



GESTÃO ALGORÍTMICA, BIOPODER E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: SUBJETIVAÇÃO, CONTROLE E (IM)POSSIBILIDADES DE RESISTÊNCIA NA GIG ECONOMY

ALGORITHMIC MANAGEMENT, BIOPOWER, AND UBERIZATION OF WORK: SUBJECTIVATION, CONTROL, AND (IM)POSSIBILITIES OF RESISTANCE IN THE GIG ECONOMY

ALEXANDRE ANTONIO BRUNO DA SILVA

Doutor em Políticas Públicas pela Universidade Estadual do Ceará (2022). Doutor em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2005). Mestre em Direito pela Universidade Federal do Ceará (2001). Mestre em Informática pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (1991). Bacharel em Filosofia pela Universidade do Sul de Santa Catarina (2023). Bacharel em Direito pela Universidade de Fortaleza (1998). Graduado em Ciência de Dados pela Estácio (2025). Graduado em Processamento de Dados pela Universidade Federal do Ceará (1988). Professor do Programa de Doutorado em Direito da Universidade Christus e do Programa de Doutorado Acadêmico em Política Públicas da Universidade Estadual. ORCID: 0000-0003-2799-4036. E-mail: alexandre.bruno@uece.br.

NEI ANTONIO NUNES

Doutor em Sociologia Política pela UFSC, com formação também em Filosofia (graduação) e Educação (mestrado), e estágio doutoral sanduíche na Universidade do Porto (DHEPI). Realizou pós-doutorado no PPGICH/UFSC com projeto sobre as relações entre neoliberalismo e biopolítica, focado em processos de subjetivação do “homem empresa” e práticas de controle ambiental. Professor na UNISUL e docente permanente/pesquisador do PGA/UNISUL, na linha “Inovação, Sustentabilidade e Sociedade”. Lidera o Grupo de Pesquisa em Inovação Social (CNPq) e coordena projetos sobre epistemologias e práticas de gestão de inovações sustentáveis e emancipatórias. ORCID: 0000-0003-2744-9206, E-mail: nei.nunes@unisul.br.

WILLIS SANTIAGO GUERRA FILHO

Doutor em Ciência do Direito pela Universidade de Bielefeld (1995), Doutor em Filosofia pelo Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (2011) e Doutor em Comunicação e Semiótica (2017) e Psicologia Social (2018) pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. É livre-docente em Filosofia do Direito pela Universidade Federal do Ceará (1996) e realizou pós-doutorado em Filosofia pelo Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (2002). Graduado em Direito pela Universidade Federal do Ceará (1982) e Mestre em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1986). Atualmente, é Professor Titular da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). ORCID: 0000-002-0315-9231. E-mail: willis.guerra@unirio.br





RESUMO

Objetivo: Investigar por que, na *gig economy*, motoristas da Uber em Fortaleza apresentam baixa dissidência coletiva e reduzida resistência organizada, examinando como a gestão algorítmica precariza o trabalho e naturaliza essa condição por meio de mecanismos de controle e indução de condutas.

Metodologia: Pesquisa qualitativa, baseada em entrevistas semiestruturadas com motoristas da Uber, observação de campo e análise textual. O material empírico foi tratado por procedimentos inspirados na *Grounded Theory*, com codificação e agrupamento em categorias analíticas articuladas às chaves teóricas da biopolítica, da governamentalidade e do capitalismo de plataforma, de modo a relacionar condições materiais, experiências subjetivas e dispositivos sociotécnicos de gestão.

Resultados: Os achados apontam jornadas extensas, dependência econômica, endividamento recorrente, isolamento estrutural e predomínio de atendimento automatizado, além de forte influência do aplicativo nas decisões cotidianas. Esse arranjo configura um regime de “biopoder algorítmico” que modula afetos, comportamentos e expectativas, desloca a autoridade do gestor humano para uma autoridade automatizada e, com isso, fragmenta vínculos entre trabalhadores, reduz a cooperação horizontal e dificulta a formação de solidariedade e ação coletiva.

Contribuições: O estudo oferece base empírica para a categoria “biopoder algorítmico” no contexto do Sul Global, evidenciando como a gestão algorítmica combina precarização material, individualização e isolamento para desmobilizar o conflito capital-trabalho. Ao explicitar os mecanismos pelos quais a autoridade automatizada opera na organização do trabalho, o artigo indica desafios concretos para a regulação jurídica e para estratégias sindicais e coletivas diante das formas contemporâneas de controle em plataformas digitais.

Palavras-chave: gig economy; gestão algorítmica; uberização; biopoder; resistência coletiva.

ABSTRACT

Objective: To investigate why, within the gig economy, Uber drivers in Fortaleza exhibit low levels of collective dissent and limited organized resistance, by examining how algorithmic management precarizes labor and normalizes this condition through mechanisms of control and behavioral steering.

Methodology: This qualitative study draws on semi-structured interviews with Uber drivers, field observation, and textual analysis. The empirical material was analyzed using procedures informed by Grounded Theory, including coding and the clustering of analytical categories articulated with the theoretical lenses of biopolitics, governmentality, and platform capitalism, thereby linking material conditions, subjective experiences, and sociotechnical management devices.

Results: The findings indicate long working hours, economic dependence, recurrent indebtedness, structural isolation, and the predominance of automated support, alongside the app's strong influence on everyday decision-making. This configuration constitutes a regime of “algorithmic biopower” that modulates affects, behaviors, and expectations, shifts authority from human managers to an automated form of authority, and, in doing so, fragments worker ties, reduces horizontal cooperation, and hinders the emergence of collective solidarity and organized action.





Contributions: The study provides empirical grounding for the category of “algorithmic biopower” in a Global South context, showing how algorithmic management combines material precarization, individualization, and structural isolation to demobilize capital–labor conflict. By clarifying the mechanisms through which automated authority operates in the organization of platform work, the article identifies concrete challenges for legal regulation and for union and collective strategies in the face of contemporary forms of control in digital platforms.

Keywords: gig economy; algorithmic management; platform labor; biopower; collective resistance.

1 INTRODUÇÃO

A incorporação dos princípios neoliberais à arquitetura das relações de trabalho resultou na progressiva erosão das garantias construídas sob o pacto fordista de segurança e estabilidade laboral (Harvey, 2008; Kalleberg, 2018). Tal dinâmica fortaleceu significativamente o poder das empresas, principalmente por meio da terceirização, da informalização e da proliferação de formas atípicas de contratação, que transferem riscos antes assumidos pelos empregadores para os trabalhadores (Antunes, 2011).

Nesse contexto, o trabalho mediado por plataformas digitais emerge como uma nova configuração das relações laborais, marcada pela intermediação algorítmica e pela dissolução dos vínculos tradicionais de subordinação (De Stefano, 2015; Prassl, 2018; Grohmann, 2020). Enquanto isso, a aparente liberdade de decidir quando e como trabalhar oculta, na realidade, formas sofisticadas de controle exercidas por sistemas automatizados.

Sob essa lógica, a suposta autonomia é moldada por dispositivos de governança algorítmica, que operam com opacidade, orientando comportamentos em tempo real sem a necessidade de supervisão humana direta (Mateescu; Nguyen, 2019; Gillespie, 2014; Silveira, 2019). Tais sistemas impõem padrões de desempenho, disponibilidade e resposta, ao mesmo tempo em que obscurecem os critérios decisórios, dificultando qualquer forma de contestação por parte dos trabalhadores. A ideia de que a tecnologia poderia fomentar colaboração e cidadania ativa (Levine, Prietula, 2014) foi substituída por uma lógica de mercantilização totalizante, na qual até os momentos tradicionalmente considerados improdutivos foram capturados e convertidos em valor (Srnicek, 2016; Zuboff, 2021).



Nesse cenário, o trabalhador passou a ser um vetor contínuo de geração de valor, incentivado a incorporar o *ethos* empreendedor e a maximizar sua produtividade mesmo em contextos informais, fragmentados e precários (Fleming, 2017; Antunes, 2018; Grohmann, 2020). O tempo livre e o espaço privado perdem suas fronteiras, fundindo-se à lógica da produtividade ininterrupta, o que já era antecipado pelas análises foucaultianas acerca da biopolítica (Foucault, 2008a; Moisander et al., 2018).

Observa-se que a gestão algorítmica, ao se impor como tecnologia de poder, assume funções de regulação que até então eram desempenhadas por seres humanos, interferindo nas decisões, nos corpos e nos ritmos de vida dos trabalhadores (Munro, 2012). Nessa sistemática, a modulação comportamental não é explícita, mas performada por meio de pontuações, incentivos comportamentais e previsões probabilísticas (Wood et al., 2019), o que produz uma forma de dominação sutil e de difícil contestação, um "biopoder automatizado" (Rouvroy, 2011; Yeung, 2017).

Ao mesmo tempo, as plataformas digitais propagam discursos corporativos que exaltam a flexibilidade e a autonomia individual, enquanto impõem um controle rigoroso sobre os economicamente vulneráveis, incentivando-os a ocupar horários atípicos com atividades produtivas (Yu e Peetz, 2019). A suposta liberdade de escolha se revela como simulação, limitada por algorítmicos e decisões automatizadas, que definem a remuneração, a visibilidade e a possibilidade de continuidade na atividade (Rosenblat, 2018; Abílio et al., 2021).

Apesar do bom nível educacional de boa parte dos trabalhadores da Uber e do acesso a tecnologias digitais, verifica-se uma escassez de resistência coletiva. Nesse sentido, defende-se que a substituição das chefias humanas por interfaces impessoais contribui para despersonalizar a dominação e transformar os algoritmos em obstáculos naturalizados, cuja contestação se mostra inútil (Scholz, 2016; Stanford, 2017; Grohmann, 2020).

Essa nova arquitetura do trabalho, baseada na regulação algorítmica, reorganiza não apenas o presente dos trabalhadores, mas também antecipa e neutraliza suas possibilidades de reação futura. Ao gerir os comportamentos e afetos, as plataformas consolidam uma assimetria estrutural que mina as bases para a articulação coletiva e reforça a lógica neoliberal de responsabilização individual (Morozov, 2014; Lukes, 2005; Silveira, 2021; Antunes, 2018). O dissenso, antes possível nas brechas do espaço público e da solidariedade classista, dá lugar ao





isolamento competitivo e à resignação calculada, características centrais da economia de plataformas e de sua eficácia silenciosa.

Diante desse contexto, o artigo organiza-se em cinco seções, além desta introdução. A segunda seção discute a gestão algorítmica como tecnologia de poder na *gig economy*, examinando seus fundamentos teóricos, seu funcionamento operacional e os impactos sociopolíticos decorrentes. O objetivo é demonstrar como os algoritmos operam não apenas como ferramentas técnicas, mas como dispositivos de governança que reconfiguram as relações de trabalho a partir de uma lógica de biopoder e controle difuso.

Na terceira seção, são apresentados os procedimentos metodológicos e os resultados empíricos da pesquisa realizada com motoristas da plataforma Uber em Fortaleza, abordando suas motivações, condições de trabalho, percepções sobre autonomia e os mecanismos de controle algorítmico.

A quarta seção promove a análise dos dados à luz do referencial teórico, com foco nos efeitos da governamentalidade algorítmica sobre as subjetividades laborais e sobre as possibilidades ou limitações da resistência coletiva.

Por fim, a quinta seção apresenta as considerações finais, nas quais se sintetizam os principais achados, se discutem os limites do estudo e se indicam caminhos para futuras pesquisas e para o aprimoramento dos instrumentos regulatórios e jurídicos voltados às novas formas de organização do trabalho digital.

2 GESTÃO ALGORÍTMICA E RELAÇÕES DE PODER NA *GIG ECONOMY*

O que foi inicialmente apresentado como capitalismo colaborativo, baseado em promessas de compartilhamento, descentralização e autonomia, rapidamente se converteu em uma lógica de acumulação centrada no controle informacional e na intensa digitalização dos processos produtivos. As transformações na organização do trabalho foram tão profundas que passaram a ser descritas como “quarta revolução industrial” (Schwab, 2018), marcada pela expansão da capacidade de processamento de dados, pela redução de custos operacionais e pela consolidação de modelos de negócios mediados por aplicativos, como no transporte de pessoas e mercadorias (Zuboff, 2021).



Os antigos “comuns digitais”, associados a práticas colaborativas e horizontais, foram progressivamente capturados pela racionalidade mercantil e convertidos em instrumentos de produção e consumo (Ossewaarde; Reijers, 2017), em estreita conexão com o chamado capitalismo de vigilância, que coleta, analisa e prevê comportamentos para induzir consumo e extrair valor (Zuboff, 2021; Silveira, 2021). A economia de plataforma é um desdobramento dessa dinâmica: empresas não prestam diretamente o serviço, mas intermedeiam, por interfaces digitais, a relação entre trabalhadores e consumidores, apropriando-se do lucro gerado nessa mediação (De Stefano, 2015). O trabalho sob demanda, viabilizado por aplicativos móveis, fragmenta tarefas e as distribui a uma força de trabalho formalmente “autônoma”, externalizando riscos e reforçando a precarização (Prassl, 2018; Grohmann, 2020).

Nesse contexto, consolida-se um regime de “responsabilização radical”, no qual custos e incertezas são transferidos aos trabalhadores (Fleming, 2017). Plataformas como a Uber negam o vínculo empregatício, não oferecem proteção social e resistem à organização coletiva (Fleming, 2017; Graham; Woodcock, 2019). Estudos empíricos evidenciam a distância entre o discurso de autonomia e empreendedorismo e as condições materiais de insegurança, baixa remuneração e ausência de direitos (Prassl, 2018; Wood et al., 2019; Grohmann, 2020), aprofundando desigualdades e consolidando uma nova morfologia do trabalho, marcada por vínculos precários e instabilidade estrutural (Srnicek, 2016; Antunes, 2018; Abílio, 2020).

A literatura sobre governança algorítmica aprofunda a compreensão desses rearranjos. Rouvroy e Berns (2015) descrevem um modelo de normatividade silenciosa e preditiva, no qual algoritmos operam a partir de correlações estatísticas para modular comportamentos, sem mediação de instituições formais ou arenas deliberativas. Nessa perspectiva, a governamentalidade algorítmica constitui um modo de exercício de poder que antecipa ações, por meio da extração e análise de dados e da indução automatizada de condutas (Yeung, 2016). No Brasil, Silveira (2019) mostra como tais dispositivos produzem regimes de visibilidade e exclusão, constituindo sujeitos governáveis e reorganizando as relações entre autonomia, técnica e dominação (Silveira, 2019; 2021).

Nas plataformas digitais de trabalho, a gestão algorítmica ocupa posição central. Ela consiste em um conjunto de ferramentas tecnológicas destinadas à





coordenação remota da força de trabalho, apoiadas na coleta contínua de dados, no monitoramento intensivo e em decisões automatizadas ou semi-automatizadas (Mateescu; Nguyen, 2019). Por meio de aplicativos em smartphones, a plataforma exerce vigilância em tempo real, atua como “arquitetura computacional de comando” e se apresenta como “autoridade automatizada” (Silveira, 2020), ocultando as relações de poder sob uma aparência técnica.

Esse controle é reforçado por sistemas de avaliação baseados na experiência do consumidor, que deslocam o juízo de desempenho para os usuários. Em vez da vigilância disciplinar clássica, institui-se um olhar difuso e distribuído, com impactos diretos sobre a estabilidade no trabalho e o reconhecimento simbólico (Curchod et al., 2019). Decisões antes atribuídas a gestores humanos – contratação, avaliação, desligamento – passam a ser creditadas a sistemas automatizados, que escapam a mecanismos de responsabilização e tornam opaca a origem das sanções. Trabalhadores de plataformas ficam, assim, em dupla vulnerabilidade: sem reconhecimento de vínculo e sem garantias contra demissões arbitrárias ou discriminações algorítmicas.

O quadro analítico foucaultiano contribui para situar esse processo. Foucault (2005; 2008a; 2008b) propõe a noção de biopolítica para designar formas de governo orientadas à gestão da vida (bios), nas quais a existência é integrada à racionalidade de mercado e de segurança. O biopoder não apenas reprime, mas produz e organiza a vida segundo critérios de utilidade, produtividade e desempenho. A ideia de “identidade algorítmica”, formulada por Cheney-Lippold (2011), reforça esse diagnóstico ao indicar que, na era dos dados, algoritmos produzem subjetividades com base em inferências automatizadas. O sujeito passa a ser continuamente reconfigurado conforme os interesses das plataformas, em um regime de biopoder modulativo, tal como sugerido por Deleuze (1992) e aprofundado por Rouvroy e Berns (2015).

Essa forma de poder opera por indução, não por coerção direta. Técnicas de *nudging*, notificações, dinâmicas de preço e metas flexíveis incentivam os indivíduos a se tornarem agentes da própria mercantilização de sua força de trabalho, de seu tempo livre e de seus afetos (Moisander; Gross; Eräranta, 2018; Weiskopf; Munro, 2012). A teoria do capital humano, central à racionalidade neoliberal, transforma todos em microempreendedores de si, engajados em cálculos de custo-benefício em todas as esferas da vida (Foucault, 2008). A eficácia desse arranjo reside em sua





naturalização: sob o rótulo de liberdade de escolha, padrões de conduta exigidos pelas plataformas são internalizados, consolidando uma subjetividade empresarial permeando trabalho, lazer e relações pessoais.

Autores como Antunes (2018) e Abílio (2020) identificam na uberização a expressão concreta desse biopoder: o trabalhador é simultaneamente operário e gestor de si, deslocando o controle tradicional para mecanismos de autogerenciamento induzido, baseados em dados, métricas e avaliações. Grohmann (2020; 2021) mostra que a plataformização fragmenta vínculos laborais e desmaterializa dispositivos clássicos de comando, substituindo chefias por indicadores automatizados. A gestão algorítmica torna-se um mecanismo permanente de monitoramento e indução, apoiado em dispositivos pessoais que viabilizam disponibilidade quase ininterrupta.

Nesse cenário, tecnologias de indução comportamental articulam produtividade e suposta liberdade: o motorista “escolhe” aceitar corridas em horários de pico ou estender a jornada para atingir metas, mas sob forte pressão econômica e simbólica (Silveira, 2019; Wood et al., 2019). A uberização não é apenas um arranjo contratual atípico, mas um regime biopolítico de gestão da vida, no qual o capital adentra rotinas, afetos e escolhas íntimas, exercendo dominação sob o signo da autonomia.

A escassez de resistência coletiva estruturada entre trabalhadores de plataformas deve ser interpretada à luz desse quadro. Embora haja mobilizações pontuais – greves, ações judiciais e campanhas por direitos –, a regra é a fragmentação e a baixa capacidade de organização (Graham; Woodcock, 2019; Kalleberg, 2018). A resistência, entendida como esforço para contestar e transformar relações de poder específicas (Fleming; Spicer, 2008), tende a assumir formas individuais e dispersas, muitas vezes absorvidas pela própria lógica organizacional (Mumby, 2005).

A ausência de espaços físicos de socialização e a internalização do empreendedorismo de si dificultam a construção de identidades coletivas. Muitos trabalhadores não se reconhecem como empregados, mas como autônomos, temporários ou “bicos digitais”, o que enfraquece o engajamento em ações coletivas e obscurece a percepção das estruturas de dominação (Abílio, 2020; Standing, 2025). A plataformização dissolve contornos clássicos de classe, produz subjetividades



fragmentadas e corrói mecanismos tradicionais de organização sindical (Antunes, 2018).

Os debates sobre o papel da internet nas formas de organização são ambivalentes. Enquanto alguns autores apontam a fragmentação e a superficialidade das interações online (Kärreman; Alvesson, 2009), outros identificam potencial de articulação em redes digitais, ainda que limitado (Ossewaarde; Reijers, 2017). A economia de plataforma, porém, aprofunda a tendência à individualização ao combinar fragmentação organizacional, opacidade algorítmica e responsabilização individual. Como mostram Fine (2015), Heery (2009) e Milkman e Ott (2014), padrões semelhantes já se verificam em trabalhos temporários e intermitentes em setores mais “tradicionais”; nas plataformas, entretanto, a combinação entre dados, automação e ideologia da autonomia estreita ainda mais os espaços para o antagonismo.

Assim, compreender a gestão algorítmica na *gig economy* exige ir além das condições materiais e considerar os dispositivos simbólicos e técnicos que estruturam a desmobilização. A plataformização precariza as relações laborais e redesenha o conflito capital-trabalho, neutralizando a possibilidade de resistência por meio da dispersão, da automação e da interiorização da ideologia da autonomia individual.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E RESULTADOS

O estudo adota uma abordagem qualitativa, voltada a analisar experiências e percepções de motoristas vinculados à Uber, tomada como caso paradigmático da economia de plataforma em razão da centralidade da gestão algorítmica em sua operação.

A escolha da Uber fundamenta-se em sua capilaridade global e em seu protagonismo na reconfiguração das relações de trabalho no capitalismo digital: presente em mais de 15 mil cidades, em mais de 70 países, com mais de 8 milhões de motoristas e entregadores ativos e mais de 170 milhões de usuários (UBER, 2024). Três aspectos sustentam sua seleção como objeto empírico: (i) a mediação quase exclusiva da relação trabalhador–empresa por interfaces digitais, que substituem a supervisão presencial por controle algorítmico opaco; (ii) a tendência ao isolamento dos motoristas, com redução de espaços de socialização e de formação de vínculos coletivos presenciais; e (iii) a exigência de apropriação intensiva de dispositivos





digitais, que, paradoxalmente, também abre possibilidades de circulação de experiências e articulação de resistências em ambientes virtuais, como redes sociais e fóruns online (Rosenblat, 2018).

A opção por Fortaleza, capital do Ceará, também se baseia em três elementos. Em primeiro lugar, trata-se de um dos maiores centros urbanos do país, com mais de 2,6 milhões de habitantes, intensa circulação de pessoas e forte demanda por transporte individual por aplicativo, o que garante ampla base de motoristas e usuários. Em segundo lugar, a cidade combina altos índices de informalidade e desemprego estrutural com acelerada terciarização e precarização das relações de trabalho, favorecendo a adesão massiva à *gig economy* como estratégia de sobrevivência econômica (IBGE, 2024) e permitindo diálogo com outras metrópoles do Sul Global. Em terceiro lugar, sua configuração urbana desigual – marcada por centros comerciais, zonas turísticas e periferias desconectadas – impacta diretamente os critérios algorítmicos de alocação de corridas, tarifas dinâmicas e avaliação de desempenho, possibilitando observar como a plataforma reproduz, amplifica ou reconfigura desigualdades socioespaciais.

A pesquisa empírica baseou-se em entrevistas semiestruturadas com dez motoristas da Uber, realizadas entre agosto de 2025 e outubro de 2025, com duração média de 15 minutos, conduzidas em trajetos ou locais de repouso dos motoristas, voltadas a captar narrativas sobre motivações, condições de trabalho, percepção de autonomia, controle tecnológico e estratégias de enfrentamento diante da precarização algorítmica.

Os participantes foram selecionados por amostragem intencional, com busca de variação em termos de (i) tempo de permanência na plataforma (mínimo de 6 meses e máximo de 7 anos, (ii) intensidade de uso (motoristas em tempo integral e parcial), (iii) formas de acesso ao veículo (próprio, alugado, financiado) e (iv) circulação territorial (centro, zonas turísticas e periferias). Como critérios de inclusão, considerou-se: ser motorista ativo no momento da coleta e ter realizado corridas em Fortaleza no período recente de 6 meses. Como critérios de exclusão, considerou-se: atuação predominantemente fora do município e descontinuidade da atividade no período de referência. A coleta foi aprovada na Plataforma Brasil, em conformidade com as exigências éticas aplicáveis a pesquisas com seres humanos.

A decisão de encerrar a coleta em dez entrevistas decorreu de critério de saturação teórica, entendido como o momento em que novas entrevistas deixaram de





acrescentar propriedades substantivas às categorias centrais e passaram, predominantemente, a reiterar padrões já identificados. Esse julgamento foi sustentado por memos analíticos produzidos ao longo do processo, nos quais se registrou a recorrência de mecanismos narrativos e sociotécnicos, bem como a estabilidade das relações interpretativas entre categorias.

A construção interpretativa foi enriquecida por triangulação com observações de campo, consulta a dados secundários e bibliografia especializada, o que conferiu maior consistência à análise e mitigou o risco de generalizações indevidas. Mais do que descrever condições laborais na Uber, busca-se apreender efeitos estruturais dessa forma de organização do trabalho sobre autonomia, dignidade, direitos e possibilidades de ação coletiva na era digital.

As entrevistas seguiram roteiro flexível, permitindo a livre expressão dos participantes sobre temas como remuneração, jornada, desempenho, bloqueios, avaliação por usuários, relação com a empresa e possibilidades de mobilização coletiva. Todo o material foi transcrito integralmente e analisado segundo os procedimentos da teoria fundamentada nos dados (*Grounded Theory*) (Charmaz, 2009; Corbin; Strauss, 2014; Glaser; Strauss, 2017). Em um primeiro momento, identificaram-se categorias emergentes, padrões discursivos e estratégias narrativas recorrentes; em seguida, essas categorias foram consolidadas e interpretadas criticamente, buscando compreender como os motoristas produzem sentido sobre sua experiência e quais mecanismos de subjetivação são ativados por esse modelo de gestão.

O eixo analítico central consiste na investigação dos mecanismos sociotécnicos de poder característicos da gestão algorítmica, e de como eles incidem sobre práticas, discursos e possibilidades de ação coletiva dos trabalhadores. A análise foi enriquecida por triangulação com observações de campo, dados secundários e bibliografia especializada, o que favoreceu a saturação teórica e conferiu maior consistência à construção das categorias empíricas. Mais do que descrever as condições laborais na Uber, busca-se apreender os efeitos estruturais dessa forma de organização do trabalho sobre autonomia, dignidade e direitos na era digital.

3.1 MOTIVAÇÃO PARA INGRESSAR NA UBER: SOBREVIVÊNCIA E AUSÊNCIA DE ALTERNATIVAS VIÁVEIS





A principal motivação para o ingresso na Uber é a necessidade imediata de renda, vinculada ao desemprego, à precarização ou à ruptura de vínculos formais de trabalho, de modo que o trabalho como motorista aparece menos como escolha autônoma por flexibilidade e mais como alternativa de emergência em contextos de vulnerabilidade (Standing, 2025). Isso se expressa em falas como: “Comecei na Uber com necessidade. Situação atípica que surgiu no trabalho. Principalmente pela parte financeira, que a gente não pode esperar”, nas quais o aplicativo surge como “única via” diante da escassez de oportunidades formais.

Em momentos de crise pessoal ou estrutural, a plataforma funciona como válvula de escape, muitas vezes associada a endividamento e autogestão da própria exploração, como indica o relato: “Eu tava desempregado, aí eu financiei um carro... Mesmo sem experiência, eu comecei a rodar”, evidenciando a aposta em um retorno financeiro rápido, porém incerto (Han, 2017).

O ingresso na Uber também se articula à manutenção ou conquista de bens duráveis, sobretudo o carro, o que reforça a submissão ao sistema de metas e pagamentos da plataforma (Supiot, 2015).

Nesse sentido, um entrevistado sintetiza a centralidade desse bem ao afirmar: “Aluguei um carro na Uber pra poder não ficar sem carro. Eu rodo uns três dias na semana só pra pagar o aluguel.” A racionalidade econômica que orienta essas decisões mostra que a motivação central não é a liberdade profissional nem o empreendedorismo individual, mas a falta de alternativas concretas de sobrevivência em cenário de desproteção trabalhista crescente.

Trata-se, portanto, de uma entrada forçada, disfarçada de escolha, em que o trabalhador opera à margem das garantias formais sob a promessa enganosa de autonomia e recompensa, situação que expressa o que Han (2015) denomina “paradoxo da liberdade neoliberal”: a exploração deixa de ser imposta de fora e passa a ser internalizada pelo próprio sujeito, que acredita agir de forma autônoma enquanto, na realidade, se submete a dinâmicas de controle autoimposto e exaustão.

3.2 ROTINA E JORNADA DE TRABALHO: LONGAS HORAS, ESFORÇO CONTÍNUO E AUSÊNCIA DE DESCANSO

As entrevistas revelaram que o trabalho na Uber é marcado por jornadas exaustivas, frequentemente superiores a 10 ou 12 horas diárias, e por uma





flexibilidade apenas aparente. Nove motoristas relataram rotinas contínuas, com paradas curtas ou inexistentes, inclusive para alimentação, enquanto apenas um afirmou dividir o dia em dois blocos: “Levanto 5 horas da manhã, saio 6, rodo até 10. Depois volto 4 da tarde e vou até 8, 9 da noite. E assim é a minha rotina diariamente”, o que contrasta com a ideia de “autonomia” propagada pela plataforma (Supiot, 2015). A maioria trabalha até alcançar a meta financeira, como sintetiza outro entrevistado: “Eu tiro direto as 12 horas, porque se eu for desfocar pra fazer outra coisa, eu não consigo pagar em dois, três dias o aluguel da semana.”

A pressão econômica define o ritmo de trabalho e induz a disponibilidade quase permanente, sobretudo em horários de maior demanda, alinhando os tempos de vida à lógica algorítmica (Foucault, 2008). Um motorista relata: “Das nove da noite até seis da manhã. Sempre pela madrugada. Que é o horário mais tranquilo pra rodar.”, o que implica inversão dos ciclos de descanso, intensificação do cansaço físico e retração da vida social. As refeições são feitas às pressas ou dentro do carro — “Às vezes almoço em algum boteco. Quando eu tô perto de casa, eu vou em casa e almoço. Mas também almoço, já saio imediatamente.” —, evidenciando a ausência de pausas estruturadas e a naturalização da exaustão. Configura-se, assim, um regime de trabalho que consome corpo e tempo, subordinando-os à dinâmica ininterrupta de oferta e demanda da plataforma (Deleuze, 1992).

3.3 INFLUÊNCIA DO APLICATIVO NAS DECISÕES: AUTONOMIA SIMULADA E CONTROLE ALGORÍTMICO

O discurso institucional da Uber enfatiza a autonomia do motorista como diferencial do trabalho por plataforma, mas as entrevistas mostram que essa autonomia é, na prática, fortemente condicionada por mecanismos algorítmicos de incentivo e controle (Supiot, 2015; Deleuze, 1992). Nove motoristas relataram que o aplicativo influencia diretamente suas decisões de ligar ou desligar o app, aceitar ou recusar corridas e escolher trajetos, por meio de notificações constantes, dinâmicas de preço, metas de bônus e pressões ligadas à taxa de aceitação e de cancelamento. Como resume um deles: “Você nem quer trabalhar, aí aparece uma dinâmica de 20, 30 reais... Aí você liga o aplicativo e vai.”

Essa lógica se aproxima do “controle contínuo” descrito por Deleuze (1992), orientando o comportamento de forma sutil, por pequenos estímulos financeiros,





mesmo contra o interesse ou o bem-estar do motorista. Outro entrevistado afirma: “Parece que o aplicativo sabe o meu perfil todinho. O que me agrada, o que me desagrada.” A percepção é de vigilância e adaptação estratégica, em que as ofertas são moduladas conforme o histórico de uso, reforçando uma autonomia apenas simulada, moldada por critérios invisíveis (Foucault, 2008).

Alguns motoristas procuram preservar certa margem de decisão, mas evitam recusar corridas “pra não comprometer a reputação” ou perder promoções: “Se você não aceitar as corridas, a Uber te pressiona. A taxa de aceitação e cancelamento pesa.” Essas pressões, embora não constem formalmente como obrigações contratuais, configuram formas sutis de coerção algorítmica, punindo desvios com perda de benefícios, redução de pontuação ou desativação da conta.

3.4 FALTA DE TRANSPARÊNCIA E ATENDIMENTO AUTOMATIZADO: DESAMPARO INSTITUCIONAL E SENSAÇÃO DE INVISIBILIDADE

Um dos aspectos mais recorrentes e criticados pelos motoristas nas entrevistas é a ausência de um canal de comunicação efetivo e humanizado com a plataforma. Quando enfrentam problemas com corridas, passageiros ou com a própria lógica de funcionamento do aplicativo, os entrevistados relatam que o suporte da Uber é inacessível, impessoal e padronizado, baseado quase exclusivamente em respostas automáticas, refletindo a lógica de governança por números (Supiot, 2015).

Esse padrão de atendimento provoca frustração e desestímulo à busca por soluções, como revela um motorista: “É sempre mensagem automática. Volta pro mesmo canto e nunca resolve nada. Nunca tem uma pessoa por trás pra tentar te ajudar”. A experiência relatada é de comunicação unidirecional, em que a empresa não responde de forma contextualizada às situações relatadas, independentemente da gravidade.

Mesmo nos casos em que há conflitos com passageiros ou acusações infundadas, os motoristas percebem que sua palavra tem pouco valor diante da versão apresentada pelo usuário. Um entrevistado reforça a crítica: “Eles tentam parecer que escutaram, mas quando você lê, você vê que é uma coisa copiada e colada. Você percebe que a gente é só mais um número”.

Há também relatos de prejuízos concretos causados por essa ausência de escuta, como em situações em que motoristas são acusados injustamente e não





conseguem se defender adequadamente, por não terem acesso aos registros nem a mecanismos de contraditório. Diante disso, os motoristas optam por não relatar incidentes, por temer represálias ou bloqueios indevidos. Como descreve um deles: “Eu não entrei em contato já pra evitar ser bloqueado também. Tem esse medo também. Muitos motoristas eram bloqueados por causa que reclamavam muito”.

Esse tipo de autocensura evidencia que o suporte não só é ineficiente, como também gera um efeito colateral perverso: o silêncio forçado do trabalhador, que escolhe suportar injustiças para preservar sua fonte de renda. Em alguns casos, os motoristas relatam ter buscado atendimento presencial, como última tentativa de resolver problemas, com experiências melhores, embora raras.

Um motorista com menos de 4 (quatro) meses, apesar de criticarem o acesso via plataforma, elogiou o atendimento presencial. Nesse sentido, sobre o atendimento afirmou: “Na plataforma, não muito. Respostas automáticas, difíceis de entender. No escritório da Uber, fui bem atendido e esclareceram tudo.”

Contudo, esse atendimento físico é cada vez mais raro e não está disponível em todas as localidades. Além disso, como o atendimento presencial é localizado em um bairro específico, a busca pelo atendimento presencial implica na perda do dia de trabalho.

3.5 LIBERDADE E AUTONOMIA: PROMESSA PUBLICITÁRIA FRUSTRADA PELA LÓGICA DA SUBMISSÃO ALGORÍTMICA

Um dos pilares da narrativa institucional da Uber é a promessa de liberdade, flexibilidade e autonomia. Os motoristas seriam, segundo essa retórica, “seus próprios chefes”, capazes de escolher quando, onde e quanto trabalhar. No entanto, as entrevistas indicam que essa promessa não se sustenta na prática cotidiana dos trabalhadores, sendo rapidamente desmentida pela experiência concreta com o aplicativo.

Vários motoristas relatam que, antes de começar a trabalhar na Uber, acreditavam na ideia de autonomia. No entanto, esse sentimento se desfaz logo após o contato real com o funcionamento da plataforma. Como afirma um deles: “Você acha que tem liberdade enquanto não é motorista. Depois que é, percebe que não tem.” Essa crítica encontra eco em Boltanski e Chiapello (2009), que demonstram como o discurso da autonomia é cooptado pelo “novo espírito do capitalismo”. A dependência





funcional do motorista à lógica algorítmica é reforçada pela ausência de contrato formal, sem que isso signifique ausência de controle (Supiot, 2015).

A suposta autonomia é, na verdade, condicionada por fatores que escapam ao controle do motorista: dinâmicas de preço, horários de alta demanda, bloqueios por taxa de aceitação, cancelamentos, avaliações dos passageiros e, principalmente, a instabilidade da renda. Tudo isso faz com que o trabalhador tenha que se ajustar às exigências implícitas do algoritmo para garantir o mínimo necessário à sua sobrevivência.

Um motorista resume a armadilha de forma incisiva: “Se você ficar refém do aplicativo, você não vive, não. Porque o aplicativo vai ficar te mandando promoção, vai ficar te mandando uma tarefzinha...”. Essa pressão constante, por meio de notificações, bônus e incentivos momentâneos — molda o comportamento do motorista, que muitas vezes trabalha mais horas do que gostaria, em regiões que não escolheria, e em horários que não lhe são favoráveis. Assim, a autonomia prometida se converte em dependência funcional, sob uma lógica de produtividade permanentemente induzida.

O controle é reforçado pelo mecanismo da necessidade financeira, que obriga o trabalhador a seguir os comandos do sistema, mesmo quando isso afeta sua saúde ou sua rotina pessoal. Como exemplifica outro entrevistado: “Trabalho direto. Se parar, não consigo pagar o carro.”

3.6 PERMANÊNCIA E DESEJO: TRABALHO POR APLICATIVO COMO ESCOLHA FORÇADA

As entrevistas indicam, de maneira quase unânime, que a permanência dos motoristas na plataforma Uber não se dá por identificação positiva com o modelo, mas por falta de alternativas concretas. A decisão de continuar atuando como motorista decorre de um processo contínuo de exclusão social e restrição de oportunidades, que transforma a adesão à plataforma em uma escolha forçada, embora travestida de liberdade (Supiot, 2015).

As falas revelam que, diante de contextos de desemprego, endividamento e ausência de proteção social, o trabalho por aplicativo emerge como única forma de renda acessível. Como sintetiza um entrevistado: “Se parar, não consigo pagar o



carro.” Essa frase explicita o vínculo coercitivo entre a atividade e o financiamento do veículo, criando um ciclo de dependência econômica.

A hipótese de migração para outra atividade é raramente mencionada, e quando aparece, é sempre acompanhada da percepção de que “não tem outra coisa” ou “não dá para sair agora”. Isso indica uma estrutura de permanência sustentada não pelo desejo, mas pela precarização das alternativas externas. O trabalho na Uber aparece, assim, como um entreposto provisório que se torna permanente por falta de rotas de fuga.

Do ponto de vista das Ciências Sociais, esse fenômeno pode ser compreendido a partir da noção de habitus (Bourdieu, 2011; Bourdieu, 2012), onde a prática da repetição, mesmo indesejada, se torna naturalizada. Do ponto de vista do Direito, evidencia-se a falácia da autonomia contratual: não há negociação real quando a única alternativa à adesão é o desemprego ou a exclusão econômica.

3.7 ISOLAMENTO ESTRUTURAL E FRAGMENTAÇÃO ENTRE OS TRABALHADORES: AUSÊNCIA DE COLETIVIDADE NA EXPERIÊNCIA DO MOTORISTA POR APLICATIVO

Um dado relevante que emerge das entrevistas, ainda que de forma implícita, é a completa ausência de referências à organização coletiva entre os motoristas. Nenhum entrevistado mencionou vínculos com associações, sindicatos, fóruns de diálogo ou estratégias coletivas de enfrentamento das condições adversas de trabalho. Esse silêncio não é casual: ele reflete uma característica estrutural da lógica de funcionamento das plataformas digitais.

Esse isolamento estrutural se insere no que Souza, Sabbag e Achilles (2024) denominam sociedade incivil, um ambiente social no qual as mediações coletivas são substituídas por lógicas de modulação algorítmica, que dissolvem os vínculos de solidariedade e fragmentam os sujeitos em unidades estatísticas governáveis.

O modelo da Uber, ao promover uma relação jurídica de “parceria” individualizada e sem vínculo formal, incentiva a competição entre trabalhadores e desestimula a solidariedade. Cada motorista é responsabilizado por sua performance, segurança, tempo e renda, o que reforça um *ethos* de isolamento funcional. Em contextos de crise, essa fragmentação se traduz em desamparo.



Essa desarticulação coletiva pode ser lida, à luz da Sociologia do Trabalho, como um fenômeno típico da precarização contemporânea, em que as formas tradicionais de representação e negociação (como os sindicatos) perdem eficácia diante de novas formas de organização produtiva baseadas na descontinuidade, na mobilidade e na intermediação algorítmica. Como aponta Guy Standing (2025), a condição do “precariado” é marcada não apenas pela instabilidade econômica, mas pela perda dos vínculos comunitários e dos direitos coletivos historicamente conquistados.

No mesmo sentido, a fragmentação é coerente com a análise de Standing (2025) sobre o precariado e com a crítica de Boltanski e Chiapello (2009) à dissolução de vínculos sociais sob o capitalismo flexível. A plataforma promove uma lógica de individualização e responsabilização isolada pela precariedade estrutural do trabalho.

A ausência de organização entre os motoristas amplia os efeitos da exploração: bloqueios, punições, rebaixamentos e injustiças são enfrentados de forma solitária, o que impede a construção de pautas comuns e a reivindicação de melhorias. Essa ausência de coletividade também inviabiliza a construção de um discurso jurídico de classe ou categoria, dificultando o reconhecimento legal das condições de trabalho como sujeitas a regulação.

Por fim, observa-se que esse isolamento reforça o ciclo de precarização subjetiva, ao criar uma sensação de impotência diante da plataforma. Sem espaços de escuta entre pares, sem troca de experiências organizadas ou mobilização coletiva, o motorista permanece submetido não apenas ao algoritmo, mas ao silêncio estrutural que impede a emergência de formas de resistência.

4 DISCUSSÃO: ALGORITMOS BIOPOLÍTICOS EM AÇÃO

Os dados das entrevistas indicam que a fragmentação da força de trabalho entre motoristas da Uber não decorre apenas de condições materiais adversas, mas de um modelo de controle ancorado na gestão algorítmica, que opera como dispositivo de biopoder. Em vez de se apoiar na repressão direta, esse poder atua por meio da regulação contínua dos corpos e das condutas, de forma difusa, preditiva e automatizada, reconfigurando as possibilidades de ação e de resistência.



As narrativas revelam uma experiência marcada pela impessoalidade da relação com a plataforma, pela opacidade das regras e pelo caráter unilateral das decisões automatizadas. A dificuldade — por vezes, impossibilidade — de estabelecer diálogo com representantes humanos e a prevalência de respostas padronizadas reforçam uma sensação de invisibilidade institucional, na qual o trabalhador é reduzido à condição de dado numérico processado por sistemas técnicos. Nessa configuração, os algoritmos de alocação, ranqueamento e avaliação deixam de ser apenas ferramentas de eficiência operacional para assumir funções normativas e disciplinares.

Aquilo que, sob gestão humana, poderia alimentar conflitos explícitos, sob intermediação algorítmica converte-se em obstáculos naturalizados. A maioria dos motoristas internaliza as diretrizes técnicas como “regras do jogo”, ajustando-se a elas com resignação, mesmo quando reconhece seus efeitos danosos. Essa aceitação é sustentada pela eficácia simbólica do discurso da autonomia e do empreendedorismo de si, que mascara uma subordinação funcional mediada por incentivos e penalidades sutis. Em linha com Supiot (2015) e Deleuze (1992), trata-se de um controle exercido por “empurrões” comportamentais — bonificações, dinâmicas de preço, notificações — que moldam o engajamento sem recorrer a ordens explícitas.

Importa notar que essa governamentalidade algorítmica não elimina a subjetividade dos motoristas, mas a captura e redireciona. Muitos desenvolvem estratégias individuais para “jogar com o sistema”, tentando contornar limitações impostas pelo aplicativo ou maximizar ganhos em determinados horários e regiões. Contudo, tais práticas permanecem circunscritas aos limites do próprio dispositivo técnico, reforçando sua lógica em vez de contestá-la estruturalmente. A resistência tende a ser localizada, calculada e individualizada, mais próxima de táticas de sobrevivência do que de antagonismos organizados.

Esse quadro é agravado por uma dinâmica de fragmentação simbólica. Quando surgem tensões, elas frequentemente se dirigem aos próprios pares — acusados de “conivência” com a plataforma ou de comportamentos que “prejudicam os demais” —, o que impede a construção de solidariedade classista. A ausência de coletivos organizados, sindicatos atuantes ou fóruns estáveis de resistência aparece, assim, como sintoma de um isolamento induzido pela arquitetura técnica e discursiva da plataforma. Mesmo nos espaços digitais, como grupos de WhatsApp ou redes sociais, predominam trocas pragmáticas ligadas ao dia a dia de trabalho, mais do que





iniciativas de mobilização política, em consonância com as preocupações de Ossewaarde e Reijers (2017) sobre os limites dos “comuns digitais” como espaços efetivos de solidariedade.

Esse arranjo configura uma forma velada de “darwinismo algorítmico”, em que a permanência na plataforma é condicionada ao desempenho individual, mensurado por métricas opacas e inquestionáveis. A figura do “parceiro”, promovida pela Uber, desloca a responsabilidade pelos riscos e fracassos para o próprio trabalhador, reforçando a lógica de uma meritocracia automatizada na qual o algoritmo se torna a principal instância de soberania. Seu poder é técnico, invisível e despersonalizado, o que dificulta a identificação do adversário e inviabiliza o confronto direto.

Dessa maneira, a governamentalidade algorítmica atualiza os mecanismos de controle analisados por Foucault (2007), deslocando o foco da disciplina espacializada para formas de antecipação e indução contínua, sob a aparência de liberdade. A gestão algorítmica na Uber não apenas coordena a atividade produtiva, mas participa da estruturação de subjetividades: redefine expectativas de autonomia, reorganiza a percepção de risco e molda a compreensão dos próprios limites de resistência. Ao promover uma autonomia simulada e uma responsabilização individual permanente, o sistema consolida uma morfologia de dominação silenciosa, digitalizada, porém profundamente eficaz.

Nesse contexto, a baixa incidência de resistência coletiva entre motoristas não pode ser interpretada como simples apatia ou falta de consciência, mas como efeito de uma arquitetura sociotécnica que conjuga precarização material, individualização extrema e opacidade decisória. A plataformização do trabalho aparece, assim, como um laboratório privilegiado de formas biopolíticas de controle, em que o conflito capital-trabalho é reconfigurado por meio da intermediação algorítmica e de uma pedagogia cotidiana da submissão travestida de escolha.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo buscou compreender por que, mesmo diante de jornadas exaustivas, rendas instáveis e ausência de proteção social, a resistência coletiva entre motoristas de plataformas permanece rara e fragmentada. A análise das entrevistas indica que a





gestão algorítmica reconfigura o controle sobre o trabalho, deslocando a figura do gestor visível para sistemas técnicos que organizam acesso, remuneração, avaliação e permanência de maneira opaca e unilateral.

Os resultados mostram que essa forma de organização do trabalho combina precarização material com um intenso processo de individualização. A promessa de autonomia encobre uma dependência estrutural em relação ao aplicativo, que molda horários, rotinas e decisões por meio de incentivos e ameaças sutis. Ao mesmo tempo, a ausência de espaços institucionais de escuta, o atendimento automatizado e a lógica de responsabilização individual dificultam a construção de vínculos solidários e tornam improvável a emergência de formas clássicas de organização coletiva.

A experiência dos motoristas da Uber em Fortaleza evidencia que o conflito não desaparece, mas é deslocado e neutralizado por uma arquitetura sociotécnica que naturaliza a precariedade e fragmenta a percepção de injustiça. A plataformação do trabalho, nesse sentido, não representa apenas uma inovação tecnológica, mas uma transformação profunda nos modos de controle e de subjetivação laboral.

Diante disso, torna-se necessário repensar instrumentos jurídicos, políticos e sindicais capazes de incidir sobre esse novo cenário. Reconhecer o papel central dos algoritmos e dos dados na produção de vulnerabilidades e assimetrias é condição para formular estratégias de regulação que enfrentem a opacidade, promovam transparência e abram espaço para novas formas de representação coletiva. Mais do que restaurar modelos do passado, trata-se de reconstruir laços de solidariedade e de imaginar formas renovadas de organização e crítica em um horizonte marcado pelo biopoder algorítmico.

Sob a ótica jurídica, a transição do poder disciplinar para o biopoder algorítmico impõe o desafio de ressignificar institutos clássicos do Direito do Trabalho. A subordinação, tradicionalmente aferida pelo controle direto e presencial, manifesta-se agora de forma reticular e opaca, exigindo que a proteção do trabalhador avance para o campo da governança e transparência algorítmica. Não se trata apenas de reconhecer a existência de uma relação formal de trabalho, mas de assegurar o direito à explicabilidade das decisões automatizadas e ao contraditório tecnológico, garantindo que o 'gerenciamento por algoritmos' não se torne um espaço de exceção imune aos direitos fundamentais e à dignidade da pessoa humana no ambiente digital.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, L. C. Uberização: A era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, v. 34, n. 98, p. 99-114, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/>. Acesso em: 3 fev. 2026.

ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZw9Bcy5GkYGzngPxwB/?lang=pt>. Acesso em: 3 fev. 2026.

ANTUNES, R. **O continente do labor**. São Paulo: Boitempo, 2011.

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

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BOURDIEU, P. **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 2012.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa: Edições 70, 2011.

BRASIL DE FATO. **Renda média de motoristas de aplicativos em Curitiba é a terceira pior entre 10 capitais**: remuneração é menor que o salário mínimo. 22 jul. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/07/22/renda-media-de-motoristas-de-aplicativos-em-curitiba-e-a-terceira-pior-entre-10-capitais-remuneracao-e-menor-que-o-salario-minimo>. Acesso em: 3 fev. 2026.

CHARMAZ, K. **A construção da Teoria Fundamentada**: guia prático para análise qualitativa. Porto Alegre: Penso, 2009.

CHENEY-LIPPOLD, J. A new algorithmic identity: soft biopolitics and the modulation of control. **Theory, Culture & Society**, v. 28, n. 6, p. 164-181, 2011. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0263276411424420>. Acesso em: 3 fev. 2026.

CORBIN, J.; STRAUSS, A. **Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory**. 4. ed. Thousand Oaks: Sage, 2014.

CURCHOD, C. *et al.* Working for an algorithm: power asymmetries and agency in online work settings. **Administrative Science Quarterly**, v. 64, n. 1, p. 165-195, 2019. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0001839219867024>. Acesso em: 15 jan. 2026.

DE STEFANO, V. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig economy”. Geneva: International Labour Organization, 2015. (Conditions of Work and Employment Series, n. 71). Disponível em:





https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2682602. Acesso em: 30 dez. 2025.

DELEUZE, G. Post-scriptum sobre as sociedades de controle. In: DELEUZE, G. **Conversações**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992. Disponível em: https://historiacultural.mpbnet.com.br/pos-modernismo/Post-Scriptum_sobre_as_Sociedades_de_Control.pdf. Acesso em: 3 fev. 2026

FINE, J. Strengthening labor standards enforcement through partnerships with workers' organizations. **Politics & Society**, v. 43, n. 3, p. 453-480, 2015. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0032329210381240>. Acesso em: 13 jan. 2026.

FLEMING, P. **The death of Homo Economicus: work, debt and the myth of endless accumulation**. London: Pluto Press, 2017.

FLEMING, P. **The human capital hoax: work, debt and insecurity in the era of Uberization**. *Organization Studies*, v. 38, n. 5, p. 691-709, 2017. Disponível em: <http://digamoo.free.fr/fleming2017.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2026.

FLEMING, P.; SPICER, A. Beyond power and resistance: new approaches to organizational politics. **Management Communication Quarterly**, v. 21, n. 3, p. 301-309, 2008. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0893318907309928>. Acesso em: 11 jan. 2026.

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

FOUCAULT, M. **O nascimento da biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008a.

FOUCAULT, M. **Segurança, território e população**. São Paulo: Martins Fontes, 2008b.

GILLESPIE, T. The relevance of algorithms. In: GILLESPIE, T. *et al.* (ed.). **Media technologies: essays on communication, materiality, and society**. Cambridge: MIT Press, 2014. p. 167-193. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/281562384_The_Relevance_of_Algorithms. Acesso em: 15 jan. 2026.

GLASER, B. G.; STRAUSS, A. L. **The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research**. Chicago: Aldine, 2017.

GRAHAM, M.; WOODCOCK, J. **The gig economy: a critical introduction**. Cambridge: Polity Press, 2019.

GRAHAM, M.; WOODCOCK, J. Towards a fairer platform economy: introducing the Fairwork Foundation. **Alternate Routes: A Journal of Critical Social Research**, v. 30, p. 242-253, 2019. Disponível em: <https://alternateroutes.ca/index.php/ar/article/view/22455/18249>. Acesso em: 11 jan. 2026.





GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/epic/article/view/12188>. Acesso em: 10 jan. 2026.

GROHMANN, R. Trabalho digital: o papel organizador da comunicação. **Comunicação, Mídia e Consumo**, v. 18, n. 51, p. 166-185, 2021. Disponível em: <https://revistacmc.espm.br/revistacmc/article/view/2279/pdf>. Acesso em: 18 dez. 2025.

HAN, B.-C. **A sociedade do cansaço**. Petrópolis: Vozes, 2015.

HAN, B.-C. **Psicopolítica**: neoliberalismo e as novas técnicas de poder. Petrópolis: Vozes, 2017.

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

HEERY, E. Trade unions and contingent labour: scale and method. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 2, n. 3, p. 429-442, 2009. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1505185. Acesso em: 10 jan. 2026.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados: Fortaleza** (CE). 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>. Acesso em: 3 fev. 2026.

KALLEBERG, A. L. **Precarious lives: job insecurity and well-being in rich democracies**. Cambridge: Polity Press, 2018. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00130095.2019.1665464>. Acesso em: 17 jan. 2026.

KÄRREMAN, D.; ALVESSON, M. Resisting resistance: counter-resistance, consent and compliance in a consultancy firm. **Human Relations**, v. 62, n. 8, p. 1115-1144, 2009. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0018726709334880>. Acesso em: 11 jan. 2026.

LEVINE, H.; PRIETULA, M. Open collaboration for innovation: principles and performance. **Organization Science**, v. 25, p. 1414-1433, 2014. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1096442. Acesso em: 19 jan. 2026.

LIMA, I. Quanto ganha um motorista de Uber? Taxa retida pelos aplicativos e valor mínimo são as principais demandas da categoria. **Estadão**, 19 maio 2025. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/motorista-de-uber-e-99-quanto-ganha-por-mes>. Acesso em: 3 fev. 2026.

LUKES, S. **Power: a radical view**. 2. ed. London: Palgrave Macmillan, 2005.

MATEESCU, A.; NGUYEN, A. **Algorithmic management in the workplace**. New York: Data & Society Research Institute, 2019. Disponível em: https://datasociety.net/wp-content/uploads/2019/02/DS_Algorithmic_Management_Explainer.pdf. Acesso em: 10 jan. 2026.





MILKMAN, R.; OTT, E. **New labor in New York: precarious workers and the future of the labor movement**. Ithaca: Cornell University Press, 2014.

MOISANDER, J.; GROSS, C.; ERÄRANTA, K. Mechanisms of biopower and neoliberal governmentality in precarious work: mobilizing the dependent self-employed as independent business owners. **Human Relations**, v. 71, p. 375-398, 2018. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0018726717718918>. Acesso em: 9 jan. 2026.

MOISANDER, J.; HIRSTO, H.; FAHY, K. Emotions in institutional work: a discursive perspective. **Organization Studies**, v. 37, n. 7, p. 963-990, 2016. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0170840615613377>. Acesso em: 10 jan. 2026.

MOROZOV, E. **La locura del solucionismo tecnológico**. Buenos Aires: Katz, 2014.

MUMBY, D. K. Theorizing resistance in organization studies: a dialectical approach. **Management Communication Quarterly**, v. 19, n. 1, p. 19-44, 2005. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0893318905276558>. Acesso em: 15 jan. 2025.

MUNRO, I. The management of circulations: biopolitical variations after Foucault. **International Journal of Management Reviews**, v. 14, p. 345-362, 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/259911817_The_Management_of_Circulations_Biopolitical_Variations_After_Foucault. Acesso em: 9 jan. 2026.

NIETZSCHE, F. **Humano, demasiado humano**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

OSSEWAARDE, M.; REIJERS, W. The illusion of the digital commons: 'false consciousness' in online alternative economies. **Organization**, v. 24, p. 609-628, 2017. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1350508417713217>. Acesso em: 10 jan. 2026.

PRASSL, J. **Humans as a service: the promise and perils of work in the gig economy**. Oxford: Oxford University Press, 2018.

ROSENBLAT, A. **Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work**. Berkeley: University of California Press, 2018.

ROUVROY, A. **Technology, virtuality and utopia: governmentality in an age of autonomic computing**. London: Routledge, 2011. Disponível em: <https://researchportal.unamur.be/en/publications/technology-virtuality-and-utopia-governmentality-in-an-age-of-aut>. Acesso em: 04 jan. 2026.

ROUVROY, A.; BERNIS, T. Governamentalidade algorítmica e perspectivas de emancipação: o díspar como condição de individuação pela relação? **Revista Eco-Pós**, v. 18, n. 2, p. 36-56, 2015. Disponível em: https://revistaecopos.eco.ufri.br/eco_pos/article/view/2662. Acesso em: 7 jan. 2026.



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

SCHWAB, K. **A quarta revolução industrial**. São Paulo: Edipro, 2018.

SILVEIRA, S. A. da. **Democracia e os códigos invisíveis: como os algoritmos estão modulando comportamentos e escolhas políticas**. São Paulo: Edições SESC, 2019.

SILVEIRA, S. A. da; BRAGA, S.; PENTEADO, C. (ed.). **Cultura, política e ativismo nas redes digitais**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2014.

SILVEIRA, S. A. da; SOUZA, J.; CASSINO, J. F. (ed.). **Colonialismo de dados e modulação algorítmica: tecnopolítica, sujeição e guerra neoliberal**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SOUZA, G. S. de; SABBAG, D. M. A.; ACHILLES, D. Governamentalidade algorítmica, sociedade incivil e capitalismo de vigilância: resistência pela produção do comum. **Transinformação**, v. 36, e249291, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2318-0889202436e249291>. Acesso em: 10 jan. 2026.

SRNICEK, N. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2016.

STANDING, G. **O precariado: a nova classe perigosa**. Belo Horizonte: Autêntica, 2025.

STANFORD, J. The resurgence of gig work: historical and theoretical perspectives. **The Economic and Labour Relations Review**, v. 28, n. 3, p. 382-401, 2017. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1035304617724303>. Acesso em: 17 dez. 2025.

SUPIOT, A. **La gouvernance par les nombres: cours au Collège de France (2012–2014)**. Paris: Fayard, 2015.

UBER. Fatos e dados sobre a Uber. **Uber Newsroom Brasil**, 2024a. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>. Acesso em: 3 fev. 2026.

UBER. Mais de 120 milhões de usuários e 5 milhões de parceiros: Uber revela dados inéditos sobre seu impacto no país. **Uber Newsroom Brasil**, maio 2024b. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/mais-de-120-milhoes-de-usuarios-e-5-milhoes-de-parceiros-uber-revela-dados-ineditos-sobre-seu-impacto-no-pais>. Acesso em: 3 fev. 2026.

WEISKOPF, R.; MUNRO, I. Management of human capital: discipline, security and controlled circulation in HRM. **Organization**, v. 19, n. 6, p. 685-702, 2012. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1350508411416536>. Acesso em: 28 dez. 2025.

WOOD, A. J.; GRAHAM, M.; LEHDONVIRTA, V. Good gig, bad gig: autonomy and algorithmic control in the global gig economy. **Work, Employment and Society**, v. 33, n. 1, p. 56-75, 2019. Disponível em:





<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0950017018785616>. Acesso em: 15 dez. 2025.

YEUNG, K. "Hypermudge": Big Data as a mode of regulation by design. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 1, p. 118-136, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/303479231_'Hypermudge'_Big_Data_as_a_mode_of_regulation_by_design. Acesso em: 10 jan. 2026.

YEUNG, K. Algorithmic regulation: a critical interrogation. **Regulation & Governance**, v. 12, n. 4, p. 505-523, 2017. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/rego.12158>. Acesso em: 2 fev. 2026.

YU, S.; PEETZ, D. Digital labour, platforms and the risks of precarious work. **Labour & Industry: A Journal of the Social and Economic Relations of Work**, v. 29, n. 1, p. 51-66, 2019. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/bjir.12412>. Acesso em: 17 dez. 2025.

ZUBOFF, S. **A era do capitalismo de vigilância**: a disputa por um futuro humano na nova fronteira do poder. Lisboa: Relógio D'Água, 2021.

