

**Plataformização, precarização do trabalho e saúde mental: um estudo sobre motoristas
plataformizados em Manaus/AM**

**Platformization, labor recharization and mental health: a study on platform drivers in
Manaus/AM**

**Plataformización, precarización del trabajo y salud mental: un estudio sobre conductores
plataformizados en Manaos/AM**

Carlos Henrique Vale Diniz¹
Robert Filipe dos Passos²

Resumo: Esta pesquisa teve como pergunta: quais são os impactos da plataformização do trabalho na saúde mental de motoristas de transporte de passageiros em Manaus-AM? O objetivo foi identificar características da atuação desses profissionais por meio de plataformas digitais e refletir sobre os efeitos dessas condições em sua saúde mental. A metodologia, de caráter qualitativo, acompanhou quatro trabalhadores por meio de registros diários compartilhados em um grupo de *WhatsApp* sobre suas rotinas de trabalho. Os resultados evidenciaram múltiplas dimensões de precarização: jornadas extensas, ausência de direitos, insegurança, responsabilização individual e vigilância algorítmica. Conclui-se que as consequências desse modelo de trabalho reforçam a necessidade de políticas de proteção que promovam condições dignas aos trabalhadores.

Palavras-chave: Uberização. Precarização do trabalho. Quarta Revolução Industrial. Informalização do trabalho. Saúde Mental.

Abstract: The research was guided by the following question: what are the impacts of the platformization of work on the mental health of passenger transport drivers in Manaus-AM? The objective has been to identify characteristics of these professionals' work through digital platforms and reflect on the effects of these conditions on their mental health. The qualitative methodology followed four workers through daily records shared in a *WhatsApp* group about their work routines. The results have evidenced multiple dimensions of precarization: extended workdays, lack of rights, insecurity, individual accountability, and algorithmic surveillance. It is concluded that the consequences of this work model reinforce the need for protection policies that promote dignified conditions for workers.

Keywords: Labor precarization. Fourth Industrial Revolution. Labor Informalization. Mental health.

Resumen: Esta investigación tuvo como pregunta: ¿cuáles son los impactos de la plataformización del trabajo en la salud mental de conductores de transporte de pasajeros en Manaus-AM? El objetivo fue identificar características de la actuación de estos profesionales a través de plataformas digitales y reflexionar sobre los efectos de esas condiciones en su salud mental. La metodología, de carácter cualitativo, acompañó a cuatro trabajadores mediante registros diarios compartidos en un grupo de *WhatsApp* sobre sus rutinas laborales. Los resultados evidenciaron múltiples dimensiones de precarización: jornadas extensas, ausencia de derechos, inseguridad, responsabilización individual y vigilancia algorítmica. Se concluye que las consecuencias de este modelo de trabajo refuerzan la necesidad de políticas de protección que promuevan condiciones dignas para los trabajadores.

Palabras-clave: Uberización. Precarización del trabajo. Cuarta Revolución Industrial. Informalización del trabajo. Salud mental.

Submetido 23/09/2025

Aceito 26/03/2026

Publicado 09/04/2026

¹ Graduando em Psicologia. Universidade Federal do Amazonas. <https://orcid.org/0009-0003-0455-8351>. E-mail: carlos.diniz@ufam.edu.br.

² Doutor em Psicologia Social e Institucional. Universidade Estadual de Maringá. <https://orcid.org/0000-0003-0900-4262>. E-mail: robert.passos@ufam.edu.br.

Considerações iniciais

O objetivo desta pesquisa consistiu em identificar características da atuação de motoristas que trabalham através de plataformas digitais de empresas de transporte de passageiros na cidade de Manaus-AM. Da mesma forma, refletir acerca do impacto destas condições para a sua saúde mental. Ao pensar sobre o atual cenário do trabalho no contexto brasileiro, bem como suas características e peculiaridades, é fundamental refletir em um primeiro momento sobre o sentido do trabalho.

Segundo Marx (2011), o homem se relaciona com a natureza e se apropria desta para a satisfação de suas necessidades, condição universal do metabolismo que articula homem e natureza. Para o autor, a práxis humana é, em si, trabalho (Alves, 2023), sendo esta uma atividade essencial ao ser humano. O processo de trabalho, neste sentido, é atividade orientada a um fim; independente do lugar, época ou a maneira como é estruturado, toda sociedade modela formas de trabalho, “inaugura” novas formas de trabalhar, estruturando uma série de relações sociais e uma determinada forma de distribuição de poder a partir destas.

Enquanto outros modelos de organização social do trabalho relativamente livres foram marcados pela autossuficiência, o modelo do capital se orienta pela acumulação desenfreada, pelo expansionismo e por uma pretensão totalizante que integra tudo à lógica da produção e ao mercado (Gonsales, 2020). Este metabolismo do capital possui defeitos estruturais: a separação radical entre produção e controle sob o trabalho; o desequilíbrio extremamente problemático entre produção e consumo, sendo marcado pela subsistência de muitos e o consumo alienado e inconsequente de poucos; a submissão dos modos de vida humanos ao capital. Estas características sinalizam o caráter eminentemente antissocial do metabolismo do capital (Antunes, 2025).

Para realizarmos a análise da “plataformização” e a precarização estrutural do trabalho, é fundamental considerarmos questões históricas da organização do processo produtivo sob a égide do capital. Mais especificamente, apresentaremos algumas considerações sobre o desenvolvimento das Revoluções Industriais, que marcam o fomento de novas formas de organização do processo de trabalho a partir do desenvolvimento tecnológico e seus desdobramentos para o trabalho humano, abrindo caminho para o momento atual.

O atual progresso no contexto industrial é resultado de saltos tecnológicos oriundos do estágio superior do capitalismo em um esforço de ampliação de seus limites internos (Alves,

2023). Grohmann (2020) sinaliza a necessidade de historicizar a tecnologia, uma vez que se trata de práticas sociais e materiais que são o resultado de interações cotidianas no interior do modo de produção capitalista.

A Revolução Industrial (séc. XVIII, Inglaterra) transformou processos sociais, econômicos e políticos por meio do êxodo rural, novas técnicas produtivas e políticas que impulsionaram indústrias de bens duráveis, alterando o sistema econômico (Amaral, 2010). Para Hobsbawm (2015), o acúmulo de riqueza então gerado foi essencial à governança mundial atual. Romeiro (2021) destaca o aumento da economia de mercado como fator decisivo na história ocidental. A máquina a vapor viabilizou a transição da manufatura à maquinofatura, aumentando a produtividade (Hobsbawm, 2015).

Antunes (2025) afirma que as mudanças tecnológicas e produtivas se deram pela exploração do trabalhador, o que não configura uma revolução social, mas sim uma conquista burguesa (Hobsbawm, 2015). Se houve expansão econômica, ela se deu às custas da precarização do trabalho: massas migraram para centros urbanos, submetendo-se a redução salarial, multas, trabalho infantil/feminino e jornadas exaustivas (Hobsbawm, 2015). Dejours (1992) aponta uma série de consequências para os trabalhadores: alimentação insuficiente, falta de higiene, acidentes sem amparo, adoecimento e baixa longevidade.

Entre os séculos XIX e XX, a ideologia capitalista impulsionou novos modos produtivos (Kordas et al., 2022). A Segunda Revolução Industrial consolidou-se com o Taylorismo e o Fordismo, intensificando o controle sobre os tempos e movimentos. Gonsales (2020) interpreta esses modelos – assim como o toyotismo e a plataformização – como respostas às crises de acumulação do capital, usando ciência e tecnologia a serviço do capital. Dejours (1992) sinaliza que tal ampliação produtiva ocorreu em detrimento da saúde dos trabalhadores, alienando-os e expondo-os ao desgaste.

O refinamento tecnológico seguiu com estímulo dos mercados e efeitos do pós-guerra. A Terceira Revolução Industrial (segunda metade do séc. XX) inseriu a eletrônica e a automação nos processos produtivos; o microchip (1971) inaugurou a revolução microeletrônica (Coutinho, 2016). O capital promoveu saltos tecnológicos fundamentais à transformação digital, marcados pela revolução informática e informacional (Alves, 2023).

Mais uma vez impulsionadas por uma crise de acumulação capitalista, tais inovações promoveram o neoliberalismo – mercados globais, redução do Estado, reestruturação produtiva – e novas práticas de organização do trabalho: o toyotismo (Passos, 2025).

Estas transformações viabilizaram, décadas mais tarde, a emergência da Indústria 4.0, que tem sido caracterizada como resultado de uma Quarta Revolução Industrial, representando o ápice do avanço produtivo ao reunir e refinar elementos das revoluções anteriores, agora potencializados pelas tecnologias digitais e pela plataformização do trabalho (Antunes, 2018).

A Indústria 4.0 surge como consequência das inovações tecnológicas e políticas fundamentadas no neoliberalismo em um mundo digital muito mais integrado. Elementos das indústrias de comunicação e tecnologia são instrumentos-chave para os mecanismos de acumulação do capitalismo financeiro atual (Antunes, 2020). Além disso, a expansão das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) elevou a qualidade da automação e aprimorou o controle e a comunicação no ambiente digital.

Essas inovações camuflam a crescente precarização do trabalho, marcada por terceirização, informalidade, flexibilidade e subempregos intermitentes, que contornam direitos trabalhistas e expõem o proletariado digital a condições exploratórias semelhantes às aquelas vivenciadas no contexto da Primeira Revolução Industrial (Antunes, 2020).

Em 2019, o IBGE identificou 3,8 milhões de pessoas com trabalho mediado por plataformas. Estima-se que, até 2030, cerca de um terço das relações de trabalho ocorrerá nesse formato (Gonsales, 2020). Mais da metade desses trabalhadores atua no transporte de passageiros, em situação de dependência das plataformas, que controlam tanto os valores dos serviços quanto o acesso aos clientes.

A plataformização se caracteriza pelo uso de algoritmos que permitem às empresas vigiar, controlar e avaliar o trabalho, revelando que tais instrumentos não são neutros. As plataformas digitais reforçam a lógica de acumulação de riqueza e consolidam racionalidades que sustentam o capitalismo, evidenciando uma nova reestruturação produtiva marcada pela intensificação da lógica neoliberal (Grohmann, 2020).

As empresas de plataformas digitais negam qualquer relação trabalhista com os prestadores de serviços, usando termos como “parceria” e alegando apenas conectar demanda e oferta. Essa retórica oculta a precarização do trabalho, isentando-as das obrigações legais previstas na Consolidação das Leis do Trabalho no Brasil. Globalmente, empresas como a Uber

adotam um *modus operandi* em que ameaçam encerrar operações em locais que exijam dela reconhecimento de vínculo trabalhista com motoristas. Além disso, há registros de manobras legais e ilegais para coibir a sindicalização de trabalhadores (Schinestsck, 2020).

Estudos indicam uma correlação direta entre a flexibilização de direitos e a informalização com o aumento de adoecimento físico e mental, acidentes e mortalidade laboral (Antunes, 2018). Além disso, de forma mais sutil, a plataformização do trabalho gera impactos subjetivos na experiência laboral, que requerem investigação para mensurar adequadamente os riscos enfrentados pelos trabalhadores. Esse cenário tende à irreversibilidade, à medida que as relações de trabalho são precarizadas por meio da flexibilização e informalização.

Srnicek (2017) oferece uma contribuição significativa para a definição de capitalismo de plataforma. Para além do uso das plataformas como ferramenta de controle e intensificação da precarização do trabalho, o autor define esta como uma nova etapa do capitalismo na qual as plataformas digitais emergem como modelo de negócio dominante. A matéria-prima – os dados – é extraída, analisada e utilizada para gerar valor e vantagens competitivas. A extração de dados de usuários para venda de espaços de anúncios; o aluguel de infraestrutura de hardware e software; a transformação da manufatura tradicional em processos integrados e conectados, são exemplos de usos das plataformas enquanto aparatos de mineração de dados. Este posicionamento como intermediária entre usuários e suas atividades gera tendência de expansão da própria capacidade de extração, convergência entre as diferentes plataformas e usos, bem como cercamento dos sujeitos em ecossistemas privados na internet aberta.

É desta forma que o capitalismo contemporâneo atualiza seus mecanismos de controle, explorando a capacidade produtiva humana em suas múltiplas dimensões: corpo, afeto, mente, criatividade, inteligência e comunicação (Negri; Hardt, 2016). É considerando estas condições que Antunes (2018) caracteriza a plataformização do trabalho como uma forma de escravidão digital. Além disso, essas empresas mantêm supervisão e controle constantes sobre as atividades dos prestadores de serviço, podendo dispensá-los livremente, o que os submete a uma escolha entre precariedade ou desemprego (Antunes, 2020).

Metodologia

O estudo utilizou uma abordagem qualitativa e de natureza básica e de cunho exploratório. Trata-se de uma cartografia, que se caracteriza como pesquisa-intervenção. Para

Passos, Kastrup e Escóssia, pesquisar cartograficamente exige a inversão do sentido etimológico da palavra metodologia, no qual o caráter apriorístico do “metá-hódos” é substituído por uma “aposta na experimentação do pensamento” (2015, p. 10). O “hódos-metá” é justamente a proposta de “um método não para ser aplicado, mas para ser experimentado e assumido como atitude” (p. 11).

Este estudo foi realizado a partir do programa de incentivo à iniciação científica da universidade à qual os autores são vinculados e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do estado em que a investigação ocorreu. A pesquisa ocorreu entre os meses de agosto de 2024 e agosto de 2025, tendo como orientando o primeiro autor e orientador o segundo autor deste artigo.

Esta pesquisa foi realizada a partir de duas etapas: a primeira etapa consistiu em um levantamento quantitativo de informações pertinentes às condições de trabalho dos motoristas de aplicativos de transporte de passageiros e o impacto para a saúde destes trabalhadores. Para isso, utilizou-se um questionário online (*Google Forms*), no qual os participantes da pesquisa responderam a questões objetivas pertinentes à sua rotina de trabalho.

Já a segunda etapa desta pesquisa utilizou o método cartográfico, caracterizando, portanto, uma abordagem qualitativa. A cartografia, termo emprestado da geografia, segundo Prado Filho e Teti (2013), busca fazer o mapeamento de territórios específicos, a fim de delimitá-los, para além de um mapeamento físico. Este mapeamento também se dá acerca das relações de poder, tensionamentos de forças, jogos de verdade, enunciados, modos de subjetivação, práticas de resistência e de liberdade de um determinado território.

A primeira etapa da pesquisa, além de levantar alguns dados gerais acerca da condição de trabalho, orientar o acompanhamento da construção dos diários, também serviu como estratégia para convidar os trabalhadores a se voluntariarem para participar da segunda etapa, que consistiu em um acompanhamento da sua rotina de trabalho. O acompanhamento se deu no formato de diário de rotina de trabalho, produzido a partir de mensagens escritas e/ou gravadas em áudio via grupo de *WhatsApp* construído pelos pesquisadores. Este acompanhamento teve duração de 5 meses, acompanhando a rotina de quatro trabalhadores. O projeto de pesquisa foi devidamente submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas e aprovado pelo parecer nº 7.086.119. Os registros da pesquisa foram sistematizados e transcritos pelos pesquisadores para serem tratados na análise e formulação

dos resultados da pesquisa. Este artigo trata exclusivamente da segunda etapa da pesquisa, apresentando e discutindo os dados qualitativos produzidos. Os dados quantitativos, que são apresentados em uma segunda publicação, não serão trabalhados neste texto, a fim de permitir um maior detalhamento da dimensão qualitativa da pesquisa. Para garantir o sigilo da identificação dos participantes da segunda etapa de pesquisa, os nomes utilizados para identificá-los são fictícios.

A estratégia de análise dos dados utiliza os registros produzidos nos diários de campo, principal ferramenta cartográfica para registrar estranhamentos, afetações e reflexões, sintetizando a partir daí a produção de conhecimento, de forma coletivizada, no acompanhamento dos sujeitos pesquisados (Passos; Kastrup; Escóssia, 2015). Além disso, foi adotado para síntese dos resultados o procedimento da Análise Temática, método que identifica e relata padrões nos dados por meio de seis fases: (1) familiarização com os dados; (2) geração de códigos iniciais; (3) busca por temas; (4) revisão dos temas; (5) definição e nomeação dos temas; e (6) produção do relatório final (Braun; Clarke, 2006).

Análise dos Dados e Resultados

O impacto da Quarta Revolução Industrial e o advento da plataformização estabelecem uma reorganização do processo de trabalho que eleva a precarização a um patamar nomeado por Antunes (2020) como escravização digital. A Indústria 4.0 amplia o trabalho morto, dominando e conduzindo o processo produtivo, bem como recrudescendo o trabalho vivo (Antunes, 2023). O trabalho exercido sob o jugo do neoliberalismo, da financeirização, expresso no avanço das tecnologias digitais, atinge um patamar de precarização estrutural (Praun; Antunes, 2020). Jornadas diárias exaustivas, remuneração indigna e a desproteção social que abrange cada vez um número maior de trabalhadores denotam que a atual condição de trabalho emula a fase de acumulação primitiva do capital (Antunes, 2020).

Em consonância com a bibliografia nacional, os resultados desta pesquisa reforçam estas características, demonstrando que a realidade dos motoristas uberizados de Manaus/AM reflete o contexto verificado em outras regiões do país. Na sequência, serão apresentadas a partir de 3 seções os principais resultados desta pesquisa, sendo eles: desregulamentação e Ausência de Proteção Trabalhista; a Lógica Neoliberal da Plataformização e Suas

Consequências para a Saúde Mental; e precarização e Terceirização da Responsabilidade para os Trabalhadores.

Desregulamentação e Ausência de Proteção Trabalhista

Os relatos dos participantes da pesquisa evidenciam que ao se recusarem a assumir vínculo trabalhista com os motoristas, as plataformas transferem a totalidade dos riscos e responsabilidades para os trabalhadores ao mesmo tempo que as empresas se apropriam do mais-valor gerado pelo seu sobretrabalho (Antunes, 2020). Questões como baixa remuneração, manutenção do carro, segurança nas corridas e avaliação de desempenho são todas assimiladas pelos trabalhadores, sem qualquer tipo de regulação ou mediação estatal.

Os relatos dos motoristas participantes da pesquisa evidenciam a ausência de proteção trabalhista. Sobre este tópico, um dos motoristas relata o seguinte:

Estou trabalhando em média 7 horas com uma folga por semana. Estou há cinco anos nesse serviço e nunca tirei férias, não estou contribuindo [seguridade social] e, caso venha a acontecer algum acidente que me impeça de trabalhar, estarei desamparado. Quem poderá me ajudar? Tem um outro problema que é a alimentação dentro do carro. Uma dedetização hoje em dia é no mínimo R\$120. Então, no final das contas, o único prejudicado sou eu (Rodrigo, 2025).

Outro motorista acrescenta a constante preocupação com a desproteção durante suas corridas, bem como custos e imprevistos que recaem integralmente sobre os motoristas:

Fiquei quatro dias parado [...] meu carro quebrou e esses quatro dias geraram uma bola de neve de prejuízo que estou tendo que correr atrás para recuperar. Os custos operacionais são altos: gasolina, manutenção do veículo, IPVA. E isso sem contar o custo de vida, que aqui em Manaus é comprovadamente um dos mais altos do país. Você vai sentindo as consequências dessa desproteção aos poucos, nessas pequenas situações do dia a dia (Elias, 2025).

Os relatos de motoristas também apresentam queixas relativas a restrições e avaliações injustas das plataformas. Um deles afirma que “a plataforma não nos permite uma defesa, apenas nos averte, sem ao menos tentar entender o real problema” (Renato, 2025). Já outra motorista observa que “os aplicativos cobram muito os motoristas, qualquer desvio, seja ele qual for, já chegam várias mensagens com o tom de provável bloqueio ou exclusão da plataforma” (Fernanda, 2025). Além disso, um terceiro motorista aponta que “o passageiro que

sente um cheiro estranho não quer saber de desculpa — já começa a reportar. E a Uber, então, não quer nem saber: notifica, chama atenção, bloqueia.” (Elias, 2025). Esses depoimentos mostram como a responsabilização recai imediatamente sobre os trabalhadores, mesmo em situações que fogem ao seu controle. Vale também ressaltar como a avaliação funciona ao punir indiretamente o motorista, já que notas baixas reduzem corridas e conseqüentemente seus potenciais lucros. Esta condição produz uma autorresponsabilização nos motoristas, considerando que a empresa se exime de qualquer regulação ou revisão justa, cabendo exclusivamente ao motorista buscar ao máximo evitar queixas por parte dos passageiros.

Somos ‘autônomos’ somente na parte que convém às plataformas, porque, na verdade, os apps querem empurrar muita coisa goela abaixo dos motoristas. A grande maioria confunde o termo trabalhador autônomo com empresário (Elias, 2025).

Não é nada de empreendedorismo, [...] somos uma categoria super explorada, [...] passaram 10 anos e não houve melhoria alguma; pelo contrário, a situação só piora. Somos responsáveis por tudo: remuneração, segurança, manutenção, avaliação de desempenho e gestão financeira, enquanto as empresas evitam qualquer regulação ou mediação do Estado (Renato, 2025).

O relato evidencia a disparidade entre a imagem de “autonomia” vendida pelas plataformas e a realidade de exploração vivida pelos motoristas. Esta falsificação promovida pela racionalidade neoliberal, é identificada e caracterizada por Balieiro (2022) como uma captura da subjetividade. Para além de vigiados, os sujeitos sofrem uma modulação, automatização e formação de previsibilidades de comportamentos pelos algoritmos, que fazem valer seus interesses através de uma arquitetura computacional projetada para reafirmar seus interesses. Esta dinâmica recrudescer a lógica neoliberal, que, a partir da sistematização de pensamentos e condutas, altera e orienta formas de pensar e produzir subjetividades. É desta forma que a racionalidade neoliberal opera como uma “governança de subjetividades” (p. 67).

A estratégia das empresas de não admitirem regulação ou mediação estatal, muitas vezes ameaçando deixar de operar na cidade ou país (Schinestsck, 2020), transfere integralmente aos trabalhadores a responsabilidade sobre todas as condições do trabalho: remuneração injusta e desproporcional, insegurança, riscos de assaltos, prejuízos e manutenção do veículo, além da gestão financeira e avaliação de desempenho.

As empresas de plataformas, ao usarem o subterfúgio da relação de “parceria”, mascaram a relação de assalariamento que possuem com os trabalhadores, legitimando e incentivando a ausência de regulação. Além disso, incentivam um reconhecimento por parte dos trabalhadores como empresários de si mesmos, que possuem a responsabilidade de “emprender” permanentemente, produzindo inovação, reafirmando sua capacidade de adaptação às demandas por vezes inatingíveis do capital (Balieiro, 2022).

Este processo de captura é realizado a partir de um conjunto de operações sintetizados por Balieiro (2022) como de: 1) interiorização das normas do mercado como realidade única; 2) empresariamento de si, na medida em que o sujeito precisa permanentemente criar estratégias para “valorizar” a si mesmo; 3) criação de situações de mercado, transformando a vida social em escolhas estrategicamente precificadas; 4) produção de corpos docilizados e produtivos, conformando a lógica produtivista; 5) naturalização da concorrência como condição universal; e 6) obliteração de alternativas, formando uma espécie de jaula de aço subjetiva, na qual outras formas de existência parecem impossíveis.

Os desdobramentos deste modelo de relação de trabalho e de vida não só transferem os riscos já citados, como também ampliam a capacidade de controle sobre o trabalho e suas condições de exploração e sujeição (Filgueiras; Antunes, 2020).

A Lógica Neoliberal da Plataformização e Suas Consequências para a Saúde Mental

Essa lógica de responsabilização individual leva os motoristas a internalizar como suas as dificuldades impostas pela plataforma, reforçando a vulnerabilidade e a sensação de exploração. Além disso, alguns relatos destacam que, por vezes, trabalhadores assimilam equivocadamente a propaganda das empresas que incentivam que estes se reconheçam como empreendedores.

Hoje, você vê o cara falando assim, com orgulho: ‘Eu passo 10 horas, 12 horas, 14 horas no volante!’ Como se isso fosse a coisa mais linda do mundo, [...] isso é prejudicial. O cara é novo, ele não entende as coisas. Então essa precarização faz o cara passar horas e horas no volante. Ele [motorista] passa 12 horas na Uber, é bloqueado pela plataforma, aí passa pra outra, pra dar continuidade no serviço (Renato, 2025).

Scolari (2023) sinaliza que o trabalho frilanceirizado e *just-in-time* dos trabalhadores plataformizados é marcado por esta recusa de assumir responsabilidade patronal, ao mesmo

tempo que os aplicativos operam inúmeras práticas de sanção aos mesmos. Tais “inovações” na organização do processo de trabalho e da própria estruturação das empresas realizam o sonho capitalista, na medida em que se encontram completamente livres para implementar as mais eficientes estratégias de exploração da força de trabalho.

Mais uma vez, as características do trabalho realizado pelos motoristas plataformizados indicam uma recuperação da modalidade de trabalho protocapitalista. A plataformização e o capitalismo de plataforma, portanto, promovem uma inovação radical nas ferramentas de produção que por consequência produz escravos digitais (Scolari, 2023).

Esta lógica de dinâmica de competitividade incentivada pelos novos mercados do capitalismo de vigilância promovem uma capacidade sempre mais preditiva de um superávit comportamental. Os dados comportamentais (tanto dos motoristas quanto dos passageiros, no caso dos serviços de transporte), são utilizados para ampliar sua lucratividade a partir de determinados comportamentos. A aposta é justamente na automatização dos sujeitos (Balieiro; Azevedo, 2026).

No que se refere à predição da assimilação de uma responsabilidade individual mostra-se problemática diante de seus efeitos colaterais sobre a saúde dos motoristas, sobretudo no campo da saúde mental. A ausência de vínculo empregatício e de garantias mínimas evidencia a condição de desproteção social e vulnerabilidade.

Vale ressaltar que compreendemos, em diálogo com Fisher (2020), que a saúde mental é um caso paradigmático acerca das expressões das consequências do modo de operação do capitalismo. O que o autor nomeia como realismo capitalista, busca demarcar a naturalização promovida pela ideologia neoliberal nas mais variadas expressões das consequências devastadoras da desigualdade e da exploração. No que se refere ao campo da saúde mental, de forma cada vez mais hegemônica as doenças mentais são compreendidas como resultado de fatores naturais, invisibilizando as causas sociais de sua produção. É desta forma que nos alinhamos com as leituras críticas em saúde mental, que compreendem o sofrimento não enquanto categorias naturais, mas sim de natureza social e política.

É necessário, nos termos de Fisher (2020), politizar os transtornos mentais. No contexto dos motoristas, é preciso compreender a dinâmica do impacto da exploração do trabalho ao qual estão submetidos e suas consequências para sua saúde mental. Neste sentido, um dos motoristas participantes da pesquisa relata:

Tu acabaste de falar que pegou suas férias e décimo terceiro; eu quero isso pra mim, um direito que eu quero. Beleza, quem não quiser, que trabalhe de domingo a domingo. Eu quero ter o descanso semanal remunerado, porque o motorista, atualmente, se não trabalhar, não recebe. Se a gente se acidentar, estamos lascados. Um dia desses um cabra ficou parado e não estava recebendo, pois não há salário mínimo (Renato, 2025).

O acúmulo de pequenas situações cotidianas gera um desgaste psicológico contínuo. Dentre os vários relatos, os motoristas pontuam:

Imagina você ter que esperar uma pessoa por 5 minutos. Isso é um absurdo! Principalmente para quem trabalha à noite, quando o risco de assalto aumenta. Eu quase fui assaltado, meu primo foi assaltado e não conseguiu mais trabalhar, ficou com trauma, passou mais de 3 horas no porta-malas. Às vezes, o embarque do passageiro é em um local movimentado, onde não dá para parar e esperar [...] pois geralmente dá multa, mas os passageiros não estão nem aí (Renato, 2025).

É complicado, a vida de motorista de aplicativo é assim: a gente vive constantemente equilibrando o trabalho com as cobranças familiares e as responsabilidades do dia a dia (Elias, 2025).

Schinestsck (2020) sinaliza que o conjunto de demandas, responsabilização de cuidados familiares, a atomização do trabalho produzida pela plataformização e a consequente ruptura de laços solidários no contexto laboral, resultado do isolamento e concorrência permanente, promovida pelo leilão de sua força de trabalho, são elementos que potencializam o risco de sofrimento psíquico. Aliado a isso, a pressão pelo medo como elemento de estratégia de coerção da força de trabalho produz uma captura da subjetividade destes sujeitos, que incentivados a se reconhecerem como “empresários de si mesmos”, não compreendem a sua real condição de precarização.

Outro motorista reforça o quadro de sobrecarga e descaso das plataformas:

Quem trabalha com carro alugado não tem tempo para nada; se folgar um dia, no outro vai ter que trabalhar no mínimo 14h, [...] estou trabalhando em média 7 horas com uma folga por semana. Já faz mais de dois anos que não pego bêbados, pessoas em academia, crossfit; você faz todos os trâmites que a plataforma pede e mesmo assim não é ressarcido. Não tem auxílio em nada, somos "autônomos" (Rodrigo, 2025).

Alguns motoristas apontam a instabilidade financeira e a flutuação de preços como fatores que produzem a ilusão de ganhos elevados, levando a frustrações, endividamento e até arrendimento por terem deixado empregos formais. Como relatam os motoristas:

Trabalhamos no autônomo, tem dias que fazemos 500 reais. Eu vejo colegas que ficam agoniados, aí eles gastam mais do que ganham. Não é todo dia que faz esse valor, pega um dia fraco (Fernanda, 2025).

É isso que você falou — da galera mais nova, sem tanta experiência mesmo no aplicativo — que é aquilo que também a Fernanda estava falando: que a pessoa vai começando a se endividar e não consegue dar a volta (Renato, 2025).

Os trabalhadores plataformizados, incentivados e ludibriados pelo discurso neoliberal, são convocados por demandas de produção que também trazem uma carga afetiva. Estes novos arranjos da exploração do trabalho ocultam expectativas acerca da extração da força de trabalho que, de fato, promovem exigências subjetivas significativas. Fisher (2020) sintetiza estas exigências com a premissa de que fazer o bastante já não é o suficiente. A preocupação com a gestão dos recursos voláteis das corridas, a constante necessidade de manter uma avaliação excelente do trabalho, mesmo diante de elementos do processo de trabalho que não estão sob seu controle, a necessidade de manejar o ambiente de trabalho comumente hostil do trânsito, são demandas que garantem a maior eficiência possível para o serviço ofertado pelas empresas de plataformas.

As metas, agora não necessariamente impostas pela empresa ou por um gestor direto, uma vez que os trabalhadores plataformizados se reconhecem como “seus próprios chefes”, são autoimpostas. Considerando ainda a baixa remuneração pelo serviço realizado, tais metas deixam de ser um meio para a avaliação da performance, mas um fim em si. É desta forma que o proletário profundamente precarizado em condições que, como já citado, remetem ao protocapitalismo, produz uma sociedade que para além da informação, é marcada pela exploração (Fisher, 2020).

Precarização e Terceirização da Responsabilidade para os Trabalhadores

Vale ressaltar que, devido ao modelo *just-in-time* adotado pelas plataformas, no qual o ganho dos motoristas depende da quantidade de corridas realizadas e não por tempo de serviço,

somado à baixa remuneração por corrida, muitos motoristas, principalmente motociclistas, são influenciados a acelerar durante as corridas. Esse incentivo à prática de direção imprudente aumenta o risco de acidentes e fatalidades, como relata Renato:

A galera que faz moto por app: viram o número de acidentes de moto de app? [...] antes, da Bola do Produtor até a Grande Circular [regiões da cidade], era 10 reais — ótimo para ambos os lados. Hoje em dia, pra ganhar esse valor, ele precisa ir muito mais além. Para compensar essa diferença o motoboy corre que nem doido pra conseguir algo, pondo em risco o passageiro e a própria vida. E o passageiro acha que tá levando vantagem. Vai chegar o momento em que o Estado, o governo, vai ter que se posicionar contra essa questão. Ou ela vai aumentar muito os valores das corridas de moto, para o cara trabalhar sem ser na agonia, ou vai ter que bloquear esse tipo de serviço. Porque tá virando uma carnificina, cara. Na cidade, o número de acidentes de motos de aplicativo é absurdo (Renato, 2025).

Segundo dados divulgados pela Prefeitura de Manaus, por meio do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), um terço da frota de veículos em Manaus constitui-se de motos, com crescimento considerável nos últimos anos (Manaus, 2025). Ainda de acordo com a Fundação de Vigilância em Saúde do Amazonas (FVS) o período de 2020 a 2024, 54% dos óbitos em acidentes ocorreram com motociclistas. Vale ressaltar que a IMMU menciona:

Colisões, quedas e atropelamentos são os tipos de acidente mais comuns entre os motociclistas, que muitas vezes estão no trânsito a trabalho, atuando como entregadores ou motoristas de aplicativo. O que deveria ser um trajeto rotineiro se transforma, frequentemente, em um cenário de risco (Manaus, 2025).

Segundo a plataforma Uber (2018), motoristas são submetidos à avaliação dos passageiros a cada viagem realizada. A avaliação recebida pelos motoristas se baseia numa média das últimas 500 corridas realizadas. Numa tentativa de incentivar seus “parceiros”, a plataforma fornece benefícios como “Clube 6 Estrelas” e o “Uber VIP”, onde se disponibilizam mais e melhores corridas, acesso prioritário a ações no aplicativo e suporte exclusivo, benefícios esses que são fornecidos àqueles que obtêm nota superior a 4.7 e um determinado número de corridas realizadas no último mês. Essa lógica coloca o motorista sob constante vigilância e pressão, uma vez que avaliações negativas podem comprometer de maneira abrupta sua permanência na plataforma. Assim, cria-se uma sensação de vulnerabilidade contínua, na qual o trabalhador se vê responsabilizado individualmente por circunstâncias muitas vezes externas

ao seu controle, como o humor do passageiro, o trânsito ou o estado do veículo. Um motorista relata dois casos em que foi mal avaliado, sem ter controle da situação:

Podemos levar, no máximo, quatro passageiros por causa da questão das leis de trânsito, mas os passageiros não compreendem. O problema é que depois podem reportar tudo ao contrário, dizendo que o motorista foi grosseiro, mal-educado, ou algo assim [...] mesmo quando os tratamos com o maior respeito. Minha nota, que estava era 5, caiu para 4,96. Pode parecer pouco, mas eu estava me esforçando muito para manter a nota alta (Rodrigo, 2025).

Olha, se eu não falo que minha corrida estava sendo gravada [...] com certeza, essa senhora iria mandar um monte de mentira para a plataforma. Você sabe como é aquele papo furado, né? Mal-educado, grosseiro. Não tem como, irmão [...] deu vontade de cancelar a corrida. Só que a corrida era boa, entendeu? Porque valia uma grana. Às vezes tem essas situações, sabe? A plataforma te submete [...] aí não sei, tô me martirizando, estou muito indignado, chateado [...] precisei parar, respirar e pensar antes de continuar rodando, porque, com o nervosismo, qualquer deslize no trânsito pode resultar em acidente ou outro problema (Rodrigo, 2025).

Ainda que muitos motoristas reconheçam a relação como injusta e exploratória, observa-se a assimilação de impotência e inevitabilidade, não existindo possibilidade de intervenção, seja pela descrença política como instrumento transformador, seja pela ideia de que o trabalho regulamentado como sendo pior, como pontua uma motorista: “Regulamentação tu fala pra gente pagar mais imposto? Porque se for, deixa do jeito que está” (Fernanda, 2025).

Vale ressaltar o medo real das constantes ameaças de desligamento ou de retirada da empresa dos locais que demandam mudanças. Nesse cenário, a subjetividade dos motoristas é constantemente pautada por uma racionalidade neoliberal que busca naturalizar a precarização e eliminar a expectativa de alternativas. Fisher (2020) afirma que no neoliberalismo prevalece a sensação de que não há saída possível, sendo mais fácil imaginar o fim do mundo do que o fim do sistema capitalista. Assim, o desempenho e o bem-estar passam a ser percebidos como responsabilidades individuais, produzindo impactos diretos na qualidade de vida, que vão desde a insegurança e o desgaste mental até práticas cotidianas arriscadas, em um ambiente de trabalho já marcado por acidentes e fatalidades.

Esta nova fase de desantropomorfização do trabalho, marcada pela intensificação da subsunção do trabalho real ao capital a partir desta nova máquina informacional, ocorre na confluência entre plataformização e a promoção da Indústria 4.0, duas facetas de um mesmo

processo (Antunes, 2023). Vale ressaltar que o estudo sobre a plataformização do trabalho, para além de denunciar as condições devastadoras de trabalho precarizado às quais estão submetidos estes trabalhadores, oferece indícios também dos caminhos que cada vez mais novas parcelas de trabalhos percorrerão. A Indústria 4.0 inaugura uma nova hegemonia, pautada na informação e na digitalização orientada pelos pressupostos do capital financeiro (Antunes, 2020).

Diante do exposto, os motoristas percebem e relatam as questões precárias de seu trabalho, mas se encontram em uma posição dicotômica. Enquanto alguns insistem: “Precisamos urgente da regulamentação, estou há cinco anos nesse serviço e nunca tirei férias, não estou contribuindo [seguridade social] e caso venha a acontecer algum acidente que me impeça de trabalhar, estarei desamparado, quem poderá me ajudar?” (Rodrigo, 2025). Outros optam por um posicionamento mais individualizado, como é o caso da Fernanda, que busca resistir de forma direta às plataformas: “não faço protesto na rua, aí vamos fazer isso aquilo [...] o maior protesto está nas nossas mãos, deixa o app doído em não aceitar corrida que não vale a pena” (Fernanda, 2025).

Entretanto, novamente como observam Graham e Anwar (2020), o posicionamento individual tende a ser pouco ou nada efetivo, especialmente em contextos de superoferta de mão de obra, que dilui a força coletiva dos trabalhadores. Essa questão também é ressaltada por um dos motoristas:

Eu queria umas férias. Não tenho já tem 3 anos [...] e décimo terceiro, eu quero isso pra mim [...] ter o descanso semanal remunerado, porque o motorista, atualmente, se não trabalhar não recebe [...] a regulamentação te garante um salário mínimo no mês para sobreviver... quando acontece esses acidentes como o companheiro [Refere-se a outro motorista] ele tem que se humilhar, fazer vaquinha pra não passar fome. Precisamos tratar muito mais coisas, essas plataformas vieram pra ganhar dinheiro em cima da gente, pra melhorar vai demorar muito, nesses tempos o que já mudou? Nada. Precisamos ir pras ruas. Se a galera não reivindicar, não for pra luta... esse negócio de não pagar corrida não dá certo, a plataforma sempre vai ter esses “passa fome” que vai aceitar a corrida, pessoas que não entendem. Passa um ano, dois, alguns meses pegando essas corridas. Se não tiver mudança radical não vamos pra frente [...] o cara vai trabalhando no limite da precariedade (Renato, 2025).

Estes relatos corroboram a afirmação de Filgueiras e Cavalcante (2020) de que a plataformização não se trata de uma questão meramente técnica, mas sim fundamentalmente

política. É a luta política, que caminha *pari passu* com a história do capitalismo, que poderá enfrentar o neoliberalismo enquanto nova razão global.

Ao mesmo tempo, é superando o realismo capitalista, marcado pelo fatalismo frustrado e resignado, que poderá gerar novas respostas à cada vez mais intensa ampliação do sofrimento psíquico. Fisher (2020) afirma a necessidade de problematizar o sofrimento psíquico como sintoma do capitalismo neoliberal. Desta forma, ressaltamos a necessidade de demarcar que é somente na luta pela superação do capitalismo e das expressões de suas estratégias de exploração que seremos capazes de produzir saúde mental.

Considerações Finais

O presente estudo evidenciou o ainda recente fenômeno da plataformização do trabalho, consolidado pela Indústria 4.0 e estruturado sobre os pressupostos do ideal neoliberal. A pergunta de pesquisa foi devidamente respondida, bem como os objetivos foram alcançados, na medida em que os resultados identificaram impactos significativos do cotidiano de trabalho destes para a saúde mental dos(as) motoristas.

Dentre os principais resultados da pesquisa, destacam-se os impactos significativos do trabalho plataformizado sobre a saúde mental de motoristas em Manaus-AM. As evidências apontam para dimensões de precarização — como jornadas extensas, ausência de direitos trabalhistas, insegurança, responsabilização individual e vigilância algorítmica — que repercutem negativamente no bem-estar psíquico dos trabalhadores. Os relatos coletados sugerem que o sofrimento mental já integra o cotidiano desses profissionais, com indícios de que as condições atuais podem favorecer o adoecimento a médio e longo prazo.

Os achados estão em consonância com a literatura nacional e internacional sobre plataformização, reforçando a compreensão de que esse modelo de trabalho atualiza formas históricas de exploração. Contudo, trata-se de um estudo de caráter qualitativo e recorte local, o que limita a generalização dos resultados.

Entre as dificuldades enfrentadas nesta pesquisa, destaca-se a baixa adesão ao questionário online, o que evidenciou a necessidade de adequação metodológica às condições concretas dos participantes. A estratégia do grupo de *WhatsApp* mostrou-se mais compatível com a realidade dos motoristas, permitindo o compartilhamento espontâneo de suas rotinas.

A pesquisa sinaliza a importância de políticas públicas que regulem o trabalho em plataformas e que assegurem direitos básicos, bem como a necessidade de ampliar a investigação sobre os efeitos subjetivos desse modelo laboral.

Referências

ALVES, Giovanni. Trabalho digital, cooperação complexa e trabalho coletivo do capital: notas críticas. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. p.173-192.

AMARAL, Carina de Carvalho. **A evolução do capitalismo: da Revolução Industrial até os dias atuais**. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Três Rios, 2009.

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

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 3.ed. São Paulo: Boitempo, 2025.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era de desantropomorfização do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. p.13-40.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p.11-22.

BALIEIRO, Luan Tarlau; AZEVEDO, Mário Luiz Neves de. Capitalismo de plataforma e soberania digital: a Educação Superior sob vigilância algorítmica. **Revista Educação e Políticas em Debate**, Uberlândia, v. 15, n. 1, p. 1-18, jan./abr. 2026. DOI: <https://doi.org/10.14393/REPOD-v15n1a2026-79552>.

BALIEIRO, Luan Tarlau. **Educação e capitalismo de plataforma: digitalização e conectividade rizomática no ensino – a virtualidade em tela**. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2022.

BRAUN, Virginia; CLARKE, Victoria. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, London, v. 3, n. 2, p. 77-101, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>. Acesso em: 28 mar. 2025.

COUTINHO, Luciano. A terceira revolução industrial e tecnológica: as grandes tendências das mudanças. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 1, n. 1, p. 71-90, 2016. Disponível em:

<https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/398/coutinho.pdf>. Acesso em: 18 set. 2025.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 5.ed. São Paulo: Cortez. 1992.

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

FILGUEIRAS, Vitor; CAVALCANTE, Sávio. What has changed: a new farewell to the working class. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 35, n. 102, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/3510213/2020>. Acesso em: 18 set. 2025.

FISCHER, Mark. **Realismo capitalista**: é mais fácil imaginar o fim do mundo do que o fim do capitalismo? São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p.125-138.

GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p.47-58.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. P.93-110.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2014.

HARVEY, David. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

HOBBSBAWM, Eric John Ernest. **A era das revoluções**: 1789–1848. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

KORDAS, Ann; LYNCH, Ryan; NELSON, Brooke; TATLOCK, Julie. **World history. v. 2**: from 1400. Houston: OpenStax, 2022.

LAZZARATO, Maurizio. **O governo do homem endividado**. São Paulo: N-1 Edições, 2017.

LAZZARATO, Maurizio. **Signos, máquinas e subjetividades**. São Paulo: Edições SESC; N-1 Edições, 2014.

MANAUS. Boletim técnico sobre a mortalidade por acidentes de transporte terrestre envolvendo motociclistas no Amazonas (2020–2024). **Fundação de Vigilância em Saúde do**

Amazonas. Disponível em: https://www.fvs.am.gov.br/noticias_view/8858. Acesso em: 30 ago. 2025.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política. Livro I:** o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2011. v. 1. p. 440.

NEGRI, Antonio; HARDT, Michael. **Declaração:** isto não é um manifesto. São Paulo: N-1 Edições, 2016.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Lílian. **Pistas do método da cartografia:** pesquisa, intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015.

PASSOS, Robert Filipe dos. Neoliberalismo, sujeição social e servidão maquínica: a emergência do trabalhador investidor. In: GOMES-SOUZA, Ronaldo; VASCONCELOS, Ana Cláudia Leal; PASSOS, Robert Filipe dos; LIMA, Roberta de; NINA, Socorro de Fátima Moraes (org.). **Subjetividade, trabalho e saúde:** aproximações entre práticas e saberes nos contextos amazônico e latino-americano. São Paulo: Pimenta Cultural, 2025. Disponível em: https://www.pimentacultural.com/wp-content/uploads/2025/05/Ebook_subjetividade-trabalho-1.pdf. Acesso em: 18 jul. 2025.

PRADO FILHO, Kleber; TETI, Marcela Montalvão. A cartografia como método para as ciências humanas e sociais. **Barbaroi**, Santa Cruz do Sul, n. 38, p. 45–59, 2013. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/barbaroi/n38/n38a04.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2025.

PRAUN, Luci; ANTUNES, Ricardo. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020. p.179-192.

ROMEIRO, Ademar Ribeiro. Civilização e inovação: porque a revolução industrial foi um fenômeno dependente de uma trajetória civilizacional. Texto para Discussão, n. 410, **Instituto de Economia**, Unicamp, 2021. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/TD/TD410.pdf>. Acesso em: 19 set. 2024.

SCOLARI, Fabio. Capitalismo digital e de plataforma: retorno a um putting out system metropolitano. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva:** o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023. p.89-106.

SCHINESTCK, Clarissa R. As condições de trabalho em plataformas digitais sob o prisma do direito ambiental do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020. p.79-92.

UBER. Veja como funciona e para que serve a avaliação da Uber. **Uber Blog**, Brasil, 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/veja-como-funciona-e-para-que-serve-a-avaliacao-da-uber/>. Acesso em: 30 ago. 2025.