas ou ao discurso da liberdade de escolha, precisa incorporar garantias mínimas, mecanismos de segurança, remuneração digna e responsabilidade compartilhada entre Estado, empresas e plataformas.

Assim, este trabalho demonstrou que a uberização no Brasil é, simultaneamente, um fenômeno econômico, jurídico e social. E, ao revelar as experiências reais dos motociclistas que vivem essa realidade diariamente, evidencia-se que a discussão sobre o tema não diz respeito apenas ao futuro do trabalho, mas ao presente concreto de milhares de trabalhadores que sustentam a mobilidade urbana e enfrentam, sozinhos, os riscos de um modelo produtivo que precisa urgentemente ser repensado.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Sem maquiagem: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos**. São Paulo: Boitempo, 2014.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: do empreendedorismo para o trabalho**. Psicoperspectivas, Valparaíso, v. 19, n. 3, p. 1-11, 2020. Disponível em: https://www.psicoperspectivas.cl. Acesso em: 13 fev. 2026.

ALMEIDA, Paula. **Pará registra a maior taxa de trabalhadores informais do país no último trimestre**. O Liberal, Belém, 17 ago. 2024. Economia. Disponível em: https://www.oliberal.com. Acesso em: 13 fev. 2026.

ALVES, Giovanni. **Trabalho digital, uberização e precarização**. Bauru: Projeto Editorial Práxis, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O precariado sobre duas rodas: precarização do trabalho urbano**. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009**. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais de transporte de passageiros, mototaxistas e motoboys. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br. Acesso em: 11 fev. 2026.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O trabalho em plataformas digitais: entre o "disfarce" e a emancipação**. São Paulo: LTr, 2020.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O Trabalho em Plataformas Digitais: entre o panoptismo digital e a subordinação algorítmica**. Jusbrasil, 2024. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br. Acesso em: 14 fev. 2026.

CASILLI, Antonio A. **En attendant les robots: enquête sur le travail du clic**. Paris: Éditions du Seuil, 2019.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection**. Geneva: International Labour Office, 2016. (Conditions of Work and Employment Series, n. 71).

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 20. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: LTr, 2023.

DELGADO, Maurício Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **A Reforma Trabalhista no Brasil: com os comentários à Lei n. 13.467/2017**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2023.

DELGADO, Maurício Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Trabalho por Aplicativos: Constituição, Tratados Internacionais e CLT**. São Paulo: LTr, 2024. Disponível em: https://www.ltr.com.br. Acesso em: 14 fev. 2026.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Perfil e condições de trabalho dos entregadores por aplicativo no Brasil**. São Paulo: DIEESE, 2023. (Estudos e Pesquisas, n. 104). Disponível em: https://www.dieese.org.br. Acesso em: 13 fev. 2026.

FILGUEIRAS, Vitor; CAVALCANTE, Sávio. **Uberização: a precarização do trabalho sob demanda por aplicativo**. Cadernos do CEAS, Salvador/Recife, n. 249, p. 32-61, jan./abr. 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 25. ed. São Paulo: Loyola, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PNAD Contínua: Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais em 2023**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: https://www.ibge.gov.br. Acesso em: 7 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PNAD Contínua: Indicadores mensais e trimestrais da força de trabalho**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: https://www.ibge.gov.br. Acesso em: 10 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estatísticas de gênero: indicadores sociais das mulheres no Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br. Acesso em: 13 fev. 2026.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política – Livro I**. Trad. Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **A natureza jurídica do trabalho por aplicativos**. Revista do TST, Brasília, 2024. Disponível em: https://www.tst.jus.br. Acesso em: 14 fev. 2026.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas de trabalho**. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

O LIBERAL. **Belém tem aumento no número de trabalhadores por aplicativos em 2024**. Belém, 22 out. 2024. Disponível em: https://www.oliberal.com. Acesso em: 3 fev. 2026.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and underpaid: how workers are disrupting the digital economy**. Cambridge: Polity Press, 2016.

SCHWAB, Klaus. **A Quarta Revolução Industrial**. Trad. Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM APLICATIVOS DO ESTADO DO PARÁ (SINDTAPP). **Mobilização e impasses na aplicação do adicional de periculosidade em Belém**. Belém, 2025. Disponível em: https://www.facebook.com. Acesso em: 14 fev. 2026.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (Brasil). **Tema 1291: Controvérsia relativa ao reconhecimento de vínculo de emprego entre motoristas de aplicativo e empresas de plataformas digitais**. Relator: Min. Edson Fachin. Brasília, DF, 2024. Disponível em: https://portal.stf.jus.br. Acesso em: 13 fev. 2026.

VINUTO, Juliana. **A amostragem em bola de neve em pesquisas qualitativas: um debate em aberto**. Temáticas, Campinas, v. 22, n. 44, p. 203-220, 2014.

ZUBOFF, Shoshana. **A era do capitalismo de vigilância: a luta por um futuro humano na nova fronteira do poder**. Trad. George Schlesinger. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2021.