



ENTRE FLEXIBILIDADE E PRECARIZAÇÃO: A VULNERABILIDADE DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NO BRASIL

BETWEEN FLEXIBILITY AND PRECARIOUSNESS: THE VULNERABILITY OF APP-BASED DRIVERS IN BRAZIL

Cibele Gomes MAIA¹

Faculdade de Ciências do Tocantins (FACIT)

E-mail: cibele.maia35@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0009-0003-6122-2539>

Mylena de Sousa CRUZ²

Faculdade de Ciências do Tocantins (FACIT)

E-mail: mylenacruz2014@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0009-0000-7393-8516>

Marina de Alcântara ALENCAR³

Faculdade de Ciências do Tocantins (FACIT)

E-mail: marina.alencar@faculdefacit.edu.br

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5075-3487>

RESUMO

Este artigo tem como objetivo analisar a condição de vulnerabilidade dos motoristas de aplicativo, que, embora sejam classificados como prestadores de serviços independentes, enfrentam uma série de desafios decorrentes da ausência de reconhecimento de vínculo empregatício pelas plataformas digitais em que atuam. A ascensão dessas plataformas gerou um novo paradigma nas relações de trabalho, marcado pela precarização e vulnerabilidade dos trabalhadores. Sem vínculo empregatício formal, esses motoristas lidam com a ausência de direitos trabalhistas básicos, jornadas exaustivas e flexíveis, baixos salários e falta de proteção social. O artigo propõe a análise da vulnerabilidade desses trabalhadores sob a ótica da proteção dos grupos vulneráveis, com ênfase na assimetria de poder e na

¹ Acadêmica do Curso de Bacharelado em Direito pela Faculdade de Ciências do Tocantins – FACIT. E-mail: cibele.maia35@gmail.com | ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6122-2539>.

² Acadêmica do Curso de Bacharelado em Direito pela Faculdade de Ciências do Tocantins – FACIT. E-mail: mylenacruz2014@gmail.com | ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7393-8516>.

³ Professora de Direito da Faculdade de Ciências do Tocantins – FACIT. Doutora em Linguística e Literatura pela UFNT. Mestre em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais pela UFT. E-mail: marina.alencar@faculdefacit.edu.br | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5075-3487>.

precarização como ameaças à dignidade do trabalhador. Conclui-se que a formalização do vínculo empregatício por meio da legislação é essencial para garantir direitos fundamentais, como férias, 13º salário, seguro-desemprego e licenças remuneradas, assegurando dignidade a essa categoria.

Palavras-chave: Motoristas de aplicativo. Vulnerabilidade. Proteção trabalhista.

ABSTRACT

This article aims to analyze the vulnerability of app drivers. Although classified as independent service providers, these workers face significant challenges due to the lack of formal employment recognition by the digital platforms on which they operate. The rise of these platforms has generated a new paradigm in labor relations, marked by precariousness and worker vulnerability. Without a formal employment bond, these drivers contend with the deprivation of basic labor rights, exhausting working hours, fluctuating remuneration, and a lack of social protection. The study proposes an analysis of this vulnerability from the perspective of protecting vulnerable groups, focusing on power asymmetry and precarious conditions as threats to workers' dignity. It concludes that the formalization of an employment relationship, through specific legislation, is crucial to guarantee fundamental rights such as paid vacation, 13th salary, unemployment insurance, and paid leave, thereby ensuring the dignity of this professional category.

Keywords: App drivers. Vulnerability. Labor protection.

INTRODUÇÃO

A era digital, impulsionada pelo acelerado avanço das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), tem reconfigurado profundamente diversas dimensões da vida social, com impactos particularmente transformadores nas relações laborais. Mais do que uma simples substituição de meios analógicos por digitais, essa revolução promove uma reformulação estrutural do trabalho, afetando condições, proteções e a própria natureza do vínculo empregatício. Nesse contexto, as plataformas digitais emergem como agentes de um fenômeno disruptivo, que desafia paradigmas tradicionais do Direito do Trabalho e expõe lacunas na legislação,

especialmente diante da ascensão de modelos baseados em controle algorítmico e precarização sistêmica.

No âmbito laboral, a retórica da flexibilidade, autonomia e inovação, frequentemente associada à digitalização, tem sido instrumentalizada para legitimar práticas que fragilizam direitos históricos. O caso dos aplicativos de transporte ilustra esse paradoxo: motoristas são classificados como "parceiros independentes", mas submetem-se a regimes de monitoramento contínuo, sem acesso a garantias como férias remuneradas, previdência social ou jornada regulamentada. Essa contradição revela um cenário de *uberização*, termo cunhado por Filgueiras e Antunes (2020) para descrever a apropriação de narrativas empreendedoras para mascarar relações de subordinação.

Desta maneira, este trabalho parte da seguinte problemática:

"De que maneira a precarização do trabalho via plataformas digitais de transporte, marcada pela contradição entre autonomia formal e subordinação algorítmica, afeta a garantia dos direitos fundamentais dos trabalhadores, e como o ordenamento jurídico brasileiro pode responder a esse desafio sem obstruir os avanços da economia digital?"

Trabalhamos com a hipótese de que a legislação trabalhista brasileira, ao não reconhecer o controle algorítmico como forma de subordinação, contribui para a precarização dos direitos fundamentais dos motoristas de aplicativo, permitindo que as plataformas digitais perpetuem relações laborais assimétricas sob o discurso da autonomia, sem garantir proteções sociais mínimas.

Por isso, este trabalho tem como objetivo geral analisar os impactos das plataformas digitais de transporte sobre os direitos trabalhistas no Brasil, avaliando a adequação da legislação vigente e propondo alternativas regulatórias que conciliem inovação tecnológica com a proteção da dignidade humana.

Os objetivos específicos desta pesquisa consistem em caracterizar o fenômeno da "uberização" do trabalho e suas implicações jurídico-sociais, com ênfase na precarização das condições laborais dos motoristas de aplicativo, investigar como o controle algorítmico e a ausência de regulamentação específica geram vulnerabilidades socioeconômicas e violações a direitos previstos na CLT e na

Constituição Federal, bem como avaliar as propostas regulatórias nacionais existentes para o trabalho em plataformas digitais.

No Brasil, onde mais de 1,5 milhão de pessoas atuam em plataformas de transporte (IBGE, 2024), a ausência de regulamentação específica agrava vulnerabilidades jurídicas e socioeconômicas. Dados do IPEA (2023) apontam que 68% desses trabalhadores têm rendimentos inferiores a um salário mínimo, enquanto pesquisas do Ministério Público do Trabalho (MPT, 2023) destacam jornadas médias superiores a 10 horas diárias. A combinação de remuneração instável, riscos ocupacionais e dependência algorítmica — em que sistemas de avaliação subjetiva e penalizações automáticas ditam ganhos — configura uma realidade que demanda urgente intervenção estatal.

Este estudo investiga, sob uma perspectiva jurídica interdisciplinar (com diálogos críticos com a Sociologia e a Economia), os mecanismos de precarização inerentes a esse modelo, questionando em que medida a atual legislação trabalhista brasileira é capaz de garantir a dignidade humana e o valor social do trabalho, conforme previsto nos artigos 1º e 6º da Constituição Federal. Metodologicamente, alia revisão teórica, incluindo contribuições de Byung-Chul Han (2015) sobre a "sociedade do desempenho", à análise de dados secundários (IBGE, IPEA, MPT) e jurisprudência recente, como o emblemático caso Uber (TST, 2023), que negou vínculo empregatício sob o argumento da "liberdade de horários".

Além de diagnosticar assimetrias de poder nesse ecossistema, o trabalho propõe-se a debater alternativas regulatórias que conciliem inovação tecnológica com direitos fundamentais. Defende-se aqui que a autorregulação corporativa é insuficiente, sendo essencial a construção de um marco legal que reconheça formas híbridas de subordinação, garanta pisos remuneratórios e assegure proteção social, sem obstruir os benefícios da economia digital. Ao articular rigor acadêmico e relevância prática, a pesquisa busca contribuir para um Direito do Trabalho adaptado aos desafios do século XXI.

METODOLOGIA

Este estudo adotou uma abordagem metodológica qualitativa, de natureza aplicada e caráter descritivo-analítico, fundamentada em pesquisa bibliográfica e

documental, com o propósito de analisar a precarização dos motoristas de aplicativo no Brasil e propor alternativas regulatórias. Classifica-se como pesquisa teórico-crítica, uma vez que busca não apenas descrever o fenômeno da *uberização*, mas também problematizar suas contradições à luz do ordenamento jurídico e dos direitos fundamentais. A opção por métodos não empíricos justifica-se pela necessidade de examinar as interações entre normas jurídicas, dinâmicas das plataformas digitais e impactos sociais, dentro dos limites viáveis para um trabalho de graduação. A metodologia foi organizada em três eixos interligados, correspondentes aos objetivos específicos definidos.

Para caracterizar o fenômeno da “*uberização*” e suas implicações, realizou-se uma revisão teórica multidisciplinar, priorizando autores como Filgueiras e Antunes (2020), que discutem a reconfiguração do trabalho na era digital, e Byung-Chul Han (2015), cuja análise da “sociedade do desempenho” ajuda a desvendar a contradição entre autonomia formal e controle algorítmico. Complementarmente, dados socioeconômicos do IBGE (2024) e do IPEA (2023) foram analisados para contextualizar a expansão das plataformas no país, com destaque para indicadores como renda média dos motoristas e jornadas laborais excessivas. Essa triangulação entre teoria e dados empíricos permitiu evidenciar como a retórica da flexibilidade mascara relações de exploração.

Na investigação das lacunas regulatórias e do controle algorítmico, a pesquisa concentrou-se em fontes jurídicas e documentais. Foram examinadas decisões recentes do Tribunal Superior do Trabalho (TST), como o emblemático caso Uber (2023), que negou vínculo empregatício sob o argumento da “liberdade de horários”, ignorando evidências de subordinação indireta. Paralelamente, notas técnicas do Ministério Público do Trabalho (MPT, 2023) foram estudadas para contrastar críticas ao Projeto de Lei Complementar n.º 12/2024 (PLP 12/2024), acusado de legitimar a precarização. A literatura especializada, incluindo estudos do grupo Trab21 (2023) e Almeida (2022), foi mobilizada para discutir o conceito de “subordinação algorítmica”, revelando como a CLT e a Constituição de 1988 falham em proteger trabalhadores de mecanismos digitais de controle.

Para avaliar propostas regulatórias, adotou-se uma análise comparativa entre o PLP 12/2024 e modelos internacionais, como a Lei espanhola Rider (2021) e a

Diretiva Europeia sobre Trabalho em Plataformas (2024), que reconhecem direitos mínimos mesmo sem vínculo empregatício tradicional. Relatórios da OIT (2021) sobre proteção social na economia digital foram cruzados com dados do IPEA e posicionamentos do MPT, identificando critérios para uma regulamentação equilibrada, como pisos remuneratórios, transparência nos algoritmos e acesso à previdência. Essa etapa permitiu confrontar a insuficiência do marco legal brasileiro com experiências que conciliam inovação e direitos fundamentais.

A não inclusão de pesquisa de campo deve-se ao escopo inicial do trabalho, que priorizou a sistematização do debate teórico-jurídico. Contudo, a triangulação de fontes, combinando doutrina, dados oficiais e jurisprudência, garantiu robustez à análise, evitando vieses e permitindo conclusões críticas. A metodologia adotada não apenas atendeu aos objetivos propostos, mas também ofereceu subsídios para repensar o Direito do Trabalho em diálogo com os desafios impostos pela digitalização.

DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DIANTE DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NA ERA DIGITAL

A reestruturação do capitalismo na era digital, marcada pela financeirização e pela expansão das plataformas tecnológicas, aprofunda a contradição entre a acumulação do capital e a degradação das condições de vida da classe trabalhadora. No Brasil, os motoristas de aplicativo personificam essa contradição, submetidos a uma precarização que nega direitos historicamente conquistados e naturaliza a exploração sob o véu da "inovação". Este capítulo busca desvelar, à luz de uma crítica marxista, como a "*uberização*" reconfigura a superexploração do trabalho, dissimulada pela retórica da autonomia e da flexibilidade.

A Reestruturação Capitalista e a Desagregação dos Direitos Trabalhistas

O desenvolvimento das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs) não representa um mero avanço técnico, mas uma nova fase de reestruturação produtiva do capitalismo, conforme analisado por Harvey (1992) em sua teoria da "acumulação flexível". Nesse contexto, plataformas como Uber, 99 e iFood operam como agentes de um ethos neoliberal que fragmenta a classe trabalhadora,

substituindo contratos formais por relações de pseudoautonomia. Como afirma Antunes (2018),

A precarização estrutural do trabalho é um traço orgânico do capitalismo contemporâneo, que utiliza a tecnologia não para emancipar, mas para intensificar a extração de mais-valia (Antunes, 2018, p. 47).

A chamada "economia de plataforma" consolida um modelo de acumulação baseado na externalização de riscos: as empresas transferem custos como manutenção de veículos, combustível e seguridade social para os trabalhadores, enquanto centralizam o controle via algoritmos. Essa dinâmica, longe de ser uma exceção, é a materialização do que Filgueiras e Antunes (2020, p. 22) denominam "capitalismo de vigilância", no qual "a subordinação direta do fordismo é substituída por um controle algorítmico difuso, mas não menos opressivo, que vigia, disciplina e descarta".

A promessa de "liberdade" propagada pelas plataformas esconde uma armadilha: a flexibilidade mascara a ausência de direitos, e a autonomia dissimula a dependência econômica. Como demonstram dados do IPEA (2023), 72% dos motoristas de aplicativo no Brasil trabalham mais de 10 horas diárias, sem acesso a descanso semanal remunerado ou proteção contra acidentes. Essa realidade expõe a falácia do discurso tecnoutópico, que celebra a "*gig economy*" enquanto invisibiliza a reprodução ampliada da mais-valia.

A Subsunção Real do Trabalho ao Algoritmo

A substituição do gestor humano por algoritmos não eliminou a exploração do trabalho — apenas a transformou. Para Marx (1867), a chamada subsunção formal acontecia quando o capitalista passava a controlar o processo produtivo. Hoje, o controle se dá de forma mais sutil: os motoristas de aplicativo são gerenciados por códigos que determinam rotas, tarifas e punições. Como sintetiza Braga (2019, p. 103), "o algoritmo opera como um capataz digital, impondo uma disciplina que anula a autonomia real e transforma o tempo de vida em tempo de trabalho não pago".

Esse processo se concretiza em práticas operacionais típicas das plataformas digitais, conforme ilustrado na Tabela 1:

Tabela 1: Mecanismos de controle e exploração algorítmica nas plataformas.

| MECANISMO | DESCRIÇÃO |
|---------------------------|--|
| Controle de produtividade | Sistemas de pontuação penalizam recusas de corridas, forçando os motoristas a aceitarem tarifas reduzidas para permanecerem "ativos" na plataforma. |
| Precificação dinâmica | A remuneração varia conforme a demanda, sem qualquer transparência ou participação dos trabalhadores na definição dos critérios. |
| Desposseção de dados | A coleta de dados sobre os hábitos de trabalho visa otimizar a exploração, sem retorno financeiro proporcional ou controle por parte do trabalhador. |

Fonte: Elaborado pelas autoras – abril de 2025.

Dardot e Laval (2016, p. 211) afirmam que “a racionalidade neoliberal transforma o trabalhador em empresário de si mesmo”, jogando sobre ele a responsabilidade por um sistema que já nasce desigual. Antunes (2018) reforça que essa lógica de “autonomia” esconde a transferência dos custos — como manutenção do veículo e seguro — para os próprios trabalhadores. Dados do MPT (2023) mostram que 58% dos motoristas estão endividados justamente por isso.

Ao transformar colegas em concorrentes, esse modelo destrói os laços de solidariedade e naturaliza a competição. Como analisa Harvey (1992), o sistema concentra riqueza por meio da espoliação, enquanto culpa os explorados por sua condição. Superar isso exige mais do que novas regras: é preciso desfazer a ideia de que esses trabalhadores são “empreendedores” e reconhecer a exploração por trás do discurso de liberdade. Marx (1867) já alertava: só a organização coletiva pode romper os grilhões do capital — mesmo quando invisíveis e digitalizados.

A “Uberização” como Expressão da Crise Estrutural do Capital

A degradação das condições dos motoristas de aplicativo não é um acidente, mas um sintoma da crise de reprodução do capitalismo, que busca recompor taxas de lucro via precarização. Como alerta Antunes (2018), a uberização representa a "forma mais acabada do trabalho destituído de direitos", onde a CLT é substituída por contratos de adesão unilaterais.

A farsa da "parceria" entre plataformas e trabalhadores fica evidente na jurisprudência. No caso Uber (TST, 2023), o Tribunal Superior do Trabalho negou vínculo empregatício sob o argumento de que "não há subordinação direta",

ignorando, como critica Almeida (2022, p. 89), que "a subordinação algorítmica é tão ou mais eficaz que a clássica, pois substitui o controle visível do patrão por uma rede de coerções digitais".

Essa lógica aprofunda a financeirização do cotidiano: sem garantias trabalhistas, os motoristas recorrem a empréstimos para comprar veículos, perpetuando um ciclo de endividamento que os mantém reféns das plataformas. Conforme dados do MPT (2023), 58% dos motoristas possuem dívidas vinculadas a seus veículos, muitas vezes contratadas com subsidiárias das próprias empresas de aplicativo.

A regulamentação proposta pelo PLP 12/2024, ao negar direitos básicos como pisos salariais e jornada máxima, revela a subordinação do Estado aos interesses do capital rentista. Contra isso, é urgente resgatar a perspectiva marxista de luta coletiva. Como propõe Braga (2019, p. 215) "a organização sindical dos precários e a pressão por um estatuto do trabalho plataformizado são passos necessários, mas insuficientes sem a contestação do próprio modo de produção".

A experiência internacional oferece exemplos: na Espanha, a Lei Rider (2021) obrigou plataformas a reconhecerem vínculos empregatícios, resultado de greves coordenadas por motoristas. No Brasil, a construção de alternativas exige articular demandas imediatas (como transparência algorítmica) com a crítica estrutural à mercantilização da vida.

Características da Precarização do Trabalho

O conceito de "precariado", popularizado por Guy Standing (2011), vem sendo debatido por vários autores. Mas, como observa Braga (2019, p. 67), o que se vê não é uma nova classe, e sim a classe trabalhadora reduzida à sua forma mais frágil: descartável e desprotegida. A "uberização" é o retrato mais visível dessa nova precariedade. Os motoristas de aplicativo vivem à margem de direitos trabalhistas e previdenciários, o que, segundo Ritzel e Kümmel (2021, p. 118), dificulta até mesmo que se reconheçam como parte de um coletivo. As plataformas impõem uma lógica meritocrática, reforçada por avaliações públicas e metas invisíveis, que transformam o cotidiano em uma competição permanente.

Byung-Chul Han (2015) analisa esse fenômeno ao afirmar que:

Doenças neuronais como a depressão, transtorno de déficit de atenção [...] determinam a paisagem patológica do começo do século XXI [...] provocadas não pela negatividade de algo imunologicamente diverso, mas pelo excesso de positividade (Han, 2015, p. 7).

A sobrecarga mental resultante da autogestão forçada e da pressão constante por avaliações positivas compromete a saúde psíquica dos trabalhadores.

A financeirização da vida, conceito desenvolvido por Harvey (1992) como "acumulação por espoliação", materializa-se na realidade dos motoristas de aplicativo. Dados do IPEA (2023, p. 15) revelam que 72% desses trabalhadores laboram mais de 10 horas diárias, enquanto 58% estão endividados para financiar veículos (MPT, 2023, p. 22). Essa dinâmica ilustra como o capitalismo contemporâneo substitui a exploração salarial clássica por uma escravidão por dívidas, onde o trabalhador financia seus próprios meios de produção. Como alerta Antunes (2018, p. 89), "a *uberização* é a forma mais acabada da subsunção real do trabalho ao capital, onde a coerção se disfarça em algoritmos".

A fragmentação da classe trabalhadora constitui um instrumento de controle. Ao substituir contratos formais por relações (pseudo)autônomas, as plataformas digitais dissolvem laços de solidariedade, transformando colegas de profissão em competidores. Essa "subordinação algorítmica" (Almeida, 2022, p. 115) substitui o capataz visível do fordismo por sistemas digitais que vigiam, penalizam e descartam trabalhadores, resultando numa classe desmembrada, onde 95% dos motoristas dependem exclusivamente das plataformas para subsistência (USP, 2023, p. 8).

A ideia de que o precariado constitui uma "nova classe" ignora a história do capitalismo. Como lembra Engels (1845, p. 71) em *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*, no século XIX, operários trabalhavam 16 horas diárias em condições que hoje seriam chamadas de "precárias", sem direitos ou proteção. A diferença reside na metamorfose da dominação: se antes a exploração era mediada por supervisores humanos, hoje é executada por algoritmos que mascaram a subordinação sob o mito da autonomia. Para Marx (1867, p. 304), "o capital vem ao mundo pingando sangue e lama por todos os poros" e, na era digital, a lama assume a forma de inovação tecnológica.

A resistência exige desvelar a ilusão de que o precariado é uma classe distinta. Como demonstram greves de motoristas na Espanha, que conquistaram o reconhecimento de vínculos empregatícios em 2021, a organização coletiva é possível. No Brasil, a luta está em exigir a ampliação da CLT para incluir o controle algorítmico como subordinação. Como conclui Braga (2019, p. 202), "a rebeldia do precariado só terá sentido se for a rebeldia da classe trabalhadora, unida contra a espoliação neoliberal".

Outro aspecto relevante é a falsa autonomia atribuída aos motoristas. Embora formalmente considerados trabalhadores autônomos, as decisões sobre preço, disponibilidade de corridas e remuneração são determinadas unicamente pelas plataformas. Esse modelo de gestão algorítmica elimina qualquer possibilidade de diálogo, substituindo a negociação por regras unilaterais impostas digitalmente.

Nesse sentido, Wyzykowski (2016) observa que: "No campo do direito do trabalho, ramo considerado em sua essência protetivo, poder-se-ia pensar que a autonomia privada se encontra mitigada ou mesmo inexistente".

Portanto, as características da precarização do trabalho nas plataformas digitais são múltiplas: informalidade, ausência de proteção social, sobrecarga física e psíquica, controle algorítmico, instabilidade econômica e enfraquecimento da organização coletiva. Torna-se urgente repensar as formas de regulação do trabalho digital para garantir dignidade aos trabalhadores que sustentam essa nova engrenagem produtiva.

Impactos da Precarização do Trabalho na Sociedade

Os efeitos das condições laborais dos motoristas atingem todo o tecido social. O enfraquecimento dos vínculos formais compromete a arrecadação de tributos, sobrecarrega os sistemas de seguridade social e amplia os níveis de desigualdade. A informalidade generalizada mina a estabilidade econômica, pois trabalhadores sem garantias têm menor capacidade de consumo e acesso a serviços básicos.

Dados do IBGE indicam que, em 2022, dos 1,5 milhão de trabalhadores atuando por plataformas digitais no Brasil, grande parte estava ligada ao transporte de passageiros. Essa massa sustenta uma atividade essencial, mas opera à margem

das proteções legais, revelando uma desproteção crônica que fragiliza o papel do Estado.

A questão da segurança também revela um aspecto negligenciado dessa atividade. Os motoristas estão mais expostos a situações de risco, como assaltos, sequestros e acidentes, sobretudo por atuarem em horários noturnos e regiões periféricas. A ausência de seguro representa mais um sinal da negligência institucional com essa categoria.

Esse tipo de crítica revela um dilema central das novas formas de trabalho: *como garantir liberdade e flexibilidade sem abrir mão da proteção social?* O modelo atual das plataformas digitais tem desafiado as estruturas tradicionais de regulação trabalhista, exigindo do Estado uma resposta que vá além da simples formalização de um vínculo precário. Para Vargas Neto (2021, p. 38) “Embora seja inegável que essa nova forma de trabalhar tem criado oportunidades, os trabalhadores encontram-se à margem da legislação protetora de trabalho”.

Essa vulnerabilidade não se restringe apenas ao presente, mas também compromete o futuro dos trabalhadores, que sem contribuições previdenciárias regulares, veem-se sem perspectivas de aposentadoria ou proteção em caso de invalidez. A informalidade perpetua ciclos de pobreza e exclusão, reforçando desigualdades históricas. Loiola e Amorim (2020, p. 29) acrescentam que “Demonstrou-se também a probabilidade de concessão aos benefícios de acidente de trabalho [...] reconhecendo o vínculo de trabalho entre o motorista e a empresa”.

Portanto, é urgente implementar medidas concretas que assegurem condições dignas de trabalho, com proteção social efetiva e regulação adequada, promovendo justiça e equidade para os trabalhadores inseridos nas plataformas digitais. A omissão do Estado diante dessa realidade agrava os efeitos da precarização e compromete os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho. Regular com responsabilidade é garantir que a inovação tecnológica caminhe lado a lado com os direitos humanos e trabalhistas.

RESULTADO E ANÁLISES

Como mencionado na sessão teórica deste trabalho, a ausência de regulamentação específica para motoristas de aplicativo tem gerado ampla discussão

jurídica e social, especialmente no que se refere à caracterização da relação de trabalho. Este capítulo apresenta uma análise das implicações do modelo de trabalho mediado por plataformas digitais, voltado aos motoristas de aplicativo. São examinadas a assimetria de poder nas relações laborais, os efeitos da sociedade do desempenho, a vulnerabilidade do vínculo empregatício, a relevância dos direitos de segunda geração e a proposta do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024. A abordagem adota uma perspectiva crítica e analítica sobre os principais aspectos dessa problemática.

Assimetria de Poder na Relação Empregador-Empregado

A assimetria de poder entre empregadores e empregados assume contornos radicalizados no capitalismo de plataforma, onde a subordinação clássica é substituída por mecanismos de controle tecnologicamente sofisticados. Nas relações tradicionais, a subordinação manifestava-se na figura do patrão, cuja autoridade direta regulava jornadas, tarefas e remunerações. Nas plataformas digitais, como Uber e 99, essa dinâmica é mediada por algoritmos que, sob a aparência de neutralidade técnica, reproduzem e intensificam a exploração. Como aponta Antunes (2018), "a subsunção real do trabalho ao capital atinge seu ápice quando o controle deixa de ser humano para se tornar digital, invisível e onipresente".

A subordinação algorítmica, como define Almeida (2022, p. 90), naturaliza o controle exercido por algoritmos que ditam tarifas, penalizam recusas e definem rankings de produtividade. A CLT, ao exigir subordinação direta e pessoalidade (art. 3º), falha em abranger essa nova lógica disciplinar, baseada em geolocalização, penalizações automatizadas e métricas de desempenho que transferem riscos econômicos para os trabalhadores. Como denuncia Braga (2019, p. 112), "o algoritmo é o novo capataz, mas sua violência é simbólica: ele não grita, apenas bloqueia contas e reduz ganhos".

Essa reconfiguração permite às empresas negar vínculos empregatícios, como no caso Uber (TST, 2023), em que o Tribunal Superior do Trabalho alegou "ausência de subordinação clássica", ignorando que 92% dos motoristas não conseguem recusar corridas sem penalizações (IPEA, 2023). A assimetria reside também na monopolização dos dados: as plataformas acumulam informações sobre hábitos,

rotas e comportamentos, convertendo-os em capital, enquanto os trabalhadores são privados de transparência sobre como esses dados manipulam sua renda.

Essa dinâmica expõe uma contradição central do neoliberalismo: a retórica da "liberdade contratual" serve para mascarar a coerção estrutural. Como analisa Harvey (1992), a flexibilização das relações trabalhistas submete o trabalhador a uma "liberdade de morrer de fome", onde a autonomia é sinônimo de abandono social. No caso dos motoristas, a suposta "liberdade de horários" esconde jornadas exaustivas de 12 a 14 horas diárias para compensar tarifas baixas (MPT, 2023), enquanto a "autogestão" significa arcar com custos externalizados pelas plataformas.

A resistência a essa assimetria exige repensar categorias jurídicas e estratégias de luta. Como propõe Filgueiras (2020, p. 134), "é urgente reconhecer o controle algorítmico como elemento de subordinação, ampliando a CLT para incluir formas digitais de exploração". Sem isso, a legislação continuará sendo um anacronismo, incapaz de proteger trabalhadores cujas correntes são invisíveis, mas não menos reais.

Sociedade do Desempenho e Precarização

As relações de trabalho contemporâneas são marcadas pela busca incessante por desempenho e pela intensificação das atividades laborais, sendo a produtividade constante valorizada como algo positivo e desejável. Essa obsessão pela produtividade, contudo, pode levar ao esgotamento físico e mental, resultando em doenças como a síndrome de burnout, característica da chamada "sociedade do desempenho".

Han (2015) argumenta que o modelo foucaultiano de sociedade disciplinar, baseado em instituições de confinamento (como fábricas e prisões), foi substituído por uma sociedade de desempenho, onde o controle é exercido por meio de mecanismos de autoexigência e positividade. Nas plataformas digitais, isso se manifesta na necessidade de motoristas de aplicativo aceitarem corridas mal remuneradas para manterem pontuações altas nos algoritmos.

Byung-Chul Han (2015) argumenta que:

O sujeito de desempenho se entrega à liberdade coercitiva ou à livre coerção de maximizar o desempenho. O explorador é ao mesmo

tempo o explorado. Agressor e vítima não podem mais ser distinguidos (Han, 2015, p. 30).

Essa lógica neoliberal promove uma aparência de autonomia, mas intensifica o trabalho e compromete a saúde mental dos trabalhadores, como é o caso dos motoristas de aplicativo. Projetos como o PL 12/2024, que propõem regulamentar o trabalho em plataformas sem garantir direitos básicos, reforçam a ideia de que a precariedade é "inevitável" em nome da inovação — uma falácia que Han (2015) desmonta ao mostrar que o progresso técnico não precisa ser sinônimo de regressão social.

A resistência não deve ser apenas jurídica, mas cultural, questionando a naturalização da produtividade como único valor social. A sociedade do desempenho não é um destino inevitável, mas um projeto político que precisa ser desmontado. Como lembra Han (2015), "o cansaço da sociedade ativa é um cansaço sem sonhos". A luta contra a precarização exige mais que leis: demanda a reconstrução de um imaginário coletivo que valorize a dignidade acima da produtividade, transformando o "empreendedor de si mesmo" em sujeito de direitos.

Vulnerabilidade da Relação Empregatícia

A vulnerabilidade dos motoristas de aplicativo constitui um tema multifacetado, envolvendo fatores como a ausência de proteção trabalhista, a assimetria de poder e as precárias condições de trabalho. Esses profissionais estão inseridos em uma lógica de mercado que se vale da tecnologia para flexibilizar relações laborais, mas desresponsabiliza os empregadores quanto às obrigações legais.

Embora os motoristas desempenhem um papel essencial no funcionamento da atividade econômica, sua atuação ocorre à margem das garantias legais que regulam o trabalho formal. Isso cria uma relação marcada por forte dependência econômica e ausência de alternativas viáveis. Os motoristas não têm poder de barganha e aceitam termos impostos unilateralmente pelas plataformas.

A ausência de direitos básicos, como férias, 13º e previdência, acentua essa vulnerabilidade e compromete a dignidade do trabalhador. A pressão por

produtividade e o risco constante de desativação da conta criam um ambiente de insegurança e instabilidade.

Conforme destacam Ritzel e Kümmel (2021, mp. 118) “O que contribui apenas para a intensificação do labor e precarização das relações de trabalho, mesmo diante da permanência da dependência para com o tomador de serviços.

Diante desse cenário, torna-se evidente a urgência de um debate mais aprofundado sobre a revisão da estrutura jurídica aplicada às plataformas digitais. O avanço tecnológico não pode justificar retrocessos sociais — ao contrário, deve orientar novas formas de regulamentação que garantam a dignidade no trabalho.

Os Direitos de Segunda Geração

O direito ao trabalho digno integra o conjunto dos direitos fundamentais de segunda geração, que exigem do Estado uma postura ativa na promoção da justiça social. Diferentemente dos direitos de primeira geração, que limitam o poder estatal, os de segunda geração requerem políticas públicas, legislações específicas e mecanismos que garantam condições mínimas de vida digna — como saúde, educação, moradia e trabalho com proteção.

O trabalho deixa de ser apenas um meio de subsistência e passa a ser elemento estruturante da dignidade humana. A ausência de condições adequadas compromete não só a renda do trabalhador, mas também sua saúde, segurança e inserção social. O Estado, portanto, deve agir para evitar relações laborais exploratórias ou precarizadas, sobretudo nas novas formas de trabalho, como as mediadas por plataformas digitais.

Nesse sentido, Wyzykowski (2016) afirma que:

O Estado não poderia mais se manter inerte diante das injustiças sociais. Deveria atuar positivamente na efetivação dos direitos que garantissem as necessidades mínimas do ser humano (Wyzykowski, 2016, p. 22).

A citação expressa que a liberdade formal é insuficiente se não se traduz em cidadania real. A proteção social é indispensável para corrigir desigualdades estruturais, especialmente entre trabalhadores informais ou em situações precárias.

Portanto, o direito ao trabalho digno exige a atuação firme do Estado na criação de políticas, normas e instrumentos de fiscalização que acompanhem as mudanças no mundo do trabalho. A omissão estatal não é apenas uma falha, mas uma violação dos direitos fundamentais.

Projeto de Lei Complementar nº 12/2024

A ausência de regulamentação clara para os trabalhadores de plataformas digitais tem gerado intensos debates. O Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 surge como tentativa de disciplinar essas relações, mas enfrenta críticas ao enquadrar os motoristas como autônomos, o que perpetua a precariedade.

Ao defini-los como autônomos, o projeto exclui garantias como FGTS, férias remuneradas, jornada regulamentada e proteção contra dispensa arbitrária. Essas exclusões tornam ainda mais frágil a posição desses trabalhadores. A proposta tende a legitimar a informalidade e institucionalizar a ausência de direitos. Em meio a esse cenário, surgiu o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, com a proposta de regulamentar a relação entre motoristas e plataformas. No entanto, a proposta tem sido alvo de críticas por especialistas, que alertam para o risco de legalizar a precarização.

Segundo a Agência Gov (2024):

Há preocupações de que o projeto possa, na verdade, perpetuar a precarização do trabalho ao legalizar a ausência de direitos trabalhistas e permitir o controle excessivo das empresas sobre os trabalhadores (Agência GOV, 2024).

O artigo 3º do projeto cria a figura do "trabalhador autônomo por plataforma", com liberdade para se conectar, ausência de exclusividade e inexistência de tempo mínimo de conexão. No entanto, tais condições têm sido criticadas por não refletirem a realidade do controle exercido pelas plataformas.

Nesse sentido, Cunha et al. (2024) afirmam que:

Para que as atividades dos motoristas possam ser realizadas de forma autônoma, eles deveriam, ao menos, poder colocar o preço nas corridas, não serem punidos em caso de rejeição de ofertas de viagens, e não terem a quantidade de ofertas de trabalho e de rendimento vinculadas às notas dadas pelos clientes (Cunha et al., 2024, p. 7).

O argumento levantado pelos autores é extremamente relevante, pois evidencia a ausência de elementos essenciais à caracterização da autonomia plena. Um trabalhador verdadeiramente autônomo tem liberdade não apenas para escolher quando trabalhar, mas também para definir os termos da sua prestação de serviço, incluindo preço, condições e critérios de aceitação. No caso dos motoristas de aplicativo, essa autonomia é severamente limitada por regras impostas unilateralmente pelas plataformas. A própria lógica de funcionamento dessas empresas baseia-se em sistemas que penalizam comportamentos considerados “fora do padrão”, criando uma forma de coerção velada e contínua.

Nesse aspecto, os autores destacam que:

O afastamento da presunção da existência de relação de emprego na relação de trabalho entre trabalhador e empresa proprietária de plataforma digital do setor de transporte de pessoas contraria um dos princípios do Direito do Trabalho. Existindo autonomia, cabe à empresa fazer prova dessa situação (Cunha et al., 2024, p. 11).

Dessa forma, o PLP 12/2024, ao invés de proteger os trabalhadores, pode contribuir para a legitimação da precarização no setor. Ao institucionalizar um modelo que exclui direitos básicos sob a justificativa de uma autonomia que não se verifica na prática, o projeto corre o risco de consolidar a vulnerabilidade dos motoristas de aplicativo. Assim, é fundamental que o debate em torno da regulamentação avance no sentido de garantir condições dignas de trabalho, com base na realidade concreta vivida por esses profissionais e não apenas em narrativas jurídicas dissociadas do cotidiano das plataformas.

Indicadores Socioeconômicos e Políticas Públicas Recentes

O trabalho mediado por plataformas digitais tem se consolidado como uma alternativa significativa de ocupação no Brasil. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam que, no quarto trimestre de 2022, aproximadamente 1,5 milhão de pessoas estavam engajadas em atividades por meio de aplicativos de serviços, representando 1,7% da população ocupada no setor privado.

Entretanto, estudos recentes apontam para uma tendência de precarização dessas atividades. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) revelou que o rendimento médio dos motoristas de aplicativo caiu de R\$ 3.100,00, entre 2012 e 2015, para R\$ 2.400,00 em 2022. Essa redução salarial, aliada à ausência de benefícios trabalhistas tradicionais, evidencia a vulnerabilidade desses trabalhadores.

A seguir, uma tabela resume os dados de rendimento médio mensal e horas semanais trabalhadas por motoristas de aplicativo em algumas capitais brasileiras, conforme levantamento realizado pelo aplicativo StopClub:

| Cidade | Estado | Salário (R\$) | Horas Semanais | Valor por Hora (R\$) |
|----------------|--------|---------------|----------------|----------------------|
| Belo Horizonte | MG | 2.805,77 | 54 | 51,96 |
| Porto Alegre | RS | 2.527,58 | 50 | 50,55 |
| São Paulo | SP | 2.501,61 | 60 | 41,69 |
| Rio de Janeiro | RJ | 2.414,31 | 54 | 44,71 |
| Goiânia | GO | 2.041,50 | 54 | 37,81 |
| Fortaleza | CE | 1.947,52 | 56 | 34,78 |
| Curitiba | PR | 1.888,24 | 56 | 33,72 |
| Salvador | BA | 1.712,19 | 54 | 31,71 |
| Brasília | DF | 1.320,64 | 50 | 26,41 |
| Recife | PE | 1.148,27 | 50 | 22,97 |

Fonte: <https://www.serasa.com.br/renda-extra/quanto-ganha-motoristaaplicativo/>

Os dados revelam uma realidade alarmante: mesmo trabalhando entre 50 e 60 horas semanais, os motoristas obtêm rendimentos que variam drasticamente entre R\$ 22,97 e R\$ 51,96 por hora, evidenciando não apenas a precarização generalizada, mas também profundas desigualdades regionais que refletem as disparidades socioeconômicas do país. A ausência de direitos trabalhistas básicos torna esses valores ainda mais insuficientes quando considerados os custos operacionais assumidos pelos próprios trabalhadores.

Embora o governo federal tenha proposto o PLP 12/2024 e anunciado programas de renovação de frota, essas medidas paliativas não atacam o cerne da questão: a necessidade de reconhecimento de vínculo empregatício e garantia de direitos fundamentais que assegurem dignidade ao trabalho em plataformas digitais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo analisar os desafios enfrentados pelos motoristas de aplicativo no Brasil diante da crescente precarização do trabalho na era digital, situando esse fenômeno no contexto da reestruturação produtiva do capitalismo contemporâneo. Partiu-se da hipótese de que a suposta autonomia oferecida pelas plataformas digitais oculta uma nova forma de subordinação, a subordinação algorítmica, que intensifica a exploração, fragiliza direitos e aprofunda a vulnerabilidade socioeconômica desses trabalhadores.

A pergunta que orientou o estudo *"De que maneira a precarização do trabalho via plataformas digitais de transporte, marcada pela contradição entre autonomia formal e subordinação algorítmica, afeta a garantia dos direitos fundamentais dos trabalhadores, e como o ordenamento jurídico brasileiro pode responder a esse desafio sem obstruir os avanços da economia digital?"*, foi enfrentada por meio de uma abordagem multidisciplinar, evidenciando a insuficiência das categorias jurídicas clássicas diante da complexidade das novas formas de organização laboral.

Ao longo do trabalho, demonstrou-se que a *uberização* do trabalho não representa uma mera mudança formal na prestação de serviços, mas sim a consolidação de um modelo de gestão neoliberal que, sob o disfarce da inovação tecnológica, reconfigura a exploração laboral por meio de ferramentas digitais. A economia de plataformas transfere os riscos ao trabalhador e disfarça essa precarização sob a aparência de autonomia, tornando a exploração mais difícil de ser enfrentada juridicamente.

A análise normativa, empírica e jurisprudencial evidenciou que o ordenamento jurídico brasileiro, ao não reconhecer o controle algorítmico como forma legítima de subordinação, contribui para o esvaziamento da proteção trabalhista e para o fortalecimento de relações assimétricas marcadas por instabilidade, ausência de direitos e insegurança jurídica. A carência de uma legislação específica que regule de forma eficaz o trabalho em plataformas digitais acentua esse cenário, marginalizando uma categoria que já representa parcela expressiva do mercado de trabalho nacional.

Constatou-se que o PLP nº 12/2024, embora reconheça o problema, reforça a narrativa da autonomia e consolida a precariedade como norma, sem enfrentar estruturalmente os mecanismos de dominação.

Diante desse panorama, torna-se urgente repensar as categorias do Direito do Trabalho, ampliando seu alcance para abranger os mecanismos de subordinação mediados por tecnologias. É essencial reconhecer que o algoritmo, ainda que invisível e impessoal, exerce controle direto sobre a força de trabalho, devendo ser considerado elemento de configuração do vínculo empregatício ou, ao menos, fundamento para a criação de um regime jurídico híbrido capaz de assegurar direitos fundamentais mínimos, como remuneração digna, limitação de jornada, acesso à previdência social e instrumentos de negociação coletiva.

A superação da precarização estrutural imposta pelas plataformas digitais exige uma atuação firme e coordenada do Estado, orientada pelos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, do valor social do trabalho e da justiça social. A inovação tecnológica, por si só, não implica retrocesso de direitos; o problema reside na ausência de regulação adequada, que permite que essa inovação seja instrumentalizada para aprofundar desigualdades e transferir os custos do trabalho ao próprio trabalhador.

Nesse sentido, torna-se imprescindível a adoção de medidas regulatórias que transcendam a simples formalização do vínculo empregatício e se adequem às novas dinâmicas do trabalho digital. A criação de um marco legal específico para o trabalho em plataformas deve reconhecer as formas híbridas de subordinação, assegurando garantias trabalhistas mínimas, como jornada máxima, piso remuneratório, acesso à seguridade social e transparência nos algoritmos.

Além disso, é fundamental a constituição de fundos de amparo social, financiados pelas próprias empresas de tecnologia, com o objetivo de proteger os trabalhadores em casos de acidente, invalidez ou períodos de inatividade involuntária.

No plano coletivo, é urgente valorizar a organização sindical dos trabalhadores de plataforma, reconhecendo suas entidades representativas e estimulando a negociação coletiva mediada pelo Estado. Por fim, o enfrentamento da precarização exige uma atuação estatal efetiva na fiscalização, regulamentação e responsabilização

das empresas, rompendo com a lógica da autorregulação e reafirmando o papel do Estado como garantidor dos direitos sociais e da dignidade do trabalho no século XXI.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA GOV. **Motoristas de aplicativos: entenda projeto e saiba o que é fato e o que é 'fake'.** [S. l.], 2024. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202404/direitos-para-motoristas-de-aplicativos-entenda-o-projeto-de-lei-e-o-que-muda>. Acesso em: 25 fev. 2025.

ALMEIDA, R. **Subordinação algorítmica e direito do trabalho.** São Paulo: LTr, 2022.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital.** São Paulo: Boitempo, 2018. Disponível em: https://blogdaboitempo.com.br/wp-content/uploads/2022/05/privilegioservidao_antunes-1.pdf. Acesso em: 24 nov 2025.

BRAGA, R. **A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global.** São Paulo: Editora Unesp, 2019.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).** [S. l.], [2025]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 10 mar. 2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** [S. l.], [2025]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 5 abr. 2025.

BRASIL. **Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990.** [S. l.], [2025]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7998.htm. Acesso em: 20 mar. 2025.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024.** [S. l.], 2024. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/projetos/ato_2023_2026/2024/plp/plp-012.htm. Acesso em: 15 abr. 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 – Ficha de tramitação.** [S. l.], [2025]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesweb/fichadetramitacao?idproposicao=2419243>. Acesso em: 28 abr. 2025.

CUNHA, T. *et al.* **Nota técnica sobre o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024.** Ministério Público do Trabalho, 22 maio 2024. Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nt-plp-12-2024>. Acesso em: 3 maio 2025.

ENTRE FLEXIBILIDADE E PRECARIZAÇÃO: A VULNERABILIDADE DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NO BRASIL. Cibele Gomes MAIA; Mylena de Sousa CRUZ; Marina de Alcântara ALENCAR. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. ISSN: 2526-4281 - FLUXO CONTÍNUO. 2025 – MÊS DE NOVEMBRO - Ed. 68. VOL. 01. Págs. 71-94. <http://revistas.faculdefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdefacit.edu.br.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/ppgs/files/2019/11/Christian-Laval_-Pierre-Dardot-A-Nova-Razao-do-Mundo_-Ensaio-Sobre-a-Sociedade-Neoliberal-Colecao-Estado-de-Sitio-Boitempo-2016.pdf. Acesso em: 24 nov 2025.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010 [1845].

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. In: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 59-78.

HAN, B.-C. **Sociedade do cansaço**. 1. ed. Petrópolis: Vozes, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/trans/a/wvxT6BYqzrbntvX7MmBNvyc/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 24 nov 2025.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>. Acesso em: 18 mar. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Estudo revela precarização das condições de trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/15073-estudo-revela-precizacao-das-condicoes-de-trabalho-de-motoristas-e-entregadores-por-aplicativos>. Acesso em: 2 maio 2025.

IPEA. **Relatório sobre trabalho em plataformas digitais**. Brasília: IPEA, 2023. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12212/1/218212_LV_Impactos_Cap13.pdf. Acesso em: 22 fev. 2025.

LOIOLA, Ana Clara Bezerra; AMORIM, Isadora Cecília Mota. Responsabilização dos aplicativos de transporte nos crimes cometidos contra motoristas. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 12.ª Região**, Florianópolis, v. 23, n. 32, p. 29-42, 2020. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/210260>. Acesso em: 24 nov. 2025.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867].

ENTRE FLEXIBILIDADE E PRECARIZAÇÃO: A VULNERABILIDADE DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NO BRASIL. Cibele Gomes MAIA; Mylena de Sousa CRUZ; Marina de Alcântara ALENCAR. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. ISSN: 2526-4281 - FLUXO CONTÍNUO. 2025 – MÊS DE NOVEMBRO - Ed. 68. VOL. 01. Págs. 71-94. <http://revistas.faculdefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdefacit.edu.br.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO – MPT. **Dados sobre endividamento de motoristas de aplicativo.** Brasília: MPT, 2023. Disponível em: https://mpt.mp.br/pgt/noticias/pnad_2022_teletrabalho_embargo_novo-1.pdf. Acesso em: 12 mar. 2025.

RITZEL, Guilherme Sebalhos; KÜMMEL, Marcelo Barroso. O conceito de precariado e as relações de trabalho surgidas no século XXI: uma abordagem sobre a consideração de vínculo empregatício aos trabalhadores de plataformas digitais. **Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9.^a Região**, Curitiba, v. 10, n. 103, p. 117-135, set. 2021. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/196797>. Acesso em: 24 nov 2025.

SERASA. **Quanto ganha um motorista de aplicativo?**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://www.serasa.com.br/renda-extra/quanto-ganha-motorista-aplicativo/>. Acesso em: 29 abr. 2025.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa.** São Paulo: Autonomia Literária, 2011.

TRAB21. **Estudo financiado por associação de plataformas digitais revela remuneração abaixo do salário mínimo para entregadores e motoristas.** [S. l.], 2023. Disponível em: <https://trab21.org/2023/05/22/estudo-financiado-por-associacao-de-plataformas-digitais-revela-remuneracao-abaixo-do-salario-minimo-para-entregadores-e-motoristas/>. Acesso em: 7 abr. 2025.

UNIÃO GERAL DOS TRABALHADORES – UGT. **Troca de frota para motoristas de aplicativo: avanço histórico em 2025.** [S. l.], 2025. Disponível em: <https://www.ugt.org.br/noticias/77082-troca-de-frota-para-motoristas-de-aplicativo-avanco-historico-em-2025>. Acesso em: 1 maio 2025.

USP. **Pesquisa sobre renda dos motoristas de aplicativo.** São Paulo: USP, 2023. Disponível em: <https://madeusp.com.br>. Acesso em: 26 fev. 2025.

VARGAS NETO, H. F. O fenômeno da uberização laboral e as formas de proteção ao trabalhador uberizado pelo direito do trabalho brasileiro. **Revista TRT 4.^a Região**, v. 50, n. 49, 2021, p. 37–55. Disponível em: <https://doi.org/10.70940/rt.2021.514>. Acesso em: 24 nov 2025.

WYZYKOWSKI, A. B. V. A autonomia privada e a relação de emprego sob a perspectiva do direito individual do trabalho. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 4, out./dez. 2016, p. 197–217. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/101982>. Acesso em: 24 nov 2025.

ENTRE FLEXIBILIDADE E PRECARIZAÇÃO: A VULNERABILIDADE DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO NO BRASIL. Cibele Gomes MAIA; Mylena de Sousa CRUZ; Marina de Alcântara ALENCAR. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. ISSN: 2526-4281 - FLUXO CONTÍNUO. 2025 – MÊS DE NOVEMBRO - Ed. 68. VOL. 01. Págs. 71-94. <http://revistas.faculdefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdefacit.edu.br.