



Revista dos discentes do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFSCar

Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Spontaneity and Interest: Conduct Formation in Digital Transportation Platforms

Antônio Olegário Ferreira Neto¹

Marden Campos²

Resumo: O objetivo deste artigo é discutir o processo de formação de condutas no cotidiano de trabalho de um grupo de motoristas de aplicativo. Elegendo o problema da socialização nos ambientes de trabalho como ponto de partida, o artigo discute como os algoritmos mobilizados pela plataforma atuam como socializadores da força de trabalho e explicita o tipo de prática cotidiana que se estabelece entre eles. Para tal, em uma pesquisa qualitativa influenciada pela teoria fundamentada, o artigo demonstra como uma série de entrevistas foram analisadas a partir de processos de codificação e categorização, os quais buscaram reproduzir as ações e crenças dos interlocutores em uma teoria original. Por fim, os resultados desta empreitada são apresentados na forma de relações entre categorias, as quais sugerem um **Envolvimento pelo Trabalho** que se produz a partir das interações reiteradas, de certo tipo de força de trabalho, com as plataformas.

Palavras-chave: Condutas. Socialização. Motoristas de Aplicativo. Teoria Fundamentada.

Abstract: The aim of this paper is to discuss the process of conduct formation in the daily work of a group of ride-hailing drivers. Choosing the problem of socialization in work environments as a starting point, the article discusses how the algorithms mobilized by the platform act as socializers of the workforce and explicates the type of daily practice that is established among them. To this end, in a qualitative research influenced by the grounded theory, the article shows how a series of interviews were analyzed using coding and categorization processes, which sought to reproduce the actions and beliefs of the interlocutors in an original theory. Finally, the results of this undertaking are presented in the form of relationships between categories, which suggest an **Envelopment by Work** that is produced from repeated interactions, done by a specific kind of work force, with the platforms.

Keywords: Conduct. Socialization. App Drivers. Grounded Theory

¹ Doutorando em Sociologia pela USP: Lattes (<http://lattes.cnpq.br/7482038488666547>) Orcid: (<https://orcid.org/0000-0003-1486-4806>) Email: (antonio.olfn@gmail.com)

² Professor do Departamento de Sociologia da UFMG: Lattes (<http://lattes.cnpq.br/5246022943300066>) Orcid: (<https://orcid.org/0000-0002-7397-5453>) Email: (mardencampos@gmail.com)



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Introdução

O objetivo deste artigo é discutir o processo de formação de condutas entre um grupo de motoristas de aplicativo atuantes no estado de Minas Gerais/Brasil. A partir de uma matriz qualitativa de pesquisa, nosso intuito foi analisar como certas práticas coletivas são formadas através da interação cotidiana com as plataformas de trabalho e, então, discutir qual é o conteúdo prático destas ações. Sendo assim, este é um trabalho que aborda como formas coletivas de se portar são produzidas entre pessoas que compartilham de um mesmo cotidiano de trabalho.

Por condutas, entendemos a síntese das práticas desempenhadas por alguém em seu ambiente de trabalho, as quais, mesmo que observadas individualmente, apontam para um problema tipicamente sociológico. Este problema é aquele da socialização, ou seja, o que pergunta sobre a transmissão socialmente mediada de atitudes, ações e comportamentos e a incorporação por parte dos agentes das regras e normas que desenham o ambiente social no qual estão inseridos (Bourdieu, 2021). O agente socializado é aquele que adquire a desenvoltura necessária para agir em certo circuito como um peixe nada na água, carregando em si a história de uma adequação conflituosa às demandas que regem certa espacialidade do mundo social. Neste artigo, este espaço é o ambiente de trabalho, ainda que a criação e o espraio das plataformas digitais questionem a própria noção deste ambiente como tal, como veremos adiante.

A discussão deste problema nos levará então a considerar as imbricações entre trabalho e socialização na bibliografia sobre o tema, investigando como o assunto aparece no estudo empírico sobre os dilemas do trabalho no decorrer do século XX. Ao invés de apontar uma matriz universal que rege a socialização de pessoas no mundo do labor, o artigo pretende acompanhar as metamorfoses presentes neste ecossistema, construindo um arcabouço capaz de nos aproximar da compreensão empírica dos desafios trazidos pela digitalização do mundo social e pela construção de novas infraestruturas de trabalho como são as plataformas digitais.



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Os dados que baseiam os resultados trazidos por este artigo foram coletados no âmbito de uma pesquisa intitulada “Novas Sociabilidades na Era Digital” realizada durante os anos de 2019 a 2024 e responsável pela dissertação de mestrado nomeada “Máquina de fazer motoristas: a formação de condutas no cotidiano de trabalho dos motoristas de aplicativo” (Ferreira Neto, 2024). A pesquisa, de matriz qualitativa, se baseou principalmente na coleta de dados gerados a partir de entrevistas com trabalhadores de diversas plataformas digitais de trabalho. Neste artigo em questão, as entrevistas utilizadas são aquelas que foram realizadas especificamente com motoristas de aplicativo. Estes dados foram analisados tendo como base um referencial metodológico influenciado pela teoria fundamentada (Bryant, 2019; Charmaz, 2006), o qual oferece uma série de procedimentos heurísticos comparativos para a criação de teorias originais a partir de informações textuais. Tais procedimentos, baseados na elaboração de códigos, categorias e memorandos, permitiram que um grupo de entrevistas fosse transformado em unidades analíticas interconectadas dotadas de certa abstração, ainda que fundamentadas em passagens concretas de texto. Este processo será descrito com mais detalhe na terceira seção deste texto.

A partir de agora, o artigo se estrutura da seguinte forma. Na próxima seção, discutimos o panorama conceitual que embasa o trabalho, debatemos a questão da socialização no mundo do trabalho e explicitamos os principais desafios para o entendimento deste dilema no tempo das plataformas digitais de trabalho e no território brasileiro. Em seguida, apresentamos em detalhe a metodologia geral que embasa este trabalho e os procedimentos analíticos que levaram aos resultados gerais da pesquisa. A partir daí, na seção 4, discutimos os principais achados teóricos da nossa análise, sumarizados pela categoria axial de **Envolvimento pelo Trabalho**. Por fim, concluímos com uma discussão dos dois paradoxos que sumarizam os dilemas representados pela formação de condutas nesta área em específico.

Delimitação do Problema e Revisão de Literatura



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

O problema do trabalho e de suas implicações para a formação dos sujeitos é um tema clássico das ciências sociais, posicionado ele mesmo no centro da discussão que emerge com a ascensão do capitalismo industrial e de sua economia. Como todos os processos históricos de ampla proporção, suas causas são variadas e abrangem uma multiplicidade de fatores. Neste trabalho, porém, vamos dar ênfase aos fatos que passam no interior dos ambientes de trabalho e aos que dizem respeito à organização dos processos produtivos dentro das firmas capitalistas. Este tipo de discussão se tornou clássico na ciência social por dizer respeito aos processos de industrialização que tomaram lugar na Europa do século XIX, se tornando assim um referencial especialmente importante para os autores, também europeus, que viriam a ser considerados fundadores da sociologia e das outras ciências sociais.

A questão que gostaríamos de trazer para iniciar esta discussão é aquela da concentração industrial dos circuitos antes esparsos de trabalho. Isso representa primeiramente a concentração de trabalhadores em centros produtivos cujo controle recai sobre a figura do capitalista que, a partir de agora, organiza o processo de trabalho como um general organiza exércitos (Marx, 2017). Estamos diante da formação de um tipo de empresa que avança sob os circuitos produtivos descentralizados que caracterizam em parte o capitalismo mercantil. A criação de estratégias tipicamente industriais cria uma nova geografia do mundo produtivo, ao mesmo tempo em que a intervenção direta do capitalista na formatação do processo de trabalho e a transformação da força de trabalho humana em engrenagem dos mecanismos de criação de valor engendram uma iniciativa deliberada de adequar os trabalhadores aos requisitos da produção industrial (Marx, 2017; Braverman, 1987).

Mas nem só de produção de valor falam os trabalhos clássicos sobre esse assunto. Para todos os efeitos, a firma capitalista se torna um mundo por si só quando sua forma se expande para os circuitos de transporte, serviços e administração que seguem o boom da industrialização europeia. Tornada uma forma social de organização da economia, a empresa se torna um centro de estruturação da vida cotidiana para milhares de pessoas



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

que encontram na constituição de suas fileiras burocráticas, nos teares ou posteriormente nas linhas de produção, uma forma de inserção na sociedade. Mais do que isso, porém, ela se torna uma irradiadora de “modos de vida” que interagem com os valores e os horizontes de expectativa de determinados grupos sociais (Weber, 2004; Weber, 1999). A convivência cotidiana com o tipo de relação social de produção e administração que se constrói na empresa aponta para uma forma de organização da vida específica e que possui vasos comunicantes que ligam o trabalho a outras áreas da vida e aos sistemas de justificação e moralização que lhes são característicos (Boltanski & Chiapello, 2009).

É este o universo industrial que conhecerá seu auge na era fordista, a qual se expande na medida em que os Estados Unidos ascendem como potência hegemônica no capitalismo mundial (Arrighi, 1996). Com os avanços na área da produção, conheceremos também os fatos que se mostraram paradigmáticos para o estudo da formação dos trabalhadores que ingressam nas fileiras do trabalho industrial, a saber, o nascimento da gerência científica e da “filosofia administrativa” de Taylor (Braverman, 1987). Para o problema da socialização no ambiente de labor e para a nascente sociologia do trabalho que investiga seus efeitos, este fato assume os contornos de uma revolução copernicana: agora temos a criação de métodos científicos que versam especificamente sobre a adequação dos agentes ao aparato produtivo das grandes linhas de montagem que passam a existir na esfera produtiva (Braverman, 1987). No fundo, porém, a questão é maior que isto; há neste caso a formação de um processo de organização e socialização explícito e racionalizado, baseado em princípios técnicos, e divulgado amplamente como recurso possível de aplicação por parte dos capitalistas (Sica, 2000).

A socialização no ambiente de trabalho se torna, portanto, algo como um “projeto”. Talvez a narrativa histórica mais clássica sobre este processo seja aquela oferecida por Gramsci, em seu *Americanismo e Fordismo* (2017) texto no qual o autor italiano revela como o regime de produção “americanista”, como ele o chamava, exigia uma completa adequação da força de trabalho, adequação essa que passava pela introjeção e incorporação tanto da fisicalidade quanto da mentalidade necessária à vida nas linhas de montagem. Questões como a repressão dos instintos, a disciplina dentro e



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

fora do ambiente de trabalho e a impessoalidade profissional do operariado emergem como resultados de um “modo de socialização” que é imensamente importante para o sucesso econômico do tipo de empresa que o fordismo/taylorismo veio a representar (Gramsci, 2017). A criação dos milhares de “peixes na água” necessários para operar a firma desta época passa a ser uma questão social tratada explicitamente por pesquisadores, administradores e capitalistas e a engenharia social substitui em parte o despotismo do general a que Marx (2017) uma vez se referiu.

Outra questão importante é aquela que pergunta sobre a estabilidade das condutas formadas por essa “fábrica de adequação” que Ford e Taylor imprimiram no capitalismo do século XX. Vem de Sennett (2015) a ideia de que a formação deste momento se convertia em uma verdadeira experiência temporal de vida, marcada pelo comprometimento a longo prazo, pela especialização em tarefas específicas que se convertem em um caminho hierárquico a ser traçado durante uma vida. É claro que estes fatores, como fatos sociais complexos que são, retiram sua força de uma multiplicidade de esferas da vida, mas não podemos perder de vista sua conexão com o tipo de projeto que este regime de produção oferecia para sua população, sejam estes os grandes contingentes de operários que marcaram a geografia do centro do sistema capitalista no pós-guerra ou os números reduzidos de trabalhadores reunidos diante do esforço de industrialização na periferia do sistema. É impossível entender o que foi a industrialização brasileira, por exemplo, sem fazer menção à cidadania estendida aos trabalhadores assalariados e ao senso de moralidade do trabalho que se tornou a expressão orgânica de uma adequação mediada ao “industrialismo brasileiro” (Barros, 2025).

Paradoxalmente, talvez nada tenha contribuído para expor as características essenciais da socialização fordista como o longo processo de reestruturação produtiva que modificou de forma estrutural o funcionamento das empresas capitalistas depois dos anos 70 e se tornou uma espécie de obsessão para a sociologia do trabalho. Na medida em que o tamanho, a rigidez burocrática e o planejamento a longo prazo se tornaram um empecilho para a acumulação de capitais em um mundo pós-colonial cada vez mais globalizado e competitivo (Harvey, 1992), a própria “fábrica de adequações” teve de ser



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

posta mais uma vez em movimento e seus efeitos foram sentidos na dissolução, mesmo que lenta e incompleta, de algumas das axis que marcaram o *habitus* fordista . Mais uma vez, é importante notar que as causas deste fenômeno são complexas, e seja pela adequação das empresas aos modelos corporativos da nação que ganhava a corrida na época (Japão) ou seja pela revolta do capital contra o acordo welfarista, as coisas começaram mais uma vez a mudar (Arrighi, 1996; Harvey, 1992).

O que se segue é uma ascensão de formas de gerenciamento difusas o suficiente para serem enquadradas sob o nome generalista de pós-fordismo (Durand, 2007). Algumas delas vieram de fato do modelo Toyotista e da particularidade dos aparatos de gestão e integração dos trabalhadores desenvolvidos pelo capitalismo japonês em seu processo de *catch-up*, o qual foi conduzido em condições bastante diferentes daqueles vistas na Europa e nos Estados Unidos (Arrighi, 1996). De toda forma, o que importa para esse artigo é o efeito que esta organização pós-fordista tem para o processo de socialização dos trabalhadores. Sob a égide da busca pela flexibilidade, portanto, uma série de mecanismos serão postos em prática para adequar a força de trabalho a um ritmo produtivo marcado pela integração em redes, pelo just-in-time e pela organização das tarefas em projetos (Durand, 2007; Alves, 2011). Estes mecanismos exigem dos trabalhadores habilidades relativamente novas e que serão recorrentemente enfatizadas pela gerência e as relações humanas do *novo capitalismo* (Sennett, 2006).

O importante de notar é que o ideal da flexibilidade, uma vez materializado em ferramentas de organização da cooperação e da integração corporativas, aponta para um processo de socialização constante e mutável, que exige da força de trabalho uma readequação constante às demandas que chegam do mercado. Operado no nível corporativo pela organização das equipes de trabalho e pelas redes que desmontam a rigidez da burocracia fordista, a flexibilidade precisa ser introjetada pelo trabalhador a partir da capacidade de transformar suas habilidades em curtos espaços de tempo, aprender coisas novas e ser versátil o suficiente para atuar em múltiplos projetos simultaneamente. As competências para nadar na corrente pós-fordista não são necessariamente aquelas que alguém carrega como formação pessoal estrita, mas aquelas



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

que se desenvolvem de acordo com os requisitos do momento e das necessidades das atividades dispersas que compõem o cotidiano de atividades (Durand, 2007). Em algum nível, isso compõe uma conduta fragmentada no tempo e no espaço, uma socialização por assim dizer sem conteúdo prático, que aguarda sempre uma resolução futura e deve se estender indefinidamente no tempo.

A necessidade de se adaptar constantemente, uma vez tornada requisito de contratação e manutenção de pessoal, conduz à valorização de certas habilidades pessoais no ambiente de trabalho. Dessa maneira, traços de personalidade como a versatilidade, a liderança e a curiosidade passam a ter valor como ativos corporativos e se colocam como disposições vantajosas na batalha pelos cargos empresariais (Sennett, 2015). Por um lado, isso leva a uma linha de prática que inclui estes aspectos “humanos” na lista de coisas que as empresas devem desenvolver em seus funcionários, integrando-os assim na socialização corporativa do nosso tempo (Alves, 2011). Por outro lado, porém, pode-se observar também como essas habilidades, uma vez tornadas importantes para as firmas capitalistas, passam a pautar a formação dos agentes para além do trabalho, oferecendo um conteúdo específico para traços antes dispersos. Procura-se produzir um certo “carisma empresarial” que metamorfoseia as singularidades da personalidade em *capital humano* a ser investido e explorado (Dardot & Laval, 2016).

A partir desta crescente combinação entre trabalho e não trabalho, a qual rompe em parte com a dualidade fordista entre profissionalismo e personalidade, podemos abordar os desafios do capitalismo de hoje e sua manifestação na crescente esfera das plataformas digitais. Em parte, o problema aqui é aquele da aceleração das características pós-fordistas em empresas que encarnam o ideal da flexibilidade absoluta. No caso da Uber e da 99, firmas diretamente estudadas por este artigo, a questão gira em torno da criação de uma forma laboral que valoriza especificamente a difusão da força de trabalho, a qual se conecta teoricamente quando quiser ou puder à interface digital da plataforma. De uma maneira bastante alinhada com as formas pós-fordistas de gestão do trabalho, porém, o controle do cotidiano de atividades é acoplado ao processo de trabalho, de modo que a própria distribuição das tarefas e a precificação das viagens atuam como ferramenta



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

de organização e direcionamento dos trabalhadores. Sendo este processo automatizado a partir da aplicação de algoritmos, seu funcionamento ganhou o nome de gerenciamento algorítmico do trabalho (Abílio, 2020; Kellog, Valentine & Christin, 2020).

Estes fatos colocam uma série de problemas para o estudo do modo de formação de condutas que as plataformas encerram. Primeiramente, o caráter fragmentário da força de trabalho, com grande diversidade dos perfis, idades e de jornadas de trabalho pode nos levar a perguntar se, de fato, é possível traçar práticas em comum entre os motoristas e se realmente existe um processo de socialização que os abarca enquanto grupo social. Adicionalmente, nesta pesquisa consideramos também o impacto que as características sociodemográficas da amostra com que trabalhamos têm para este processo de formação de condutas. Composta quase exclusivamente por homens, dos quais cerca de 80% se identificam como pretos ou pardos, a investigação precisa considerar o impacto que estas características, e seus devidos processos de socialização, carregam para o entendimento desta força de trabalho. Esses aspectos implicam uma reformulação parcial da vertente industrial da sociologia do trabalho, uma vez que apontam para características coletivas que se manifestam no ambiente de trabalho, mas que não se reduzem a ele.

Tomada em sua especificidade, a formação de condutas nessas plataformas apresenta, então, certa nebulosidade. Se as empresas se alimentam do amplo arcabouço pós-fordista de organização da estrutura corporativa, a imensa descentralização que acompanha esta atividade se articula com formas não assalariadas de trabalho que sempre foram marginais para a ciência social clássica e raramente foram pensadas a partir dos processo de socialização que lhes subjazem. Estas formas de trabalho, por sua vez, são historicamente associadas aos países periféricos e às populações racializadas que se encontram nessa parte do mundo (Quijano, 2005): antes de as plataformas chegarem, o Brasil já tinha um amplo histórico de homens ocupados em trabalhos por conta própria (Prandi, 1978; Comin, 2025). Nesse sentido, artigos recentes apontam como fatores de socialização racial e de gênero determinam a atividade nestas empresas, seja por meio de mecanismos que historicamente empurram populações racializadas para a autonomia



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

(Barros, 2025; Cottom, 2020), seja por desejos de liberdade, virilidade e emancipação financeira que acompanham homens da classe trabalhadora em um mercado de trabalho desigual e violento (Silva, 2025).

Metodologia e Processo Analítico

O que fazer quando a área de estudo a que alguém se dedica aponta para a necessidade de se construir conhecimento novo? Essa pergunta encontra na teoria fundamentada uma resposta. Tal aparato metodológico, criado pelos estadunidenses Glaser e Strauss na segunda metade do século XX, encontra sua razão de ser na produção de procedimentos que visam a elevação de teorias a partir de dados qualitativos. Situada inicialmente na confluência do pragmatismo e positivismo que formaram respectivamente seus autores, a teoria fundamentada foi concebida para fortalecer cientificamente os métodos qualitativos de pesquisa e para incentivar os pesquisadores, por mais modestos que eles sejam, a criar suas próprias teorias sobre o mundo social (Bryant, 2019).

Fundamentalmente, esse tipo de metodologia funciona a partir da aplicação de métodos comparativos a passagens de texto. O que está em jogo é a possibilidade de fragmentar um determinado escrito em unidades básicas de comparação, as quais são então comparadas em busca de padrões interpretativos dotados de progressiva abstração (Charmaz, 2006). Estes procedimentos ficaram conhecidos principalmente pela forma que tomaram, a saber, códigos e categorias. Depois de consolidada, porém, a teoria fundamentada se dividiu em uma série de correntes opostas, ainda que correlacionadas: esta divisão surgiu a partir das polêmicas teóricas e metodológicas de seus “pais fundadores”, mas também das próprias inconsistências e desafios postos em sua concepção original (Bryant, 2019). O resultado disso é a construção de um universo metodológico de orientação cada vez mais trabalhosa.

Pensando nisso, neste trabalho utilizamos a síntese que Bryant (2019) e Charmaz (2006) fazem da teoria fundamentada. Estes dois livros possuem o mérito de simplificar



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

o método, mostrando quais são suas características fundamentais e como elas podem ser aplicadas em diferentes contextos de pesquisa. Ambos os autores defendem uma versão mais aberta da teoria fundamentada, que se afasta de suas raízes positivistas em nome de um paradigma construcionista mais em linha com as recentes transformações da pesquisa qualitativa. A aplicação deste método se baseou, portanto, nos exercícios de codificação, categorização e escrita de memorandos que os autores consultados recomendam. Estes procedimentos foram aplicados em um corpo de 25 entrevistas realizadas com motoristas de aplicativo no estado de Minas Gerais, sendo 4 delas realizadas durante uma fase de pesquisa preliminar (na qual o roteiro estava sendo testado) e 21 em uma fase de entrevistamento sistemático. Tais entrevistas, reunidas a partir das duas fases citadas, formam referencial textual utilizado para a análise.

Tendo o corpo de texto em mãos, a primeira coisa que fizemos foi codificar o material. Falar em códigos é falar de construtos analíticos que dão um nome a uma passagem qualquer de texto (Charmaz, 2006), resumizando seu conteúdo em uma palavra ou frase curta. Este processo tem como objetivo transformar partes das entrevistas em unidades de análise passíveis de reunião e comparação, unidades estas que representam o alicerce das categorias que virão depois. Nesta pesquisa, optamos por uma estratégia de codificação baseada em indicadores empíricos, ou seja, codificamos aquelas passagens que trazem conteúdo relevante para a resposta da pergunta de pesquisa (Adu, 2019). Tentamos também, na medida do possível, operar com códigos processuais, ou seja, palavras e/ou frases que capturam um processo ou uma ação repetida no tempo e no espaço, o que nos aproxima analiticamente da noção de conduta. Abaixo dispomos um exemplo deste processo de codificação.

Citação: Você fica assim, um pouco mais relaxado, mas, ao mesmo tempo, você tem que ter mais disciplina.
Código: Sendo disciplinado

Fonte: Ferreira Neto (2024)



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Uma vez em posse de diversos códigos, foi hora de começar uma segunda fase da análise denominada categorização. Nesta etapa, os códigos foram comparados e organizados entre si para a construção de categorias com maior capacidade explicativa. Este processo é aquele de comparar os códigos mais frequentes e os mais parecidos e encaixá-los em grupos temáticos, algo como “famílias” de palavras. Constrói-se assim categorias que englobam interpretativamente amplas passagens de texto e que formam o construto analítico mais sofisticado de uma rodada de codificação. É importante notar, porém, que mesmo uma categoria abstrata produzida por essa segunda fase de análise pode ser referida constantemente a passagens concretas de texto; é isto o que, afinal, faz com que esta teoria seja “fundamentada”. A seguir disponho um exemplo de categorização referente à categoria “Fabricação de Comportamentos”

Categoria: Fabricação de Comportamentos
Códigos: Racionalizando comportamentos, Revisando Comportamentos, Performances Cotidianas

Fonte: Ferreira Neto (2024)

Uma vez em posse das categorias, a última etapa foi compará-las entre si em busca da categoria axial do trabalho, ou seja, o eixo estruturante da teoria que trabalhamos para criar. A axis é, dessa forma, o conceito que sintetiza todo o trabalho de codificação e categorização feito, sendo a pedra angular dos resultados apresentados na próxima seção. Neste artigo, a categoria axial é o conceito que sintetiza o modo específico de se conduzir que descobrimos entre os motoristas de aplicativo entrevistados, já as demais categorias são suas formas de manifestação cotidiana. De toda forma, essa categoria axial ilustra bem o que a teoria fundamentada entende como teorização, a saber, uma série de relações entre construtos conceituais elaborados pelos próprios pesquisadores a partir da comparação entre fragmentos de texto. A possibilidade de criar conhecimento novo que está imbuída nesta prática é associada ao que Bryant (2019)



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

chama de critério, ou seja, a capacidade de se manter fiel ao sentido dos dados, capturando seu significado em produtos teóricos de fabricação própria.

Por fim, todo este processo de análise foi estruturado em torno de exercícios de escrita chamados de memorandos. Estes textos, considerados essenciais pelos autores que baseiam nossa aplicação da teoria fundamentada, funcionam como laboratórios de análise que embasam a transformação de texto em códigos e de códigos em categorias. É escrevendo memorandos que o pesquisador cria o aparato interpretativo que subjaz sua teoria e define analiticamente seus construtos teóricos. Como aponta Charmaz (2006), é aqui que fazemos as perguntas que guiam o processo de comparação e anotamos os insights que temos durante as fases de codificação. Na pesquisa, utilizamos os memorandos para definir categorias, elucidar suas propriedades e traçar suas conexões com os códigos que as compõem. Seguindo mais uma vez as recomendações de Charmaz, fizemos memos sem um formato definido, deixando as ideias correrem livremente.

A seguir está um exemplo de um memorando escrito durante a pesquisa, o qual procura desenvolver as propriedades da categoria Envolvimento pelo Trabalho:

“Estar envolvido pelo trabalho é coisa que se revela em uma série de ações cotidianas, singularmente desenvolvidas. Assim como na vida, também aqui o diabo está nos detalhes.

Há o caso recorrente entre os motoristas de se revoltar, se corrigir e se enfurecer diante de uma nota ruim; uma certa afetação, um rompante afetivo que demonstra o envolvimento pessoal com o trabalho, ou melhor, pelo trabalho. Isso se dá principalmente quando há a percepção de que a nota é injusta, de que o passageiro que a catalogou o fez de modo aleatório, parcial, ou seja, não avaliou de modo imparcial o serviço prestado.

Uma coisa é importante considerar, porém, que só julga a regra desrespeitada aquele que se propõe a jogar o jogo. O sistema é considerado injusto não por ser um mecanismo de precarização, ou por não ser transparente, ou por simplesmente existir, mas sim por não ser imparcial.

O jeito institucionalmente definido de jogar o jogo dos aplicativos parece ser aquele do prestador de serviços individual, avaliado imparcialmente pela qualidade de seu serviço. A lógica atua no sentido de naturalizar o sistema (absurdo) de avaliação, tirando o foco de suas especificidades enquanto tecnologia de controle corporativo e o colocando na incompetência do passageiro.”(Ferreira Neto, 2024, p. 57).

Tendo explicado como, e sob quais pressupostos, o processo de análise transcorreu, é hora de discutir as categorias criadas e falar dos resultados gerais da



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

pesquisa. Fazemos isso na seção que se segue e ilustramos os construtos analíticos com passagens de texto que elucidam seu conteúdo e provam sua fundamentação.

Resultados e Discussão

A Noção de Envolvimento pelo Trabalho

A categoria axial que define o processo analítico realizado e que procura descrever o modo de formação de condutas presente entre o grupo de motoristas entrevistados é chamada por nós de **Envolvimento pelo Trabalho**. Por envolvimento, queremos nos referir ao fenômeno de enredamento por um tipo de situação social que passa então a definir a prática dos agentes que circulam em seu interior. De um segundo ponto de vista, envolvimento significa também o momento em que diferentes propriedades são confundidas, tornando-se indistinguíveis, misturadas, de modo que não sabemos onde uma começa e onde a outra termina. Em relação aos motoristas, isso significa que a interação reiterada com o modo de organização do trabalho construído pelas plataformas tem o poder de envolver o trabalhador, fazendo com que ele se movimente a partir dos requisitos estabelecidos pelas empresas, mas de modo que sua vontade pessoal e as indicações dos algoritmos se confundam rotineiramente.

Este tipo de envolvimento, tratado como a pedra angular de um processo de formação de condutas que possui implicações práticas, indica que as plataformas possuem formas específicas de moldar as ações dos motoristas, ainda que estas formas passem ao largo do emprego de técnicas coercitivas e disciplinares clássicas. Para entender esse fenômeno, é necessário entender como o algoritmo trabalha para formar o entendimento dos trabalhadores sobre seu próprio trabalho e como estes corporificam estas indicações no decorrer das situações sociais em que se colocam no seu cotidiano.



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Em nosso trabalho, o envolvimento é determinado por dois eixos que detalham suas características: o interesse e a espontaneidade.

Por espontaneidade, entendemos a forma como um tipo de comando ou especificação da plataforma é produzido de maneira relativamente natural por um trabalhador. Essa propriedade se refere, portanto, à naturalização de uma certa organização do trabalho por parte das pessoas que a ocupam e a fusão que esta consegue produzir entre a vontade individual e a regra da corporação. Reproduz-se assim o velho problema sociológico da socialização, em que as normas que regem uma organização procuram se tornar os valores conscientes ou inconscientes que guiam as ações dos indivíduos. O interesse, por sua vez, se refere ao desejo tácito em participar do jogo (Bourdieu, 2021) que as plataformas desenham. Isto significa que os motoristas levam a sério o tipo de atividade a que se dedicam, demonstrando proatividade na obtenção dos objetivos que seu cotidiano desenha. Este processo se manifesta no investimento emocional que os trabalhadores constroem com sua atividade e na medida em que os problemas enfrentados nesta esfera são recepcionados sentimentalmente.

Mas quais são, afinal, os processos determinados por algoritmos que definem esta forma de trabalho? Na nossa pesquisa, encontramos dois que devem ser mencionados com mais detalhe: a chamada gamificação do trabalho e o sistema de avaliações. Por gamificação, devemos entender os mecanismos computacionais que distribuem metas, prêmios e recomendações aos motoristas, incentivando-os a adotar certo comportamento ou se dirigir a determinado lugar em troca de recompensas (Grohmann, 2020; Scheiber, 2017; Cant, 2019). Estes são mecanismos clássicos da atuação dos chamados algoritmos, nos quais os dados pessoais e de localização dos usuários são transformados em outputs que direcionam suas ações em tempo real, produzindo um leque de opções que procuram direcionar a interação do agente com a plataforma a partir de preceitos imbuídos nos códigos de programação daquela interface. Estes mecanismos, utilizados por muitos tipos de plataformas com objetivos variados, cumprem aqui a função de organizar a demanda e a oferta de serviços em determinada espacialidade.



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Já o sistema de avaliação se encarrega de distribuir pontuações para clientes e passageiros de acordo com notas atribuídas ao final de cada corrida. Estas notas se transformam em numerações que acompanham cada indivíduo na realização de seu trabalho e marcam seu perfil público na plataforma. Ainda que as notas sejam dadas por clientes no contexto das viagens, sua metamorfose em médias é de responsabilidade da plataforma, assim como são os algoritmos que transformam essas médias em categorias e rankings que impactam a atividade dos trabalhadores e se transformam em expressões individualizadas de valor e reputação (Rosenblat *et al*, 2017; Duarte e Guerra, 2020). Um dos pontos mais importantes para pensarmos esta ocupação é o processo de *matching* que se dá entre motoristas e passageiros em determinada localização, ponto esse que nos faz pensar no papel (quase sempre opaco) que os algoritmos desempenham e na importância que as notas e rankings possuem neste processo.

Estes dois mecanismos podem ser relatados ao caminho geral que descrevemos na seção bibliográfica, ou seja, resultam também daquela transferência dos mecanismos de controle para o próprio processo de trabalho, ao invés de serem pautados por uma estrutura burocrática e administrativa piramidal. De forma semelhante, também há neste caso, a incorporação dos ideais de flexibilidade no funcionamento dos algoritmos da empresa, que são pensados para automatizar as funções antes realizadas pela gerência especializada (Cant, 2019) e permitir o funcionamento “dinâmico da empresa”. Por outro lado, porém, consideramos que estes fatores não explicam, por si só, o tipo de sociabilidade que temos diante de nós, levando-nos a considerar o aporte que estas empresas recebem em termos de gênero, raça e historicidade da força de trabalho. As plataformas não criam seus trabalhadores do zero, mas interagem criativamente com padrões de socialização típicos das sociedades nas quais se estabelecem.

Dizer isto é dizer que há algo aqui que só pode ser entendido se fizermos referência às características da força de trabalho que desempenha esta atividade. A espontaneidade, neste sentido, não pode ser separada da naturalização que o trabalho por conta própria encontra no tecido social brasileiro, principalmente entre populações historicamente excluídas das posições vantajosas no mercado formal: o que, no centro do



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

sistema capitalista, aparece como uma ruptura, aqui é entendido tacitamente como uma continuidade. Da mesma maneira, a pesquisa revela que o interesse se conecta fortemente ao desejo por autonomia em um mundo de subordinação, complementado por uma necessidade historicamente masculina de prover para a família, não receber ordens e “viver sem patrão”. O envolvimento se alimenta, desta maneira, da tensão estrutural que cerca o trabalho por conta própria no Brasil: de um lado, espaço histórico de subordinação e exploração de certas populações e de outro imaginário de liberdade, independência financeira e ascensão social por meio do esforço próprio (Prandi, 1978). As próximas categorias apresentadas devem ser lidas também a partir deste referencial.

As Manifestações Cotidianas do Envolvimento Pelo Trabalho

A categoria axial que discutimos acima é composta por outras três categorias menores, que indicam as práticas cotidianas a que os motoristas se engajam e revelam os contornos cotidianos do “Envolvimento pelo Trabalho”. É observando as características destas atitudes, tais como refletidas em construtos teóricos, que entenderemos como a axis do trabalho funciona e como chegamos a ela no final das contas. Abaixo, expomos as três categorias, mostramos como as propriedades de espontaneidade e interesse atuam em cada uma delas e discutimos qual sua relação com a gamificação do trabalho e o sistema de avaliação criado pela plataforma.

A primeira categoria foi chamada por nós de **Fabricação de Comportamentos** e diz respeito ao processo de modulação das ações que os trabalhadores desempenham quando em contato interacional com os passageiros. Esta categoria é formada por dois códigos: Performances Cotidianas e Racionalização/Revisão de Comportamentos, os quais indicam a necessidade, construída em interação com o sistema de avaliação da plataforma, de produzir, de maneira racionalizada, certos comportamentos performáticos em uma situação de trabalho. Uma vez introduzido um modo de classificação e ranqueamento algorítmico, portanto, suas propriedades podem se metamorfosear em hierarquias de status que se mesclam com os critérios de valor individual e sucesso



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

profissional, criando o incentivo para programas de ação criados especificamente para atender seus critérios. A partir dos indicativos da avaliação e seguindo a interação com os clientes, os motoristas tentam aprender e repetir os comportamentos que funcionam sem que sejam necessariamente obrigados a tal. A seguinte citação fornece uma boa ilustração:

“Então sempre para vender o meu produto e ser considerado um excelente profissional na minha área né, eu sempre tive de tratar os clientes para fazer a venda do meu produto, então aprendi muito cedo como tratar o cliente com educação. com carisma, entendeu? Saber medir as palavras, como conversar com o cliente [...]” (Interlocutor Anônimo).

Na presente categoria, a espontaneidade se manifesta na proatividade dos motoristas em desenvolverem os comportamentos especificados, uma vez que eles se transformam em indicações de seu valor individual. O interesse, por sua vez, se faz presente no momento em que os trabalhadores acreditam que, pela formulação de estratégias comportamentais, eles podem alcançar notas cada vez melhores e subir nos rankings produzidos pela plataforma. Nesta esfera, o envolvimento é produzido pela suposta naturalidade do sistema de avaliação e por seu posicionamento tanto como ferramenta de trabalho quanto como hierarquia de status para trabalhadores autônomos. Mesmo que a nota não se prove como um elemento determinante na distribuição das corridas, os elementos de valor pessoal que ela carrega engendram um circuito de produção de comportamentos em linha com os desejos de gestão da força de trabalho protagonizados pela empresa.

A segunda categoria construída atende pelo nome de **Organização do Tempo de Trabalho** e pretende refletir as práticas pelas quais os motoristas gerem sua própria rotina de atividades. Esta categoria compreende os códigos “trabalhando sem patrão” e “construindo a rotina”, os quais apontam para as formas como os interlocutores constroem a própria noção de autonomia, e articulam sua identidade enquanto indivíduos livres para trabalhar a qualquer momento. Importante neste processo são as formas como a plataforma organiza as métricas de trabalho em torno da individualidade do motorista,



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

tentando apresentar uma interface personalizada para o agente que se conecta a ela. O que isso parece produzir é uma noção de autonomia que combina tanto um senso de liberdade de escolha quanto uma insubordinação frente ao mercado regular de trabalho, o qual, com seus mecanismos de disciplinamento explícito, faz com que alguns sujeitos experienciem essa forma de trabalho como um mecanismo de libertação. Esses aspectos, frente a uma amostra majoritariamente masculina, podem ser interpretados também como indicadores de comando individual e autossuficiência na própria vida.

Veja-se a seguinte citação: “as melhores coisas é que você faz seu horário, não tem patrão, não tem exigência com o horário, trabalha no dia que você quer, no dia que você não quiser não trabalha, você faz seu próprio horário” (Interlocutor anônimo)

Nesta categoria, o interesse surge como crença de que os benefícios colhidos pelas horas de trabalho dizem respeito a si próprio e que o esforço para trabalhá-las está isento de manipulação empresarial. Já a espontaneidade se manifesta nos esforços que cada motorista faz para encontrar os melhores horários para trabalhar e melhores momentos para estar na rua com base na perspectiva de ganho individual. Este esforço, porém, como depende dos fluxos de oferta e demanda fixados pelos algoritmos das empresas, acaba por produzir espontaneamente uma superoferta de força de trabalho nos momentos em que mais se precisa dela. Mais uma vez, portanto, confundem-se o incentivo corporativo e a vontade individual de modo que não sabemos precisamente onde começa um e onde termina a outra. O que podemos saber é que a organização individual do tempo de trabalho - adotada pelos motoristas como afirmação de sua autonomia frente ao controle observado em outros espaços de trabalho - tem como infraestrutura básica os mecanismos de precificação das plataformas e certos padrões de socialização anterior da força de trabalho.

A última categoria construída é aquela chamada por nós de **Definição de Metas**. Os códigos que a organizam são: “Objetivando 100%”, “Batendo Metas” e “Sendo Disciplinado”. Esta categoria pretende mostrar como os motoristas pensam seu trabalho a partir do estabelecimento de metas e objetivos a serem cumpridos diariamente, objetivos estes que são perseguidos em busca de um desempenho exemplar e através de



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

disciplinamento e aprendizado. Por trás desta organização por metas está o processo de gamificação do trabalho que discutimos anteriormente, o qual transmite incentivos em tempo real para os trabalhadores e transforma todo o cotidiano de atividades em uma espécie de jogo a ser vencido pelo agente que trabalha. De outro ponto de vista, tais metas transformam-se em um mecanismo pelo qual os motoristas constroem seu valor enquanto “indivíduos disciplinados”, que pensam poder formatar seu processo de trabalho de acordo com objetivos 100% pessoais. O que a pesquisa propõe é que esses objetivos pessoais bebem de formas de socialização prévias (de gênero, classe e raça) que naturalizam o trabalho autônomo e valorizam a independência masculina frente a uma subordinação “emasculante” nas posições precárias do mercado formal. A citação a seguir exemplifica este último ponto:

“Porque todo mundo sabe que hoje, qualquer serviço que você trabalha, se você quiser ganhar um pouquinho mais, você tem que fazer hora extra, você tem que deixar realmente o couro no serviço, entendeu? eh... Já vi várias pessoas hoje, comentar que trabalhar para os outros tá muito difícil, mas realmente a pessoa não olha o seu lado, se você falar meu filho tava doente: “Mentira!, você tá inventando”. Ah eu perdi o ônibus: “ah não é mentira”. Então por isso, juntando tudo eu fui desanimando de trabalhar de carteira assinada, e eu fui vendo também, eu me baseio muito nas pessoas mais inteligentes, hoje quem não tem uma profissão boa, quem trabalha para os outros em firma, você pode prestar atenção, que trabalha demais e ganha pouco. Então eu não to satisfeito ainda também com o aplicativo, eu ainda quero melhorar muito, entendeu?”
(Interlocutor Anônimo)

Nesta categoria, a espontaneidade assume talvez seu aspecto mais dramático até agora, uma vez que as metas e incentivos transmitidos aos motoristas tendem a se transformar na forma como eles próprios pensam e organizam o próprio trabalho. A questão é que esta forma específica de trabalhar lhes parece não um comando corporativo, mas a forma mais eficiente e proveitosa de trabalhar e garantir seu controle sobre o cotidiano de atividades. O interesse surge na medida em que os agentes procuram

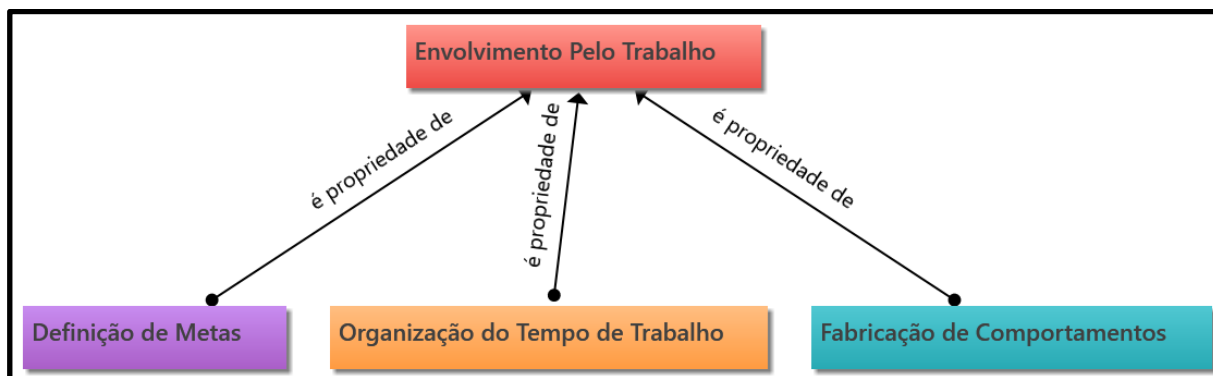


Esponsaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

bater as metas que definiram, levando-as sério não só como ferramenta de ganhar o dinheiro que precisam ganhar mas também como imposição de sua autonomia e liberdade sobre o processo de trabalho. Tornar-se interessado neste jogo é acreditar que ele lhe diz respeito enquanto sujeito das próprias ações e não como objeto de um controle externo. Ao individualizar as metas e objetivos, as plataformas parecem nublar os limites entre necessidades corporativas, propensões históricas e metas de ganho individual, fazendo com que todas elas caminhem juntas.

Em resumo, podemos notar como em todas estas categorias práticas há uma palpável indefinição entre vontade e comando, desejo e necessidade. Há também a construção de ferramentas empresárias de trabalho que, somadas às disposições carregadas pela força de trabalho, mobilizam aspectos como o valor pessoal, o controle e a individualidade de modo a investir emocionalmente os trabalhadores com a atividade que desempenham e reconstruir sua identidade como pessoas livres: isto é o que chamamos de **Envolvimento pelo Trabalho**. Abaixo está uma figura que ilustra o arcabouço conceitual que criamos.



Fonte: Ferreira Neto (2024)

Para concluir o texto, discutimos abaixo dois paradoxos que sumarizam os pontos principais de nossa teoria.

Conclusão: Dois Paradoxos



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

Tendo exposto o panorama geral do trabalho que fizemos, concluímos abordando dois paradoxos que se originam do tipo de formação de condutas que descobrimos entre o grupo de trabalhadores entrevistados. Estes paradoxos pretendem explicitar o tipo de dilema presente na questão do **Envolvimento pelo Trabalho**, discutindo as consequências amplas deste processo para a vida social das pessoas que orbitam em seu entorno. Os dois paradoxos partem da dificuldade que é operar uma separação entre vontade e comando nesta forma específica de trabalho, lugar no qual, como vimos, se misturam às necessidades da plataforma e às escolhas dos trabalhadores. Gostaríamos de argumentar que a pergunta que tenta saber o que é o algoritmo e o que é o indivíduo livre é ligeiramente equivocada para entender a sociabilidade que é o tema deste trabalho: em nossa opinião parece mais produtivo pensar em que medida os comandos dos algoritmos são introjetados por uma força de trabalho específica.

Estamos de volta portanto ao tema da socialização, mas seguimos a pista que o esforço de codificação nos deu. Ela aponta na direção de um estado no qual o direcionamento da força de trabalho passa pela construção dos referenciais pelos quais certos tipos de trabalhadores pensam e organizam as próprias atividades. Desta maneira, ainda que haja autonomia para agir no seio da plataforma, o conhecimento e a infraestrutura básica necessária para organizar esta “liberdade” serão adquiridos a partir da introjeção das indicações vindas dos algoritmos que organizam o cotidiano de labor. Saber onde é mais lucrativo atuar, quais são os comportamentos adequados no trato dos passageiros ou quando trabalhar; exige que os motoristas passem a pensar como a plataforma os ensinou, ainda que enxerguem este processo como uma escolha natural; evidenciando assim a fusão entre um sistema de gestão automatizado e formas históricas de naturalização do trabalho por conta própria entre uma força de trabalho masculina e, por muitas das vezes, racializada.

Isto nos dá o primeiro paradoxo, que chamamos de Paradoxo da Dominação. Nas entrevistas que analisamos, muitas vezes os motoristas falam que é preciso esforço para aprender a trabalhar com o “aplicativo”, se esforçando para aprender suas particularidades e extrair vantagens de seu funcionamento, a esta iniciativa algumas



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

vezes dão o nome de “dominar o aplicativo”. Mas se o processo de socialização presente nesta ocupação envolve se adequar progressivamente às indicações da plataforma, introjetando suas funções ao ponto de se tornarem naturais, não estariam os motoristas sendo recompensados por uma adequação cada vez maior ao espaço digital de trabalho a que se conectam? De outro ponto de vista, a bibliografia aponta que os agentes muitas vezes de fato aprendem todo tipo de truque para driblar os controles dos algoritmos, conhecendo tão bem as funções da interface que conseguem jogar contra elas. O limite entre as duas coisas não é tão claro, porém, o que nos faz apontar seu caráter paradoxal.

O segundo paradoxo é chamado “Paradoxo da Autonomia”. Por meio dessa formulação, queremos dizer que a autonomia, paradoxalmente, não se posiciona em contraponto a subordinação no contexto estudado. Com efeito, o poder de escolher entre opções elencadas pelos algoritmos em específico, e pelo mercado de trabalho em geral, é uma parte fundamental do tipo de atividade que se desempenha nas plataformas de transporte. O mecanismo de precificação, por exemplo, só funcionará se os motoristas puderem escolher se movimentar para as áreas onde a demanda é maior, e a distribuição individualizada de corridas só poderá ser aperfeiçoada se os algoritmos forem treinados com dados que indicam quais são as taxas de aceitação, quais lugares são aprovados ou rejeitados, etc. Da mesma maneira, aquela corrida a mais que realiza uma meta individual só pode ser aceita se o motorista for “livre” para montar sua própria jornada de trabalho e precisar desta fonte de renda para assegurar seu sustento.

Estes dois paradoxos assinalam uma partida relativa dos projetos corporativos de socialização da força de trabalho e movimentam-se em direção a uma forma mais dispersa e fragmentada de modulação das práticas, a qual interage com as características da força de trabalho brasileira. O espaço de trabalho torna-se, assim a coleção de átomos que, buscando perseguir seus objetivos individuais, compõem uma malha coletiva de distribuição de um serviço construído *a posteriori*. O objetivo não é, portanto, construir uma força de trabalho homogênea, mas usar as diferenças para criar padrões individualizados de controle e incentivo, os quais, com seus pressupostos de gamificação e individualização, se confundem-se constantemente com as características de uma



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

amostra masculina e racializada. Esta população traz para as plataformas suas insatisfações com o mercado de trabalho brasileiro e sua busca por autonomia e autoafirmação em uma sociedade da periferia do capitalismo. São estes os aspectos que abrem as portas para o modelo de gestão das empresas em questão: as plataformas encontram, no Brasil, disposições adequadas ao seu funcionamento.

Referências

ABÍLIO, Ludmilla. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**. 34, 111-126, 2020.

ADU, Phillip. **A Step-by-Step Guide to Qualitative Data Coding**. London: Routledge, 2019.

ALVES, Giovanni. **Trabalho e Subjetividade**: O espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo, 2011.

ARRIGHI, Giovanni. **O Longo Século XX: Dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. São Paulo: Unesp, 1996.

BARROS, Caetano. “Tá achando que nós é escravo? Tô fora!” Classificação, autonomia e trabalho plataformizado no Brasil. **Tempo Social**, v.37, n.2, 2025.

BOURDIEU, Pierre. **Sociologia Geral Vol. 2: Habitus e Campo. Curso no Collège de France (1982-1983)**. Petrópolis: Vozes, 2021.

BOLTANSKI, Luc e CHIAPELLO, Eve. **O Novo Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

BRYANT, Antony. **The Varieties of Grounded Theory**. Thousand Oaks: Sage, 2019.

CANT, Callum. **Riding for Deliveroo: resistance in the new economy**. Cambridge: Polity Press, 2019.



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

CHARMAZ, Kathy. **Constructing Grounded Theory: A Practical Guide Through Qualitative Analysis**. London: Sage, 2006.

COTTOM, Tressie. Where Platform Capitalism and Racial Capitalism Meet: The Sociology of Race and Racism in the Digital Society. **Sociology of Race and Ethnicity** 6, (4), 2020.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. **A Nova Razão de Mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo; Boitempo, 2016

DURAND, Jean Pierre. **The invisible chain: Constraints and opportunities in the new world of employment**. New York; Palgrave Mcmillian, 2007.

FERREIRA NETO, Antônio. **Máquina de Fazer Motoristas: a formação de condutas no cotidiano de trabalho dos motoristas de aplicativo**. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2024.

GRAMSCI, Antonio. Americanismo e Fordismo *in* **Cadernos do Cárcere vol.4**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a datificação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista Eptic.**, v.22, n.1, p.106-22, jan./abr, 2020.

GUERRA, Ana; DA COSTA PORTUGAL DUARTE, Fernanda. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 2, 2020.

HARVEY, David. **A condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

KELLOG, Katherine; VALENTINE, Melissa; CHRISTIN, Angéle. Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control. **ANNALS**, 14, 366–410, 2020.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2017.

PRANDI, Reginaldo. **O Trabalhador por conta própria sob o capital**. São Paulo: Símbolo, 1978.

QUIJANO, Anibal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: **Edgardo Lander (comp.) A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas**, CLACSO, Buenos Aires, 2005.



Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte

Antônio Olegário Ferreira Neto e Marden Campos

ROSENBLAT, Alex, EC LEVY, Karen, BAROCAS, Salon. and HWANG, Tim. Discriminating Tastes: Uber's Customer Ratings as Vehicles for Workplace Discrimination. **Policy & Internet**, 9, 256-279, 2017.

SCHEIBER, Noam. How Uber uses Psychological Tricks to Push Its Driver's Buttons. **The New York Times**, 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>. Acesso em: 11/11/2026.

SICA, Alan. Rationalization and Culture in **The Cambridge Companion to Weber**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

SILVA, Douglas Alexandre. **Juventude, gênero e processo de trabalho**: a experiência dos cicloentregadores com as plataformas de delivery. 2025. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2025.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do Caráter: Consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. São Paulo: Record, 2015

SENNETT, Richard. **The Culture of New Capitalism**. Yale University: Yale University Press, 2006.

WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade Volume 2**. Brasília: Editora UNB, 1999.

Data de recebimento: 24 de novembro de 2025

Data de aceite: 12 de fevereiro de 2025

Como citar este artigo de acordo com a ABNT:

FERREIRA NETO, Antônio Olegário; CAMPOS, Marden. Espontaneidade e Interesse: A formação de condutas nas plataformas digitais de transporte. **Áskesis**, São Carlos, v. 15, n. 1, p. 123-148, jan./jun. 2026. DOI: 10.14244/2238-3069.2026/49.