

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Faculdade de Ciências Econômicas
Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração
Programa de Pós-Graduação em Administração

KAIO LUCAS DA SILVA ROSA

**PARA ONDE VAMOS? UM CASO DA ORGANIZAÇÃO COLETIVA DE MOTORISTAS
PARA ALÉM DO COOPERATIVISMO DE PLATAFORMA**

Belo Horizonte

2024

KAIO LUCAS DA SILVA ROSA

PARA ONDE VAMOS? UM CASO DA ORGANIZAÇÃO COLETIVA DE MOTORISTAS
PARA ALÉM DO COOPERATIVISMO DE PLATAFORMA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Linha de Pesquisa: Estudos Organizacionais, Trabalho e Pessoas.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre de Pádua Carrieri.

Belo Horizonte

2024

Ficha catalográfica

R788p Rosa, Kaio Lucas da Silva.
2024 Para onde vamos? [manuscrito]: um caso da organização
coletiva de motoristas para além do cooperativismo de plataforma /
Kaio Lucas da Silva Rosa. – 2024.
182 f.: il., tabs.

Orientador: Alexandre de Pádua Carrieri.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas
Gerais, Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração.
Inclui bibliografia (f. 162-174).

1.Cooperativas – Teses. 2. Motoristas – Teses. 3. Transporte –
Trânsito de passageiros – Teses. I. Carrieri, Alexandre de Pádua. II.
Universidade Federal de Minas Gerais. Centro de Pós-Graduação e
Pesquisas em Administração. III. Título.

CDD: 658



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
CENTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISAS EM ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO do Senhor KAIO LUCAS DA SILVA ROSA, REGISTRO Nº 775/2024. No dia 16 de janeiro de 2024, às 15:00 horas, reuniu-se remotamente, por videoconferência, a Comissão Examinadora de Dissertação, indicada pelo Colegiado do Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração do CEPEAD, em 21 de dezembro de 2023, para julgar o trabalho final intitulado "Para onde vamos? Um caso da organização coletiva de motoristas para além do cooperativismo de plataforma", requisito para a obtenção do Grau de Mestre em Administração, linha de pesquisa: Estudos Organizacionais, Trabalho e Pessoas. Abrindo a sessão, o Senhor Presidente da Comissão, Prof. Dr. Alexandre de Pádua Carrieri, após dar conhecimento aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra ao candidato para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores com a respectiva defesa do candidato. Logo após, a Comissão se reuniu sem a presença do candidato e do público, para julgamento e expedição do seguinte resultado final:

APROVAÇÃO

REPROVAÇÃO

O resultado final foi comunicado publicamente ao candidato pelo Senhor Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Belo Horizonte, 16 de janeiro de 2024.

Prof. Dr. Alexandre de Pádua Carrieri
ORIENTADOR - CEPEAD/UFMG

Prof. Dr. Rafael do Nascimento Grohmann
University of Toronto

Prof. Dr. Dimitri Augusto da Cunha Toledo
UNIFAL

Prof. Dr. David Silva Franco
IFMG



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre de Padua Carrieri, Professor do Magistério Superior**, em 17/01/2024, às 14:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Dimitri Augusto da Cunha Toledo, Usuário Externo**, em 17/01/2024, às 16:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **David Silva Franco, Usuário Externo**, em 18/01/2024, às 12:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael do Nascimento Grohmann, Usuário Externo**, em 24/01/2024, às 14:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2969355** e o código CRC **870E5AEA**.

*À Rita,
À Maria Helena,
Meu primeiro e meu mais recente amor.*

AGRADECIMENTOS

Estas páginas têm muito de muitos.

Agradeço a quem tem sonhado e caminhado ao meu lado.

Aos amores da minha vida. Sou todo grato à minha família que, de maneira única e zelosa, tem me apoiado e torcido por mim.

À minha mãe, Rita, que primeiro me ensinou que o mundo poderia ser outro e cujas bênçãos iluminam meus dias. Sua compreensão é meu refúgio, e seu afago é meu conforto. Sua garra, sua forma de acreditar em mim e vibrar com minhas conquistas são o que me permitiram chegar até aqui.

À minha irmã, Karine, e ao meu irmão, Kelvin, meus melhores amigos e confidentes, ao lado dos quais cresci em idade e discernimento, que me estimulam e me defendem. Partes inseparáveis do que sou. Tudo faz sentido entre a gente, quando nos aconchegamos.

À minha afilhada, Maria Helena, alegria e maravilha recém-chegada em nossas vidas, que com sua meiguice, espontaneidade e o sorriso mais lindo e radiante, colore nosso cotidiano.

Ao meu pai, Josué, pelo apoio e torcida, meu sincero agradecimento por me incentivar a seguir adiante com entusiasmo.

Aos amigos que fiz por estarem genuinamente comigo. Gente querida, fonte de memórias impagáveis e ensinamentos precisos. Amigos que estão comigo desde o ensino fundamental, do ensino médio, graduação e amigos do mestrado e de Belo Horizonte. Aqui, formamos também uma espécie de família afetiva. Levo vocês para sempre, com muito carinho.

Aos amigos e pesquisadores do Núcleo de Estudos Organizacionais e Sociedade, a morada intelectual desta dissertação. Minha jornada foi mais inspirada, alegre e prazerosa com vocês.

Aos professores que participaram do meu percurso de formação, os quais, pelo belíssimo exemplo dado, têm me feito ansiar pela docência.

Ao Professor Carrieri, de quem ouvi falar ainda na graduação. Agora, como orientador, agradeço carinhosamente ao “K”, pelo acolhimento, por ter me dado a oportunidade de experimentar sua ousadia intelectual e pelos preciosos ensinamentos.

Aos professores David, Dimitri e Rafael, meu agradecimento por terem se dedicado a ler, discutir e aprimorar esta proposta, pela disposição de contribuir com ela além da banca. É um privilégio ter três grandes nomes comigo nesse processo.

Aos motoristas que, em meio aos incontáveis desafios que enfrentam, generosamente contribuíram para que esta pesquisa pudesse acontecer. Expresso minha gratidão, na esperança de que, de alguma forma, possa contribuir para a denúncia do presente e a construção de um futuro melhor.

Por fim, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa de mestrado que tornou possível o desenvolvimento desta dissertação.

Muito obrigado!

Seria a opressão tão antiga quanto o musgo dos lagos?
Não se pode evitar o musgo dos lagos.
Seria tudo o que vejo natural, e estaria eu doente, ao desejar remover o irremovível?
Li canções dos egípcios, dos homens que construíram as pirâmides.
Queixavam-se do seu fardo e perguntavam quando terminaria a opressão.
Isto há quatro mil anos.
A opressão é talvez como o musgo, inevitável.

Se uma criança surge diante de um carro, puxam-na para a calçada.
Não
o homem bom, a quem erguem monumentos, faz isso.
Qualquer um retira a criança da frente do carro.
Mas aqui muitos estão sob o carro, e muitos passam e nada fazem.
Seria porque são tantos os que sofrem? Não se deve mais ajudá-los, por serem tantos? Ajudam-nos menos.
Também os bons passam, e continuam sendo tão bons como eram antes de passarem.

Quanto mais numerosos os que sofrem, mais naturais parecem seus sofrimentos, portanto. Quem deseja impedir
que se molhem os peixes do mar?
E os sofredores mesmos partilham dessa dureza contra si e deixam que lhes falte bondade entre si.
É terrível que o homem se resigne tão facilmente com o existente, não só com as dores alheias, mas também com
as suas próprias.
Todos os que meditaram sobre o mau estado das coisas recusam-se a apelar à compaixão de uns por outros. Mas
a compaixão dos oprimidos pelos oprimidos é indispensável.
Ela é a esperança do mundo.
(Bertolt Brecht)

RESUMO

Esta dissertação visa compreender o desenvolvimento das práticas organizativas da cooperativa de motoristas de plataformas em Varginha (Minas Gerais, Brasil). Utilizando uma abordagem qualitativa, foi conduzido um estudo de caso, empregando a observação do grupo de WhatsApp da cooperativa e entrevistas semiestruturadas com 12 motoristas cooperados. A análise temática reflexiva possibilitou a interpretação dos dados e uma construção narrativa das práticas organizativas da cooperativa. Os resultados destacam a organização coletiva do trabalho como resposta à dinâmica, comumente imposta pelas plataformas digitais, de atrair motoristas com tarifas baixas, torná-los dependentes e deteriorar o trabalho. Característica do uberismo, a heterogestão algorítmica é identificada como a imposição de regras pelas plataformas digitais, estabelecendo assimetrias entre as corporações e os motoristas. Os resultados ressaltam a necessidade de compreender os algoritmos das plataformas como moldados pelos interesses capitalistas, onde a maximização de lucros rebaixa o trabalho dos motoristas. Sugere-se que a cooperativa representa uma continuidade na tradição de resistência do cooperativismo popular. O processo de estabelecimento da cooperativa destaca desafios normativos, ressaltando a importância do equilíbrio entre a compreensão da natureza organizativa e sua formalização. A gestão coletiva, embora reconhecida como dotada de características autogestionárias, é contextualizada como uma experimentação heterodoxa. O papel crucial do WhatsApp na comunicação, colaboração e solidariedade entre os motoristas é evidenciado. A pesquisa aponta para desafios tecnológicos e de dependência, enfatizando a dualidade entre autonomia e dependência dos motoristas. A implementação de um novo aplicativo é aguardada com expectativa, pois pode influenciar a transição da submissão à autonomia, embora a demora gere frustração e afete a organização do trabalho. No que tange à terminologia, a pesquisa questiona a adequação do termo cooperativismo de plataforma e propõe o uso de organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma para abranger iniciativas autogestionárias. Por fim, são delineados desafios futuros, destacando as limitações no apoio e fomento da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) e os potenciais benefícios advindos do fortalecimento pela Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES). Além disso, destaca-se a importância de iniciativas como parcerias com Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares (ITCPs) e a necessidade de políticas públicas voltadas a essas organizações, reconhecendo-as como experiências que são formas não acabadas, mas experiências complexas em aberto.

Palavras-chave: Uberismo; Práticas organizativas; Motoristas de plataformas; Cooperativismo de plataforma; Organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma.

ABSTRACT

This dissertation aims to comprehend the development of the organizational practices of the platform drivers cooperative in Varginha (Minas Gerais, Brazil). Using a qualitative approach, a case study was conducted, employing the observation of a WhatsApp group from the cooperative and semi-structured interviews with 12 cooperative drivers. The reflective thematic analysis allowed data interpretation, and the construction of a narrative of the cooperative's organizational practices. Results highlighted the collective organization of labor as an answer to the common dynamic imposed by digital platforms of attracting drivers with low rates, making them dependent on and then deteriorating the work conditions. The hierarchical algorithm-based management – characteristic of uberism – is identified as the imposition of rules by digital platforms, establishing asymmetries among corporations and drivers. The results call attention to the need of understanding the algorithms of platforms as molded by capitalist interests, with maximization of profits rising over the drivers' labor. It is suggested that the cooperative presents a continuity on the tradition of resistance of popular cooperativism. The process of establishment of the cooperative highlights normative challenges, calling forth the importance of balance between understanding the organization's nature and its formalization. The collective management, although it is recognized as able of self-management, is contextualized as a heterodox experiment. The crucial role of WhatsApp on the communication, collaboration and solidarity among drivers is evident. The research points to the technological and dependency-related challenges presented, emphasizing the duality between autonomy and dependence of drivers. The implementation of a new app is awaited expectantly, because it may influence the transition of submission to autonomy, although the delay generates frustration and affects labor organization. In regard to terminology, the research questions the adequacy of the term platform cooperativism, proposing the use of Collective and Popular Organizations of Platform Work to reach initiatives on supporting and incentivizing the Organization of Brazilian Cooperatives (OCB) and potential benefits that may come from strengthening by the National Secretary of Solidary Economy (SENAES). Furthermore, the importance of initiatives like partnerships with Technological Incubators of Popular Cooperatives (ITCPs) is highlighted, and the need for political action turned towards these organizations, recognizing them as experiences that are not finished, but open and complex experiences.

Key-words: Uberism; Organizational practices; Platform drivers; Platform cooperativism; Popular and collective organizations of platform labor.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Trajetória teórica	21
Figura 2 – Tipos de plataformas digitais de trabalho	32
Figura 3 – Duas abordagens para a ação coletiva dos trabalhadores plataformizados.....	68
Figura 4 – Processo de construção da análise temática	80
Figura 5 – Sintetize do método da pesquisa	81
Figura 6 – Mapa temático.....	83
Figura 7 – Mensagens 1.....	118
Figura 8 – Mensagens 2.....	119
Figura 9 – Mensagens 3.....	123
Figura 10 – Mensagens 4.....	126
Figura 11 – Mensagens 5.....	127
Figura 12 – Mensagens 6.....	128
Figura 13 – Mensagens 8.....	133
Figura 14 – Mensagens 10.....	140
Figura 15 – Mensagens 11.....	146

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Características das formas clássicas de organização do trabalho e do uberismo ..	40
Quadro 2 – Comparativo dos princípios cooperativistas de Rochdale e da ACI	49
Quadro 3 – Distinções entre o cooperativismo tradicional e o popular	62
Quadro 4 – Dez princípios para o cooperativismo de plataforma	66
Quadro 5 – Fases da análise temática	78
Quadro 6 – <i>Corpus</i> inicial	176
Quadro 7 – <i>Corpus</i> intermediário I	177
Quadro 8 – <i>Corpus</i> intermediário II	177
Quadro 9 – <i>Corpus</i> final	178
Quadro 10 – Trabalhos do <i>Corpus</i> final	178

LISTA DE LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACI	Aliança Cooperativa Internacional
BDTD	Banco de Teses e Dissertações
COOMAPPA	Cooperativa de Transporte de Araraquara
ITCPS	Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OCB	Organização das Cooperativas Brasileiras
SCIELO	Scientific Electronic Library Online
SENAES	Secretaria Nacional de Economia Solidária
WOS	Web of Science

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	21
2.1 ENCRUZILHADA DO TRABALHO: FLEXIBILIZAÇÃO E VIRAGEM TECNOLÓGICA NA GRANDE INDÚSTRIA MODERNA	23
2.2 UBERISMO: FORMA AVANÇADA E PRETÉRITA DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	34
2.3 O COOPERATIVISMO COMO REFLEXO E POSSIBILIDADE DA LUTA DOS TRABALHADORES	44
2.4 A DUALIDADE DO COOPERATIVISMO NO BRASIL: TRAJETÓRIAS DISTINTAS E ENFOQUES DIVERGENTES.....	51
2.5 DE “ <i>PLATFORM COOPERATIVISM</i> ” A COOPERATIVISMO DE PLATAFORMA ...	64
3 CONSTRUÇÃO DA PESQUISA	73
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	83
4.1 PLATAFORMAS CORPORATIVAS	85
4.1.1 Atração, dependência e rebaixamento do trabalho	85
4.1.2 Heterogestão algorítmica.....	91
4.2 ORGANIZAÇÃO COLETIVA.....	99
4.2.1 Cooperativa como alternativa.....	99
4.2.2 Geração de trabalho e renda	103
4.2.3 Na perspectiva da autogestão?.....	107
4.3 PROCESSO ORGANIZATIVO VIRTUALMENTE MEDIADO	112
4.3.1 Em/no grupo	112
4.3.2 Participação econômica e controle	115
4.3.3 Tomada de decisão	121
4.3.4 Ajuda mútua e reivindicações solidárias	124
4.4 CONTRADIÇÕES	132

4.4.1 Participação e expressão da opressão das mulheres	132
4.4.2 Recursos técnicos e limitações operacionais	134
4.4.3 Resistência e subordinação	140
4.4.4 Esperança e a frustração	143
4.5 APREENSÕES E APRENDIZADOS PARA UMA AGENDA CONTEXTUALIZADA.....	149
5 CONCLUSÃO.....	157
REFERÊNCIAS	162
APÊNDICE A – BUSCA DE ESTUDOS	175
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA	180

1 INTRODUÇÃO

No cenário laboral brasileiro, foi registrado um expressivo contingente de 1,5 milhão de trabalhadores por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços (cerca de 1,7% da população ocupada no setor privado). Entre eles, 778 mil (52,2%) trabalhavam, principalmente, por meio de aplicativos de transporte de passageiros (IBGE, 2023a). Esses trabalhadores personificam as metamorfoses em voga no mundo do trabalho. A valorização do capital, fundamentada na exploração da força de trabalho, tem provocado mundialmente a adoção de variadas estratégias para administrar os lucros e engendrar mais-valia. Nas décadas recentes, evidenciou-se uma notável ampliação do trabalho intermitente, especialmente vinculado às plataformas digitais, gerando a incessante progressão do trabalho uberizado (Antunes; Basso; Perocco, 2023).

Em meio à continuidade taylorismo-fordismo-toyotismo, o uberismo, como proposto, pode ser situado segundo os contornos da influência mútua entre a infraestrutura técnica e a organização do trabalho ao longo do tempo. O uberismo apresenta-se na convergência entre a ascensão da acumulação flexível e a onipresença da automação e inovação tecnológica e informacional na base técnica na grande indústria moderna. Conforme Antunes (2009a), evidenciada como uma resposta à crise de acumulação na reestruturação produtiva no final da década de 1960, a flexibilização do trabalho destaca-se pela constante adaptação e flexibilização dos processos, mercados de trabalho e modelos de consumo. Essa dinâmica, alicerçada na inovação comercial, tecnológica e organizacional, constitui uma característica fundamental da organização social da produção, conforme destacam Harvey (1992) e Iamamoto (2015). E está associada às inovações da grande indústria moderna, cuja base técnica é constituída por sistemas de máquinas avançadas pela robótica e microeletrônica, integrados por sistemas de informação e operados por computação pesada, incluindo elementos de *machine learning* (Cunha, 2019).

No contexto de emergência da grande indústria moderna, surge um cenário complexo e multifacetado de trabalho, impulsionado pelas plataformas digitais (De Stefano, 2016; López-Martínez; Haz-Gómez; Manzanera-Román, 2022), que são peça-chave do uberismo como uma tendência de reconfiguração e reorganização da produção e do trabalho, impondo uma maneira específica de gerenciar, controlar e explorar a força de trabalho (Abílio, 2019; 2020; Antunes, 2023; Filgueiras; Antunes, 2020; Davis; Sinha, 2021; Franco; Ferraz, 2019; Sousa; Meinberg, 2020; Tessarini Junior; Saltorato; Rosa, 2023). Organização, controle e exploração que, em linhas gerais, conjugam a rejeição do veículo estabelecido de emprego assalariado, a

incorporação de novas tecnologias da informação e comunicação, além da introdução elementos de imprevisibilidade e instabilidade (Filgueiras; Dutra, 2023).

O trabalho uberizado está apoiado no gerenciamento da força de trabalho pelas plataformas. Estas infraestruturas exercem um papel ativo no controle e avaliação contínuos do comportamento e desempenho dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que implementam decisões algorítmicas automáticas, unilaterais e opacas (Krein; Manzano, 2022; Möhlmann e Zalmanson, 2017). Nos bastidores do gerenciamento algorítmico e automatizado do uberismo, há o trabalho de programação (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021) e também o trabalho de avaliação dos usuários (Rosenblat; Stark, 2016; Zamora; Augustin; Souza, 2021) para garantir a assiduidade, o esmero e o desempenho dos trabalhadores plataformizados.

Na era do trabalho uberizado, o destino dos trabalhadores de plataformas digitais de transporte é ditado por métricas, tais como a taxa de aceitação de corridas (Filgueiras; Antunes; 2020; Zamora; Augustin; Souza, 2021) e as avaliações dos passageiros (Filgueiras; Antunes, 2020; Sousa; Meinberg, 2020). Essas métricas não apenas classificam os motoristas na hierarquia de distribuição de corridas, mas também moldam seus destinos, impondo penalidades severas, que, em última instância, podem resultar em suspensões ou bloqueios definitivos (Antunes, 2018). Neste cenário, a única constante é a ausência de garantias, o que confere uma atmosfera de incerteza às atividades laborais nesse contexto emergente.

Além disso, os motoristas de plataformas de mobilidade são obrigados a assumir as despesas com o provimento e a manutenção do veículo, smartphone e internet, o que implica na transferência de parte dos custos de produção das empresas para os próprios trabalhadores (Abílio, 2020; Antunes, 2023). No emergente trabalho uberizado, as empresas dissimulam o vínculo estabelecido com os motoristas (Cornelissen; Cholakova, 2021; Lima; Bridi, 2019; Rosenblat, Stark, 2016). Pelo discurso do empreendedorismo, o trabalhador passa a acreditar ser um burguês de si próprio, quando, na realidade, é reduzido a mero proletário de si mesmo (Antunes, 2018; 2023).

À medida que as plataformas digitais de trabalho uberizado avançam no gerenciamento, controle e exploração da força de trabalho, tornam-se mais manifestas as intensificações de suas contradições. No contexto brasileiro, tais plataformas, sendo impulsionadas por um avanço técnico-informacional maximizado, não asseguram o mínimo rudimentar em relação à remuneração, condições laborais, contratos, gestão e representação do trabalho (Fairwork, 2023). Se, por um lado, pelo trabalho uberizado as relações de trabalho são cada vez mais atomizadas e dissimuladas (Filgueiras; Antunes, 2020), por outro, conforme observado por Antunes (2023, p. 38): “o trabalho uberizado e o das plataformas têm suas ‘disfunções’ e

contradições, gerando um crescente descontentamento entre seus ‘colaboradores’ e ‘empreendedores’”.

Esse descontentamento tem sido canalizado, por exemplo, na emergência de plataformas controladas por trabalhadores pertencentes a diferentes desenhos institucionais, sobretudo ao que tem sido conhecido como cooperativismo de plataforma (Grohmann, 2023a). O poder algorítmico, assim, ao mesmo tempo em que restringe a ação dos trabalhadores, também a possibilita e implica relações de dominação e contra-ações. Contrariando a noção de resultados hegemônicos, os algoritmos não eliminam a agência dos trabalhadores, mas são artefatos das relações sociotécnicas permeadas por formas cotidianas de contestação. Essas fissuras, manifestadas de maneiras criativas e lúdicas, abrem espaço para possibilidades de ação que se estendem para além da plataforma (Ferrari; Graham, 2021).

Com uma contribuição norte-americana de Scholz (2014), o cooperativismo de plataforma ganhou proeminência. Inspirado no cooperativismo do século XIX, que se opôs ao sofrimento dos trabalhadores na era inicial do capitalismo industrial, o surgimento do cooperativismo de plataforma é delimitado como uma contraposição em busca de alternativas às condições dos trabalhadores de plataformas corporativas (Sandoval, 2020). Pelo cooperativismo de plataforma, os trabalhadores buscam substituir a plataforma do intermediário corporativo por uma plataforma da própria cooperativa, cuja propriedade e a gestão devem lhes pertencer coletivamente (Sandoval, 2020; Schneider, 2018; Scholz, 2017). No contexto dos motoristas de serviços de mobilidade, essa ideia se traduz na possibilidade de estabelecer uma plataforma cooperativa própria, na qual esses profissionais poderiam oferecer seus serviços como uma alternativa às tradicionais plataformas corporativas. Dentro dessa cooperativa, a concepção fundamental reside na propriedade e gestão coletivas entre os próprios motoristas (Sandoval, 2020).

O cooperativismo tem raízes profundas no âmbito nacional. Influenciado pela experiência de Rochdale (Fairbairn, 1994; Holyoake, 2016), o cooperativismo surgiu no Brasil no início do século XX. Com o tempo, desenvolveu-se respaldado pela legislação cooperativista e dividiu-se em duas vertentes: uma tradicional, focada em aspectos legais, ligada ao agronegócio (Lima, 2004; Rios, 2007) e que tem respaldado o cooperativismo de plataforma (Zanatta, 2022), e outra baseada em práticas populares de economia solidária (Pinho, 2004). Esta última, em meio ao progresso capitalista, visa assegurar dignidade na reprodução da vida (Gaiger, 2013). Há, assim, um repertório em disputa a respeito do cooperativismo que pode influenciar e contribuir para o desenvolvimento teórico e das experimentações práticas dessas

experiências de auto-organização dos trabalhadores de plataformas digitais, entendidas como pertencentes ao cooperativismo de plataforma.

Nas palavras do próprio Scholz, “o Brasil é um dos países mais propícios para as cooperativas de plataforma” (INOVACOOOP, 2022). Contudo, a busca de estudos em quatro bases de dados acadêmicos, Scopus, Web of Science (WoS), Scientific Electronic Library Online (SciELO) e Banco de Teses e Dissertações (BDTD), realizada como parte integrante desta pesquisa (ver detalhes no Apêndice A), revelou uma lacuna na produção acadêmica a respeito das cooperativas de motoristas de aplicativos de mobilidade urbana no contexto brasileiro. A busca, que abrangeu diferentes anos, idiomas, tipos de documentos e áreas de pesquisa, buscou contribuições que pudessem lançar luz sobre a dinâmica dessas cooperativas, suas práticas de gestão e organização do trabalho.

Com relação aos estudos identificados de maior relevância para esta proposta, Standing, Standing e Biermann (2018) analisam as motivações econômicas e de conveniência para o que entendem como o compartilhamento de caronas e serviços afins. Esse crescimento é indicado pelos autores como impulsionado por confiança, avanços tecnológicos e uma mudança na posse de ativos. Standing, Standing e Biermann (2018) indicam as superregulamentação e preocupações com a qualidade do serviço como barreiras potenciais. O estudo considera o compartilhamento como parte da solução para os problemas de transporte, mas alerta contra o que julgam como extremos regulatórios, enfatizando a necessidade de esforços governamentais colaborativos.

Foramitti, Varvarousis e Kallis (2020) exploram uma transição de nicho no que consideram a economia compartilhada, concentrando-se em plataformas cooperativas como a Fairbnb. Segundo os autores, essas cooperativas surgem como respostas aos desafios apresentados pelos principais *players* da economia compartilhada, oferecendo uma perspectiva alternativa. Sandoval (2020) examina o cooperativismo de plataforma como uma alternativa, visando subverter o capitalismo digital. O autor defende a necessidade de uma abordagem que ele considera equilibrada para alcançar mudanças sociais, mantendo princípios de solidariedade e bens públicos.

Kusk e Bossen (2022), em seu estudo etnográfico sobre a plataforma de entrega de alimentos Wolt, introduzem o conceito de gerenciamento algorítmico flexível. Os autores oferecem contribuições sobre as estratégias práticas empregadas pelos entregadores para aumentar sua eficácia na plataforma. Talonen, Pasanen e Ruuskanen (2020) abordam as transformações impulsionadas pela tecnologia, concentrando-se nos modelos de negócios afetados pela colaboração aberta e *crowdfunding*. O estudo analisa de perto o papel em ascensão

de partes interessadas não convencionais e examina como os modelos de negócios disruptivos têm o potencial de explorar a produtividade proporcionada pela nova tecnologia. Além disso, a pesquisa explora as características essenciais e as tendências de crescimento na indústria de *crowdfunding*, destacando seu impacto significativo no financiamento de projetos inovadores.

Jiang e Yang (2023) investigam o impacto das regulações governamentais na disposição dos motoristas de aplicativos de transporte, em participar da governança de plataformas. O estudo destaca a influência das percepções dos motoristas sobre as regulações governamentais e valores em suas intenções de participação na governança.

Julsrud e Uteng (2021) examinam os padrões distintos de confiança em diferentes modelos de negócios de compartilhamento de carros na Noruega. Os compartilhadores *peer-to-peer* (P2P) apresentam níveis mais baixos de confiança em comparação com usuários cooperativos e *business-to-consumer*, atribuindo maior importância à confiança baseada em tecnologia.

López-Martínez, Haz-Gómez e Manzanera-Román (2022) destacam o cenário em evolução dos serviços de entrega na chamada economia colaborativa, com foco nas empresas de plataformas. Eles definem o “*homo rider*” como uma figura complexa navegando entre o trabalho autônomo e assalariado, refletindo a relação entre trabalho precário e tecnologias emergentes. Helberger, Pierson e Poell (2017) abordam o aumento da participação de plataformas on-line em atividades públicas, propondo o entendimento de responsabilidade cooperativa para governar o papel público dessas plataformas no contexto de objetivos críticos de políticas públicas na Europa.

Finalmente, Grohmann (2021) foca na teorização do trabalho digital a partir de uma perspectiva de comunicação. Ele explora a plataformização do trabalho para além do trabalho uberizado, incorporando perspectivas relacionadas à raça, gênero, classe e território. O autor enxerga as plataformas não apenas como ferramentas de produção, mas também como meios de comunicação, influenciando interações e processos produtivos desde a fase de design. O artigo aprofunda o papel da comunicação na organização do trabalho digital, examinando seu impacto no controle e gerenciamento do trabalho nas plataformas. Também explora o papel da comunicação na potencial organização dos trabalhadores, seja por meio de associações formais, sindicatos, cooperativas de plataforma ou arranjos mais informais.

No geral, os estudos identificados têm sido concentrados em uma agenda internacional, posicionada mais ao norte do globo, e abordam diversas facetas da chamada economia compartilhada e das plataformas digitais, proporcionando uma visão abrangente (e não necessariamente crítica). A constatação da necessidade de estudos empíricos a respeito dessas

organizações coletivas de motoristas destaca essa lacuna na literatura acadêmica e a pertinência da presente pesquisa.

Este estudo segue o percurso aplainado por Zanatta (2022), que analisa o surgimento do cooperativismo de plataforma no Brasil, destacando o cooperativismo de plataforma institucionalizado e o cooperativismo de plataforma não institucionalizado, apontando desafios e oportunidades decorrentes da institucionalização do cooperativismo de plataforma. Apoiar-se também no debate estabelecido por Grohmann (2023a; 2023b), que investiga as plataformas controladas por trabalhadores a partir das organizações coletivas de entregadores, e de uma dessas organizações de entregadores e a divisão de tecnologia de um movimento social, respectivamente, propondo uma reconsideração da adequação da proposta do cooperativismo de plataforma no Brasil. Contribuições que são proeminentes pelo pioneirismo e pelas contribuições ao desenvolvimento da presente pesquisa proposta.

Aqui, propõe-se um esforço de investigação empírica e construção conceitual a partir do caso da cooperativa de motoristas de plataforma de Varginha (Minas Gerais, Brasil). A escolha dessa cooperativa como caso de estudo está ligada à posição ocupada por ela no contexto das transformações contemporâneas do trabalho. A cooperativa representa a primeira iniciativa na cidade, e uma das surgentes no âmbito nacional, de organização coletiva dos trabalhadores uberizados que estabelece uma conexão direta com uma plataforma e disponibiliza seu próprio aplicativo de mobilidade. A organização conta com 16 cooperados, articula questões internas com determinações externas e tem se inserido nas dinâmicas da organização coletiva do trabalho enquanto necessidade do presente e projeto futuro, com contradições e disputas, conferindo um caráter multifacetado e desafiador ao seu processo organizativo.

Portanto, ao selecionar esta cooperativa como caso de estudo, busca-se não apenas documentar uma experiência local, mas sim compreender um fenômeno representativo e paradigmático e contribuir para o desenvolvimento teórico e prático, cujas implicações reverberam nas complexidades da organização laboral em disputa num mundo cada vez mais permeado por plataformas digitais e formas responsivas e alternativas a ele.

A partir dessas motivações, esta pesquisa atém-se à questão: Como a organização e a gestão do trabalho da cooperativa de motoristas de mobilidade urbana em Varginha-MG têm se desenvolvido?

Buscando respostas à questão colocada, esta dissertação busca ir além das abordagens tradicionais de gestão e organização, da gestão de forma gerencial e da organização de maneira prescrita. Considerando a organização e a gestão sem fronteiras claras e como indissociáveis

entre si, o objetivo desta dissertação consiste em compreender o desenvolvimento das práticas organizativas na cooperativa de motoristas de plataformas em Varginha-MG.

Com o intuito de atingir o objetivo geral, são delineados os seguintes objetivos específicos:

- i. Traçar um panorama do surgimento da cooperativa em meio ao trabalho uberizado nas plataformas corporativas.
- ii. Analisar o processo de produção e as práticas de organização e gestão do trabalho na cooperativa.
- iii. Explorar a dinâmica de aderência das práticas da cooperativa à proposta do cooperativismo de plataforma.
- iv. Contribuir com as organizações populares de trabalhadores de plataformas, visando o desenvolvimento teórico e possibilidades de apoio técnico e fortalecimento que promovam e consolidem essas iniciativas.

Após esta introdução, que contextualiza o tema, justifica a pesquisa e apresenta os objetivos que orientam esta dissertação, é apresentado o arcabouço teórico que fundamenta o seu desenvolvimento. O referencial teórico é organizado em cinco partes. Na primeira parte, é abordada a interação e a convergência contemporânea da flexibilização do trabalho e da adoção de sistemas de máquinas avançados, movimentos estes que são cruciais para a expansão do trabalho uberizado em plataformas digitais na grande indústria moderna. A segunda parte propõe e contextualiza o uberismo como um novo modelo de organização, gestão e exploração da força de trabalho. A terceira parte traça a trajetória histórica do cooperativismo desde sua origem como resposta à exploração na Revolução Industrial. A quarta parte volta-se à história do cooperativismo especificamente no Brasil. Destaca-se sua ramificação em duas abordagens: o cooperativismo tradicional e o popular. A quinta e última parte do capítulo discute a proposta do cooperativismo de plataforma como uma alternativa aos modelos tradicionais de empresas de plataforma, introduzindo o debate sobre sua adoção no Brasil.

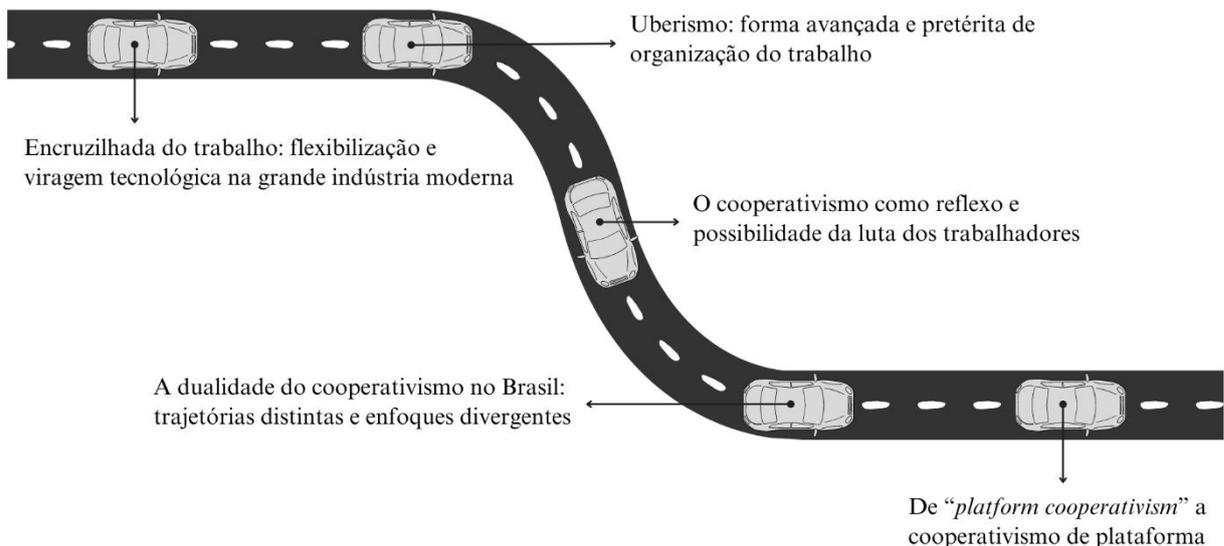
Detalha-se, na sequência, o percurso metodológico de construção da pesquisa. Em seguida, são apresentados e discutidos os resultados obtidos em cinco partes distintas: a primeira parte expõe um padrão sistêmico das empresas de transporte por aplicativos em Varginha, evidenciando a heterogestão algorítmica e revelando a subordinação dos motoristas ao controle algorítmico das empresas. Na segunda parte, apresenta-se o histórico da criação da cooperativa

estudada, como uma resposta à exploração do trabalho uberizado. A terceira parte indica o papel fundamental do WhatsApp na organização da cooperativa, facilitando a comunicação, participação econômica, controle financeiro e tomada de decisão. A quarta parte aponta as contradições na participação e reprodução da carga de trabalho, especialmente entre as motoristas mulheres que desempenham papéis essenciais. Na quinta e última parte, os resultados voltam-se à complexidade do cooperativismo de plataforma transplantado de outras realidades, às críticas ao termo “cooperativismo de plataforma” e à sugestão de adoção da expressão “organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma”. Por fim, a conclusão desta dissertação resgata os objetivos à luz dos resultados e contribuições alcançados, indicando recomendações para futuras pesquisas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A estrutura do referencial teórico que fundamenta esta pesquisa está dividida em cinco partes, conforme ilustrado na Figura 1, que delinea a trajetória teórica adotada. Na primeira parte, intitulada “Encruzilhada do trabalho: flexibilização e viragem tecnológica na grande indústria moderna”, são abordadas as transformações nas relações sociais de produção, destacando-se a interação complexa de diferentes determinações e enfocando o nexos relacional entre a base técnica e a organização do trabalho ao longo do tempo. Defende-se a convergência de dois movimentos: a flexibilização, caracterizada pela inserção de elementos alternativos nas relações de trabalho, condições laborais, conteúdo ocupacional e métodos de organização laboral; e a adoção de sistemas de máquinas altamente avançados, incorporando tecnologias como robótica, microeletrônica e sistemas de informação. Ressalta-se a interação complexa entre a convergência da flexibilização do trabalho e dos avanços tecnológicos na ascensão do trabalho uberizado em plataformas digitais na contemporaneidade.

Figura 1 – Trajetória teórica



Fonte: Elaboração própria.

Na segunda parte, “Uberismo: forma avançada e pretérita de organização do trabalho”, o uberismo é proposto e contextualizado como um novo modelo de organização, gestão e exploração da força de trabalho, que se insere na continuidade de modelos anteriores, como o taylorismo, o fordismo e o toyotismo. Esse modelo é caracterizado por uma série de elementos, como o gerenciamento algorítmico e o não reconhecimento do vínculo de subordinação e assalariamento dos trabalhadores de plataformas e suas empresas.

Na terceira parte, “O cooperativismo como reflexo e possibilidade da luta dos trabalhadores”, é traçada a trajetória do cooperativismo como resposta à exploração intensa dos trabalhadores durante a Revolução Industrial. Destaca-se o surgimento da primeira cooperativa de consumidores moderna pelos Pioneiros de Rochdale em 1844, estabelecendo princípios que se tornaram critérios para afiliação, representando uma busca coletiva por melhorias nas condições de vida e trabalho dos trabalhadores ao longo do século XX.

Na quarta parte, “A dualidade do cooperativismo no Brasil: trajetórias distintas e enfoques divergentes”, é retratada a história do cooperativismo no Brasil, influenciada por experiências globais, especialmente os princípios de Rochdale, e sua configuração na coexistência de duas abordagens distintas: o cooperativismo tradicional, vinculado ao agronegócio e à OCB, estabelecido durante a ditadura; e o popular, associado à economia solidária e coletivos de trabalhadores. As distinções propostas entre essas vertentes abrangem origens, objetivos, ênfases, participantes, gestão, impacto e apoio.

Por último, na quinta parte, “De ‘*platform cooperativism*’ a cooperativismo de plataforma”, o cooperativismo de plataforma é discutido a partir de sua proposta na New School de Nova York em busca de promover alternativas aos modelos de empresas de plataforma em que os trabalhadores controlem, gerenciem e sejam donos de suas plataformas, proporcionando condições de trabalho e benefícios compartilhados. Indica-se, ainda, o modo como, no Brasil, a adoção do cooperativismo de plataforma teve início com um movimento intelectual, mas a sua adequação enfrenta uma série de desafios.

2.1 ENCRUZILHADA DO TRABALHO: FLEXIBILIZAÇÃO E VIRAGEM TECNOLÓGICA NA GRANDE INDÚSTRIA MODERNA

A produção em geral é uma abstração complexa que se desdobra em diferentes determinações. Algumas dessas determinações são compartilhadas por todas as épocas, enquanto outras dizem respeito a épocas específicas. Isso ressalta a importância de isolar corretamente as determinações que se aplicam à produção em geral, considerando que a unidade entre o sujeito (a humanidade) e o objeto (a natureza) é constante, para que as diferenças essenciais sejam reconhecidas (Marx, 2011).

À medida que os sujeitos adquirem novas forças produtivas, eles transformam seu modo de produção e, conseqüentemente, modificam sua forma de subsistência, alterando todas as suas relações sociais (Marx, 2018). “A unidade entre base técnica e organização do trabalho deve ser aprendida como uma dada configuração das relações sociais de produção e as forças produtivas” (Cunha, 2019, p. 98). Essa relação recíproca entre a base técnica e a organização do trabalho é caracterizada por uma preponderância da base técnica, a qual é levada ao seu limite pela organização do trabalho que a emprega. Contudo, é importante ressaltar que essa união histórica se fundamentou em princípios operacionais distintos. Por exemplo, enquanto na manufatura predominava a divisão do trabalho e o uso de ferramentas, na grande indústria, passou a predominar o sistema de máquinas (Cunha, 2019).

Nessa dinâmica, é verificado o nexo relacional entre a base técnica e a organização do trabalho. O conceito de base técnica engloba a particularidade dos meios utilizados no âmbito do capital fixo, ou seja, os instrumentos, ferramentas e maquinarias empregados no processo produtivo. E a organização do trabalho refere-se à configuração específica na qual os diversos trabalhadores se combinam e interagem na relação com a operação dos meios de produção (Cunha, 2019). A relação intrínseca entre a base técnica e a forma do processo de trabalho é crucial para entendermos as transformações no mundo do trabalho ao longo do tempo (Faria, 2009). Esse nexo é recíproco até que a base técnica precise ser rompida. Ela cria as condições de possibilidades de certas formas de organização do trabalho e inviabiliza outras (Cunha, 2019).

Segundo Marx (2013), a cooperação é a forma basilar do modo de produção capitalista, a cooperação simples é a espécie embrionária de formas mais desenvolvidas de cooperação, que existem sem eliminá-la. A base técnica da cooperação simples é composta pelo trabalhador munido de sua ferramenta (Cunha, 2019). Diferente do processo de produção com trabalhadores independentes e isolados, ou subordinados a pequenos patrões, no processo de trabalho

cooperativo há a primeira subordinação do trabalho ao capital (Marx, 2013). A organização do trabalho se dá pela casual combinação da força de trabalho, acompanhada do primitivo desenvolvimento da hierarquia de comando do capital (Cunha, 2019). Pressuposto da cooperação, o emprego simultâneo de vários trabalhadores no mesmo processo de trabalho foi um elemento crucial para o surgimento da produção capitalista, servindo como seu ponto de partida fundamental (Marx, 2013).

A cooperação estabelecida pela divisão do trabalho atinge sua configuração clássica na manufatura (Marx, 2013), cuja predominância como forma do processo de produção capitalista perdura, aproximadamente, do século XVI até o final do XVIII. Ainda segundo Marx (2013), a manufatura surgiu a partir do trabalho artesanal. Ela se caracterizou pela presença fundamental do trabalhador e sua ferramenta, bem como pelo desenvolvimento gradual de outras formas de força motriz (Cunha, 2019). A manufatura pode ser caracterizada de duas formas: originária da combinação de uma série de ofícios independentes, e que perderam essa independência e atingiram um determinado nível de especialização, a ponto de se tornarem componentes de operações parciais do mesmo processo de produção de certa mercadoria. E por outro lado, a manufatura se originou da cooperação de artífices de certo ofício, que o decompueram em determinadas operações, formando assim operações isoladas e individualizadas, que passaram a ser exclusivas de um determinado trabalhador (Marx, 2013).

A manufatura tem a capacidade tanto de introduzir a divisão do trabalho em um processo de produção, quanto de aprimorá-la, além de combinar diferentes ofícios previamente separados. Independentemente do ponto de partida, o resultado final é um mecanismo de produção no qual os seres humanos são os principais componentes. A organização do processo de trabalho social na manufatura é (também) subjetiva, combinando os trabalhadores parciais, que trabalham de modo subdividido (Marx, 2013), com a progressiva investigação acerca da produtividade do trabalho (Cunha, 2019).

Na manufatura moderna, cuja base técnica é composta pelo trabalhador e sua ferramenta, nível elevado de mecanização e implantação da linha de montagem, o princípio subjetivo passa a desvanecer e introduz-se a divisão sistemática do trabalho. Quanto à organização do trabalho, tem-se a combinação de trabalhadores parciais com técnicas de intensificação da produção (Cunha, 2019), agrupando e combinando os trabalhadores em um único corpo, no âmbito de um processo de trabalho social (Marx, 2013). O contexto manufatureiro é fundamental na consolidação da heterogestão¹ como um modelo de gestão

¹ A heterogestão é o esbirro da burocracia, a qual, tendo o Estado como seu garantidor, organiza e naturaliza as relações sociais de produção. A protoforma da burocracia remete ao modo de produção asiático, mas é na

orientado à divisão entre a concepção e a execução do trabalho, dividindo-o em funções específicas e atomizadas (Motta, 1981). A heterogestão se caracteriza pela dualidade entre aqueles que gerem e aqueles são geridos, e resulta na dualidade entre aqueles que estabelecem regras e condutas, comandam processos decisórios, detêm os instrumentos de controle, disciplina, punição e recompensa, e aqueles que executam o trabalho (Faria, 2009; Motta, 1981).

A heterogestão não é senão o sistema administrativo que explicita, de forma mais clara, a relação dominante-dominado que permeia a estrutura organizacional e social. Assim, a heterogestão não apenas funciona como reprodutora das relações sociais, como também as naturaliza na medida em que a separação dominante-dominado ou dirigente-dirigido é fundamental em todo o ordenamento social (Motta, 1981, p. 24).

Esse período manufatureiro marca a “consumação dos estudos sobre produtividade do trabalho e aplicação dos princípios do taylorismo e fordismo” (Cunha, 2019, p. 99). É possível elencar alguns traços do taylorismo e do fordismo não como formas de organização do trabalho *per se*, mas cujos principais traços constitutivos são pertencentes a um estágio avançado da manufatura (Cunha, 2019). O taylorismo é identificado pelo controle da execução de cada etapa da divisão técnica do trabalho, contribuindo para a redução do tempo socialmente necessário à produção de determinadas mercadorias (Cipolla, 2003). “A manufatura é, portanto, taylorista em essência. É sobre esse taylorismo em essência da manufatura que brota o taylorismo administrativo como meio de elevar ao máximo a exploração do trabalho” (Cipolla, 2003, p. 426). No taylorismo, pela “Organização Científica do Trabalho” que tem Frederick Taylor como percussor, foram desenvolvidos diversos princípios que configuram a desintegração entre concepção e execução do trabalho, e a fragmentação de tarefas (Wood Junior, 1992). Nesse processo, a constituição da ciência foi hostil ao trabalho em seu sentido estruturante, e distante da classe que trabalha (Alves, 2007). Taylor, atuando na gerência da força de trabalho, e na divulgação dessas experiências (Cunha; Guedes, 2017), analisou sistematicamente as condições do trabalho individual e de organização empresarial, isolando cada fator variável e investigando sua influência funcional (Azevedo, 1974).

O taylorismo consiste no controle de todos os aspectos do trabalho vivo, abrangendo os tempos e movimentos dos trabalhadores de maneira autoritária. Envolve a transformação do ser

Revolução Industrial que a burocracia adquire sua função societal plenamente, sendo a heterogestão, nesse processo, o modelo de gestão das organizações voltado à burocracia e nela enraizado (Motta, 1981; Tragtenberg, 2006). Uma das características da burocracia é a estrutura hierárquica bem delimitada, que implica na vigência de um sistema de mando e subordinação a partir do princípio de autoridade hierárquica, em que supervisão dos postos inferiores pelos superiores e as decisões ocorrem de maneira monocrática (Weber, 1982).

humano em uma máquina, em vez de aproveitar a máquina em si. O capital se desvincula da habilidade dos trabalhadores, porém, no lugar de se alcançar essa emancipação por meio da introdução de máquinas, ele busca objetivar o trabalho vivo (Moraes Neto, 1986). No taylorismo, em meio à desagregação entre concepção e execução, foram instituídos métodos padronizados buscando melhorar a eficiência do trabalho pelo controle-otimização dos tempos e movimentos (Ribeiro, 2015). Taylor foi responsável por popularizar a análise do tempo como parte de seu esforço para obter controle sobre o trabalho. O estudo do tempo pode ser descrito como a medição do tempo necessário para cada operação dentro do processo de trabalho (Braverman, 1981). Os trabalhadores tornaram-se meros operadores de funções simplificadas e padronizadas, atuando no processo produtivo de maneira substituível (Ribeiro, 2015).

Na manufatura a aplicação do taylorismo advinha do fato de que o princípio dominante do processo era o próprio trabalho. A transformação da manufatura em esteira transforma o taylorismo numa imposição da própria tecnologia. Tempos e movimentos adequados não são mais uma determinação externa ao trabalhador e, portanto, passível de oposição, mas uma necessidade de adaptação do próprio trabalhador ao ritmo do trabalho coletivo agora ditado não pelo próprio trabalho coletivo, mas pela velocidade do transporte do produto em processo através dos trabalhadores da fábrica. Assim, quando o taylorismo advém de um sistema mecânico temos o que se chama de fordismo. Assim, a esteira nada mais seria do que a mecanização do taylorismo (Cipolla, 2003, p. 426-427).

O padrão produtivo do fordismo representa um novo modelo de organização da produção e do trabalho (Gounet, 1999), o qual é oriundo da aplicação dos princípios tayloristas de Administração Científica (Harvey, 1992). Henry Ford aplicou esses princípios à indústria automobilística visando a produção e o consumo em massa, o que foi possível graças à profunda racionalização das operações dos operários e à redução de desperdícios, buscando assim um menor preço de produção para ampliar as vendas. O trabalho foi racionalizado com o parcelamento de tarefas (Gounet, 1999). Os trabalhadores tornaram-se parciais/desqualificados (Moraes Neto, 1995), superespecializados (Wood Junior, 1992), passaram a realizar os mesmos gestos repetidas vezes (Gounet, 1999). A ação do operário foi reduzida a tarefas repetitivas que, interligadas, resultariam no produto coletivamente produzido (Antunes, 2009a).

A esteira rolante interligava os trabalhadores parcelares e sucessivos em uma linha rígida de produção, e ditava o ritmo e o tempo de realização das tarefas, garantindo a fluidez e a velocidade do processo produtivo (Antunes, 2009a; Gounet, 1999). A esteira rolante, portanto, representou uma inovação técnica de organização da produção (Laranjeira, 1997), ocasionando significativos aumentos de produtividade (Ribeiro, 2015). Outra mudança implementada foi a padronização das peças empregadas, que passaram a ser projetadas especificamente para o

processo de produção. Isso diminuiu o desperdício e simplificou o trabalho dos operários. Como resultado dessas transformações, foi possível levar a cabo a automatização das fábricas (Gounet, 1999).

A transição da manufatura moderna taylorista-fordista para a grande indústria marcou o surgimento do toyotismo como possibilidade de organização do trabalho e da produção marcada pela introdução da robótica, microeletrônica e da flexibilização. De acordo com Cunha (2019), o processo conhecido como a crise do fordismo indica, na realidade, que a base técnica da manufatura moderna havia alcançado seu limite, e representa emblematicamente a inflexão marcada pela convergência entre a manufatura moderna para a grande indústria no fim da década de 1960, havendo o emprego da robótica e da microeletrônica no processo de produção a partir da década de 1970. Esse período é caracterizado pelo quadro de reestruturação produtiva, manifestado no final da década de 1960, em meio à crise de lucratividade do capital produtivo.

Na virada da década de 1960 e início de 1970, o Ocidente testemunhou os sintomas da crise de acumulação, os quais foram evidenciados por sinais críticos, que incluíam a queda na taxa de lucro devido ao aumento dos custos da força de trabalho, vinculados às repercussões das revoltas operárias pós-45 e ao controle social da produção. Trata-se de um contexto que abrangeu a exaustão da acumulação devido à contração do consumo pelo desemprego; o crescimento do capital especulativo internacionalizado sobre os capitais produtivos; o aumento na concentração de capitais das empresas monopolistas e oligopolistas em processo de fusão; e a crise do Estado de bem-estar social como alicerce do capital privado e a expansão de privatizações, desregulamentações e flexibilizações do processo produtivo (Antunes, 2009).

Na grande indústria, que é fundada na base técnica da maquinaria, a organização do processo de trabalho social é eminentemente objetiva, o trabalhador encontra-a pronta e em operação, devendo adequar-se (Marx, 2013). As máquinas revolucionaram a produção; na produção mecanizada, o processo subjetivo da divisão do trabalho é abandonado. Nesse contexto, o processo como um todo é analisado objetivamente em suas fases componentes, e a resolução do problema de executar cada um dos processos parciais e entrelaçá-los ocorre por meio da aplicação técnica da mecânica, química, etc. (Marx, 2013). Isso implica a inclusão de trabalhos de monitoramento de sistemas e treinamento de equipes de trabalho, com os trabalhos de manutenção em sistemas mecânicos assumindo um papel crescentemente crucial (Cunha, 2019).

O modelo de produção toyotista sucedeu ao modelo fordista-taylorista, introduzindo uma nova abordagem na organização e gestão do trabalho. No toyotismo, a apropriação de

tecnologias amplia o desemprego estrutural e uma diversidade de novas modalidades de trabalho, definidas por empregos temporários, formas informais de trabalho, subemprego e terceirização, muitas vezes disfarçadas sob a roupagem de modernização das relações de trabalho. Simultaneamente, houve um enfraquecimento do movimento operário e sindical, abrindo caminho para a redução de salários e, por conseguinte, a perda de direitos sociais (Campos, 2017).

O toyotismo é uma experiência de organização da produção que se ajusta tanto à exigência de acumulação de capital durante uma crise de superprodução quanto à nova base técnica de produção capitalista, demonstrando a capacidade de desenvolver plenamente sua flexibilidade e habilidade de influência na subjetividade dos trabalhadores (Alves, 2000). O toyotismo representa uma inovação originada pós-45 na Toyota (Cunha, 2019; Gounet, 1999; Ribeiro, 2015). No cenário do pós-Segunda Guerra Mundial no Japão, a Toyota enfrentou desafios importantes ao buscar estabelecer a produção em larga escala. Esses desafios incluíam a necessidade de superar um mercado doméstico limitado, a adaptação da força de trabalho ao modelo taylorista, a falta de acesso à tecnologia estrangeira e as restrições nas oportunidades de exportação (Wood Junior, 1992).

Ao contrário da produção em massa do taylorismo-fordismo, que se caracterizava pela padronização e homogeneidade de produtos, no toyotismo, com a adoção do sistema *just-in-time*, a produção passou a ser orientada pela demanda em termos de tempo e variedade de produtos. Este sistema representa uma quebra da conformação parcelar e superespecializada do trabalho do fordismo, pois o toyotismo se baseia em equipes de trabalho multifuncionais. Altera-se, com isso, a relação entre os trabalhadores e as máquinas, típica do taylorismo-fordismo, a partir da organização do trabalho com trabalhadores polivalentes e plurifuncionais de um processo produtivo flexível, com trabalhadores operando simultaneamente diversas máquinas (Antunes, 2002).

A organização da produção no toyotismo adota o *kanban*, um sistema de um conjunto de placas que oferece uma série de informações, e opera como uma senha de comando para a reposição de estoques de peças quando elas são utilizadas. Essa prática se revela indispensável na configuração na produção puxada pela demanda e com estoques enxutos (Gounet, 1999). Em contraste com a estrutura vertical do fordismo, o contexto produtivo toyotista se caracteriza por uma horizontalização da produção, envolvendo uma terceirização de atividades que anteriormente eram realizadas principalmente internamente. Além disso, são organizados os Círculos de Controle de Qualidade (CCQs), compostos por grupos de trabalhadores que, sob a

retórica da participação e do envolvimento, discutem seu trabalho e o desempenho, buscando ampliar a produtividade (Antunes, 2002).

Se no fordismo a produção industrial era essencialmente de massa e baseada no uso de ações repetitivas, a abordagem da empresa toyotista é fundamentada na flexibilidade produtiva e organizacional, adaptando sua oferta de acordo com as variações de demanda do mercado (Neves, 2022). Ele é baseado no princípio da flexibilidade (Alves, 2000) como resposta do sistema de capital à crise de acumulação taylorista-fordista (Alves, 2007; Antunes, 2005; 2009a). É importante frisar que a origem da acumulação flexível durante a década de 1970 não representa um rompimento com o padrão de desenvolvimento capitalista transcorrido, mas uma reconfiguração de elementos essenciais da produção em novas condições de desenvolvimento e em um quadro de crise estrutural de capital. Assim, a acumulação flexível é apenas uma descontinuidade no interior de uma continuação plena: o capitalismo da grande indústria (Alves, 2009).

A acumulação flexível alicerça-se à flexibilidade dos processos e mercados de trabalho, dos produtos e modelos de consumo, e caracteriza-se pela inovação comercial, tecnológica, organizacional (Harvey, 1992; Iamamoto, 2015). De modo geral, conforme Alves (2009), a flexibilização tornou-se característica da organização social da produção imposta pelo capital, e possui finalidade estratégica à sua acumulação mediante a flexibilidade da sua parte antagonista: a força de trabalho. A flexibilização é, com isso, importante elemento da luta de classes imposto à produção. A flexibilização pode ser entendida como a habilidade plena do capital de tornar a força de trabalho dócil, adaptável e submissa, representando o aspecto principal do complexo de reestruturação produtiva. Essa compreensão está diretamente relacionada ao debate sobre a flexibilidade associada às características atribuídas ao chamado “modelo japonês” ou, de forma mais precisa, ao modo de organização do trabalho e gestão da produção conhecido como toyotismo.

De acordo com Tessarini Junior, Saltorato e Rosa (2023, p. 6), a flexibilização do trabalho pode ser entendida nos seguintes termos:

um movimento organizacional disruptivo, gestado na processualidade sócio-histórica de desenvolvimento capitalista, e impulsionado por metamorfoses estruturais dos padrões de produção e dos instrumentos de acumulação. Trata-se da inserção de elementos alternativos, de forma permanente ou temporária, às relações, às condições, ao conteúdo e aos modos de organizar o trabalho, ajustando-o aos interesses e às demandas de acumulação privada dos detentores do capital.

De sua origem enquanto ofensiva capitalista do final do século XX (Bresciani, 1997), a acumulação flexível concretiza-se a partir do século XXI como vocação do capitalismo contemporâneo, tornando os trabalhadores ainda mais obsoletos, vulneráveis e descartáveis, com perdas de garantias trabalhistas e sociais (Borsoi, 2011; Druck, 2011). A flexibilização pode ser compreendida como a liberdade da empresa capitalista para desempregar trabalhadores, modificar a jornada de trabalho, pagar salários reais mais baixos e subdividir a jornada de trabalho conforme as conveniências das empresas, alterando os horários e as características do trabalho, dentre outras possibilidades (Antunes, 2009b).

A flexibilização do trabalho possui correlação com a automação e a microeletrônica (Bresciani, 1997) e é convergente às inovações tecnológicas que se acomodam à grande indústria moderna, que tem apontado com a base técnica composta por “sistemas de máquinas avançadas pela robótica e microeletrônica, integradas por sistemas de informação e operadas por computação pesada. Machine learning (robótica+big data+i.a.)” (Cunha, 2019, p. 99). Aqui, cabe a recusa ao postulado da neutralidade material/instrumental do capital (Mészáros, 2011). A ideologia predominante simplifica a digitalização do trabalho como uma questão meramente técnica, em conformidade com a noção de neutralidade técnica, que sugere o domínio da tecnologia sobre o capital. No entanto, na realidade, o capital usa ferramentas tecnológicas para introduzir novas formas de exploração do trabalho, atribuindo essas mudanças a fatores aparentemente objetivos e independentes das relações sociais (Antunes; Basso; Perocco, 2023). O desenvolvimento tecnológico, sob o jugo das relações sociais de produção capitalistas, constitui, portanto, um obstáculo fundamental à emancipação humana (Antunes, 2017).

Os progressos e modificações tecnológicas, enquanto base técnica, intensificam o controle (Araujo, 2022; Harvey, 1992; Normanha, 2020; Wolff, 2009) e a exploração da força de trabalho (Prieb; Carcanholo, 2011). Isto dá-se, como abordado, em razão de determinada precedência sócio-histórica. O processo de inserção da maquinaria na produção não se deu a serviço da humanidade, mas como instrumento daqueles aos quais a acumulação de capital possibilita a propriedade das máquinas (Braverman, 1981).

O emprego das tecnologias de ponta na produção representa uma mudança substancial na relação entre trabalho vivo (a força de trabalho) e trabalho morto (trabalho humano objetivado em ferramentas, máquinas, infraestrutura e demais tecnologias aplicadas à produção). Com o avanço tecnológico, observa-se, por um lado, o crescimento da produtividade (produz-se mais em menos tempo), e por outro, a queda da taxa de lucro (reduz-se o valor da mercadoria devido à queda no tempo de trabalho socialmente necessário à produção). Para

garantir a lucratividade, o capital empenha-se a reduzir o custo da força de trabalho (Normanha, 2020).

A relação capital *versus* trabalho recompõe a lei geral da acumulação capitalista segundo as inovações da viragem tecnológica da chamada Indústria 4.0 (Araujo, 2022). Esta evidência o impulsionamento dos processos automatizados e do controle digital em toda a cadeia de valorização: por meio de suas ferramentas automatizadas e robotizadas, a Indústria 4.0 amplia o trabalho morto, o qual torna-se dominante e controlador do processo de produção por meio do controle informacional-digital, e em detrimento do trabalho vivo (Antunes, 2018). No entanto, esse movimento torna o trabalho vivo ainda mais indispensável ao processo de valorização (Antunes; Basso; Perocco, 2023):

Na sociedade capitalista contemporânea, a arquitetura indivíduo-máquina, na interface do processo produtivo, vem evoluindo na forma de complexos sistemas digitais de controle amplo e distribuído do trabalho socialmente combinado. Deste modo, processos analógicos e digitais são executados sob a gestão algorítmica, consolidando e aprofundando as consequências sociais decorrentes do desenvolvimento tecnológico das forças produtivas (Araujo, 2022, p. 24).

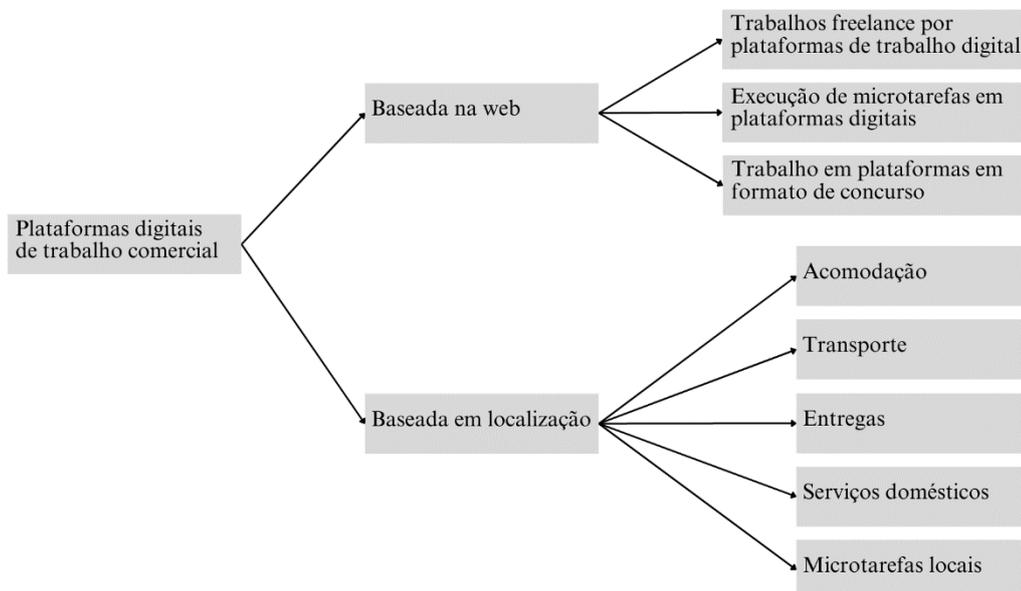
O aporte da Indústria 4.0 impacta tanto o setor industrial quanto o de serviços (Paula; Paes, 2022). Na grande indústria moderna, por um lado, a organização do trabalho é comumente identificada por um “pequeno número de trabalhadores de manutenção do sistema de máquinas e nos sistemas integrativos e operadores” (Cunha, 2019, p. 99). São os trabalhadores internos, aqueles que mantêm um vínculo de emprego direto com a plataforma, possuindo direitos trabalhistas e benefícios sociais. Esses trabalhadores podem desenvolver tarefas imprescindíveis para o funcionamento da plataforma, como o desenvolvimento de software, entre outras atividades essenciais (OECD/ILO/European Union, 2023). São trabalhadores que estão integrados à emergência de novas categorias profissionais, a exemplo dos trabalhadores de software, abrangendo desenvolvedores, analistas, designers e outros especialistas. Dentro da perspectiva das tecnologias digitais, esses profissionais são identificados como trabalhadores do conhecimento (Lima; Bridi, 2019).

No entanto, o reverso da moeda revela um contingente de trabalhadores externos. Aqueles cujo trabalho é intermediado pelas plataformas. De acordo com essas plataformas, esses trabalhadores operam de maneira independente, já que utilizam a plataforma como uma ferramenta para apenas disponibilizar seus serviços ou bens, o que a isenta de assumir as responsabilidades e obrigações inerentes a um empregador (OECD/ILO/European Union, 2023). São trabalhadores de plataformas digitais cujas dinâmicas alteram significativamente as

relações de trabalho e ocultam a especificidade da subordinação entre o capital e o trabalho (Lima; Bridi, 2019).

Quanto ao numeroso neocontingente de trabalhadores de plataformas digitais, para López-Martínez, Haz-Gómez e Manzanera-Román (2022), existem as plataformas baseadas na web, nas quais os trabalhadores realizam tarefas de modo virtual ou remotamente e ainda, as plataformas baseadas em localização, nas quais os trabalhadores executam tarefas específicas em locais específicos, como ilustrado na Figura 2 a seguir.

Figura 2 – Tipos de plataformas digitais de trabalho



Fonte: López-Martínez, Haz-Gómez e Manzanera-Román (2022, p. 5) - Tradução nossa.

A conceituação apresentada guarda semelhanças com as propostas de De Stefano (2016) e Tucker (2020). De Stefano (2016) estabelece uma distinção entre dois tipos de trabalho: o trabalho na multidão e o trabalho sob demanda via aplicativos. No trabalho de multidão, os trabalhos são repassados a um grupo de trabalhadores por meio de plataformas virtuais que os conecta a demandantes por meio da internet e são executados majoritariamente on-line. Já no trabalho sob demanda via aplicativos, diferentes trabalhos, como serviços, são oferecidos e demandados por meio de aplicativos móveis de empresas que selecionam e gerem a força de trabalho. Após serem ofertados e demandados pela internet, a execução desses trabalhos, em maior parte, é local.

Já para Tucker (2020), entre as diversas formas de trabalho intermediadas por plataformas, destacam-se o trabalho na nuvem mediado por plataforma e o trabalho presencial mediado por plataforma. O trabalho na nuvem mediado por plataforma envolve a prestação de serviços de forma virtual a clientes empresariais. Por outro lado, no trabalho presencial mediado por plataforma, a interação ocorre de forma virtual por meio da plataforma, enquanto a prestação dos serviços é realizada pessoalmente.

O trabalho (externo) sob controle de plataformas digitais pode ser compreendido a partir de sua distinção em dois principais modelos gerais: os trabalhos presenciais e os trabalhos cuja materialidade se realiza virtualmente. Estes ocorrem pela mediação de plataformas baseadas na internet, onde os trabalhadores executam tarefas de forma virtual ou remota. São solicitados e executados em ambientes on-line. Já os trabalhos presenciais ocorrem em plataformas baseadas em localização, onde os trabalhadores desempenham tarefas específicas em locais físicos designados. São solicitados virtualmente por meio de aplicativos ou plataformas, mas a execução deles exige interação pessoal e a presença física dos trabalhadores nos locais de prestação dos serviços.

Para Krein e Manzano (2022), a terminologia trabalho sob controle de plataformas digitais pode ser empregada em referência ao trabalho realizado por meio de plataformas digitais comerciais, nas quais o trabalhador utiliza a plataforma para obter ou fornecer trabalho. O controle e o gerenciamento do trabalho podem variar entre as diferentes plataformas, mas o fato de o trabalho ser obtido ou realizado por meio da plataforma implica, necessariamente, algum grau de controle sobre os trabalhadores e o processo de trabalho. As plataformas estipulam as normas e possuem, ao menos, a capacidade de determinar as condições para inclusão, permanência ou exclusão de cada trabalhador, seja de maneira direta ou indireta.

O atual estágio do capitalismo, portanto, intensifica a exploração do trabalho por um receituário de flexibilização e informalização amoldado aos avanços tecnológico-informacionais-digitais (Antunes, 2018). De acordo com Antunes, Basso e Perocco (2023), nos últimos anos, tem havido uma expansão substancial do trabalho intermitente, particularmente adotado pelas plataformas digitais, que tem dado origem ao específico modelo do trabalho uberizado, que tem experimentado um crescimento constante no âmbito global, nas referidas plataformas digitais.

Nesse sentido, é fundamental considerar que as transformações nas relações sociais de produção não ocorrem de forma isolada, mas em uma interação complexa de diferentes determinações. A compreensão dessa dinâmica envolve a evolução da base técnica da grande indústria moderna, o movimento de flexibilização, bem como a expansão das plataformas

digitais de trabalho e do uberismo como forma de organização do trabalho. Na fase do desenvolvimento capitalista associada à grande indústria moderna, a convergência de dois movimentos distintos torna-se evidente: a flexibilização, que se caracteriza pela inserção de elementos alternativos nas relações de trabalho, nas condições laborais, no conteúdo ocupacional e nos métodos de organização laboral, juntamente com a adoção de sistemas de máquinas altamente avançados. Estes sistemas, incorporando tecnologias de robótica, microeletrônica e sistemas de informação, desempenham um papel crucial na expansão do trabalho em plataformas digitais e do conseqüente trabalho uberizado.

2.2 UBERISMO: FORMA AVANÇADA E PRETÉRITA DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Na interação complexa entre a infraestrutura técnica e a organização do trabalho, um processo moldador da produção envolvia a influência direta dos princípios fundamentais do taylorismo e do fordismo. À medida que a produção moderna evoluiu, transitando para a era da grande indústria, tornou-se evidente o domínio das práticas associadas ao toyotismo. No âmbito acadêmico, o taylorismo, o fordismo e o toyotismo já desfrutam de um nível de teorização substancial, proporcionando um aprendizado sólido para estudos sobre organização do trabalho.

Contudo, avançando, na linha temporal (generalizante) que conecta o taylorismo ao fordismo e, posteriormente, ao toyotismo, nesse desenvolvimento da produção (também conceitual), há indícios de que, na grande indústria moderna, a convergência da ascensão da acumulação flexível e a distribuição abrangente da automação, inovação tecnológica e informacional na infraestrutura técnica, traz consigo o fenômeno do uberismo, uma nova e notável forma de organização do trabalho. A recuperação do sufixo “-ismo”, utilizado para formar substantivos que representam certos movimentos ou paradigmas, busca realçar a ideia de que o uberismo está inserido em uma continuidade taylorismo-fordismo-toyotismo, em um movimento de desenvolvimento das relações sociais e forças de produção, tendo implicações profundas para a organização do trabalho no mundo contemporâneo.

Especificamente no setor de serviços de transporte por plataformas digitais, com o precedente da interconexão virtual e execução presencial, se destaca uma das mais proeminentes empresas desse tipo de plataforma, sendo o epítome do trabalho uberizado (Antunes, 2023). O neologismo uberismo deriva da multinacional que é emblemática. Fundada em 2009 e com sede na cidade de São Francisco, Califórnia, nos Estados Unidos, a empresa detém e opera sua plataforma de prestação de serviços de transporte via seu aplicativo para

smartphone. Por meio do aplicativo, ela conecta os prestadores de serviços de transporte, motoristas de veículos privados, a demandantes que pagam tarifas condicionadas por ela, organizando e gerenciando toda a execução do trabalho (Lima; Bridi, 2019; Rosenblat; Stark, 2016; Sousa; Meinberg, 2020).

A multinacional ampliou significativamente sua presença e seu modelo de reconfiguração e reorganização da produção e do trabalho, consolidando assim o trabalho uberizado como uma tendência em nível mundial (Antunes, 2023; Antunes; Basso e Perocco, 2023; Casagrande; Zamora; Oviedo, 2021). Embora a indústria de transporte de passageiros seja a versão mais conhecida, a ideia é mais ampla e hoje abrange desde entregas de comida até atendimentos médicos virtuais em casa. Sendo assim, o trabalho uberizado representa uma mudança significativa na forma como a força de trabalho é recrutada, gerida e remunerada, minando aspectos centrais da relação de trabalho formal e tradicional pela criação de trabalhos intermitentes (Davis; Sinha, 2021). O trabalho uberizado tem remodelado a organização do trabalho (Davis; Sinha, 2021; Faraj; Pachidi, 2021; Tessarini Junior; Saltorato; Rosa, 2023) e, em última instância, tem representado uma modalidade específica de acumulação de capital, introduzindo uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador (Franco; Ferraz, 2019).

O uberismo pode ser definido como um novo modelo de organização, gestão e exploração da força de trabalho por meio do gerenciamento algorítmico das plataformas digitais corporativas de empresas que não reconhecem o vínculo de subordinação e assalariamento dos trabalhadores de suas plataformas. Esse modelo é predominante nos serviços que são demandados virtualmente e realizados presencialmente, e alguns elementos característicos do trabalho uberizado incluem: a mediação do gerenciamento algorítmico; assimetria de informações em detrimento dos trabalhadores; aplicação sistemática de métricas de avaliação para medir a assiduidade, o esmero e o desempenho dos trabalhadores, como as avaliações feitas pelos consumidores-usuários; dependência dos trabalhadores em relação à remuneração variável; responsabilização dos trabalhadores por prover e manter parte dos instrumentos e ferramentas de trabalho; e o ocultação do vínculo de trabalho.

O uberismo é encontrado no percurso da dinâmica de flexibilização de diversas modalidades de trabalho precedentes. No entanto, a delimitação e a compreensão conceitual do uberismo não devem ser generalistas. Ele possui um marco distintivo que corresponde principalmente ao atual contexto de ubiquidade das plataformas digitais. O uberismo está essencialmente hipotecado ao gerenciamento algorítmico dessas plataformas. É constituído por esses algoritmos que coordenam as demandas, a alocação de tarefas, a execução das atividades dos trabalhadores, a avaliação do desempenho, o recebimento e a efetivação de pagamentos,

bem como as vinculações entre trabalhadores e usuários, e assim por diante. O trabalho uberizado é, em si, uma forma de organização do trabalho específica que se origina na interseção da flexibilização e da base técnica avançada, que é suscitada por essa base técnica e seus instrumentos, ferramentas e máquinas do processo produtivo.

As plataformas podem ser definidas “como infraestruturas digitais (re)programáveis que facilitam e moldam interações personalizadas entre usuários finais e complementadores, organizadas por meio da coleta sistemática, processamento algorítmico, monetização e circulação de dados” (Poell; Nieborg; van Dijck, 2019, p. 3, tradução nossa). Em um sentido amplo, as plataformas são infraestruturas digitais que funcionam como intermediárias, possibilitando a interação e a conectividade entre diferentes grupos de usuários (Srnicek, 2016).

No atual quadro, “de aumento exponencial do universo informacional-digital, o algoritmo, esse novo fetiche do mundo empresarial, passou a ditar os ritmos e tempos do capital” (Antunes, 2023, p. 20). Nesse sentido, o gerenciamento algorítmico diz respeito a algoritmos de software, bem como os dispositivos institucionais, que desempenham funções gerenciais, permitindo que as empresas supervisionem de forma otimizada e em larga escala a um grande número de trabalhadores dispersos (Lee *et al.*, 2015). O gerenciamento algorítmico é caracterizado pela monitoração e avaliação contínuas do comportamento e desempenho dos trabalhadores, além da implementação automática de decisões algorítmicas. Nas práticas de gerenciamento algorítmico, os trabalhadores interagem com um sistema, muitas vezes, opaco, oferecendo pouca transparência e omitindo as regras de seu funcionamento (Möhlmann; Zalmanson, 2017).

O trabalho uberizado mantém seu entendimento balizado enquanto “*modos*” específico de ser do trabalho vinculado às plataformas digitais:

somente pode ser compreendida e utilizada como expressão de *modos* de ser do trabalho que se expandem nas plataformas digitais, onde as relações de trabalho são cada vez mais individualizadas (sempre que isso for possível) e invisibilizadas, de modo a assumir a *aparência* de prestação de serviços. Mas, os traços constitutivos de sua concretude [...] são expressão de formas diferenciadas de assalariamento, comportando tanto obtenção de lucro, exploração do mais valor e também espoliação do trabalho, ao transferir os custos para seus/suas trabalhadores/as que passam a depender diretamente do financiamento de suas despesas, que são imprescindíveis para a realização de seu labor (Filgueiras; Antunes, 2020, p. 32, itálicos do original).

Com relação ao trabalho uberizado no setor de transporte de mobilidade urbana, *in nuce*, com poucos toques em seu smartphone, o passageiro seleciona os endereços de embarque e desembarque, forma de pagamento, e toma conhecimento do preço do serviço demandado. Em alguns aplicativos, escolhe até mesmo a modalidade da viagem (seja compartilhada com outros

passageiros ou com maior exclusividade, com veículos sedan, bancos de couro e ar-condicionado). A empresa conecta o motorista prestador do serviço ao passageiro solicitante. Estabelece-se a conexão via certo aplicativo da empresa, acessado pelo motorista e pelo passageiro em seus smartphones. A plataforma localiza motoristas próximos que estão “online”, recruta-os e cruza os perfis do motorista e passageiro, para que se identifiquem e obtenham informações como o número de viagens realizadas e a taxa de avaliação. Em muitos aplicativos, o motorista só toma conhecimento de informações como o endereço de destino e valor total da corrida após aceitá-la. Ao finalizar a corrida, caso o passageiro tenha realizado o pagamento via cartão à empresa, ela remunerará o motorista. Se porventura o pagamento for realizado em dinheiro, e diretamente ao motorista, ele fica em débito com a empresa, até repassar o valor devido, que poderá ser descontado do valor a ser repassado em razão dos pagamentos em cartão. Concluída a operação, ambos podem se avaliar pelo próprio aplicativo, que intermedeia todo o processo.

Nesse contexto, os motoristas que trabalham por aplicativos (e para as suas empresas), executam o trabalho de transporte (de passageiros, por exemplo) presencialmente, mas por intermédio das plataformas digitais. Se os usuários solicitam corridas por meio do aplicativo, estabelecendo uma conexão virtual com o motorista, por outro lado, a efetivação da prestação do serviço exige que o motorista se desloque fisicamente até o local onde o passageiro se encontra para levá-lo a um destino específico.

O trabalho nos serviços de transporte de pessoas mediado por plataformas é um caso emblemático do uberismo. Com o emprego do seu aparato tecnológico, a plataforma da empresa exerce um papel ativo na gestão do processo produtivo (Tucker, 2020). A empresa controla os motoristas com um grau de aprimoramento muito superior a um gerente, coleta informações relacionadas ao tráfego, às rotas, ao índice de aceitação de viagens, à pontuação dos motoristas e à avaliação dos passageiros (Filgueiras; Antunes, 2020; Cingolani, 2016). A logística algorítmica é uma poderosa ferramenta que molda a vigilância eletrônica, o comportamento dos motoristas, e também as políticas de desempenho (Rosenblat; Stark, 2016). No uberismo, o comando gerencial clássico, seja o mais direto, hierárquico e centralizado do taylorismo e do fordismo, ou mais participativo e descentralizado, como no toyotismo, é suplantado pelo sistema de algoritmos, usuários e normatizações que defendem os interesses do capitalista: assiduidade e esmero dos trabalhadores dispersos, mas virtualmente conectados. Afinal, o capitalista não é capitalista por ser dirigente industrial, mas seu comando industrial é uma consequência direta de sua posição como capitalista (Marx, 2013).

Os motoristas são submetidos à manutenção da disponibilidade e assiduidade laboral, a recusa às solicitações de viagem abaixa a taxa de aceitação de corridas em seus perfis no aplicativo. Se os motoristas possuírem uma taxa de aceitação de corridas inferior à de referência, a empresa responde prontamente por meio de uma política de advertências e represálias buscando discipliná-los sob constantes ameaças e penalidades. Essa estratégia de controle algorítmico segue uma progressão de punições, podendo culminar no desligamento unilateral do trabalhador do aplicativo, privando-o do acesso às corridas (Antunes, 2018; Filgueiras; Antunes, 2020; Slee, 2017).

A ideia de autonomia e liberdade vendida pelas empresas colide com o modelo de controle via taxas de aceitação de corridas (Rosenblat; Stark, 2016). Caso os motoristas se recusem a acatar à gestão das empresas, contrapondo-se reiteradamente à realização de certa tarefa, elas valem-se do desligamento dos motoristas, garantindo o comando e o disciplinamento do quadro de trabalhadores (Abílio, 2019; 2020).

O gerenciamento algorítmico das empresas também conta com as taxas de avaliação pelos usuários (Sousa; Meinberg, 2020). As plataformas convidam os passageiros a avaliar os motoristas pelos aplicativos e, assim, participar do regime disciplinar unilateral (Tucker, 2020), atuando como gerentes intermediários dos motoristas (Rosenblat; Stark, 2016). A tarefa de supervisão é terceirizada para o consumidor-usuário, que a realiza gratuitamente (Abílio, 2020). Ao término de cada corrida, o passageiro avalia sua satisfação com o serviço pelo motorista atribuindo-lhe uma nota que, geralmente, varia em uma escala de 1 a 5 (Rosenblat; Stark, 2016; Zamora; Augustin; Souza, 2021) e em alguns casos, pode realizar comentários sobre a experiência durante a viagem.

Após o passageiro avaliar a corrida, a plataforma calcula uma média para o conjunto das avaliações recebidas pelos motoristas, as quais são critério para o ranqueamento desses trabalhadores em diferentes patamares de distribuição das corridas, remuneração e credibilidade, influenciando diretamente na dinâmica laboral organizada sob o gerenciamento algorítmico (Abílio, 2019; 2020; Sousa; Meinberg, 2020). Os motoristas com melhores médias de avaliação são preferidos no processo de atribuição de viagens pela plataforma, recebem mais solicitações de viagem pelo sistema (Antunes, 2018; Filgueiras; Antunes, 2020). A depender da média das taxas de avaliação, por outro lado, além de receber menos solicitações, os motoristas podem ser suspensos ou descredenciados (Zamora; Augustin; Souza, 2021).

Neste contexto, os próprios trabalhadores encontram-se sob as necessidades constantes de monitorar atentamente e assegurar que as avaliações atribuídas pelos usuários permaneçam consistentes com os padrões estabelecidos pela plataforma (Antunes, 2018). Os motoristas,

portanto, transportam passageiros e os olhos intermediários das empresas. Eles assumem a responsabilidade crucial de garantir a obtenção das melhores avaliações possíveis (Abílio, 2019), tornando-se, ao mesmo tempo, vulneráveis, uma vez que reclamações baseadas em critérios unilaterais podem resultar na perda do meio de subsistência que possuem (Slee, 2017). Além disso, enfrentam a dificuldade de lidar com avaliações tendenciosas ou injustas, sem a existência de mecanismos eficazes para contestá-las (Tucker, 2020).

Os motoristas são remunerados a cada corrida, algo como o salário por peça (por tarefa), fonte de intensificação do trabalho e que estimula a competição (Marx, 2013). Muitas das plataformas de mobilidade urbana não informam antecipadamente aos motoristas o destino ou o valor que receberão antes de aceitarem uma corrida, eles são obrigados a se conformar com as tarifas recebidas pelas corridas mesmo que elas não sejam vantajosas (Tucker, 2020). A subordinação segundo as determinações da empresa torna o valor pago pela força de trabalho dos motoristas incerto, mesmo que os seus trajetos sejam idênticos, cada viagem realizada pode ter um preço (Zamora; Augustin; Souza, 2021) e um repasse diferente aos motoristas, que geralmente desconhecem os critérios que determinam o valor que recebem pelos serviços que prestados (Antunes, 2018). O uberismo recorre à contínua redução da remuneração dos trabalhadores sem quaisquer justificativas (Antunes, 2018; Franco; Ferraz, 2019).

O resquício de “autonomia” (entre muitas aspas) é verificado na responsabilização dos motoristas por arcar com parte dos instrumentos e ferramentas de trabalho necessários à prestação – isto é, à produção – do serviço de transporte de passageiros. Prover e manter o veículo (nas condições especificadas pela empresa), o smartphone, o plano de internet e, quando é o caso, o seguro, são alguns dos pré-requisitos para que os motoristas possam efetuar o cadastro na plataforma e trabalhar (Abílio, 2020; Antunes, 2018; 2023; Filgueiras; Antunes, 2020; Fontes, 2017). Quando o trabalhador que está no volante, assume a responsabilidade por parte dos instrumentos e ferramentas de trabalho, esse fato acarreta uma consequência imediata: segundo Franco e Ferraz (2019), o proprietário da empresa é dispensado de investir em parcela do capital constante: “os elementos físicos do custo de produção necessário para desenvolver a atividade produtiva são [parcialmente] transferidos/terceirizados para os próprios trabalhadores motoristas – sendo, portanto, parte do valor de reprodução da sua força de trabalho” (Franco; Ferraz, 2019, p. 851).

Essa realidade pode aparentar uma mudança dos motoristas em proprietários, por isso, é preciso marcar que os motoristas não se tornam proprietários dos meios sociais de produção, desfazendo a distinção de classe entre eles e os detentores do capital das empresas das plataformas digitais. Os proprietários das empresas exercem controle absoluto sobre todo o

arranjo produtivo. Em parceria com outros patronatos de empresas financeiras, de tecnologia e afins, eles detêm poder devido à interconexão entre meios de produção, força de trabalho, e mercado consumidor. Isto é, detêm os recursos sociais de produção (Fontes, 2017). Os motoristas seguem sendo, conforme Marx (2004), parte da classe dos trabalhadores despossuídos de propriedade.

Os contratos de trabalho que caracterizam as formas clássicas de organização do trabalho, como o fordismo, taylorismo e toyotismo contrastam com o emergente uberismo. Neste, as empresas ocultam estrategicamente a relação de emprego estabelecida com seus motoristas, dissimulando-se como meras plataformas de conexão entre passageiros e motoristas (Cornelissen; Cholakova, 2019; Lima; Bridi, 2019). Dessa forma, buscam desassociar o vínculo empregador-empregado (Rosenblat; Stark, 2016).

O discurso infundado do empreendedorismo (Casagrande; Zamora; Oviedo; 2021) encobre a relação de subordinação e o vínculo de assalariamento entre o capital e o trabalho (Abílio, 2019). O aparente aplicativo se apropria do sobretrabalho resultante dos serviços prestados pelos motoristas, em sua maioria, sem estar sujeito às obrigações trabalhistas dos países onde a plataforma opera (Antunes, 2023). A apologia ao empreendedorismo é uma das artimanhas utilizadas para desmobilizar os conflitos de classe, ao fazer parecer que um trabalhador, sendo apenas “proprietário” de sua própria força de trabalho, está em igualdade com os capitalistas. Essa manobra tem como objetivo apagar juridicamente a real relação de subordinação do trabalho ao capital (Fontes, 2017). O Quadro 1 apresentado abaixo sintetiza as principais características das formas clássicas de organização do trabalho e do uberismo. A partir dessa síntese, é possível identificar as rupturas entre essas duas formas de organização.

Quadro 1 – Características das formas clássicas de organização do trabalho e do uberismo

Característica	Taylorismo	Fordismo	Toyotismo	Uberismo
Ênfase	Produção em massa, manual, organização científica do trabalho.	Produção em massa, com linhas de montagem e padronização.	Produção flexível, baseada em automação e tecnologia de informação.	Trabalho sob demanda, mediado por plataformas digitais, organizado pelo gerenciamento algorítmico.
Organização do trabalho	Divisão técnica e estrita do trabalho, com tarefas simplificadas e repetitivas.	Trabalhadores especializados em tarefas repetitivas e altamente padronizadas.	Trabalhadores multifuncionais, equipes de trabalho autogerenciadas.	Trabalhadores multifuncionais, organização flexível e dispersa, controle algorítmico.
Controle do trabalho	Controle da execução rígida do trabalho, foco na	Controle do ritmo de produção,	Controle da produção puxada	Controle da assiduidade e desempenho dos

	eficiência e na maximização da produção.	baseado na linha de montagem.	pela demanda, com foco na qualidade.	trabalhadores pelos algoritmos.
Relações de trabalho	Trabalhadores desqualificados, substituíveis e com poucos direitos trabalhistas.	Trabalhadores especializados, sindicalizados e com benefícios sociais.	Trabalhadores multifuncionais, maior flexibilidade contratual, perda de direitos.	Trabalhadores altamente substituíveis, relação de assalariamento e subordinação, mas sem vínculo empregatício.
Flexibilidade da produção	Baixa flexibilidade, foco na produção eficiente.	Baixa flexibilidade, produção em grande escala.	Alta flexibilidade, adaptação à demanda, variedade de produtos.	Alta flexibilidade e adaptação em tempo real à demanda e disponibilidade dos trabalhadores.
Automação	Baixa automação, ênfase no trabalho humano.	Alguma automação, máquinas avançadas.	Alta automação, computadores, sensores, sistemas de informação.	Automação avançada por algoritmos de plataformas e aplicativos.

Fonte: Elaboração própria.

Como exposto, o trabalho em plataformas abrange várias modalidades, incluindo aquelas cuja efetivação é presencial, como é o caso das plataformas de mobilidade. Segundo Tozi (2020), é fundamental compreender que essas empresas não se limitam a ser apenas plataformas digitais, mas são também territoriais. Isso porque o funcionamento prático dessas empresas e sua capacidade de gerar lucro estão profundamente relacionados com as condições históricas e geográficas específicas de diferentes formações socioespaciais. Assim, Tozi (2020) apresenta uma análise baseada no exemplo da Uber e propõe uma divisão em quatro períodos diferentes para descrever a dinâmica de atuação das empresas de aplicativos no Brasil.

O primeiro período marcou o início das operações e conhecimento do território nacional (2014). A Uber, como a primeira grande empresa de transporte por aplicativo a atuar no Brasil, iniciou suas operações no país cerca de cinco anos após seu surgimento em São Francisco. Isso marcou sua entrada no território nacional, começando pelo quadrilátero metropolitano que engloba cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília em 2014. Neste estágio, a Uber se sobrepôs a empresas menores que já operavam em parceria com serviços de táxi, como 99Taxis, EasyTaxi, Vá de Táxi e Safer Táxi. A escolha dessas cidades teve razões estratégicas, como as modernizações de infraestrutura do Rio de Janeiro devido à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016. Isso facilitou a acessibilidade da nova tecnologia. Além disso, a presença de turistas internacionais e profissionais familiarizados com o uso do aplicativo em outros países ajudou a contribuir para sua adoção. A Uber também capitalizou

uma narrativa que opunha à modernidade da plataforma digital à arcaicidade dos taxistas (Tozi, 2020).

Na sequência, o segundo período foi o do segundo movimento de expansão territorial (2015-2016). Cerca de um ano após sua chegada ao Brasil, a Uber selecionou Porto Alegre como a quinta cidade em que passaria a operar, em novembro de 2015. Em janeiro de 2016, começou suas operações em Campinas, São Paulo. Esse momento marcou uma mudança na estratégia territorial da empresa, que inicialmente se concentrou em quatro capitais estaduais. O conhecimento adquirido sobre o território brasileiro durante o ano anterior permitiu aprimoramentos na plataforma digital, possibilitando sua expansão territorial. No entanto, a empresa também encontrou resistências políticas por parte das autoridades municipais que pretendiam proibir ou dificultar as suas operações por meio de regulamentações municipais restritivas. Algumas cidades, como Campinas, consideraram o serviço clandestino, enquanto o prefeito do Rio de Janeiro sancionou uma lei proibindo o uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no município. Essas tentativas de regulação muitas vezes foram contestadas legalmente, e não frustram a atuação da empresa (Tozi, 2020).

O terceiro período correspondeu à interiorização acelerada (2016-2018). A Uber já estava inserida no funcionamento do território nacional em 2016, apesar da falta de uma regulamentação abrangente. A partir de então, a empresa se expandiu rapidamente para outras capitais e cidades, bem como para suas regiões circunvizinhas. Em setembro de 2016, a empresa já operava em 12 cidades de referência, das quais 11 eram capitais, além de Campinas. Em dezembro, o número subiu para 34 cidades na América do Sul e Central, e, em outubro de 2017, alcançou 90 cidades. Nesse período, a Uber se concentrou em cidades intermediárias e menores, expandindo novas frentes pioneiras à inovação. Isso ocorreu à medida que grandes cidades e capitais do país estavam asseguradas ou sendo disputadas por concorrentes como 99 e Cabify (Tozi, 2020).

Assim, após consolidar sua presença nas principais cidades do Brasil, durante o terceiro período indicado, a Uber também expandiu significativamente suas operações para cidades interioranas, como Varginha. A partir de março de 2018, a empresa iniciou suas operações na cidade, introduzindo o que a Uber (2018) descreveu como “uma alternativa de mobilidade acessível, moderna e eficiente”.

A partir de hoje, 15 de março, às 14h, a Uber vai começar a operar em Varginha. A *Princesa do Sul*, localizada às margens do Lago de Furnas, é reconhecida pelo seu alto índice de desenvolvimento econômico e social, além de oferecer várias alternativas para turismo. A Uber pretende ser parte da cidade, oferecendo ao varginhense uma alternativa de mobilidade acessível, moderna e eficiente. Com um

toque na tela de seu celular, agora é possível conseguir em poucos minutos um motorista parceiro da Uber para ir à faculdade, trabalhar, ou assistir um jogo no Melão. No Brasil, a Uber está presente em mais de cem cidades e nossa missão é oferecer mais uma alternativa confiável de mobilidade para a população (Uber, 2018, *itálicos do original*).

E, finalmente, o quarto período indica a criação do novo marco jurídico nacional e regulamentações municipais (2018). O Projeto de Lei nº 5.587/2016, proposto pelo deputado federal Carlos Zarattini (PT), foi aprovado na Câmara dos Deputados em abril de 2017. No entanto, uma campanha publicitária liderada por empresas de aplicação se opôs ao projeto, alegando que ele representava um “retrocesso”. O projeto foi modificado no Senado Federal e, em outubro de 2017, o PLC nº 28/2017 foi aprovado. Posteriormente, a Lei nº 13.640 (BRASIL, 2018) foi sancionada pelo presidente em março de 2018. No entanto, essa legislação abrangente não pôs fim às regulamentações municipais, e cada município passou a legislar e regulamentar aspectos específicos da operação de plataformas de transporte. A adaptação às diferentes regulamentações legislativas tornou-se um desafio, mas a Uber consolidou sua presença no Brasil, operando em diversas cidades (Tozi, 2020).

Aqui, um breve apontamento: a noção da economia do compartilhamento se insere neste debate. Ela compreenderia o fluxo de negócios recentes que conectam consumidores a prestadores de serviços (Lima; Bridi, 2019) para realizações presenciais, como aluguéis de acomodações por curto prazo, transporte por viagens de carro ou tarefas domésticas (Slee, 2017). A economia do compartilhamento anuncia ser capaz de permitir que indivíduos vulneráveis se tornem microempresários (e há aqueles que têm sido seduzidos por esse discurso). Mas o que se tem verificado é o alastramento de um mercado inóspito e desregulado (Slee, 2017). É preciso contestar a ideia panfletária e falaciosa de uma economia do compartilhamento (Papadimitropoulos, 2021; Tozi, 2018), a qual, na realidade, alimenta um modelo de negócios corporativos (Sandoval, 2020). Nessas empresas, “compartilhamento” limita-se a uma nomenclatura que, na realidade, corresponde a certo modelo de acumulação capitalista (Grohmann, 2018). Segundo Tozi (2018), compartilhar implica em participação social horizontal, o oposto do modelo centralizado em empresas de aplicativos. Ele argumenta que grandes corporações não são colaborativas financeiramente e sugere que a ideia de “compartilhamento” se alinha mais com formas organizacionais como cooperativas e a economia solidária, caracterizadas por maior horizontalidade nas decisões, circulação de informações e distribuição de lucros.

2.3 O COOPERATIVISMO COMO REFLEXO E POSSIBILIDADE DA LUTA DOS TRABALHADORES

Compreender a evolução do atual modo de produção exige, necessariamente, entre outros esforços, compreender os efeitos da base tecnológica, um dos elementos essenciais das forças produtivas, no processo e na organização do trabalho, e ao mesmo tempo, nas formas de mobilização e organização da classe operária (Faria, 2009). O surgimento do cooperativismo está associado à reação ao avanço do capitalismo industrial na Europa do século XVIII, sendo uma resposta do movimento operário às graves condições de exploração intensa que prevaleceram durante a primeira fase da Revolução Industrial (Rios, 2007; Schneider, 2012). A revolução capitalista industrial gerou agudas transformações: seu palco, a Inglaterra, cobriu-se rapidamente de uma rede de ferrovias e de vias de comunicação navegáveis. A máquina a vapor foi aperfeiçoada. O antracite, forma mais densa e pura de carvão, passou a ser empregado na metalurgia. A invenção do tear e da máquina de fiar mecânica originou a indústria têxtil moderna. O arfar das máquinas, a atividade dos altos-fornos e as colunas de fumaça escapando do cimo das chaminés anunciaram a era do carvão e do ferro. A Inglaterra agrícola tornou-se industrializada, as comunidades aldeãs deram lugar às grandes fábricas e centros industriais. A população aumentou dramaticamente e as cidades espalharam-se (Beer, 2007).

Nos estágios iniciais da Revolução Industrial, nem todos os trabalhadores foram incorporados às fábricas. Os escassos ramos mecanizados da produção em grande escala majoraram o número de artesãos pré-industriais, de determinados trabalhadores qualificados e do contingente de mão-de-obra doméstica. Suas condições melhoraram, especialmente durante períodos de escassez de mão-de-obra em ocasião das guerras. No entanto, por volta de 1820 e 1830, os impetuosos avanços do maquinário e do mercado abandonaram-lhes à própria sorte. Na melhor das hipóteses, isso resultou na perda de independência desses trabalhadores, fazendo com que as pessoas fossem transformadas em “mãos”. Na pior das hipóteses, e na maioria das vezes, produziu uma massa de trabalhadores subalternizados, pobres e famintos, incluindo tecelões manuais, tecelões mecânicos e outros mais (Hobsbawm, 2015).

É plausível que o novo proletariado se encontrava em melhores condições materiais que os trabalhadores não incorporados às fábricas. No entanto, ele estava sujeito ao estrito controle e à disciplina mais rigorosa de seu patrão ou superiores, e sem amparos legais. Era forçado a trabalhar por longas horas ou turnos, era submetido a punições e multas que buscavam assegurar o cumprimento das ordens do patronato e/ou aumentar seus lucros (Hobsbawm, 2015). Em vez do chicote do feitor de escravizados, apareceu o manual de punições do supervisor da fábrica.

As punições eram realizadas por meio de multas e descontos dos salários, e a sagacidade do código fabril tornava, sempre que possível, a infração da lei mais lucrativa do que sua obediência (Marx, 2013).

No trabalho fabril, todos os órgãos dos sentidos dos trabalhadores foram afetados pela alta temperatura, a atmosfera carregada de resíduos de matéria-prima, o barulho ensurdecedor e o amontoado de máquinas que regularmente produziam acidentes. Além disso, a economia no dispêndio dos meios sociais de produção, que atingiu sua excelência no sistema fabril, foi transformada pelo capital em um roubo sistemático das condições de vida do trabalhador durante o processo de trabalho. Roubo de espaço, ar, luz e equipamentos de proteção pessoal contra circunstâncias insalubres ou perigosas, e das instalações que poderiam propiciar comodidade ao trabalhador (Marx, 2013).

Para um trabalhador livre, entrar em uma fábrica como uma “mão” era pouco melhor do que a escravidão. Todos, exceto os famintos, evitavam tornarem-se proletariados fabris. E quando não possuíam escolha, tendiam a resistir à disciplina cruel de forma mais consistente do que as mulheres e as crianças, às quais, portanto, os proprietários de fábricas priorizavam (Hobsbawm, 2015). Além da maior dificuldade de resistência, à medida que a força muscular se tornou menos imperiosa, a maquinaria se transformou em meio para explorar trabalhadores com pouca força muscular ou desenvolvimento corporal imaturo, mas com maior flexibilidade – mudança que levou ao emprego do trabalho feminino e infantil como a primeira opção da aplicação capitalista da maquinaria. Esse poderoso meio de substituir trabalho e trabalhadores se transformou rapidamente em uma forma de aumentar o número de assalariados, subjuguando todos os membros da família dos trabalhadores, independentemente de sexo ou idade, sob o comando imediato do capital (Marx, 2013).

Pode-se dizer que na década de 1830 e em parte na década de 1840, até mesmo as condições materiais do proletariado fabril declinaram. Os trabalhadores pobres eram explorados, tornavam-se mais pobres ao passo que seus exploradores eram beneficiados e se tornavam cada vez mais ricos. O mecanismo social da sociedade burguesa era extremamente arbitrário e desumano (Hobsbawm, 2015). Com a chegada do capitalismo, a classe trabalhadora emergente foi submetida a condições de vida e trabalho extremamente exasperantes. Acentuando ainda mais essa realidade, estava o claro contraste com o estilo de vida opulento da burguesia industrial. Nesse contexto insustentável, o movimento operário europeu irrompeu ao longo do século XIX (Marques; Berutti; Faria, 2003).

O movimento operário surgiu como uma resposta ao clamor dos trabalhadores miseráveis. No início do século XIX, diferentemente das greves e outras formas de reação coletiva em

resposta ao intolerável sofrimento, a novidade do movimento era a consciência de classe e a ambição de classe. Os “pobres” já não se confrontavam com os “ricos”. Agora, uma classe específica, a classe operária, o proletariado, levantava-se em antagonismo à classe dos patrões ou capitalistas. A Revolução Francesa muniu essa nova classe de confiança, enquanto a Revolução Industrial a excitou a se mobilizar continuamente. Não era mais suficiente protestar ocasionalmente para restabelecer a estabilidade da sociedade perturbada temporariamente. Era necessário uma eterna vigilância, organização e atividade do movimento (o sindicato, a sociedade cooperativa, instituições trabalhistas, jornais e agitação). A novidade e a rapidez da mudança social encorajavam os trabalhadores a pensarem em uma outra sociedade, fundamentada em sua experiência e ideias, em oposição às de seus opressores: cooperativa e não competitiva, coletivista e não individualista. Enfim, “socialista” (Hobsbawm, 2015).

Por volta da década de 1830, o movimento proletário de orientação socialista irrompeu na Grã-Bretanha e adotou uma configuração mais madura de movimento da classe trabalhadora pobre, que encarava os reformadores e os liberais como desleais e os capitalistas como inimigos. A conquista mais impressionante do movimento foi o poderoso movimento da Carta do Povo, que atingiu seu auge em 1839-1842, mas permaneceu influente depois de 1848. O socialismo britânico ou “cooperativismo”, ainda pouco expressivo, teve um marco inicial entre 1829 e 1834, quando talvez a maior parte dos militantes da classe operária abraçou sua doutrina com a intenção bastante ousada de criar “sindicatos gerais” nacionais e sob o owenismo, tentou estabelecer um circuito de economia cooperativista às margens do capitalismo (Hobsbawm, 2015).

A desilusão com o Ato de Reforma de 1832 direcionou a maior parte do movimento trabalhista para os owenistas, cooperativistas, sindicalistas revolucionários iniciais, buscando neles uma liderança. No entanto, o fracasso em desenvolver uma estratégia e liderança política eficazes e os ataques organizados dos empregadores e do governo derrubaram o movimento em 1834-1836. Esse fracasso modificou a composição do movimento, que se tornou composto por grupos educacionais e de propaganda à margem da corrente de revolucionários, pioneiros mais moderados de cooperativas de consumo (Hobsbawm, 2015).

Em linhas gerais, a formação de organizações de trabalho associado, inicialmente influenciadas por socialistas como Louis Blanc, François Marie, Charles Fourier e Robert Owen, surgiu nessa atmosfera da Revolução Industrial. A ideia inicial visava esforços de superar o capitalismo por meio da criação de pequenas comunidades igualitárias. No entanto, essas comunidades logo se mostraram inviáveis. Os trabalhadores, então, adaptaram essa concepção para dar origem a algo menos complexo do que uma comunidade alternativa, ou

seja, um empreendimento econômico. As experiências de organização de trabalho associado estavam destinadas a entrelaçarem-se, interligarem-se e aglutinarem-se à cooperativa como um tipo de organização nascida no mesmo período (Vieitez; Dal Ri, 2019).

Devido à Revolução Industrial, em Rochdale, um importante centro têxtil, a principal indústria da cidade entrou em declínio, suscitando desemprego periódico, baixos salários, ausência de segurança no trabalho e moradias insalubres. Diante dessa realidade, do fracasso de uma greve de tecelões no início de 1844 e da subsequente tentativa de formar uma sociedade de produção de tecelões, surgiram os Pioneiros de Rochdale, um grupo de trabalhadores que lutavam para sobreviver e superar a condições de vida e trabalho especialmente graves. No ano de 1844, foi fundada a cooperativa conhecida como Sociedade Equitativa dos Pioneiros de Rochdale (“*Rochdale Society of Equitable Pioneers*”), a primeira cooperativa de consumidores moderna. Os fundadores ansiavam uma organização de autoajuda mútua que promoveria sua causa e serviria a seus objetivos sociais por meio de ações econômicas concretas (Fairbairn, 1994). É preciso apenas mencionar que existiram outras tentativas de se implementar cooperativas de consumo na França e na Inglaterra antes de 1844, entretanto, todas as tentativas foram malsucedidas, sendo a Cooperativa de consumo de Rochdale a experiência mais exitosa (Costa, 2007).

Embora a pobreza e a miséria tenham sido grandes motivações para a criação da cooperativa de Rochdale, ela não foi espontânea, mas conscientemente e colaborativamente organizada por pensadores, ativistas e líderes. Os Pioneiros surgiram de uma parceria entre um grupo de owenistas, tecelões, ex-cartistas e militantes da temperança. Dos cerca de trinta membros fundadores, quinze eram socialistas owenistas, incluindo importantes ativistas, enquanto dez eram tecelões (Fairbairn, 1994).

A sociedade de Rochdale tinha como meta estabelecer acordos que gerassem benefícios econômicos e melhores condições sociais e domésticas para seus membros. Para isso, arrecadaram uma quantia de uma libra cada, a fim de fundar uma loja para fornecer provimentos, roupas e outros bens aos membros; disponibilizar casas, que proporcionem aos seus moradores a oportunidade de colaborar mutuamente para o aprimoramento de suas condições domésticas e sociais; manufaturar artigos para gerar trabalho, renda aos membros desempregados ou com salários reduzidos, aprimorando suas condições sociais; comprar ou arrendar terras com a mesma finalidade; criar uma comunidade doméstica autossustentada pelo trabalho de seus membros; e fundar um hotel de temperança para promover a sobriedade (Holyoake, 2016).

Oito importantes princípios foram basilares para a consolidação e estabilidade da cooperativa de consumidores de Rochdale: controle democrático, segundo o qual cada sócio tinha direito a um voto, em vez de um número de votos correspondente ao seu investimento. Além disso, adesão voluntária, permitindo que qualquer pessoa ingresse na Sociedade em igualdade de condições com os membros originais até um certo número total. Juros fixos ou limitados sobre o capital subscrito à Sociedade, garantindo a estabilidade financeira. Distribuição em dividendos aos membros na proporção de suas compras, após o pagamento de juros e encargos coletivos. Negociação apenas em regime de caixa, sem crédito. Venda somente de produtos puros e não adulterados. A educação dos membros nos princípios cooperativos e no comércio mútuo. E finalmente, neutralidade política e religiosa (Cole, 1944).

A cooperativa teve um crescimento vertiginoso, em 1850 inaugurou uma unidade de produção industrial, um moinho, e, posteriormente, em 1854, uma tecelagem e fiação (Lima, 2004). Ainda que parecesse se tratar apenas de mais uma entre as experiências cooperativas anteriores, a cooperativa de Rochdale estava destinada a ir além da persistência e do crescimento, tornando-se a matriz das cooperativas modernas, e simbolizou uma nova fase na história do movimento operário, que teve que enfrentar e se adaptar ao capitalismo (Singer, 1998). A experiência dos pioneiros de Rochdale tornou-se proeminente ao estabelecer um conjunto de regras ou normas que, essencialmente, estabeleceram os fundamentos da organização cooperativa. Posteriormente, esse desenvolvimento deu origem ao movimento cooperativista em escala global (Vieitez; Dal Ri, 2019).

Conforme Pinho (2004), os pioneiros de Rochdale se dedicaram às cooperativas de consumo, enquanto outros tipos de cooperativas operaram em diferentes partes do mundo. Por volta de 1848, na França, os operários se organizaram em cooperativas de produção, influenciados por Buchez. Na Alemanha e na Itália, figuras como Schulze, Raiffeisen e Luzzati fundaram-se como cooperativas de crédito. O cooperativismo, uma doutrina que apresentou uma base teórica para as práticas cooperativistas, só surgiu no final do século XIX, principalmente após a Primeira Guerra Mundial, com os trabalhos de Beatriz Webb e, sobretudo, de Gide. Em resumo, a doutrina cooperativista veio posteriormente às práticas cooperativas.

Conforme o Quadro 2 a seguir, os princípios estabelecidos pelos pioneiros foram adotados e ratificados pela Aliança Cooperativa Internacional (ACI), que assumiu o legado da cooperativa de Rochdale (Lima, 2004; Schneider, 1999). Depois de algumas edições, no 10º Congresso da ACI realizado na Basileia, Suíça, em 1921, definiu-se que as cooperativas seriam recomendadas a se orientar pelos princípios de Rochdale, fixando-os como critérios para

afiliação (Schneider, 1999). Na década de 1930, a ACI formalizou os princípios cooperativos, adaptando-os às mudanças do tempo, mas preservando a essência da matriz inicial de Rochdale. Em 1966, os princípios foram novamente atualizados, em um contexto de expansão global do movimento cooperativo. A reformulação mais recente ocorreu no Congresso de Manchester, em 1995, por ocasião do centenário da ACI (Namorado, 2009).

Quadro 2 – Comparativo dos princípios cooperativistas de Rochdale e da ACI

Princípios cooperativistas			
Estatuto de 1844 (Rochdale)	Edições dos Congressos da Aliança Cooperativa Internacional		
	1937 (Paris)	1966 (Viena)	1995 (Manchester)
1. Adesão Livre 2. Gestão Democrática 3. Retorno Pro Rata das Operações 4. Juro Limitado ao Capital Investido 5. Vendas a Dinheiro 6. Educação dos Membros 7. Cooperativização Global	a) Princípios Essenciais de Fidelidade aos Pioneiros 1. Adesão Aberta 2. Controle ou Gestão Democrática 3. Retorno Pro rata das Operações 4. Juros Limitados ao Capital b) Métodos Essenciais de Ação e Organização 5. Compras e Vendas à Vista 6. Promoção da Educação 7. Neutralidade Política e Religiosa.	1. Adesão Livre (inclusive neutralidade política, religiosa, racial e social) 2. Gestão Democrática 3. Distribuição das Sobras: a) ao desenvolvimento da cooperativa; b) aos serviços comuns; c) aos associados pro rata das operações 4. Taxa Limitada de Juros ao Capital Social 5. Constituição de um fundo para a educação dos associados e do público em geral 6. Ativa cooperação entre as cooperativas em âmbito local, nacional e internacional	1. Adesão Voluntária e Livre 2. Gestão Democrática 3. Participação Econômica dos Sócios 4. Autonomia e Independência 5. Educação, Formação e Informação 6. Intercoperação 7. Preocupação com a Comunidade

Fonte: Cançado, Souza e Pereira (2014) adaptado de Pereira *et al.* (2002).

É importante destacar que os atuais princípios cooperativistas da ACI são resultado de um longo e complexo processo de revisão realizado ao longo do século XX. Os líderes desse movimento não se limitaram a elaborações teóricas, mas analisaram as experiências vividas por milhões de cooperadores em todo o mundo. Eles cruzaram perspectivas diferentes, promoveram debates, elaboraram estudos e observaram detalhadamente o fenômeno cooperativista em sua diversidade e evolução. A experiência de Rochdale, por exemplo, não foi uma construção de fundadores iluminados, mas alimentada por uma avaliação cuidadosa dos insucessos de muitas experiências semelhantes (Namorado, 2009).

Embora os princípios de Rochdale não expressem um programa revolucionário destinado à destruição do capitalismo, eles representam elementos de uma dinâmica social que pode ser alinhada com a superação do sistema capitalista e, portanto, estruturalmente consonante com uma lógica que lhe resista. Ademais, esses princípios carregam implicitamente uma visão crítica sobre aspectos específicos das sociedades vigentes e oferecem respostas a obstáculos conjunturais do sistema. Eles estão impregnados por concepções que, em certo sentido, vão além da mera legitimação do capitalismo (Namorado, 2009).

A evolução do cooperativismo pode ser contextualizada como uma expressão das formas de mobilização e organização dos trabalhadores durante a Revolução Industrial e o subsequente desenvolvimento do modo de produção capitalista. O surgimento do cooperativismo, notavelmente exemplificado pela experiência dos Pioneiros de Rochdale, está intrinsecamente ligado a uma resposta superior e coletiva às condições objetivas de exploração e opressão dos trabalhadores na transição para a classe operária. Os Pioneiros de Rochdale estabeleceram princípios que se tornaram fundamentais para as cooperativas em todo o mundo. Esses princípios incluíam adesão voluntária, gestão democrática, retorno das operações aos membros, juros limitados ao capital investido, vendas à vista, educação dos membros e neutralidade política e religiosa. Esses princípios foram posteriormente ratificados e ampliados pela ACI e continuam a orientar o movimento cooperativista global. É essencial entender que o cooperativismo não produziu o colapso do capitalismo, mas, segundo os anseios do movimento operário do no início do século XIX, tem sido porta-voz de uma busca por melhorar as condições de vida e de trabalho dos trabalhadores. O cooperativismo aponta para iniciativas que transcenderam fronteiras e podem, segundo diferentes clivagens e em maior ou menor grau, representar uma resposta coletiva à exploração e opressão, oferecendo uma visão alternativa às limitações do capitalismo.

2.4 A DUALIDADE DO COOPERATIVISMO NO BRASIL: TRAJETÓRIAS DISTINTAS E ENFOQUES DIVERGENTES

No Brasil, a história do cooperativismo é multifacetada e tem influências das experiências globais do movimento cooperativista, especialmente dos princípios de Rochdale. O movimento cooperativista brasileiro ganhou impulso no início do século XX, com cooperativas de crédito e agricultura surgindo como precursoras. Ao longo do tempo, o cooperativismo se expandiu para vários setores. A legislação cooperativista brasileira foi consolidada estabelecendo as bases legais para as cooperativas no país em uma direção institucionalizada. É importante destacar que o movimento cooperativista no Brasil apresenta uma notável ramificação entre duas abordagens distintas: essa que se relaciona mais com o aspecto formal e legal do cooperativismo, frequentemente vinculada ao agronegócio e a setores econômicos mais tradicionais, e outra à margem, que se concentra no cooperativismo de base popular e ligada a coletivos de trabalhadores e práticas de economia solidária. A cronologia do cooperativismo no Brasil, conforme delineada por Pinho (2004), pode ser compreendida a partir de oito períodos principais e distintos, a partir dos quais será realizada a descrição a seguir das origens do cooperativismo no Brasil.

Período 1: Experiências esparsas e efêmeras de pré-cooperativas (1530-1877). De 1530 a 1879, o Brasil testemunhou uma série de experiências esparsas e efêmeras que tinham elementos de cooperação. Essas iniciativas refletiam os anseios pela liberdade, tanto no contexto político quanto econômico. Elas impactaram as formas de organização da produção e do trabalho no país. Um exemplo notável foi o movimento messiânico sebastianista nos anos 1530/40, que se originou em Portugal e incorporava elementos de cooperação comunitária integral. Além disso, a República de Palmares, que existiu entre 1600 e 1695, formou um conjunto de comunidades que atraíram escravizados fugitivos, indígenas e pessoas livres de origem africana, onde a solidariedade e a democracia eram práticas comuns, e a terra era considerada propriedade coletiva. Essa experiência durou quase um século e foi desmantelada após resistir a inúmeras expedições da administração colonial (Pinho, 2004).

No início do século XIX, durante o período que vai de 1824 em diante, imigrantes de origem germânica começaram a formar associações no Rio Grande do Sul, em áreas como as bacias do Guaíba, da Região da Serra, das Missões e do Alto Uruguai, impulsionados pela política imperial de ocupação de terras desocupadas no sul do Brasil. Essas iniciativas representaram os primórdios do que mais tarde se tornaria o movimento cooperativista no país, embora ainda estivessem impregnadas do idealismo inspirado por associações religiosas e utopias

associacionistas que surgiram como consequência às práticas do sistema capitalista (Pinho, 2004).

Período 2: Primeiras Cooperativas de Consumo e Crédito, Modelo Rochdale, Raiffeisen, Luzzatti (1878-1931). No fim do século XIX e início do século XX, várias cooperativas surgiram no Brasil, inspiradas em modelos trazidos por imigrantes estrangeiros e motivadas por anarquistas, sindicalistas e alguns idealistas brasileiros que tinham conhecimento do sucesso de cooperativas de crédito para pequenos agricultores na Alemanha e Itália. No Brasil, o primeiro registro de uma cooperativa formalmente constituída foi a fundação da Sociedade Cooperativa Econômica dos Funcionários Públicos de Ouro Preto, uma cooperativa de consumo em Minas Gerais, em 1889 (Pinho, 2004). O movimento cooperativista neste período foi marcado pela formação de cooperativas de consumo nas áreas urbanas e cooperativas agrícolas nas áreas rurais. As cooperativas de consumo surgiram como uma resposta à necessidade de proteger os trabalhadores das flutuações de preços, enquanto as cooperativas agrícolas se desenvolveram e algumas cresceram até se tornarem grandes empresas agrícolas e comerciais. No entanto, essas cooperativas mantinham relações de assalariamento (Singer, 2002a).

Com inspiração nas cooperativas de crédito concebidas por Schulze-Delitsch e Raiffeisen na Alemanha, que adotaram os princípios de Rochdale, e pelas inovações trazidas por Luzzatti na Itália no contexto das novas modalidades de cooperativas de crédito (Laville; Gaiger, 2009), o Rio Grande do Sul se destacou no campo do crédito cooperativo, com duas vertentes distintas. A primeira, liderada pelo padre suíço Theodor Amstad, começou em 1902, quando ele fundou a primeira cooperativa Raiffeisen em Linha Imperial (hoje Nova Petrópolis) e a primeira cooperativa Luzzatti em Lageado, em 1906. A segunda vertente, orientada pelo italiano De Stefano Patemno, fez parte de uma campanha oficial promovida pela Sociedade Nacional de Agricultura, delegada pelo governo federal, para promover cooperativas de modelo misto com títulos de crédito. No entanto, essas duas vertentes não interagiram, talvez devido às limitações de comunicação e transporte da época, bem como às barreiras linguísticas. Mais tarde, cooperativas de diversos setores começaram a se multiplicar por todo o país, contribuindo para o crescimento e desenvolvimento do cooperativismo no Brasil (Pinho, 2004). Além das cooperativas de consumo, que foram as primeiras a serem oficialmente registradas, surgiram as cooperativas de crédito e as agropecuárias, principalmente nos estados do Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro (Gaiger, 2013).

Período 3: Primeira Lei Cooperativa (22.239/32 de dezembro) e Reforma Bancária de 1964 (1932-1964). Em 1932, foi promulgado o Decreto 22.239, primeira lei cooperativa que distribuiu as bases legais para a organização e operação das cooperativas no Brasil. Esse decreto

foi fundamental, pois definiu as cooperativas como sociedades de pessoas e não de capitais, com características específicas (Art. 2º) e orientou os princípios e características essenciais das cooperativas, incluindo a variabilidade do capital social, a não restrições do número de associados (desde que houvesse no mínimo sete), as limitações do valor das cotas-partes do capital social que cada associado poderia possuir, a inaccessibilidade das cotas-partes do capital social a terceiros à sociedade, entre outros aspectos essenciais. No entanto, os desafios persistiram, como a precariedade dos meios de transporte e de comunicação, a escassez de recursos financeiros e humanos, bem como a falta de legislação específica. A falta de alfabetização e a falta de prática na democracia econômica cooperativista eram obstáculos adicionais a serem superados (Pinho, 2004).

A Reforma Bancária de 1964, promulgada pela Lei 4.595, teve um impacto significativo nas cooperativas de crédito no país, levando a um declínio notável nesse setor. Apenas décadas mais tarde, o crédito cooperativo ressurgiu no Brasil, inicialmente no Rio Grande do Sul, graças aos esforços de líderes como Mário Krueel Guimarães, e posteriormente se expandiu por outros estados brasileiros. Esse período foi crucial na consolidação das bases legais do cooperativismo no Brasil, mas também apresentou desafios significativos que impactaram o desenvolvimento dessas instituições no país (Pinho, 2004).

Período 4: Desafios e Reformas no Cooperativismo Brasileiro (1965-1970). No período de 1965 a 1970, o cooperativismo brasileiro apresentou desafios significativos. O decreto-lei 59/66 e seu regulamento, estabelecido em 1967, resultaram em um forte controle estatal sobre as cooperativas, eliminando a maioria dos incentivos fiscais e restringindo suas operações. Durante esse período, o Brasil esteve sob o regime de ditadura militar, que centralizou o poder e impôs restrições ao cooperativismo de crédito. Além disso, o governo proibiu a formação de cooperativas de seguro, restringindo ainda mais as opções para as cooperativas brasileiras. As cooperativas envolvidas na pesca, produção, comércio e exportação de produtos agrícolas também sofreram restrições adicionais (Pinho, 2004).

Apesar das dificuldades e hostilidades, as cooperativas de crédito mútuo conseguem crescer devido à determinação de um grupo de idealistas. Essas cooperativas, que baseavam seu funcionamento na poupança dos associados, atendiam às necessidades dos trabalhadores nos centros urbanos industrializados do Brasil. Embora toleradas pelo governo federal, elas enfrentaram uma fiscalização rigorosa pelo Banco Central, o que representou um desafio constante para sua autonomia e expansão. Um marco importante foi a unificação da União Nacional das Associações Cooperativas (UNASCO) e da Associação Brasileira de Cooperativas (ABCOOP), culminando na criação da Organização das Cooperativas Brasileiras

(OCB) em 1969. Liderada por Antonio José Rodrigues Filho, a OCB passou a representar e defender o cooperativismo nacional, assumindo o compromisso de atender às demandas dos cooperativistas. Isso fortaleceu o movimento cooperativista tradicional no Brasil (Pinho, 2004).

No Brasil, deste modo, até a década de 1960, as cooperativas desempenhavam um papel fundamental na organização de um sistema de segurança social, atendendo às necessidades sociais em um contexto em que o Estado não tinha um sistema consolidado. A fundação e desenvolvimento das cooperativas ocorreram de forma relativamente autônoma até o início dos anos 1960. Contudo, o golpe de Estado de 1964 representou uma marcante intervenção intencional no sistema cooperativista brasileiro. A ditadura militar implementou medidas de controle fiscal, da regulamentação das relações entre cooperativas e cooperados, da autorização para abrir novas cooperativas e a suspensão das cooperativas mistas. A partir de 1971, o cooperativismo passou a ser utilizado como instrumento de modernização do campo por meio do agronegócio cooperativista (Westphal, 2008). De acordo com Ramos, Ferreira e Coutinho (2021), no mesmo período, o cooperativismo sindical-popular encontrou desafios adicionais devido às leis do governo Médici. Simultaneamente, as cooperativas de grande porte se fortaleceram com a criação da OCB. Um dos objetivos principais da ditadura militar com a criação da OCB era, além de controlar o movimento cooperativista autônomo, viabilizar o agronegócio pela ampliação do volume da produção e comercialização. Assim, a expansão do cooperativismo teve caráter fundamentalmente conservador e tutelado pelo Estado, seguindo o modelo formalista inglês, de aparato formal-legal, imposto no Brasil, principalmente na área rural.

Período 5: Lei 5.764/71 (1971-1987), reformas estruturais e a representação única. De 1971 a 1987, o cooperativismo no Brasil passou por uma fase de renovação legal, estrutural e institucional. A Lei 5.764, promulgada em dezembro de 1971, desempenhou um papel fundamental nesse processo. Essa lei definiu a política nacional de cooperativismo, distribuiu o regime jurídico das sociedades cooperativas e determinou outras disposições importantes para o movimento cooperativista (Pinho, 2004). Conforme previsto no artigo 4º da Lei nº 5.764/71:

Art. 4º As cooperativas são sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados, distinguindo-se das demais sociedades pelas seguintes características:
I - adesão voluntária, com número ilimitado de associados, salvo impossibilidade técnica de prestação de serviços;
II - variabilidade do capital social representado por quotas-partes;
III - limitação do número de quotas-partes do capital para cada associado, facultado, porém, o estabelecimento de critérios de proporcionalidade, se assim for mais adequado para o cumprimento dos objetivos sociais;
IV - inaccessibilidade das quotas-partes do capital a terceiros, estranhos à sociedade;

- V - singularidade de voto, podendo as cooperativas centrais, federações e confederações de cooperativas, com exceção das que exerçam atividade de crédito, optar pelo critério da proporcionalidade;
- VI - quorum para o funcionamento e deliberação da Assembléia Geral baseado no número de associados e não no capital;
- VII - retorno das sobras líquidas do exercício, proporcionalmente às operações realizadas pelo associado, salvo deliberação em contrário da Assembléia Geral;
- VIII - indivisibilidade dos fundos de Reserva e de Assistência Técnica Educacional e Social;
- IX - neutralidade política e indiscriminação religiosa, racial e social;
- X - prestação de assistência aos associados, e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa;
- XI - área de admissão de associados limitada às possibilidades de reunião, controle, operações e prestação de serviços (Brasil, 1971).

Entre as disposições da Lei nº 5.764/71, houve alguns pontos polêmicos, como a representação única do cooperativismo pela OCB (Pinho, 2004): “Art. 105. A representação do sistema cooperativista nacional cabe à Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB [...]” (Brasil, 1971). Trata-se de um monopólio adquirido sob o controle da ditadura (Ramos; Ferreira; Coutinho, 2021). Essa alteração da legislação foi um marco na história do cooperativismo brasileiro, modificando regulamentações anteriores e estabelecendo as bases legais para o funcionamento das cooperativas no país. Embora vários de seus artigos tenham sido derogados posteriormente pela Constituição Federal de 1988, a Lei 5.764/71 continua em vigor e desempenhou um papel crucial na organização e regulação do cooperativismo (Pinho, 2004).

Período 6: Desafios Econômicos e Crise de Identidade (1988-1995). O período de 1988 a 1995 marcou o cooperativismo brasileiro com desafios significativos decorrentes de mudanças políticas, econômicas e sociais. Uma crise econômica, desencadeada por “choques” econômicos a partir de 1985, impactou as cooperativas, minando a autogestão prometida pela Constituição de 1988. O Rio Grande do Sul recebeu apoio financeiro, enquanto outras regiões do Brasil foram deficitárias. Além disso, o cooperativismo internacional passou por uma crise de identidade, incapaz de preencher o vácuo deixado pelo colapso do socialismo e pelas dificuldades em manter seus valores rochdaleanos. Isso gerou uma crise de identidade tanto nacional quanto internacional das cooperativas. Enquanto as cooperativas buscavam modernizar suas operações, enfrentaram desafios na obtenção de crédito cooperativo estrutural e foram prejudicadas pela recessão econômica no país. A falta de um sistema próprio para captar recursos tornou as cooperativas dependentes das altas taxas de juros bancários (Pinho, 2004).

Outros obstáculos surgiram, como o impeachment de Collor, investigações de corrupção e falta de definição no governo de Itamar Franco, que impactaram a área cooperativista. Projetos importantes, como a nova Lei Cooperativista e o Ato Cooperativo, foram apresentados em

segundo plano devido aos debates constitucionais e comissões parlamentares de inquérito. Os Planos Collor I e II em 1990 e 1992 retiveram depósitos das cooperativas, exigindo a busca por respostas para redução de custos e melhoria da eficiência. Em meio a esses desafios, surgiram iniciativas como uma Cooperativa Comercial, um Banco Cooperativo e uma Seguradora, enquanto as cooperativas buscavam atuar na reforma agrária, na questão ambiental e na integração econômica na América Latina. A Constituição de 1988 trouxe novas perspectivas para o cooperativismo brasileiro, mas as transformações políticas, econômicas e sociais da época e os desafios referenciais moldaram o desenvolvimento do movimento cooperativista até meados da década de 90 (Pinho, 2004).

Período 7: Internacionalização do Cooperativismo Brasileiro e Emergência da Vertente Cooperativista de Economia Solidária (1996-2002). Durante o período de 1996 a 2002, o cooperativismo brasileiro passou por uma forte internacionalização, fortalecimento das confederações de crédito e a criação de dois bancos cooperativos. Além disso, surgiu uma vertente cooperativista de economia solidária, marcando um período de inovações e expansão. O cooperativismo brasileiro fortaleceu sua presença em fóruns internacionais, notadamente a ACI e a ACI-Américas, intensificando o intercâmbio econômico com países de outros continentes, principalmente do Mercosul e da União Europeia. As cooperativas de crédito ganharam força, formando duas estruturas notáveis: o Sicredi e o Sicoob. Paralelamente, profissionais da área de saúde organizada foram cooperativas de crédito, conhecidas como UNICREDS, formando um terceiro sistema com 128 cooperativas singulares, 10 centrais e uma Confederação Financeira, a UNICRED Brasil. Esta confederação funcionou de maneira única, com aprovação do Banco Central (BACEN). Um marco importante nesse período foi a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo (Sescoop), com sede em Brasília junto à OCB, voltado à educação e capacitação cooperativista (Pinho, 2004). O Sescoop, assim como outras entidades no Brasil, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), Serviço Social do Comércio (SESC) e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), foi concebido como parte do chamado “Sistema S” (Zanatta, 2022), o que incluiu a organização de redes estaduais do Sescoop em colaboração com as Organizações das Cooperativas Estaduais (OCE's). Além disso, houve a fundação de sindicatos de cooperativas em todos os estados, exceto em São Paulo (Pinho, 2004).

Neste período, ocorreu a emergência da vertente cooperativista de economia solidária, que operava paralelamente ao Sistema OCB² (Pinho, 2004). No Brasil, o movimento de economia solidária engloba uma vasta gama de iniciativas, sendo as cooperativas de trabalho e de produção o elemento central, gerando trabalho e renda para grupos populares. Diversas entidades, como associadas a ONGs, centrais sindicais, instituições religiosas ou acadêmicas, neste último caso, sobretudo as Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares (ITCPs), desempenham um papel fundamental no apoio à criação e desenvolvimento dessas cooperativas, oferecendo formação e capacitação técnica aos trabalhadores. A partir da segunda metade da década de 1990, políticas públicas de fomento e expansão dessas iniciativas foram implementadas (Lima, 2009). Desde 1999, foi fundado um novo espaço de representação e reivindicação, a Rede de Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares (ITCPs), que se reúne regularmente para compartilhar experiências, melhorar a metodologia de incubação e definir seu papel dentro do movimento nacional de economia solidária (Singer, 2002a).

Período 8: Expansão do Microcrédito Cooperativo e Diversidade de Representação Cooperativa, Criação da Secretaria Nacional de Economia Solidária (a partir de 2003). A partir de 2003, o cooperativismo brasileiro viveu o crescimento do microcrédito cooperativo e a implementação de uma estratégia de representações cooperativas, ao mesmo tempo em que foi criada a Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES) (Pinho, 2004).

O Brasil já havia vivenciado a implementação de políticas públicas voltadas para a promoção de empreendimentos solidários. Contudo, foi em 2003, com o estabelecimento da SENAES, vinculada ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que se registrou um avanço notável na institucionalização de tais políticas como parte integrante da agenda estatal, propiciando não apenas a viabilização, mas também o desenvolvimento e a continuidade de atividades no âmbito da economia solidária (Chiariello; Fonseca; Morais, 2021; Lima, 2009).

A economia solidária é caracterizada por uma diversidade de iniciativas que, originadas de vertentes independentes, passaram por um processo de reconhecimento mútuo e gradual unificação. Esse fenômeno ocorreu inicialmente por motivos sociopolíticos e, posteriormente, por influência do Estado, culminando, por fim, na sua inclusão como tema de estudos (Gaiger; Kuyven, 2020). De acordo com Singer (2002a), a origem da economia solidária está intimamente ligada ao surgimento do cooperativismo, manifestando-se pouco após o advento

² “O ‘Sistema OCB’ é formado pela Organização das Cooperativas Brasileiras, que realiza a representação política e institucional, o Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo, que realiza a educação e capacitação dentro do sistema cooperativo, e a Confederação Nacional das Cooperativas, que realiza a representação sindical de cooperativas (os interesses daqueles que trabalham em cooperativas)” (Zanatta, 2022, p. 61).

do capitalismo industrial como resposta ao notável empobrecimento dos artesãos, resultante da disseminação das máquinas e da organização fabril da produção.

A empresa solidária rejeita a separação entre trabalho e posse dos meios de produção, reconhecendo-a como a essência do sistema capitalista. Nesse modelo, o capital pertence exclusivamente aos trabalhadores que integram a empresa, estando intrinsecamente ligado ao trabalho. A propriedade da empresa é compartilhada igualmente entre todos os trabalhadores, garantindo a todos um poder equitativo nas decisões relacionadas à organização (Singer, 2002b). As expressões da economia solidária, assim, compartilham “a primazia da solidariedade sobre o interesse individual e o ganho material, o que se expressa mediante a socialização dos recursos produtivos e a adoção de critérios igualitários” (Laville; Gaiger, 2009, p. 162).

Em uma definição mais precisa, a economia solidária pode ser entendida como

o conjunto das iniciativas econômicas associativas nas quais (a) o trabalho, (b) a propriedade de seus meios de operação (de produção, de consumo, de crédito etc.), (c) os resultados econômicos do empreendimento, (d) os conhecimentos acerca de seu funcionamento e (e) o poder de decisão sobre as questões a ele referentes são compartilhados por todos aqueles que dele participam diretamente, buscando-se relações de igualdade e de solidariedade entre seus partícipes (Cruz, 2006, p. 69).

O apoio institucional do Governo Federal pela da criação da SENAES, juntamente com a formação do Fórum Brasileiro de Economia Solidária (FBES) e da Rede de Gestores de políticas públicas de economia solidária contribuiu de maneira expressiva para a expansão da economia solidária em todos os níveis de governo e em todo o território nacional, resultando em avanços significativos (Rosa; Guerra; Toledo, 2020).

A OCB deixou, então, de ser um representante exclusivo do cooperativismo brasileiro e passou a liderar principalmente o cooperativismo tradicional ou pioneiro. Em contraste, as cooperativas do Sistema de Economia Solidária e outros movimentos paralelos buscaram orientação na recém-criada SENAES, resultando em um crescimento significativo das cooperativas de economia solidária, especialmente nos setores de trabalho, microfinanças e microcrédito. Nesse período, o cooperativismo brasileiro sofreu os efeitos da recessão econômica global e nacional no início de 2003, devido à estagnação econômica nas maiores economias do mundo, EUA, Japão e Alemanha. Essa conjuntura coincidiu com o aumento da influência dos EUA e sua abordagem unilateral na “guerra contra o terrorismo”. Foi um período marcante na história do cooperativismo brasileiro, caracterizado pelo seu crescimento,

diversificação e pelos desafios econômicos e políticos, enquanto buscava seu lugar na economia de mercado e atendia às necessidades de seus membros (Pinho, 2004).

Como exposto, enquanto na Europa o cooperativismo emergiu como uma resposta da classe trabalhadora às condições adversas impostas pelo capitalismo industrial, no Brasil, a origem do cooperativismo (isto é, o cooperativismo tradicional) está ligada à promoção das elites econômicas e políticas em uma economia majoritariamente voltada para a exportação agrícola (Rios, 2007). Em linhas gerais, o cooperativismo no Brasil é caracterizado por uma abordagem conservadora, as cooperativas não surgiram como empreendimentos econômicos alternativos, mas sim como estratégias de desenvolvimento, especialmente no meio rural (Westphal, 2008). Para os agricultores, as cooperativas serviram décadas atrás como instrumentos coletivos de desenvolvimento econômico e de fortalecimento comunitário, mantendo-se acessíveis e próximas aos seus interesses. No entanto, o cooperativismo agropecuário moderno se tornou uma aliança empresarial altamente influenciada pelo poder econômico. Essas cooperativas se transformaram basicamente em empresas, fortalecendo a classe dos produtores rurais e garantindo uma melhor barganha de recursos públicos, resultando em sua grande dependência das políticas governamentais e na habilidade de suas lideranças em transacionar com as forças políticas, incluindo o contexto da ditadura (Gaiger, 2013).

Portanto, essas diferenças na gênese do cooperativismo no Brasil tiveram um impacto significativo em sua evolução e dinâmica segundo um determinado antagonismo.

A distinção entre o novo representado pelo cooperativismo solidário e o velho representado pelo cooperativismo tradicional (leia-se as “cooperativas pragmáticas”) reinterpreta a questão do cooperativismo “degenerado”, que abandonou os princípios do movimento cooperativista e se transformou apenas numa variante das empresas capitalistas regulares (Lima, 2004, p. 53-54).

O desenvolvimento do cooperativismo nos segmentos populares tem estimulado reflexões a respeito de distinções entre as cooperativas sociais ou populares e as cooperativas normativas tradicionais. Por um lado, as cooperativas econômicas, tradicionais ou pioneiras, operam como empresas que buscam qualidade e produtividade para enfrentar a concorrência do mercado. Por outro, as cooperativas sociais ou populares são organizadas a partir do reconhecimento lógica de gestão alternativa e com o objetivo de resolver problemas socioeconômicos, como trabalho e renda, recursos para produção e comercialização. Em alguns casos, essas cooperativas são incubadas por ITCPs de economia solidária (Pinho, 2004).

De acordo com Fraga (2018), as ITCPs são espaços de apoio à formação e desenvolvimento de cooperativas populares e demais organizações da economia solidária. Sua

missão central é promover o acesso ao trabalho fundamentado em relações de trabalho mais justas e igualitárias, direcionando seus esforços para atender grupos em situação de vulnerabilidade social. No contexto mais amplo, as ITCPs desempenham um papel destacado na elaboração de políticas públicas voltadas para a economia solidária, reconfigurando a noção convencional de incubadora de empresas ao modificar o perfil das empresas apoiadas (cooperativas em vez de empresas capitalistas), o público beneficiado (excluídos do ponto de vista socioeconômico em vez de classe média e rica) e a metodologia de trabalho (focada no desenvolvimento de capacidades e habilidades em vez de apenas no suporte financeiro).

A vertente do cooperativismo da economia solidária não foi inicialmente reconhecida pela OCB por considerá-la insuficientemente viável. A OCB, estabelecida pela Lei 5764/71 como o único representante das cooperativas no Brasil, teve historicamente uma forte presença de produtores rurais em sua liderança, sendo predominantemente relacionada com o Ministério da Agricultura. No entanto, a representatividade da OCB tem sido questionada pelos defensores da economia solidária e da vertente popular do cooperativismo, ganhando destaque durante o governo Lula (PT) de 2003 (Pinho, 2004). A economia solidária, nesse sentido, se materializa em uma nova vertente de cooperativas, conhecidas como populares ou de economia solidária (Gaiger, 2013), indo além do que está circunscrito no cooperativismo amplamente aceito como oficial-legal-hegemônico, que se enquadra com facilidade nos normativos legais, convenientes e resultantes desse tipo de cooperativismo (Araujo, 2015).

Em uma abordagem mais ampla, o conceito de cooperativa engloba a ideia bastante abrangente de uma “associação autônoma de pessoas unidas voluntariamente para satisfazer suas aspirações e necessidades econômicas, sociais e culturais comuns por meio de uma empresa de propriedade coletiva e democraticamente gerida” (*International Co-operative Alliance*, 2021, p. 99, tradução nossa). Por outro lado, o cooperativismo com o recorte popular refere-se a uma vertente de cooperativas que, para Gaiger (2013), paralelamente ao avanço do capitalismo, têm buscado garantir condições de reprodução da vida com dignidade, mantendo princípios em relação à produção de bens, organização do trabalho e distribuição de riqueza, que variam da lógica estrita do capital.

De acordo com uma análise sobre o cooperativismo como resultado conquistado pelo movimento operário, esse modelo de associação apresenta três características principais. A primeira delas envolve a propriedade cooperativa, o que implica que se trata de uma associação de pessoas, não de capital, onde a propriedade é atribuída aos associados, independentemente das contribuições financeiras individuais para a constituição da cooperativa. A segunda característica é a gestão cooperativa, o que significa que o poder de decisão final está nas mãos

da assembleia dos associados. Por fim, a terceira característica, a repartição cooperativa, indica que a distribuição das sobras financeiras no final de um ano de trabalho é feita de forma diferente do que ocorre em uma empresa capitalista. Em uma cooperativa, a distribuição se baseia na participação dos associados nas operações da cooperativa e é referida como sobras líquidas, obtidas após a dedução das despesas administrativas, em contraste com o lucro extraído do trabalho de assalariados, como ocorre em empresas capitalistas (Rios, 2007).

O propósito fundamental das cooperativas é oferecer serviços sem a busca de lucro, diferentemente das empresas capitalistas, onde a prestação de serviços visa maximizar o lucro. Nas cooperativas, a satisfação das necessidades dos associados é o objetivo primordial da atividade econômica. Conseqüentemente, as sobras líquidas são distribuídas pro rata entre os membros da cooperativa com base em suas operações individuais realizadas na cooperativa (Pinho, 2004). Em síntese, as cooperativas podem ser definidas como associações voluntárias de trabalhadores na qual todos são sócios e participam das decisões e dos frutos do trabalho coletivo (Lima, 2009).

É importante marcar que as cooperativas de trabalho e as cooperativas de produção industrial são distintas em suas definições. No caso das primeiras, elas envolvem a prestação de serviços especializados por parte dos cooperados, que geralmente utilizam seus próprios instrumentos, enquanto a cooperativa age como intermediária na captação e distribuição desses serviços. Por outro lado, a cooperativa de produção envolve a produção de bens por meio de trabalho coletivo, com fábricas ou unidades de produção, como oficinas ou ateliês, sendo gerenciadas de maneira coletiva. Independentemente do tipo, ambas as formas de cooperativa têm como princípio fundamental a propriedade e a gestão coletiva com base no trabalho (Lima, 2009).

A lógica subjacente às cooperativas diverge da lógica predominantemente nas empresas capitalistas, que prioriza a busca pelo lucro. Essa distinção fundamental faz com que a lógica cooperativa seja considerada como subordinada, refletindo, por sua vez, a posição de subalternidade do cooperativismo dentro das sociedades capitalistas (Namorado, 2009).

O Quadro 3 a seguir apresenta uma síntese das distinções entre o cooperativismo tradicional e o cooperativismo popular no Brasil em vários aspectos. Essas abordagens distintas refletem a diversidade de origens, objetivos, conceitos, participantes, gestão, impactos no movimento cooperativista do país, abrangência e apoio. Cada aspecto revela diferentes ênfases e princípios que orientam essas duas vertentes do cooperativismo, ilustrando como elas se adaptam a contextos e necessidades específicas.

Quadro 3 – Distinções entre o cooperativismo tradicional e o popular

Aspecto	Cooperativismo Tradicional	Cooperativismo Popular
Marco	Realização das elites econômicas e políticas, em uma economia predominantemente orientada para a agroexportação, visando a adequação aos seus interesses.	Reação ligada às lutas operárias e populares históricas, ao sindicalismo e às influências de movimentos sociais.
Objetivo	Promover os interesses econômicos de seus membros, visando o lucro, competitividade e o desenvolvimento do setor econômico em que estão inseridos.	Criar alternativas de inclusão social, promovendo trabalho, renda e a participação na organização e gestão do trabalho.
Ênfase	Eficiência econômica, concorrência e crescimento empresarial.	Gestão e organização coletivas, distribuição justa de resultados e princípios mais abrangentes como a preocupação social e ambiental.
Participantes	Pequenos e grandes empresários que buscam benefícios econômicos, como agricultores, comerciantes, industriais, etc.	Trabalhadores, membros de grupos populares marginalizados que buscam alternativas econômicas e sociais.
Gestão	Decisões tendem a ser centralizadas, com foco na gestão empresarial.	Horizontalizada, com participação coletiva e igualitária dos membros.
Impacto	Contribui para o crescimento econômico e o fortalecimento de setores empresariais.	Prioriza a inclusão social, a geração de trabalho e renda, a diminuição da desigualdade e o desenvolvimento de comunidades.
Abrangência	Preponderância no cenário cooperativista no Brasil, historicamente com maior influência e inserção.	Vertente alternativa ao modelo de cooperativismo tradicional, operando às margens do sistema social de produção dominante.
Fundamentação	Aderência aos preceitos legais institucionalizados.	Necessidades e possibilidades
Organizações de apoio	OCB e serviços de consultoria e desenvolvimento de micro e pequenas empresas.	SENAES, ITCPs, organizações não governamentais, movimentos sociais e sindicatos.

Fonte: Elaboração própria.

A trajetória do cooperativismo no Brasil revela um processo multifacetado. Desde sua introdução no século XIX, com influências das experiências europeias, até seu desenvolvimento ao longo do século XX, com as primeiras cooperativas de consumo e de crédito, o cooperativismo se adaptou. A experiência dos pioneiros de Rochdale influenciaram a formação das primeiras cooperativas no Brasil, estabelecendo princípios fundamentais que foram adotados segundo uma perspectiva institucionalizada do cooperativismo que se concentrou e consolidou nos setores como o agronegócio. O cooperativismo tradicional foi moldado por uma fundamentação legal e institucionalizada pela realização das elites econômicas e políticas, em uma economia predominantemente voltada para a agroexportação. Seus objetivos principais eram centrados na promoção dos interesses econômicos de seus membros, na competitividade e no desenvolvimento do setor econômico em que estavam inseridos. Esse modelo de

cooperativismo enfatizava a eficiência econômica, a concorrência e o crescimento empresarial, muitas vezes centralizando decisões e adotando uma gestão mais hierárquica.

Por outro lado, a vertente popular do cooperativismo no Brasil ganhou força, especialmente nas décadas recentes, com a emergência de movimentos sociais e organizações identificadas pela economia solidária e segundo as necessidades e possibilidades cotidianas. Seus objetivos variam consideravelmente, focando na criação de alternativas que promovam a inclusão social, o trabalho, a renda e a participação ativa na organização e gestão do trabalho. Destaca-se pela ênfase na gestão e a organização coletivas, distribuição justa de resultados e princípios mais abrangentes como a preocupação social e ambiental. Esse modelo segue uma abordagem mais horizontal, com participação coletiva e igualitária dos membros.

Enquanto o cooperativismo tradicional se voltou ao desenvolvimento econômico e ao fortalecimento de setores empresariais, a vertente popular busca uma mudança mais profunda na sociedade. Essas abordagens distintas se refletem em sua abrangência e no apoio de diferentes organizações, como a OCB para o cooperativismo tradicional, e a SENAES, ITCPs, organizações não governamentais, movimentos sociais e sindicatos para o cooperativismo popular, em grande medida, apartado da estrutura cooperativista brasileira institucionalizada e tradicional.

2.5 DE “*PLATFORM COOPERATIVISM*” A COOPERATIVISMO DE PLATAFORMA

A expressão cooperativismo de plataforma ganhou proeminência enquanto proposta concebida por Trebor Scholz, professor associado de estudos culturais e de mídia da The New School, universidade sediada na cidade de Nova York, nos Estados Unidos. Em sua contribuição seminal, Scholz (2014) argumenta que o cooperativismo de plataforma “pode servir como remédio para os efeitos corrosivos do capitalismo; pode ser um lembrete de que o trabalho pode ser digno, em vez de diminutivo, para a experiência humana” (tradução nossa). Em consonância, esse debate inicial recebeu outras importantes contribuições. Schneider (2014), por exemplo, enfatizou a transformação do conceito de posse na economia digital, direcionando a atenção para a propriedade coletiva e o compartilhamento genuíno. Ele sublinhou o surgimento de modelos de negócios colaborativos, como cooperativas e redes de financiamento, que promovem a propriedade e a governança mais equitativas, buscando redefinir a propriedade e redistribuir a riqueza no setor de tecnologia, promovendo uma abordagem mais justa.

Em essência, o cooperativismo de plataforma se propõe a viabilizar o trabalho sem a interferência de intermediários corporativos. A ideia é que um aplicativo com funcionalidade semelhante aos das empresas de plataforma de mobilidade possa ser reproduzido e aprimorado por desenvolvedores independentes em colaboração com cooperativas de trabalhadores (Scholz, 2014). Para viabilizar essa alternativa, o cooperativismo de plataforma deve resgatar e renovar uma proposta radical de dois séculos atrás: as cooperativas (Sandoval, 2020). As cooperativas de plataforma representam, assim, um subconjunto das cooperativas que têm raízes que remontam ao início do século XIX na Inglaterra (Schor; Eddy, 2022).

Em um cenário acentuado de ação coletiva, os trabalhadores estabelecem um arranjo fundamentalmente diferente das plataformas corporativas pertencentes aos investidores, viabilizando o acesso a condições de trabalho e benefícios compartilhados que, de outra forma, não seriam possíveis (Bunders, 2021). Ao invés de se submeterem a baixas remunerações como contrapartidas de trabalhos precários e que enriquecem os investidores, os trabalhadores concebem, gerenciam e possuem suas plataformas (Papadimitropoulos, 2021). No cooperativismo de plataformas de trabalho de propriedade dos trabalhadores, o atendimento às necessidades específicas dos trabalhadores é um objetivo central da cooperativa, a plataforma é principalmente de propriedade dos trabalhadores e gerenciada por eles e, ainda, a plataforma intermedeia a troca de trabalho remunerado (Bunders, 2021).

O cooperativismo de plataforma é um conceito *tripartite*: Em primeiro lugar, envolve uma adaptação ou uma criação inovadora do cerne tecnológico de empresas que operam plataformas digitais, porém com um modelo de propriedade que se alinha aos princípios democráticos. Esse redirecionamento visa corrigir as falhas inerentes ao modelo de “economia sob demanda”, que favorece apenas uma minoria (Scholz, 2016).

Em segundo lugar, o cooperativismo de plataforma promove a solidariedade em uma economia que, muitas vezes, explora uma força de trabalho dispersa e, por vezes, de forma anônima, por meio da propriedade e operação de plataformas por sindicatos inovadores, órgãos municipais e uma variedade de cooperativas que podem adotar diferentes modelos. Por fim, o cooperativismo de plataforma envolve a redefinição dos conceitos de inovação e eficiência, com o objetivo de gerar benefícios equitativos para todos os envolvidos, em contraste com o capitalismo de plataforma, que concentra os lucros nas mãos de poucos (Scholz, 2016).

O conceito de cooperativismo de plataforma consiste em uma abordagem digital do cooperativismo tradicional, submetendo os algoritmos do capitalismo de plataforma a modelos cooperativos on-line projetados com o intuito de fomentar a descentralização, a copropriedade democrática e a distribuição equitativa de valor. Isso se materializa na plataforma cooperativista, fundamentada em valores como propriedade comunitária, governança democrática, transparência, sustentabilidade e distribuição de valor excedente. Essas cooperativas de plataforma respondem aos problemas do mercado no contexto do capitalismo de plataforma, ao reduzir os custos associados às transações e retenções, ao direcionar a receita excedente para seus membros, ao proteger os trabalhadores contra a exploração, ao encorajar a busca por ganhos de plataforma no curto prazo e ao oferecer uma perspectiva para a democratização dos dados (Papadimitropoulos, 2021).

As cooperativas de plataforma são “cooperativas que pertencem e são geridas diretamente pelos seus membros e que utilizam sites e/ou aplicativos móveis para vender bens e/ou serviços. Elas surgiram em grande parte como alternativas às plataformas digitais de trabalho para promover melhores condições de trabalho, com evidências de crescimento significativo nos últimos anos” (OECD, 2023, p. 21, tradução nossa). De modo geral, o cooperativismo de plataforma pode ser entendido como um amplo convite a um conjunto de atividades econômicas com intermediação digital, mas sem o intermediário corporativo, organizadas com base na propriedade coletiva e na gestão democrática (Sandoval, 2020; Schneider, 2018; Scholz, 2017).

Scholz (2016), em uma proposta pioneira, apresentou dez princípios para as plataformas cooperativas, os quais, apesar das incertezas quanto a sua aderência e aplicabilidade às

experiências práticas, dão o tom do cooperativismo de plataforma enquanto uma abordagem que busca resgatar a ideia original da internet como uma propriedade compartilhada. Isso envolve garantir pagamentos justos e benefícios aos trabalhadores, transparência na gestão de dados, promoção de um ambiente de trabalho com reconhecimento e concessão, envolvimento dos trabalhadores na programação e uso da plataforma, além de uma estrutura legal protetora, garantindo, assim, um equilíbrio entre trabalho e bem-estar. O Quadro 4, a seguir, aponta esses princípios.

Quadro 4 – Dez princípios para o cooperativismo de plataforma

Princípio	Significado
Propriedade	As plataformas cooperativas de propriedade coletiva dos trabalhadores têm o potencial de resgatar a ideia original da internet como uma propriedade compartilhada. O cooperativismo de plataforma pode revolucionar a forma como as pessoas enxergam suas interações na internet.
Pagamentos decentes e seguridade de renda	Assegurar pagamentos justos e benefícios aos trabalhadores de plataformas cooperativas de propriedade coletiva.
Transparência e portabilidade de dados	É essencial que haja transparência em relação aos processos de coleta, arquivamento, análise e distribuição dos dados. Sobretudo, no que diz respeito aos dados dos usuários das plataformas.
Apreciação e reconhecimento	Deve haver uma boa atmosfera de trabalho, com reconhecimento e apreciação dos trabalhadores e dos usuários. O acesso às informações de gestão da força de trabalho também é crucial para garantir a satisfação e o bom desempenho dos trabalhadores. Além disso, a habilidade dos trabalhadores em se comunicar com os usuários é um ponto-chave para o êxito da plataforma.
Trabalho codeterminado	As plataformas cooperativas de trabalho devem envolver os trabalhadores com as quais se quer popular a plataforma desde o momento de sua programação e durante todo o seu uso.
Uma moldura jurídica protetora	As plataformas cooperativas são recentes, e podem necessitar de regulações locais amenas para manter um nível de disputa igualitário ou serem protegidas de ameaças do aporte jurídico governamental.
Proteções trabalhistas portáteis e benefícios	Os trabalhadores que atuam em ocupações autônomas e temporárias, assim como aqueles que trabalham na economia tradicional, devem receber benefícios e proteções que garantam condições seguras e adequadas de trabalho, independentemente das mudanças no cenário laboral. A proteção social não deve ser limitada a um único ambiente de trabalho. É preciso assegurar que todos os trabalhadores tenham acesso a direitos e garantias que lhes permitam exercer suas atividades com dignidade e segurança.

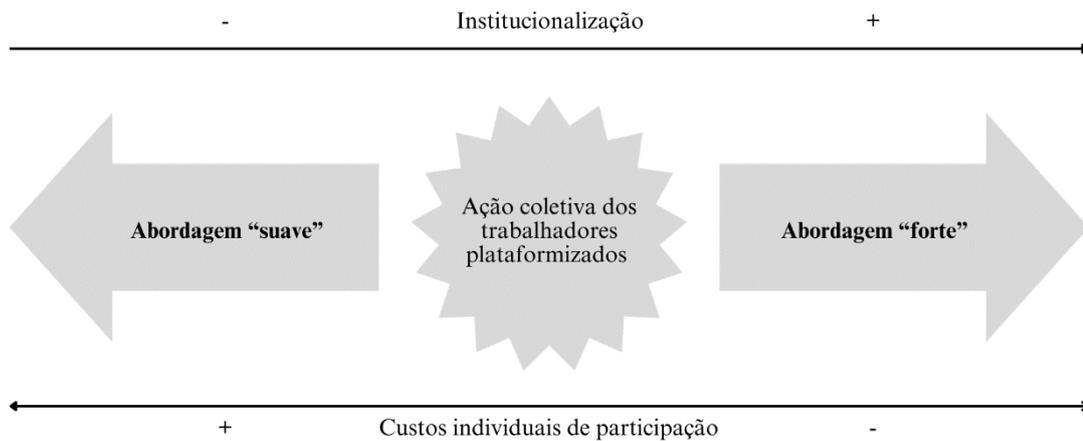
Proteção contra comportamento arbitrário	Não replicar as práticas unilaterais de coação das plataformas de empresas que impõem uma disciplina arbitrária de controle dos trabalhadores pela penalização temporária ou ao desligamento permanente, e pela assimetria quanto ao poder e ao impacto da avaliação dos usuários. As plataformas cooperativas devem adotar práticas de avaliação transparentes, com o envolvimento engajado dos trabalhadores engajados e possibilidades de resposta.
Rejeição de vigilância excessiva do ambiente de trabalho	Recusar práticas de vigilância excessiva do ambiente de trabalho que violam a dignidade do trabalhador das plataformas cooperativas.
O direito de se desconectar	Trabalhadores de plataformas de cooperativas também precisam do direito de se desconectar. O trabalho digital decente deve ter fronteiras claras, as plataformas cooperativas precisam deixar um tempo para o relaxamento, aprendizado e outras atividades.

Fonte: Adaptado de Scholz (2016).

Segundo Bunders (2021), conforme esquematizado na Figura 3 a seguir, a ação coletiva dos trabalhadores plataformizados pode ser dividida em duas abordagens principais. Na abordagem suave, exemplificada por protestos de rua, grupos de trabalhadores mais dispersos geograficamente e socialmente escolhem estabelecer poucas regras para orientar sua ação coletiva, resultando em um nível inferior de institucionalização. Essa abordagem visa evitar problemas de ação coletiva ao manter baixos os custos individuais de participação e limitar as responsabilidades dos membros.

Por outro lado, a abordagem forte, representada por grupos de trabalhadores com contratos de trabalho ou buscando contratos, enfrenta menos restrições legais para se organizar, estabelecer regras e fazer acordos. A abordagem forte é caracterizada por um nível relativamente alto de institucionalização, com custos individuais de participação maiores. Ela aborda diretamente os desafios de ação coletiva, incentivando os trabalhadores a aumentarem o comprometimento (Bunders, 2021).

Figura 3 – Duas abordagens para a ação coletiva dos trabalhadores plataformizados



Fonte: Adaptado de Bunders (2021).

O cooperativismo de plataforma, pode, deste modo, ser situado na abordagem forte da ação coletiva dos trabalhadores plataformizados. Em primeiro lugar, esse modelo envolve trabalhadores envolvidos em uma dinâmica de maior formalização e comprometimento do trabalho. Além disso, há a natureza menos fragmentada desse grupo, devido a uma maior coesão e organização. O fato de os trabalhadores controlarem suas próprias plataformas, tomando decisões por meio de processos democráticos, reflete um alto nível de institucionalização, alinhado à abordagem forte. Além disso, o cooperativismo de plataforma frequentemente envolve uma forma mais robusta de ação coletiva em comparação com uma simples troca de informações e conexões sociais predominante na abordagem suave. Dessa forma, o cooperativismo de plataforma pode ser compreendido como uma modalidade de ação coletiva forte, no geral, identificada em organizações institucionalizadas, como cooperativas, ligadas a plataformas.

A partir de Zanatta (2022), a trajetória do cooperativismo de plataforma no Brasil pode ser descrita por uma série de marcos fundamentais. Os movimentos iniciais de difusão do cooperativismo de plataforma no Brasil envolveram diversos atores independentes entre si e do cooperativismo institucionalizado. Inicialmente, novos movimentos sociais da cultura digital,

como o Partido Pirata e o centro de pesquisas InternetLab, abordaram o conceito de forma mais especulativa. Posteriormente, fundações políticas progressistas, como a Fundação Rosa Luxemburgo, introduziram uma agenda. O Partido Pirata desempenhou um papel relevante ao divulgar o conceito, argumentando que o modelo cooperativo poderia ser integrado ao ambiente digital, em oposição às práticas de grandes empresas que perpetuam o trabalho uberizado.

No segundo movimento, o veículo de mídia alternativa Outras Palavras apresentou e divulgou o cooperativismo de plataforma por meio de um ensaio baseado em trabalhos de Trebor Scholz, Nathan Schneider, Janelle Orsi e outros nomes da The New School. Um terceiro movimento foi liderado pela Fundação Rosa Luxemburgo de São Paulo, que promoveu debates sobre economia solidária e questões sociais relacionadas à tecnologia e ao capitalismo de plataforma. Um marco foi a tradução para o português do livro *Platform Cooperativism*, lançada em 2016 e difundida gratuitamente (Zanatta, 2022).

O quarto movimento foi liderado pelo centro de pesquisa InternetLab, que desenvolveu o projeto “Desafios regulatórios das economias compartilhadas” entre 2014 e 2016, com apoio da Fundação Ford. O projeto resultou na publicação do livro *Economias do Compartilhamento e o Direito*, com capítulos relacionados ao conceito de cooperativismo de plataforma (Zanatta, 2022).

A ocorrência inicial se deu no meio acadêmico, com pesquisas e reflexões sobre a relação entre economia solidária e cooperativismo de plataforma. Aos poucos, à margem do movimento cooperativista institucionalizado, passou a coexistir um debate promovido por iniciativas não institucionais, como Outras Palavras, Fundação Rosa Luxemburgo, Fundação Ford, Partido Pirata e centros independentes, incluindo o InternetLab. No entanto, o cooperativismo de plataforma ainda carecia de experiências concretas. Apenas a Cooperativa de Trabalho em Tecnologias Livres (Colivre), com sede em Salvador, Bahia, se declarava uma cooperativa de plataforma, oferecendo serviços de tecnologia (Zanatta, 2022).

Segundo Zanatta (2022), o debate sobre o cooperativismo de plataforma no Brasil começou com projetos independentes e de pequena escala impulsionados por universidades, centros de pesquisa e fundações, sendo notado pelo cooperativismo institucional a partir de 2018. Uma mudança notável ocorreu entre 2017 e 2019, quando o discurso sobre o cooperativismo de plataforma foi internalizado no sistema de cooperativismo institucionalizado da OCB. O Sistema OCB abraçou o conceito e o incorporou por meio de eventos, reuniões e cursos, associando-o à inovação e à reinvenção do cooperativismo em uma economia datificada.

Como exemplo, em 2020, o Sistema OCB, em colaboração com sua plataforma Inovacoop, lançou o e-book *Cooperativismo de Plataforma: desafios e oportunidades* e

realizou uma série de publicações a respeito do cooperativismo de plataforma. Além disso, a OCB apoiou a realização da Conferência Internacional de Cooperativismo de Plataforma, realizada no Rio de Janeiro em 2022 sob o tema “Possuindo o Futuro: Escalando Sustentavelmente as Cooperativas de Plataforma com o Sul Global” (Inovacoop, 2022).

O Partido Pirata, o InternetLab e a Fundação Rosa Luxemburgo, entre outras iniciativas e atores, desempenharam papéis fundamentais na promoção do cooperativismo de plataforma no Brasil. A OCB reconheceu e incorporou esse movimento inaugural em suas atividades, enfatizando o cooperativismo de plataforma enquanto “movimento e modelo de negócio” (Inovacoop, 2020). A realização da Conferência Internacional de Cooperativismo de Plataforma em 2022 evidenciou o apoio institucional da OCB ao desenvolvimento desse modelo. Essa trajetória ilustra a convergência de um movimento intelectual de atores independentes catalisados pelo cooperativismo tradicional e institucionalizado. No entanto, essa disseminação parece não reverberar nas experiências práticas dos trabalhadores. O apoio intelectual e institucional ao cooperativismo de plataforma tem se mostrado mais fortalecido do que a tradução desses esforços em práticas.

No contexto de crescente descontentamento com o trabalho uberizado, uma série de ações de resistência têm emergido. No Brasil, durante a pandemia, destacaram-se duas greves, em 1º e 25 de julho de 2020, conhecidas como Breque dos Apps, movimento que se estendeu para além das fronteiras da América Latina (Antunes, 2023). As reivindicações incluíam o aumento das taxas de pagamentos por entregas, fim de bloqueios arbitrários e injustificados, seguros contra acidentes e roubos, concessão de licença remunerada para afastamento devido à contaminação pela Covid-19 e o fornecimento de equipamentos de proteção contra a contaminação (Souza, 2023). Essas greves, bem como outras paralisações subsequentes no Brasil, na América Latina e em várias partes do mundo, refletiam uma ampla diversidade de formas de resistência protagonizadas pelo novo proletariado de serviços (Antunes, 2023). No auge do Breque dos Apps, as lutas travadas pelos entregadores desencadearam debates sobre a criação de formas alternativas de organização do trabalho (Grohmann, 2023b; Zanatta, 2022).

O coletivo Entregadores Antifascistas, protagonista nas reivindicações feitas pelo Breque dos Apps, e que deu repercussão nacional e internacional às condições dos trabalhadores e às formas de resistência desenvolvidas (Uchôa-de-Oliveira; Bastos, 2022), buscou a CoopCycle, uma federação de cooperativas de entregas na Europa com sua própria plataforma, com o objetivo de trazê-la ao Brasil e auxiliar na construção de uma plataforma de entregadores. No entanto, a CoopCycle, na época, apenas aceitava cooperativas legalmente constituídas e que usassem bicicletas como meio de entrega, o que não se adequava à realidade dos trabalhadores

brasileiros que frequentemente usavam motocicletas devido às longas distâncias e ao terreno íngreme das grandes cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro, além dos incentivos financeiros para aquisição de motocicletas. Após negociações, a CoopCycle não conseguiu estabelecer operações no Brasil (Grohmann, 2023b). Os trabalhadores exploraram a criação de um modelo protocooperativo, onde o agendamento de entregas e a definição de preços ocorriam via WhatsApp. Como reconhecido pelas próprias lideranças, o foco principal não era a criação de cooperativas, possibilidade que surgiu como uma oportunidade (Zanatta, 2022).

No entanto, o período pós-greves revelou obstáculos substanciais à criação de cooperativas. O primeiro obstáculo diz respeito à captação de recursos. O modelo de “capital de risco” de startups, que recebem investimento massivo de capital para o lançamento de novos aplicativos, não está disponível para os movimentos auto-organizados de trabalhadores. Em segundo lugar, as iniciativas enfrentam carência de ferramentas, orientações e apoio gerencial. O movimento institucionalizado das cooperativas da OCB não ofereceu suporte aos movimentos que emergiram do Breque dos Apps. Por fim, a falta de conhecimento prático sobre como as cooperativas podem ser formadas e operadas em mercados multilaterais se revelou um terceiro desafio. Embora o conceito de cooperativismo de plataforma tenha ganhado destaque e haja um grande interesse no tema, as instituições do “Sistema S”, como o Sescop e serviços de ensino como SESC e SENAI, não ofereceram suporte prático aos coletivos em 2020, o que resultou em uma falta de capacitação adequada (Zanatta, 2022).

Segundo Grohmann (2023b), a América Latina abriga pelo menos 100 cooperativas e coletivos relacionados a serviços de entrega e transporte, independentemente de estarem vinculados à economia de plataforma. Em sua maioria, essas iniciativas não possuem plataformas ou aplicativos de propriedade própria. Entretanto, os trabalhadores envolvidos possuem interesse em explorar possibilidades de desenvolvimento tecnológico. Ainda segundo Grohmann (2023b), no setor de mobilidade, iniciativas como a Comobi no Rio Grande do Sul e uma cooperativa em Araraquara, São Paulo, buscaram criar plataformas cooperativas, alugando software de empresas proprietárias. No entanto, essas iniciativas enfrentaram desafios, tanto políticos e econômicos quanto relacionados à dependência de tecnologias externas. A Comobi iniciou, em 2023, um projeto de software livre para aumentar a autonomia tecnológica dos trabalhadores, e a cooperativa de Araraquara e a prefeitura esbarram nas dificuldades da dependência de dados e infraestrutura de empresas proprietárias.

As lições retiradas desses casos demonstram que o desenvolvimento de tecnologias proprietárias envolve custos financeiros e que a dependência de tecnologias/plataformas de terceiros pode afetar a propriedade de dados, infraestrutura e software. Isso destaca os desafios

e oportunidades futuras para abordar questões tecnológicas no contexto das cooperativas de plataforma (Grohmann, 2023b).

No Brasil, o cooperativismo de plataforma parece estar mais no estágio de uma expressão geral do que de práticas e relações efetivas. Essa desconexão entre a teoria e a prática pode ser atribuída a diversos fatores, incluindo obstáculos econômicos, políticos e tecnológicos. A falta de acesso a recursos financeiros, a dependência de tecnologias proprietárias e a ausência de capacitação adequada são desafios reais. Além disso, é importante notar que o cooperativismo de plataforma mantém conexões profundas com a vertente tradicional e institucionalizada do cooperativismo, o que pode levantar questões sobre sua capacidade de alcançar e representar os setores populares e formas mais espontâneas de organização do trabalho. Portanto, o desenvolvimento futuro do cooperativismo de plataforma parece esbarrar em obstáculos econômicos, políticos e tecnológicos, bem como na garantia da inclusão social e justiça econômica, as quais, historicamente, não têm sido profundamente contempladas pelo cooperativismo tradicional.

3 CONSTRUÇÃO DA PESQUISA

A condução desta pesquisa foi fundamentada na adoção de uma abordagem qualitativa, uma escolha que se alinha à compreensão de que a pesquisa qualitativa “consiste em uma abordagem de investigação que considera a conexão do sujeito com o mundo e suas relações, não desconsiderando a subjetividade dos participantes do estudo nem do pesquisador, entendendo que não é possível o desenvolvimento de um trabalho asséptico” (Mineiro; Silva; Ferreira, 2022, p. 207).

A pesquisa qualitativa é caracterizada pela consideração de uma relação dinâmica entre o mundo objetivo e o sujeito, estabelecendo um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito. Em seu cerne, a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados desempenham papéis fundamentais. A fonte direta para a coleta de dados é o ambiente natural, sendo o pesquisador o instrumento-chave (Prodanov; Freitas, 2013). Essa abordagem rejeita a ideia de distanciamento entre o pesquisador e o objeto de estudo e defende uma relação indivisível entre o pesquisador e o objeto de pesquisa, uma vez que reconhece que o pesquisador está imerso, envolvido, imbuído e implicado no próprio objeto, mas também carrega consigo toda a sua subjetividade (González, 2020).

No que diz respeito à estratégia metodológica, optou-se pela abordagem de estudo de caso, conforme proposto por Stake (1995; 2003). Ao contrário dos estudos de caso que muitas vezes se concentram intrinsecamente no caso em si, nesta pesquisa, o estudo destaca-se por seu interesse em ilustrar como as preocupações teóricas e práticas se manifestam no caso concreto. Ao adotar o método de estudo de caso, a pesquisa se concentra na investigação empírica de um caso específico, mas mira em uma amplitude maior, buscando proporcionar uma visão sobre um problema ou aprimorar uma generalização existente (Stake, 2003).

Este enfoque desperta interesse pela sua capacidade de lançar luz sobre questões mais amplas do campo de estudo (Alves-Mazzotti, 2006). No entanto, é imperativo não encarar o estudo de caso apenas como uma ferramenta para entender outros casos. Antes de tudo, é essencial compreender profundamente o caso em questão. Embora seja útil selecionar casos representativos, é crucial ressaltar que o estudo de caso não se assemelha a uma pesquisa de amostragem (Stake, 1995). O caso em si desempenha um papel central na facilitação da compreensão do objeto de estudo. A investigação aprofundada do caso inclui a análise de seus contextos e a descrição detalhada de suas atividades cotidianas com o objetivo de auxiliar o pesquisador na exploração do interesse externo (Stake, 2003).

O objeto de estudo desta pesquisa foi a organização e gestão do trabalho de uma cooperativa de motoristas de plataforma de mobilidade sediada e com atuação em Varginha (Minas Gerais, Brasil). Esta cooperativa é particularmente emblemática, pois representa a primeira iniciativa desse tipo na cidade que estabelece uma conexão direta com uma plataforma de mobilidade específica (ou aplicativo, ideia que será desenvolvida ao longo da análise). A cooperativa foi formalmente constituída no dia 01 de junho de 2022, e conforme o Art. 2º de seu Estatuto Social:

Art. 2º - A [cooperativa], com base na cooperação recíproca a que se obrigam seus cooperados, tem por objeto a prestação de serviços de gestão de aplicativos de transporte de passageiros.

Após um semestre dedicado à fase inicial de aproximação, no qual foi estabelecido o primeiro contato por conversas informais com dois cooperados e obtidas informações fundamentais sobre a cooperativa, realizou-se, no final de janeiro de 2023, uma reunião formal com uma das idealizadoras e fundadoras da cooperativa para a apresentação da proposta de pesquisa. Nessa ocasião, foram obtidas informações mais aprofundadas, revelando a conformação predominantemente virtualizada do processo organizativo da cooperativa. Devido à dinâmica do trabalho dos motoristas nas plataformas digitais, associada a uma carga horária exaustiva e à natureza imprevisível da dinâmica laboral, a cooperativa é organizada e gerida pelos motoristas a partir do grupo de WhatsApp.

A particularidade virtualizada do processo organizativo da cooperativa demandou a implementação de um trabalho de campo também virtualizado. Nesse sentido, foi possível estabelecer contato com o grupo de motoristas cooperados e apresentar a proposta desta pesquisa por meio da inserção no grupo de WhatsApp dos motoristas da cooperativa em primeiro de fevereiro de 2023. No que concerne à coleta de dados, optou-se pela observação do referido grupo de WhatsApp. Essa escolha fundamenta-se no modo com que a observação atenta e prolongada de um fenômeno ou situação permite uma compreensão e interpretação mais abrangentes (Bardon *et al.*, 2020). A observação, conforme Marconi e Lakatos (2003) é empregada para adquirir informações, envolvendo o uso dos sentidos na apreensão de determinados aspectos da realidade. Essa técnica vai além da mera percepção visual e auditiva, incluindo também a análise de fatos ou fenômenos específicos que se pretendem investigar.

Segundo Bardon *et al.* (2020), no contexto organizacional, a observação é empregada para a coleta de dados qualitativos, sendo reconhecida como uma abordagem singular e enriquecedora para investigar fenômenos de difícil exame por outros meios, ou para reexaminar

aqueles que já foram extensivamente estudados. A flexibilidade da observação permite sua adaptação a diversos objetivos de pesquisa e contextos organizacionais, proporcionando a geração de informações detalhadas e significativas acerca das práticas, discursos e realidades vivenciadas nas organizações.

O pesquisador, ao realizar observações, deve estar ciente da necessidade de uma preparação adequada para cultivar uma perspectiva atenta. Consciente de que sua visão é ativa, deve permanecer vigilante quanto a possíveis influências de seus próprios preconceitos e opiniões sobre o objeto observado. Reconhece-se que tais preconceitos podem distorcer, superestimar ou subestimar aspectos da realidade, comprometendo assim a observação. Em face da suposição de qualquer neutralidade ser ilusória, a reflexão emerge como uma estratégia essencial no processo de observação, não apenas em relação ao objeto observado, mas também na consideração da própria posição do observador (Silva, 2013).

Essa abordagem permitiu uma imersão direta no contexto digital em que a cooperativa é organizada, proporcionando uma compreensão mais aprofundada desse processo durante nove meses, e a exportação de todas essas mensagens observadas e coletadas em um arquivo de texto como dados para a pesquisa. A partir da observação do grupo, para explorar as inquietações surgidas, foi iniciada a elaboração inicial do roteiro de entrevista. O roteiro foi submetido a um “estudo piloto pela utilização do roteiro de entrevista em um pequeno grupo de sujeitos a fim de corrigir e adaptar as perguntas e a linguagem para aquela população” (Manzini, 1991, p. 156). O roteiro foi utilizado em entrevistas realizadas com dois voluntários. Adicionalmente, submeteu-se o roteiro à avaliação de dois pesquisadores na área de administração não vinculados à pesquisa.

Após o estudo piloto e a avaliação, os principais ajustes foram realizados visando aprimorar a compreensibilidade, interatividade e concisão durante as entrevistas. O roteiro de entrevista apresentado no Apêndice B foi estruturado em cinco blocos temáticos com o intuito de orientar a investigação de forma abrangente, mas também aprofundada. Estes blocos abarcam as seguintes dimensões: (1) contextualização sobre a cooperativa e o aplicativo utilizado; (2) delineamento do processo organizativo da cooperativa; (3) exploração da experiência dos motoristas dentro da cooperativa; (4) análise dos desafios, oportunidades e relações externas; e (5) levantamento de conhecimentos e opiniões sobre temas correlatos.

A fase de observação não contribuiu apenas com a construção das questões do roteiro de entrevista, mas também facilitou o estabelecimento de contato com os potenciais entrevistados. Alguns motoristas, ao tomarem conhecimento da pesquisa por meio das mensagens de apresentação veiculadas no grupo, prontamente se voluntariaram para participar

das entrevistas. Para os demais participantes, o convite foi estendido por meio de mensagens via WhatsApp ou ligações.

Os primeiros contatos foram estabelecidos com todos os 22 cooperados inicialmente identificados. Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, 16 desses cooperados permaneceram associados à cooperativa. Desse grupo, foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com 12 deles, enquanto os quatro restantes recusaram-se a participar ou não responderam aos convites para participação nas entrevistas. A dinâmica de participação enriqueceu as perspectivas e experiências incorporadas na pesquisa.

Participaram das entrevistas três motoristas que se identificam com o gênero feminino e nove com o gênero masculino. A maioria se identifica com a cor ou raça branca e possui nível médio completo. Além de trabalhar na plataforma da cooperativa, a maioria deles alegou também trabalhar em plataformas das empresas com atuação internacional, nacional e regional. As entrevistas ocorreram entre primeiro de fevereiro e 19 de setembro de 2023. É relevante destacar que cinco entrevistas foram conduzidas presencialmente, enquanto sete foram realizadas remotamente, via chamada de voz, seguindo a preferência manifestada pelos próprios motoristas. As entrevistas presenciais ocorreram em uma padaria conhecida na cidade como um ponto de encontro frequente dos motoristas de plataformas de mobilidade.

Esse local foi escolhido pela familiaridade aliada à facilidade de acesso proporcionada. Tal escolha teve como objetivo criar um ambiente no qual os entrevistados se sentissem à vontade, mais próximo a uma ambientação cotidiana que facilitasse a expressão autêntica de suas vivências e percepções. Em algumas entrevistas, por exemplo, optou-se por realizar refeições conjuntas na lanchonete da padaria, adicionando uma dimensão de informalidade e conforto à interação. Essa dinâmica mais espontânea contribuiu introduzindo uma camada de naturalidade e conforto à interação, promovendo, assim, um diálogo mais aberto e informativo no âmbito da pesquisa.

Desde o início das entrevistas, as conversas informais foram intencionalmente orientadas por um objetivo predefinido, transformando a natureza dessas interações informais para adquirir características típicas de uma entrevista enquanto técnica de coleta de dados, conforme apontado por Manzini (1991). No contexto desta pesquisa, a condução das entrevistas como técnica qualitativa implicou em uma interação direcionada, na qual o pesquisador se empenhou em obter informações sobre as percepções e experiências pessoais dos atores sociais em relação a diversas situações e eventos do mundo, contribuindo para uma compreensão das complexidades sociais subjacentes (Fraser; Gondim, 2004).

A escolha pela realização de entrevistas semiestruturadas está ligada ao modo com que a entrevista semiestruturada possibilitou uma flexibilidade conversacional. Conforme Adams (2015), a entrevista semiestruturada permite que o diálogo transcorra de maneira natural, concedendo liberdade para explorar os tópicos da agenda e fluir entre eles, sem se prender rigidamente a uma estrutura predefinida. Ela oferece a oportunidade de investigar questões imprevistas, adicionando uma dimensão adaptável ao processo. Essa flexibilidade possibilita ao entrevistador seguir os interesses e a narrativa do entrevistado.

Essas entrevistas permitem ao pesquisador seguir um conjunto de questões previamente definidas, mas em um contexto muito semelhante ao de uma conversa informal. Essa flexibilidade é crucial para delimitar o volume de informações, direcionar temas de interesse e realizar intervenções oportunas para atingir os objetivos propostos. A correção de equívocos, a flexibilidade na duração das entrevistas, a promoção de respostas espontâneas e a criação de proximidade entre entrevistador e entrevistado são aspectos proeminentes. Esse tipo de entrevista permite explorar aspectos afetivos e valorativos, aprofundando a compreensão dos significados pessoais subjacentes a atitudes e comportamentos dos entrevistados. A liberdade concedida aos participantes, juntamente com a possibilidade de surgimento de questões inesperadas, contribui significativamente para a riqueza e autenticidade dos dados coletados e analisados (Boni; Quaresma, 2005).

Entre uma entrevista e outra, foram realizadas pré-análises do material. Algumas entrevistas foram retomadas em segundos encontros devido à identificação de lacunas que puderam ser exploradas em maior profundidade. Todas as entrevistas foram gravadas mediante o registro do consentimento dos participantes. A partir dessas gravações, foram seguidos procedimentos recomendados por Duarte (2004) para a preparação das entrevistas visando a análise. Isso incluiu a transcrição imediata após o encerramento das entrevistas, realizada pelo próprio entrevistador, seguida pela verificação de fidedignidade. Essa verificação foi efetuada por meio da comparação do texto resultante da transcrição com a respectiva gravação, garantindo a precisão da informação transcrita (Azevedo *et al.*, 2017).

O procedimento de transcrição das entrevistas resultou em um total de 173 laudas de material transcrito. Além disso, as mensagens veiculadas no WhatsApp foram exportadas para um arquivo de texto, totalizando 554 páginas. Dessa forma, o processo de análise envolveu 756 páginas de dados obtidos empiricamente, proporcionando uma base robusta para a análise e interpretação dos dados coletados. A pedido dos motoristas, seus nomes, o nome da cooperativa, das empresas, aplicativos, e outras informações que permitissem identificá-los foram mantidos sob sigilo. Os nomes dos motoristas apresentados juntos aos trechos das

entrevistas estão indicados como de E1 a E12, e as mensagens foram todas editadas inserindo uma tarja sobre as informações pessoais e sobre as informações sensíveis da cooperativa. Os nomes das três principais empresas citadas nas entrevistas foram substituídos pelas denominações como empresa internacional, nacional e regional, correspondendo ao grau de abrangência de suas operações.

O processo analítico deste estudo foi conduzido por meio da análise temática reflexiva (Braun; Clarke, 2006; 2019; 2023). Isso porque, segundo Braun e Clarke (2006, p. 78), por meio “de sua liberdade teórica, a análise temática fornece uma ferramenta de pesquisa flexível e útil, que pode potencialmente fornecer um relato rico, detalhado e, no entanto, complexo, dos dados”. As fases da análise temática, conforme delineadas por Braun e Clarke (2006, p. 87) e apresentadas no Quadro 5, foram adotadas neste estudo, embora não de maneira prescritiva, como detalhado a seguir.

Quadro 5 – Fases da análise temática

Fase	Descrição do processo
1. Familiarizando-se com dados	Transcrever os dados, ler e ler os dados, anotar ideias iniciais.
2. Gerando códigos iniciais	Codificar características interessantes dos dados de maneira sistemática em todo o conjunto de dados, agrupando dados relevantes para cada código.
3. Buscando temas	Agrupar códigos em temas potenciais, reunir todos os dados relevantes para cada potencial tema.
4. Revisando temas	Verificar se os temas funcionam em relação aos extratos codificados (Nível 1) e todo o conjunto de dados (Nível 2), gerando um “mapa” temático da análise.
5. Definindo e nomeando temas	Análise contínua para refinar as especificidades de cada tema e a história geral que a análise conta, gerando definições e nomes claros para cada tema.
6. Produzindo o relatório	A oportunidade final para análise. Seleção de exemplos de extratos vívidos e convincentes, análise final dos extratos selecionados, relacionando a análise com a questão de pesquisa e a literatura, produzindo um relatório acadêmico da análise.

Fonte: Adaptado de Braun e Clarke (2006, p. 87).

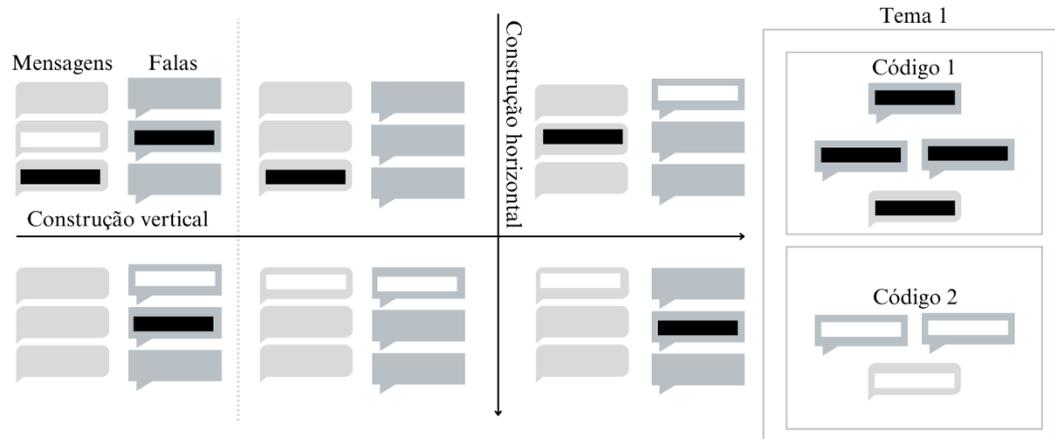
Após a obtenção do material empírico, composto por um extenso conjunto de entrevistas transcritas e mensagens selecionadas, procedeu-se a leituras recorrentes para a realização de anotações iniciais. Durante essa fase, buscou-se identificar padrões e observações potenciais para uma compreensão preliminar do conteúdo. Posteriormente, cada documento referente às 12 entrevistas foi analisado individualmente. As entrevistas foram fragmentadas em trechos

destacados, empregando diferentes cores, com o propósito de destacar recorrências e construir códigos subjacentes-significativos que se destacassem à luz dos objetivos da pesquisa. Esses trechos foram identificados em fragmentos que variaram desde pequenas frases até parágrafos inteiros. Cada conjunto de trechos recebeu uma nova cor, e esse padrão de cores foi replicado para facilitar a identificação durante a análise.

Em seguida, os trechos destacados foram articulados entre si e agrupados no processo de codificação, gerando a construção de códigos (ou unidades temáticas). Esse processo, conforme ilustrado na Figura 4, envolveu uma construção vertical e horizontal, respectivamente, buscando capturar uma ideia central de cada trecho de entrevista ou mensagem por uma unidade temática visando identificar padrões e recorrências. Além disso, buscou-se articular essas ideias em relação ao panorama geral das unidades temáticas das demais entrevistas ou mensagens, com base em ideias centrais ou significados compartilhados. A análise temática reflexiva de qualidade, conforme Braun e Clarke (2019, p. 594), “não se trata de seguir ‘corretamente’ os procedimentos (ou de codificação ‘precisa’ e ‘confiável’, ou de alcançar consenso entre os codificadores), mas sim do engajamento reflexivo e cuidadoso do pesquisador com seus dados e com o processo analítico”.

Esses códigos foram organizados em temas guarda-chuvas, ou “baldes” (Braun; Clarke, 2019, p. 594). Os códigos foram transcritos em notas adesivas e organizados em folhas de papel, cada uma correspondendo a um tema, para que pudessem ser agrupadas e reagrupadas com facilidade, possibilitando uma compreensão visual e abrangente.

Figura 4 – Processo de construção da análise temática



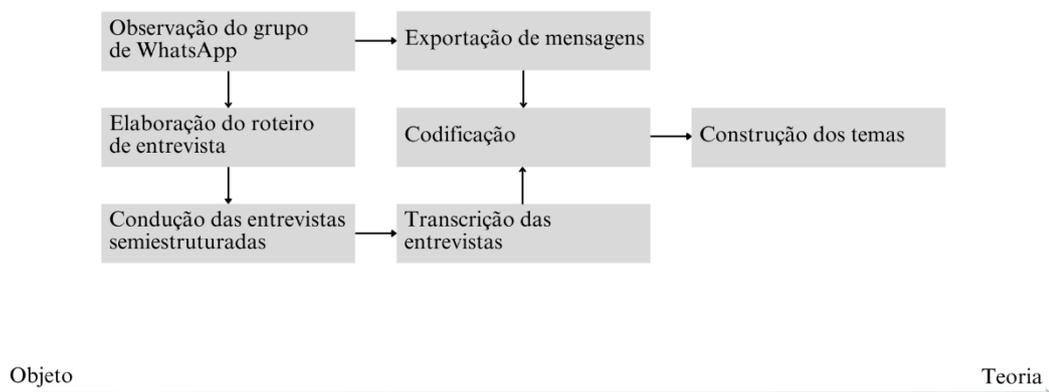
Fonte: Elaboração própria.

Os temas são compreendidos como a apreensão de uma ideia central ou significado, onde o que é compartilhado e une as observações no tema é o próprio significado. Além disso, implica a construção de uma narrativa interpretativa em torno desse significado. Esses temas têm a capacidade de reunir dados relacionados a tópicos aparentemente não relacionados, desde que a ideia central ou significado esteja evidente. Na análise temática reflexiva, os procedimentos foram concebidos para apoiar uma compreensão aprofundada e a narração de histórias interpretativas sobre significados, sejam eles óbvios ou sutis, que atravessam um conjunto de dados que capturaram um aspecto significativo do objeto de estudo (Braun; Clarke, 2023).

Após esse processo de construção dos códigos e temas, foi realizada uma verificação da abrangência dos temas em relação aos trechos codificados e ao conjunto de dados como um todo, resultando na criação de um mapa temático (ver na sequência, em Resultados e Discussões) representativo da análise realizada pela organização das folhas de papel fixando uma ao lado da outra. Posteriormente, ocorreu um processo de refinamento de cada um dos temas construídos, considerando a apreensão de uma ideia central ou significado das unidades temáticas em cada tema e a construção de uma narrativa geral da análise, que envolveu a geração de nomes e a delimitação de cada tema.

Por fim, procedeu-se à seleção de exemplos de extratos altamente representativos, seguida por uma análise aprofundada desses trechos selecionados. Optou-se por incluir na íntegra os trechos das entrevistas, mesmo que extensos, enquanto as mensagens selecionadas foram apresentadas por meio de capturas de tela, preservando assim sua autenticidade naturalística e proporcionando um contato direto e imersivo com o material empírico durante o processo analítico. Esta abordagem foi estrategicamente alinhada com os objetivos da pesquisa, sendo que a análise conduzida foi diretamente vinculada à questão de pesquisa e à literatura pertinente. Esse método culminou na elaboração do relatório final de pesquisa, resultando em uma análise detalhada e substancial dos dados para a compreensão abrangente do objeto de estudo. A Figura 5 apresenta uma visualização que sintetiza o método conduzido neste estudo.

Figura 5 – Sintetize do método da pesquisa



Fonte: Elaboração própria.

Nesse processo, a análise temática reflexiva enfatiza a reflexividade do pesquisador e contesta a ideia de que a codificação pode ser precisa, visto que é uma atividade intrinsecamente interpretativa, e o significado não está fixo nos dados (Braun; Clarke, 2023). O processo de codificação se destaca por exigir um constante retorno sobre si mesmo, implicando questionamentos e indagações sobre as suposições feitas durante a interpretação e codificação dos dados. Os temas resultantes são produtos analíticos que surgem do trabalho criativo da codificação, refletindo um considerável esforço analítico ativamente construído pelo

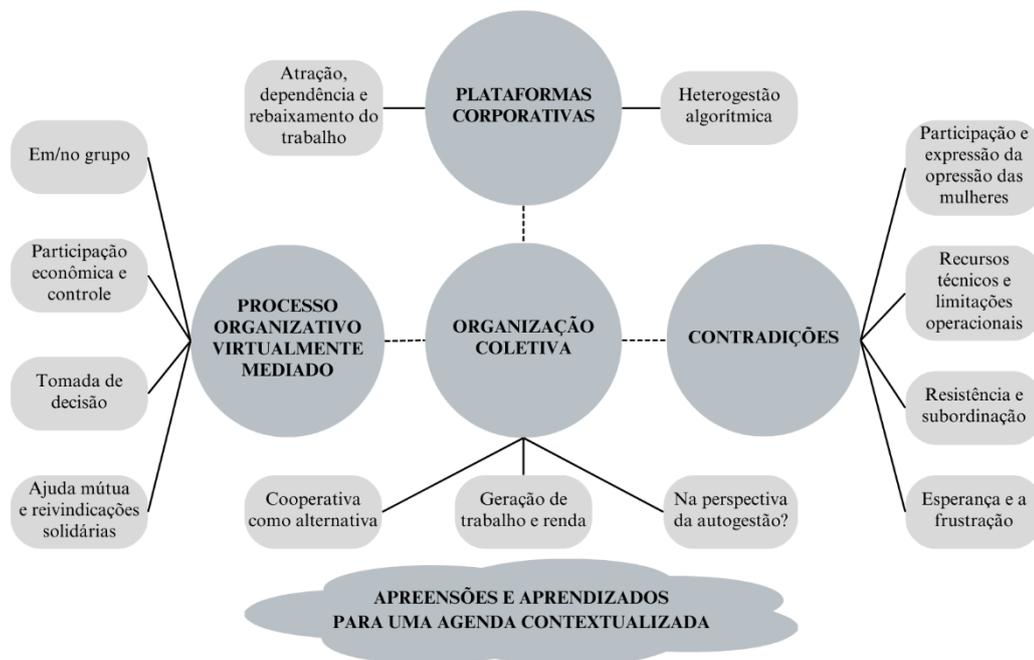
pesquisador na interseção entre dados, processos analíticos e subjetividade (Braun; Clarke, 2019).

A análise temática não pode ser realizada em um vácuo teórico. O pesquisador, de maneira inevitável, incorpora pressupostos sobre a natureza da realidade, a definição de conhecimento significativo e a produção de conhecimento, bem como sobre o que seus dados representam ou a que proporcionam acesso. A abordagem reflexiva da análise temática parte da premissa de que o pesquisador sempre influencia sua pesquisa; esta será sempre permeada pela subjetividade, e o pesquisador não atua como um canal neutro, simplesmente transmitindo uma verdade diretamente extraída da experiência dos participantes (Braun; Clarke, 2023).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O mapa temático apresentado na Figura 6 proporciona uma elucidação dos resultados obtidos, revelando a interação entre temas (cinza escuro) e códigos ou unidades temáticas (cinza claro). No contexto da tendência do uberismo, o tema “Plataformas corporativas” expõe que as plataformas corporativas exercem práticas comuns, atraindo inicialmente os motoristas com tarifas baixas e, conseqüentemente, sujeitando-os a uma progressiva dependência e degradação das condições de trabalho. Destaca-se nesse cenário a influência crucial da heterogestão algorítmica, que opera na imposição de regras e penalidades, exercendo controle sobre os motoristas.

Figura 6 – Mapa temático



Fonte: Elaboração própria.

Nesse contexto, o tema “Organização coletiva” apresenta um contragolpe dos trabalhadores plataformizados. A iniciativa de criação da cooperativa busca não apenas reduzir a exploração, mas também gerar trabalho e renda, redefinindo a dinâmica de remuneração pelas corridas. Notavelmente, a iniciativa destaca-se pela gestão com características autogestionárias, contrastando com modelos hierárquicos tradicionais das plataformas corporativas.

O tema “Processo organizativo virtualmente mediado” indica que as longas jornadas de trabalho e a imprevisibilidade da demanda de corridas levam a um processo organizativo virtualmente mediado, que é facilitado por um grupo no WhatsApp. Os cooperados contribuem coletivamente para cobrir custos operacionais e adquirir um novo aplicativo, sem cobrança de taxas sobre corridas. A gestão colaborativa e transparente das contribuições via grupo virtual reflete a busca por uma abordagem mais equitativa, adaptada à realidade dos motoristas. As enquetes viabilizam a realização de tomadas de decisões coletivamente. Nesse espaço de mediação virtual, a solidariedade se destaca tanto na ajuda mútua quanto nas ações reivindicativas.

Essa organização, enquanto unidade produtiva, insere-se em uma trama das relações e forças sociais de produção, expressando suas contradições. O tema “contradições” aponta que a organização coletiva dos trabalhadores reflete a opressão das mulheres motoristas. Estas, de maneira não remunerada, proveem as condições essenciais para que todos os cooperados possam executar seus trabalhos. O aplicativo utilizado pela cooperativa apresenta restrições operacionais e de propriedade, além de dificuldades de competir com grandes empresas do setor. Isso gera dependência e a necessidade de os cooperados trabalharem em múltiplas plataformas, evidenciando a subordinação às grandes empresas de transporte. Há esperança em um novo aplicativo mais avançado, mas a demora na entrega gera frustração e impacta a organização do trabalho. A dualidade entre autonomia e dependência revela a complexa interconexão entre aspirações dos trabalhadores e influência tecnológica em suas atividades.

Na última parte dos resultados, “Apreensões e aprendizados para uma agenda contextualizada”, a pesquisa sugere a inadequação do termo cooperativismo de plataforma, sugerindo a terminologia mais precisa de “organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma”. Destaca-se também a importância de políticas públicas e parcerias entre a SENAES e ITCPs como instrumentos essenciais para apoiar e fortalecer iniciativas de resistência dos trabalhadores de plataformas, reconhecendo sua relevância na luta contra a crescente platformização do trabalho. Embora tais iniciativas não substituam as grandes plataformas a curto prazo, representam uma contribuição valiosa para a construção de alternativas mais justas e equitativas no cenário do trabalho uberizado.

4.1 PLATAFORMAS CORPORATIVAS

4.1.1 Atração, dependência e rebaixamento do trabalho

As entrevistas com os motoristas de transporte por aplicativos em Varginha revelaram um padrão sistêmico das empresas desses aplicativos de transporte, caracterizado pela atração inicial de motoristas com taxas baixas, seguido pelo aumento gradual dessas taxas até níveis considerados abusivos, resultando na dependência dos motoristas. Esse *modus operandi* é identificado como uma prática que envolveu as principais empresas que atuam na cidade. Inicialmente, prometem vantagens aos motoristas para consolidar sua presença na cidade e, posteriormente, elevam as taxas, gerando frustração e vulnerabilidade. Essa dinâmica reflete a lógica capitalista, onde a maximização de lucros prevalece sobre as condições de trabalho dos motoristas. A homogeneização dessas práticas entre diferentes empresas ressalta a necessidade de compreender esses fenômenos dentro do contexto mais amplo do modo e das relações sociais de produção.

A entrevista com E4 faz referência ao marco inaugural da empresa multinacional em Varginha no ano de 2018, coincidindo com a fase de sua interiorização acelerada após a consolidação da presença da empresa nas principais cidades do Brasil (Tozi, 2020). “A [multinacional] chegou na cidade lançando os aplicativos de mobilidade. Porém, [ela] cobrava uma taxa enorme sobre cada corrida [...]” (E4). A narrativa destaca não apenas a entrada da multinacional na cidade, mas também a estratégia de introdução da empresa que, por seu pioneirismo, pode operar a aplicação de taxas significativas sobre cada corrida para apropriar-se, de acordo com Antunes (2023), do sobretrabalho resultante dos serviços de transporte prestados pelos motoristas.

O que aconteceu? Como aconteceu em muitas outras cidades. Isso daí é até sistêmico dos outros aplicativos. É um sistema que eles usam. Só existia a [multinacional] em Varginha. Como que a [nacional] entrou? Ela entrou, como sempre, com aquela promoção: a taxa muito baixa. Mas para quê? Para puxar os motoristas para eles. Entendeu? Não adianta, é igual eu sempre falo: o que faz o aplicativo funcionar e crescer são os próprios motoristas. [...] Então, o que faz o aplicativo são os motoristas. É o que aconteceu, a [nacional] veio e atraiu os motoristas nesse ponto. Na época, ela cobrava 0.99%, não dava nem um por cento. Então, todos os motoristas caíram matando, o que fez a [nacional] crescer em Varginha, e praticamente tomar conta totalmente aqui em Varginha (E3).

O trecho destaca a estratégia de inserção da empresa nacional do setor em Varginha, revelando um padrão sistêmico e recorrente de expansão das empresas de transporte por

aplicativo. A narrativa do entrevistado E3 destaca a entrada da empresa nacional na cidade impulsionada por taxas muito baixas sobre o trabalho dos motoristas, especificamente mencionando o valor de “0,99%”, isso com o objetivo de atrair rapidamente os motoristas locais para a plataforma da [nacional]. A afirmação de que “*o que faz o aplicativo funcionar e crescer são os próprios motoristas*” e destaca a centralidade do trabalho uberizado no funcionamento dessas plataformas, ressaltando que, apesar do notável desenvolvimento tecnológico e da utilização de recursos avançados na base técnica da surgente grande indústria moderna, o trabalho pode ser submetido a maiores níveis de corrosão, mas permanece, segundo seu estatuto ontológico, inextirpável.

No contexto da evolução da grande indústria para algo semelhante à pós-grande indústria, a persistência da força de trabalho é inevitável enquanto houver capital a ser valorizado e reproduzido. É imperativo que uma parte significativa da força de trabalho esteja empregada para a apropriação de parte de seu produto sem pagamento. Além disso, é essencial que os desempregados estejam suficientemente despossuídos e desprotegidos, garantindo que a venda da força de trabalho não seja interrompida, uma vez que o lucro advém da exploração, não da divisão das diversas formas de trabalho (Mollo; Acypreste, 2023).

O relato do motorista E3 vai de encontro à previsão equivocada do fim do trabalho, da classe trabalhadora e da obsolescência da teoria do valor. Esta teoria permite apreender que o capital apenas desenvolve as forças produtivas da sociedade na medida em que, com isso, se valorize, ou seja, se aproprie da mais-valia. Mas sua valorização está confinada aos limites da relação entre o trabalho necessário e o mais-trabalho. Por isso, na medida em que as forças produtivas se desenvolvem e o trabalho necessário se aproxima de seu limite inferior, a valorização do capital torna-se cada vez mais difícil (Rosdolsky, 2001). A expansão tecnológica e o aumento da eficiência na produção ocorrem, assim, à razão inversa da quantidade de trabalho necessário, aproximando-o do seu limite inferior, o ponto em que o capital encontra dificuldades crescentes para extrair mais-valia. Nesse estágio, o capital não consegue mais valorizar-se de maneira significativa, resultando em uma pressão para reduzir custos, inclusive, sobre as condições e remunerações da força de trabalho. Isso evidencia que o desenvolvimento das forças produtivas, por um lado, se choca com as limitações impostas pela relação entre trabalho necessário (à subsistência do trabalhador) e mais-trabalho, por outro.

Em razão dos avanços tecnológicos que reduzem a necessidade de mão de obra, os trabalhadores que sobram no quadro do trabalho em seu limite inferior necessário à valorização são reintegrados em uma nova morfologia do trabalho, mediante a expansão dos trabalhos precários, do proletário de serviços (Antunes, 2018; Antunes; Filgueira, 2020; Mollo;

Acypreste, 2023). Tanto é que, ao oferecer (brevemente) a possibilidade de uma taxa menor sobre o trabalho, um contramovimento nas tendências do trabalho uberizado, a nacional busca ativamente conquistar a adesão dos motoristas. O entrevistado ressalta que essa estratégia foi eficaz, levando a empresa nacional a “*crescer em Varginha*” (E3), dominando quase totalmente o setor de serviços de transporte por plataformas na cidade. Apesar desse momento inicial, conforme a motorista E1: “*com o passar do tempo, a [nacional] também aumentou as taxas*”. Ao cabo,

a [nacional] te explora, entendeu? Explora seu trabalho de forma que eu considero desumana, porque, por exemplo, em corridas mais caras de R\$40, R\$50, ela chega a cobrar até 40% de taxa no valor da sua corrida [...]. Quanto mais cara a corrida, mais a [nacional] te cobra taxa (E2).

Esses trechos das entrevistas evidenciam a prática da empresa nacional do setor que, após se estabelecer, se vale da instabilidade do trabalho uberizado no limite inferior do trabalho necessário e impõe sua força de gestão algorítmica unilateral aumentando as taxas de excedente quantitativo de trabalho dos motoristas segundo suas determinações. Este fato suscita críticas contundentes por parte deles. Na entrevista com E2, a afirmação “*A [nacional] te explora, entendeu? Explora seu trabalho de forma que eu considero desumana*” revela uma percepção da evidente exploração por parte da empresa. A crítica é destacada ao mencionar que, em corridas mais caras, a taxa cobrada pela empresa nacional pode atingir até 40% do valor da corrida.

Estes trechos das entrevistas evidenciam a estratégia semelhante das empresas de aplicativos regionais em Varginha, que inicialmente se apresentaram como uma alternativa às taxas abusivas da empresa multinacional e da nacional.

Depois, devido, justamente, às taxas abusivas da [multinacional] e [nacional], veio o aplicativo regional. Ele veio como “a salvação da lavoura”. Com um empresário específico, com patrocínio, foram feitos eventos para falar “olha, vai ser a taxa x”, todo mundo aceitou, achou bacana aquilo. Do dia para a noite, todo mundo saiu adesivado, saiu uniformizado, como empresa, do dia para a noite, subiu o império, ficou consolidada [...]. Porém, ele não cumpriu o que ele prometeu em relação à taxa. No início, ele deixou gratuito, não cobrou para o motorista ficar só ganhando, porque ele tinha um patrocinador com um financeiro muito bom. Com o passar do tempo, ele começou a cobrar acima da taxa que era prometida. Só que, então, os motoristas já estavam dependentes. Então eles não tiveram uma outra opção, eles ficaram novamente no anzol, presos, sem conseguir sair, assim como era com a [multinacional] e a [nacional] (E1).

A entrevista com a E1 destaca a chegada do aplicativo regional como uma resposta às taxas abusivas da multinacional e da nacional. Essa empresa adotou uma estratégia de divulgação eficaz, com eventos e publicidade visual que chamaram a atenção dos motoristas. Operou sem cobrar valores sobre as corridas por ter um patrocínio para cobrir esse período sem lucratividade. No entanto, o entrevistado revela que, após conquistar a adesão dos motoristas com promessas de taxas baixas ou mesmo gratuitas, essa empresa passou a extrair taxas superiores às inicialmente prometidas. Essa mudança nas condições é realizada de forma abrupta e sem aviso prévio. Essa mudança tem consequências graves para os motoristas. Eles ficam dependentes, pois não podem deixar de trabalhar. Assim, os aplicativos são reduzidos em sua escala de atuação, internacional, nacional e regional, mas não representam uma alternativa real. Na verdade, essas empresas adotam uma estratégia similar, de atração-dependência-exploração dos motoristas.

No meu ponto de vista, trabalhar na [nacional] e trabalhar na [regional] acaba sendo a mesma coisa. O aplicativo regional daqui de Varginha, a gente até chama de “[nacional] genérico”, ou cópia da [nacional]. Porque começou fazendo muitas promessas, com taxa zero para o motorista. Aí, a hora conseguiu um certo número de motorista, começou a ganhar, ter um número grande de corrida, não cumpriu as promessas que tinha feito (E2).

A entrevista com E2 reforça a percepção de que os aplicativos regionais não representam uma alternativa real às grandes empresas de aplicativos. O entrevistado chama o aplicativo regional de “[nacional] genérico” devido às promessas não cumpridas. Além disso, as promessas não cumpridas afetam a renda dos motoristas, pois reduzem a remuneração que deveriam receber. A comparação com as práticas das grandes empresas mostra que os aplicativos regionais adotam uma estratégia similar, de atração e exploração dos motoristas.

O aplicativo regional, poucas vezes, é um pouco menos pior [...]. Ele repassa mais só que é uma coisa que ludibria, porque às vezes o preço da corrida é inferior aos demais. Então acabou que ficou uma disputa de baixaria, de substituição de preço. E isso não é bom para o motorista que custeia tudo (E1).

A [multinacional] praticamente não funciona mais, né? Mas a [nacional], que domina o mercado aqui. E tem aplicativo regional aqui, que eu não vou citar o nome, que está pior do que a [nacional]. Começou com a promessa boa e tudo foi piorando, piorando, e hoje está pior do que a [nacional] (E10).

Os fragmentos das entrevistas ressaltam que a empresa do aplicativo regional em Varginha operou de maneira bastante semelhante à empresa nacional. Inicialmente, a empresa regional se apresentou como uma alternativa atrativa para os motoristas, valendo-se do seu

aparato de publicidade e assegurando taxas mais baixas em comparação com as empresas dominantes, como a nacional e a multinacional. Entretanto, após se estabelecer e se consolidar entre os usuários e motoristas, operou um aumento nas taxas sobre as corridas e a redução do valor total delas, resultando em um modo de ser do trabalho percebido pelos motoristas como igual ou até pior do que anteriormente experimentavam. Esse movimento pode ser interpretado como uma forma de expansão predatória, pela qual as novas entrantes buscam conquistar espaço atraindo os motoristas e os usuários para sua plataforma, o que resulta na queda da predominância local das grandes plataformas corporativas, como verificado com a multinacional, e depois com a nacional. Contudo, à medida que essas novas empresas se consolidam, estabelecendo dependência entre motoristas e usuários, maximizando seus lucros minimizando a remuneração e as condições de reprodução da força de trabalho dos motoristas, adotam o *modus operandi* das predecessoras do setor. As narrativas evidenciam o sentimento de frustração por parte dos motoristas em relação à dependência dessas empresas e de suas plataformas.

A seguir, são apresentados trechos das entrevistas que fazem referência à relação entre os motoristas e as empresas, evidenciando como essas promessas iniciais se transformam em armadilhas, resultando em uma dependência prejudicial ao trabalho e à organização dos motoristas.

O que mais rebaixou os motoristas como subclasse foram justamente as empresas grandes como a [multinacional] e a [nacional]. E agora, também a empresa do aplicativo regional. Elas começaram com uma determinada promessa e depois, elas já têm a gente laçados, os motoristas, a gente criou aquela dependência [...] (E1).

A análise da entrevista com E1 exterioriza de maneira contundente o impacto negativo das grandes empresas de transporte, como a multinacional, a nacional e uma empresa de aplicativos regionais, na condição dos motoristas, caracterizando-os como uma “subclasse”. O entrevistado enfatiza como as promessas iniciais dessas empresas, que podem ter sido atrativas e promissoras, acabam se transformando em armadilhas que aprisionam os motoristas em uma relação desigual e prejudicial. A noção de rebaixamento dos motoristas a uma subclasse sugere não apenas uma desvalorização econômica, mas também social. O uso do termo “dependência” ressalta a vulnerabilidade dos motoristas diante das práticas adotadas pelas empresas. A indicação de que “elas já têm a gente amarrada” evoca à dependência estabelecida de maneira a favorecer as empresas.

Vem o aplicativo x aqui para a cidade, o que que ele vai oferecer para o motorista da cidade para ele entrar? “Os primeiros três meses vocês vão ter isenção de taxa”. Aí o que os motoristas fazem? É claro, até eu me coloco no lugar deles, “tá bem, eu vou rodar três meses no aplicativo sem pagar nada”. O que vai acontecer? Todos os motoristas que estão rodando em aplicativo vão baixar o aplicativo, vão começar a rodar. E isso, para nós, é um processo que, de uma certa maneira, nos prejudica também. Aí depois de três meses que o aplicativo x consolidou aqui na cidade, que ele cresceu porque os motoristas ajudaram, aí o que que vai acontecer? Ele vai e coloca a taxa. Aquelas taxas exorbitantes, trinta por cento da corrida. O que acontece? O motorista numa semana faz R\$1000,00, R\$700,00 é do motorista e R\$300,00 do aplicativo. Isso é sistêmico [...]. Aí não temos para onde ir mais, aí continuamos trabalhando naqueles aplicativos. Passamos a ser escravos deles, entendeu? (E3).

O entrevistado E3 fornece detalhes específicos sobre o ciclo de incorporação, dependência e rebaixamento do trabalho. Ele enfatiza a armadilha criada pelas empresas, que inicialmente oferecem isenção de taxa para atrair motoristas, mas, após consolidar sua presença na cidade, introduzem taxas exorbitantes, deixando os motoristas em uma situação de vulnerabilidade financeira significativa para os motoristas, que, após o período inicial de isenção, veem uma parcela significativa do seu trabalho sendo apropriada para a plataforma. A expressão “*sistêmico*” é utilizada para descrever essa condição, sugerindo que esse é um padrão do sistema de transporte por aplicativos, ao qual os motoristas se sentem presos e, nas palavras do entrevistado, tornam-se “*escravos*” dessas plataformas.

Esses relatos adicionam nuances à compreensão do ciclo sistematizado de incorporação, criação de dependência e rebaixamento do trabalho dos motoristas pelas empresas de plataformas de mobilidade. Inicialmente, pela multinacional do setor, com seu modelo emblemático, pioneiro e expansivo. Depois, pela nacional com uma apropriação no âmbito nacional desse modelo. E, no momento mais recente, pelas empresas regionais que se expandem segundo esse modelo de maneira mais interiorizada, abocanhando uma parcela desse setor de serviços. Apesar das discrepâncias de composição e acumulação de capital, alcance e outras mais, essas empresas homogeneízam-se em determinadas tendências, entre elas, pela capacidade de gerar dependência dos trabalhadores de condições do trabalho anômalas até mesmo para as recentes tendências de organização do trabalho flexibilizadas e com o emprego da base técnica tecnológica.

Essa homogeneização das empresas de plataformas de transporte não é mera coincidência, mas pode ser interpretada a partir da dinâmica relacional da troca entre o trabalho assalariado e o capital, entre o excedente e dos rendimentos dos proprietários e a redução das condições de reprodução da força de trabalho daqueles que trabalham para a empresa. Essa homogeneização, portanto, é uma expressão do ordenamento e do caráter social da produção

capitalista. Conforme Marx (2013), o lema de todo capitalista e nação capitalista, é: “*Depois de mim, o dilúvio*”, refletindo a falta de consideração do capital pelo bem-estar e vida do trabalhador, a menos que seja compelido pela sociedade a agir assim. Diante das queixas sobre a degradação do trabalho, o capital responde que esse sofrimento aumenta seu gozo (o lucro). No entanto, essa postura não está necessariamente ligada à boa ou má vontade do capitalista individual, mas trata-se da imposição, pela livre-concorrência, das leis imanentes da produção capitalista como inexoráveis e eternas.

A disseminação do modelo uberizado e a consolidação das práticas dessas empresas de aplicativos de mobilidade urbana estão intrinsecamente ligadas à predominância de algoritmos em seu modelo de gerenciamento. Essas ferramentas automatizadas desempenham um papel crucial na tomada de decisões, permitindo ajustes dinâmicos nas tarifas e a implementação de uma série de medidas que visam atender aos objetivos de controle e exploração dos trabalhadores. Esse controle algorítmico não apenas facilita a atração inicial de motoristas, como também viabiliza a posterior elevação das taxas, sem a necessidade de negociações diretas com os motoristas. A promessa inicial de vantagens e tarifas atrativas é, assim, habilmente manipulada para criar uma relação desigual e exploratória segundo os ditames do modo de produção capitalista.

4.1.2 Heterogestão algorítmica

No acondicionamento social da produção heterogestionária, o controle algorítmico surge posicionado no cerne dessa dualidade, atuando, segundo Kellogg, Valentine e Christin (2020), para direcionar, avaliar e disciplinar o comportamento dos trabalhadores. Pelo gerenciamento algorítmico, conduzido por mecanismos automatizados, mas que são programados por seres humanos, ocorre o direcionamento, a distribuição e a precificação do trabalho. Esse processo de programação engloba a classificação, a concessão de bonificações e a aplicação de penalidades, elementos que materializam os métodos de controle do trabalho (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

Ao se cadastrar para trabalhar em determinada plataforma, o motorista deve consentir com uma série de requisitos e regras de conduta previstas e se comprometer a observá-las. As informações como tráfego, avaliações dos passageiros e taxas de aceitabilidade de viagens (Filgueiras; Antunes, 2020; Cingolani, 2016) alimentam os algoritmos que monitoram e avaliam de forma contínua o comportamento e o desempenho dos trabalhadores (Möhlmann; Zalmanson, 2017). Essas informações são utilizadas pelas empresas para a verificar o

cumprimento das regras e condutas fixadas, disciplinar, punindo ou recompensando o motorista de acordo com o seu comportamento e sua produtividade, e comandar processos decisórios opacos. O algoritmo de gerenciamento desempenha um papel fundamental nesse processo, assegurando um controle preciso (Prassl, 2018) e em larga escala dos motoristas dispersos (Lee *et al.*, 2015). Isso cria um ambiente de constante vigilância e incerteza para os motoristas, que se tornam vulneráveis às práticas unilaterais das empresas.

No contexto do trabalho em plataformas, o controle algorítmico representa uma forma particular e altamente sofisticada da heterogestão, que pode ser considerada como uma condição mais geral de como a produção tem sido organizada. Por um lado, as contemporâneas possibilidades de determinações corporativas e algorítmicas unilaterais estão intrinsecamente enraizadas na heterogestão. Por outro, a heterogestão é colocada em prática e mediada pelas imposições unilaterais, tanto das diretrizes corporativas quanto das intervenções algorítmicas, destacando a interdependência entre as estruturas de controle e o funcionamento dos algoritmos nessas dinâmicas organizacionais. Nesse cenário, a gestão do trabalho é moldada por uma dinâmica na qual a função diretiva tradicional das empresas se entrelaça com o controle e disciplinamento algorítmico, resultando na síntese de uma heterogestão algorítmica.

Nesse modelo hegemônico da heterogestão algorítmica, como destacado pelos entrevistados e em consonância com Antunes (2023), Casagrande, Zamora e Oviedo (2021) e Fontes (2017), os motoristas são frequentemente rotulados e induzidos a se perceberem como empreendedores autônomos, dotados de total autodeterminação na execução de suas atividades laborais. Conforme Ferrari e Graham (2021), essas empresas de plataformas implantam meticulosamente essas narrativas de flexibilidade, empreendedorismo e autonomia, transferindo sistematicamente os riscos laborais para os trabalhadores.

Elas optam por se posicionar como empresas de tecnologia e intermediárias, ao invés de designarem-se como empresas de transporte ou entrega, para evitar leis trabalhistas e regulamentações setoriais. No entanto, a dinâmica do trabalho nas plataformas digitais revela um contraste entre a representação idealizada e a efetiva falta de autonomia sobre as determinações de realização do trabalho desses motoristas.

Nas outras plataformas que nós somos “autônomos”, entre aspas, nós não temos o direito de decidir o quanto nós vamos ganhar. Os “autônomos”, entre aspas, né? São obrigados a aceitar tudo que vem lá de cima da administração da [nacional], da [multinacional], ou de qualquer outro aplicativo que, no fim, é uma empresa (E2).

Os relatos dos motoristas entrevistados, exemplificados pelo relato do motorista E2, enfatizam a ironia da designação “autônomo”. Os motoristas, apesar de rotulados como “autônomos”, se veem obrigados a aceitar incondicionalmente “*tudo que vem lá de cima da administração*” das empresas das plataformas.

Na heterogestão algorítmica dessas empresas, o trabalho dos motoristas é determinado. Eles são subordinados à autoridade gerencial algorítmica. Conforme Krein e Manzano (2022), as plataformas desempenham não apenas uma mediação, mas exercem um papel ativo no controle e gerenciamento da força de trabalho. Nas palavras de E9, essas as empresas das plataformas de mobilidade operam efetivamente um modelo de gestão hierarquizada e unilateral, onde “*o poder de decisão é de um só*”. A partir das prescrições proprietárias, a gestão dessas empresas dita as condições de trabalho, as tarifas, as políticas de desempenho e comportamento dos motoristas. Isso é exemplificado pela seguinte afirmação: “*o cara chega e fala, ‘não, eu quero assim’, e acabou. Igual, tem outros aplicativos aqui em Varginha que são assim, se o dono chega e fala: ‘não, eu que mando’, acabou*” (E9). Nesse contexto, com um enfoque notável na centralização do poder decisório nas mãos dos proprietários das empresas de plataforma, a heterogestão algorítmica desempenha um papel fundamental na definição e verificação das diretrizes que administram o trabalho dos motoristas.

A heterogestão algorítmica resulta no processo indicado por Sousa e Meinberg (2020) de eliminação de um considerável número de ocupações intermediárias de gerenciamento pela implementação de um modelo automatizado de controle do trabalhador, contando com o trabalho não remunerado dos usuários nas avaliações. Conforme Abílio (2020), estabelece-se informalmente um padrão de qualidade por meio da cooperação dessa multidão de usuários dispostos, e por vezes obrigados, para que possam continuar utilizando o serviço, a definir o que é um trabalho de qualidade. Ocorre uma simbiose entre o trabalho uberizado, a empresa fetichizada como marca e o consumo, sendo o consumo uma forma de supervisão do trabalho. Trabalhadores e consumidores contribuem para o fortalecimento e, conseqüentemente, a valorização da marca, o que também se configura como o aprimoramento da confiança.

As avaliações dos usuários exercem algum nível de controle ou gerenciamento sobre essa força de trabalho (Krein; Manzano, 2022) e possibilitam um ranqueamento dos motoristas, influenciando na distribuição de trabalho e, por conseguinte, no acesso à remuneração. A falta de regras claras ou motivos pré-estabelecidos para a suspensão ou desligamento dos trabalhadores, aliada à arbitrariedade da avaliação dos usuários, evidencia a incerteza, a insegurança e a liberdade limitada no trabalho por aplicativo, onde a forma como o trabalho e o próprio motorista são avaliados estão sob as vivências e intenções de cada usuário (Salvagni;

Valentina; Colomby, 2022). Os trechos abaixo relatam os desafios enfrentados por esses trabalhadores na lida cotidiana com avaliações e decisões arbitrárias.

Tem motoristas que são idôneos, são regrados. Não dão e nem nunca deram problema. Acontece, às vezes, um relato de um passageiro que está agindo de má fé contra o motorista. O que, automaticamente, causa a suspensão por tempo indeterminado ou o bloqueio dos motoristas (E3).

Por exemplo, têm passageiros que usam as avaliações de má fé, e isso está acontecendo cada vez mais. Ai eles banem o motorista, muitas das vezes, sem ouvir ele. A gente não tem margem para nada, para nada (E1).

Os fragmentos acima permitem compreender a vulnerabilidade dos motoristas, que, mesmo prestando os serviços de transporte segundo as normas condicionantes – formais, das empresas, ou informais, dos usuários – estão suscetíveis a sofrer sanções mediante as avaliações subjetivas desses usuários. Essas avaliações, mesmo que não necessariamente refletindo a qualidade do serviço prestado, ou até mesmo sendo levianas, são incorporadas à heterogestão algorítmica e podem restringir o acesso dos motoristas ao trabalho e comprometer sua rotina diária de subsistência. Tudo isso, sem oferecer oportunidade de defesa, em um cenário de controle unilateral promovido, em última instância, pelas plataformas. A observação de que essa prática está se tornando mais comum indica uma crescente preocupação e frustração entre os motoristas, que se veem cada vez mais limitados em sua capacidade de influenciar ou contestar as decisões que afetam diretamente seu trabalho. A falta de margem para os motoristas, aliada a decisões unilaterais de banimento, destaca a assimetria e opacidade da gestão.

De acordo com Prassl (2018), os algoritmos de reputação podem ser considerados como uma alternativa para a estrutura de gestão de uma companhia, mas, ao mesmo tempo, como uma estrutura problemática. Nessa visão, um sistema de reputação é comparado a um “chefe do inferno”: um gestor imprevisível, mal-humorado e não responsabilizado, com o poder de demitir os trabalhadores a qualquer momento, sem justificativa e sem direito de resposta. Mais do que simplesmente sinalizar a qualidade, a verdadeira função dos algoritmos de avaliação é controlar os trabalhadores, tanto em seu cotidiano, quanto mantendo-os confinados no ecossistema específico de uma plataforma.

Quando os motoristas, ao serem penalizados temporariamente ou permanentemente, procuram compreender as razões junto às empresas que os penalizam, deparam-se com uma opacidade labiríntica inerente à impessoalidade da heterogestão algorítmica. Isso obriga os

trabalhadores a interagirem com sistemas de atendimento automatizados, revelando a face impiedosa de plataformas como a nacional.

Esse aplicativo é uma empresa. Vou falar da [nacional], ela é uma empresa fria, que trata o motorista de forma desumana. Você é punido com suspensão de dias ou até suspensão definitiva. Você entra em contato com o escritório e pergunta o motivo, eles não te falam o motivo. Simplesmente falam que você infringiu os termos de uso do aplicativo. Não adianta, como já aconteceu comigo, recebi uma suspensão de 3 dias, liguei para o escritório: “o que que houve?”. “Você infringiu os termos de uso”. Só que os termos de uso são dezenas de itens, até centenas. Às vezes você cometeu uma falha insignificante, você não fica sabendo o motivo, eles não te falam o porquê. Eu perguntei na época: “eu preciso saber o motivo para eu corrigir, por que vocês não falam? Se vocês falarem o motivo eu vou procurar corrigir”. Só que eles insistem, “você infringiu os termos de uso e ponto final. Leia os termos de uso que você vai ver o que você fez de errado”. É uma empresa desumana. Quando o passageiro te denuncia eles dão 100% de credibilidade ao passageiro e não te dão a oportunidade de se defender (E2).

O relato do motorista E2 fornece uma visão da complexa dinâmica de interação entre os motoristas e as empresas de plataformas influenciada pelas avaliações dos usuários, destacando a experiência com a empresa nacional. Inicialmente, a entrevista elucidou que, por trás do nível imediato da interface do aplicativo, existe uma empresa, caracterizada como “fria” e “desumana”. A narrativa ressalta a falta de transparência nas ações disciplinares, exemplificada pela imposição de suspensões sem justificativas claras e pela referência genérica aos extensos “termos de uso” como recusa em fornecer informações específicas sobre supostas infrações cometidas.

Além disso, o relato também critica a assimetria na mediação algorítmica, onde a perspectiva dos motoristas é subjugada pela predominância dada às avaliações dos passageiros, que recebem “100% de credibilidade”. Isso cria um ambiente de incerteza e frustração para os motoristas, que ficam impossibilitados de questionar ou, ao menos, corrigir ou evitar comportamentos inadequados a eles atribuídos, e que podem resultar no desligamento da empresa da plataforma.

As entrevistas revelaram que os motoristas enfrentam uma experiência frustrante ao tentar contestar penalizações junto às plataformas. O relato concedido por E1 destaca a dificuldade de comunicação, que se manifesta em um ciclo repetitivo de mensagens automáticas.

Não adianta você ligar e falar, olha, não fui eu, não importa, não importa [...]. Ai você vai, você tem que ligar lá, você fica mais de 40 minutos na mensagem repetida. Ai, quando finalmente você é atendido, você fala: “fulano, aconteceu isso, isso e isso. Eu fui bloqueado”. Ai a pessoa olha no sistema, fala: “realmente, você infringiu o termo 8.2”. Ai você pergunta assim: “o que eu infringi? Qual que é o termo 8.2?”. Te falam: “é o termo 8.2 que você infringiu”. “Mas o que consta nesse termo 8.2?”. “Você infringiu o termo 8.2!”. Eles não sabem dizer para você o que você fez (E1).

E1 reforça o papel do intrincado conjunto de termos de uso, descrevendo a frustração enfrentada na busca por explicações sobre eventuais bloqueios. A ausência de uma comunicação eficaz, aliada à recepção de mensagens padronizadas durante as tentativas de contato intensificam a percepção de que as empresas de plataformas dificultam deliberadamente a compreensão e a contestação das decisões algorítmicas.

Essa opacidade característica da heterogestão algorítmica pode ser definida como uma caixa-preta da heterogestão algorítmica. Pasquale (2015) emprega a expressão caixa-preta em referência aos sistemas, algoritmos ou processos que são caracterizados pela opacidade, com um funcionamento interno obscuro ou secreto, tornando o entendimento de como eles funcionam ou a tomada de decisões informadas sobre eles um desafio substancial para o usuário ou observador externo.

A complexidade da heterogestão algorítmica, como evidenciada nos relatos dos motoristas, destaca uma dinâmica opaca e desafiadora. A expressão “caixa-preta”, como uma metáfora, contribui para ilustrar a natureza obscura desse sistema de controle. Ao buscar compreensão ou justificativa para as advertências impostas pelos algoritmos, os motoristas se deparam com uma estrutura labiríntica, onde a falta de transparência é a regra. A imposição de suspensões sem a necessidade de justificativas, a recusa em fornecer detalhes específicos sobre as supostas infrações e a prevalência das avaliações dos usuários, mesmo quando questionáveis, ilustram a natureza opaca da gestão algorítmica. Essa “caixa-preta” não apenas obscurece os motivos por trás das decisões, mas também limita a capacidade dos motoristas de contestar, corrigir ou evitar comportamentos inadequados que possam resultar em consequências graves para seu trabalho na plataforma.

Nesse contexto, a heterogestão algorítmica não deve ser percebida como um demiurgo, como pretendido pelo anseio de obliterar a percepção dos papéis relacionais e sociais de produção que nela se manifestam. Mesmo o software, sendo um componente essencial de uma plataforma, não é realmente independente ou neutro, pois é predefinido para atender a certos propósitos, carregando, implicitamente, os interesses para os quais foi projetado: Essa compreensão ressalta a impossibilidade de dissociar o software das questões subjacentes à sua criação, destacando os interesses embutidos nas lógicas algorítmicas.

Este postulado da neutralidade material/instrumental é tão sensato quanto a ideia de que o *hardware* de um computador pode funcionar sem o *software*. E até mesmo quando se chega a ter a *ilusão* de que isto poderia ser feito, já que o “sistema operacional” etc. não precisa ser carregado separadamente de um disquete ou disco rígido, o *software* relevante já estava gravado no *hardware*. Por isso, nenhum *software* pode ser considerado “neutro” (ou indiferente) aos propósitos para os quais foi inventado (Mészáros, 2011, p. 865, *itálicos do original*).

É preciso lembrar, conforme as pistas de Seaver (2019), que esses sistemas algorítmicos não são caixas-isoladas, mas estruturas ampliadas e interconectadas, com diversas mãos ajustando, trocando partes e experimentando novas configurações. Para desvelar a lógica desses sistemas, convém focar não apenas na lógica e no controle vinculado a algoritmos individuais, mas também na lógica orientadora das escolhas de algoritmos, representações de dados específicos e na tradução de ideias para código. De acordo com Figueiredo (2019), os algoritmos ampliam a subsunção do trabalho, aprimorando estratégias de vigilância e controle, características e valorizadas pelo capital. Desempenhando uma função ideológica, esses modelos matemáticos são apresentados como intrinsecamente objetivos. Contudo, é essencial ressaltar que sua organização reflete os interesses das corporações que os detêm. A habilidade de traduzir relações sociais para linguagem de programação, quantificando-as, criando uma ilusão de objetividade e naturalizando a ordem de mercado no ciberespaço, constitui o grande trunfo dos algoritmos.

Como exposto, o fenômeno do uberismo emerge como uma tendência homogeneizadora da reconfiguração da organização do trabalho (Davis; Sinha, 2021; Faraj; Pachidi, 2021; Tessarini Junior; Saltorato; Rosa, 2023). A generalização do uberismo possibilita a identificação dessa modalidade específica de trabalho amplamente difundida nas plataformas digitais de transporte, tanto de pessoas, quanto de mercadorias (Antunes, 2023). Nesta pesquisa, essa modalidade de trabalho generalizada, mas específica, é identificada em uma empresa de plataforma de mobilidade regional de Varginha. Conforme observado por Grecco (2023), os aplicativos de transporte regionais operando em áreas descentralizadas do Brasil tiveram um notável aumento de 38% em seu volume financeiro em 2022, em comparação com o ano anterior, ultrapassando a cifra dos R\$900 milhões. Tal fenômeno sugere a possibilidade da expansão desses aplicativos interiorizados na esfera da produção do serviço de transporte de passageiros, o movimento do uberismo interiorizado. Esse crescimento pode apontar possíveis fissuras nos monopólios e oligopólios territoriais indicados por Tozi (2018), criados pelas grandes empresas de plataformas de transporte no Brasil.

A empresa da plataforma de mobilidade regional de Varginha adota uma abordagem de controle unilateral e centralizado, semelhante àquela praticada pelas grandes corporações

uberizadas. Mesmo nessa empresa de menor porte, mais próxima à realidade local, a esses trabalhadores e suas particularidades, observa-se que os níveis de participação e controle dos motoristas na determinação das condições de organização do trabalho têm se mostrado restritos. Essa constatação aponta para uma concentração de poder nas mãos das empresas, revelando um profundo desequilíbrio nas relações de produção uberizadas:

tem um aplicativo aqui, que já se consolidou até aqui, na cidade, e deixa o motorista de lado, por quê? Porque o cara tem dinheiro para investir, começou com uma promessa, e hoje, como o que eu falei, tem momentos que até pior que a [nacional]. Entendeu? E não tem diálogo. Bloqueia o motorista, entendeu? Você não pode discordar dele porque senão ele te bloqueia, ele acha ruim com você. Entendeu? Então a ideia da cooperativa, principalmente é eliminar essas coisas (E10).

Esse modelo revela-se caracterizado por uma hierarquia de poder que promove a tomada de decisões unilaterais, frequentemente desconsiderando as perspectivas e necessidades dos motoristas. A ausência de diálogo e a limitação imposta à capacidade de discordância por parte dos motoristas, respondida pelos bloqueios, ilustram a inflexibilidade e a centralização desse modelo pela heterogestão algorítmica. A comparação com as principais empresas do setor, como a multinacional e a regional, destaca que essa estrutura de controle hierárquico não é um privilégio exclusivo das grandes corporações. Mesmo empresas de menor porte e alcance regional, inspiradas na gestão inaugurada pelas grandes corporações, podem operar sob uma gestão igualmente hierarquizada e fechada à participação, caracterizada por um modelo de controle centralizado, no qual as decisões são tomadas unicamente pela administração ou pelos proprietários.

A análise reitera que, embora os motoristas de aplicativos sejam frequentemente descritos como empreendedores autônomos, criando uma imagem de “burguês-de-si-próprio” (Antunes, 2023, p. 37), há uma incompatibilidade entre essa descrição e profunda assimetria na relação entre esses trabalhadores e o controle algorítmico das empresas, sejam elas empresas de grande porte ou de atuação regional, efetivando a condição do “proletário-de-si-mesmo”, a emergência do intrigante “empreendedor-proletário” (Antunes, 2023, p. 38). As discrepâncias entre a retórica empreendedora e a realidade do trabalho em plataformas podem ser verificadas nas primeiras expressões (como greves e a busca por sindicatos) de uma série de outras experiências que destacam as disfunções e contradições inerentes ao trabalho nas plataformas digitais (Antunes, 2023).

4.2 ORGANIZAÇÃO COLETIVA

4.2.1 Cooperativa como alternativa

Os motoristas se mobilizaram em prol da organização associada do trabalho pela urgência imperativa de um contrapeso ao uberismo que viabilizasse a geração de trabalho e renda com maior horizontalidade e centralidade na satisfação das demandas coletivas dos trabalhadores. Conforme indicado nas falas de E3 a seguir, a cooperativa é concebida como possibilidade coletiva de reinvenção do trabalho mediado por plataformas além da exploração e do controle perpetrados pelas plataformas corporativas de serviços de transportes, atendendo, assim, “às necessidades dos motoristas”.

Eu não só acredito, como eu tenho certeza de que a cooperativa é a salvação nessa área de motorista de aplicativo de mobilidade urbana. Eu não só acredito, como é a salvação dos motoristas. E eu vi na cooperativa uma oportunidade de crescimento, de melhorar para os motoristas, entendeu? Sempre tive essa visão porque, à medida que ia crescendo a prestação de serviço de transporte por aplicativo aqui em Varginha, foi impressionante, automaticamente, os valores das corridas iam abaixando, e eu achava uma exploração. E as empresas controlando os motoristas do jeito que elas querem. E eu ainda pensava: “gente, será que é muito difícil levantar uma plataforma para gente colocar para rodar na cidade, que realmente atenda às necessidades dos motoristas?” (E3).

A fala do entrevistado E3 evidencia o papel da cooperativa como uma alternativa: “*Eu não só acredito, pois tenho certeza de que uma cooperativa é a salvação nessa área de motorista de aplicação de mobilidade urbana*”. Ele fundamenta essa afirmação na percepção de exploração dos motoristas em relação às empresas de plataformas de mobilidade urbana, que retêm uma parcela significativa dos ganhos dos motoristas e do controle excessivo das empresas sobre os motoristas, que têm pouca autonomia sobre suas próprias condições de trabalho, estando sujeitos às regras e diretrizes impostas pelas empresas. A busca por uma alternativa que atenda às necessidades dos motoristas é motivada pela insatisfação com a conformação uberizada do trabalho por aplicativos.

A entrevista com uma das idealizadoras da cooperativa revela a trajetória de mobilização e fundação da iniciativa.

Então, o que eu comecei a fazer, a disseminar nos grupos, a colocar na cabeça de diversos motoristas que a gente precisava fazer alguma coisa, mudar a realidade. E todos os motoristas que realmente vivem da profissão, levam ela a sério [...] começaram a dar atenção e a me conhecer [...]. Então, a partir disso, eu consegui uma mobilização de juntar os motoristas interessados naquela mesma proposta. Aí, teve um outro motorista que comentou comigo de uma cooperativa de Araraquara

[...]. Em uma matéria a gente chegou a ver que era uma iniciativa muito boa, muito boa. O depoimento dos motoristas era de que eles passariam a ter uma média de ganhos de 70% a mais do que antes, se tornaram realmente independentes e a gerar ganhos para eles. E aí falamos: “essa ideia é ótima, ótima”. Vamos tentar fazer! Juntamos os motoristas lá na época, procuramos um contador. Fomos eu e mais quatro motoristas em um contador para pedir essa orientação. Aí ele orientou como que tinha que ser feito, os primeiros passos, documentação. Para já podermos documentar e tirarmos nosso alvará para formarmos a cooperativa. Com esse alvará apenas a gente iria conseguir tirar o CNPJ e abrir uma conta no banco. Então, esse foi o nosso passo a passo [...]. Foram 5 anos de conversas praticamente para conseguirmos andar 6 meses. Agora que a gente conseguiu esses frutos (E1).

A narrativa da entrevistada E1 indica que o processo de criação da cooperativa foi permeado por uma mobilização e uma percepção coletiva da necessidade de mudança da realidade do trabalho dos motoristas de aplicativo. Inicialmente, a entrevistada desempenhou um papel ativo ao disseminar a ideia entre os motoristas. Segundo ela, “*o que eu comecei a fazer, a divulgar nos grupos, a colocar na cabeça de diversos motoristas que a gente precisava fazer alguma coisa, mudar a realidade*”. A reação positiva dos motoristas interessados na proposta demonstra a receptividade e a compreensão da urgência da situação.

A inspiração para a criação da cooperativa também se originou do entusiasmo com a experiência mencionada da cooperativa de Araraquara, São Paulo, com a possibilidade de aumento significativo nos ganhos e independência para os motoristas. Segundo a motorista: “*falamos: ‘essa ideia é ótima, ótima’. Vamos tentar fazer!*” (E1). Essa referência externa serviu como estímulo para a mobilização local, fortalecendo a convicção dos motoristas de que a criação de uma cooperativa era uma alternativa viável. O relato detalhado sobre o processo burocrático envolvido na criação da cooperativa destaca os desafios enfrentados. Em suas palavras, “*foram 5 anos de conversas praticamente para conseguirmos andar 6 meses*” (E1). Este excerto ressalta a persistência dos motoristas envolvidos no projeto cooperativo na busca de alternativas frente ao trabalho nas plataformas corporativas de mobilidade urbana.

A Cooperativa de Araraquara surge em um contexto bastante semelhante à cooperativa em Varginha, visando superar os desafios enfrentados pelos motoristas. No entanto, é importante ressaltar que a cooperativa atua como intermediária na relação dos motoristas com a plataforma, cuja propriedade permanece sob controle privado.

O aplicativo de transporte privado urbano de Araraquara, o Bibi Mob, foi oficialmente lançado no início de janeiro de 2022, oferecido pela Cooperativa de Transporte de Araraquara (Coomappa). A Coomappa foi fundada em março de 2021 após uma série de reuniões entre motoristas de aplicativos em Araraquara para buscar soluções aos problemas enfrentados pelo setor, incluindo a ausência de reajustes nos repasses das grandes plataformas (Prefeitura Municipal de Araraquara, 2022).

O Bibi Mob foi disponibilizado gratuitamente nas lojas de aplicativos e propunha a cobrança de uma porcentagem entre 5 a 7% do valor da corrida para custear a manutenção do software e da plataforma, repassando aproximadamente 95% para os motoristas da Coomappa. Além disso, a cooperativa estabeleceu diversas parcerias, oferecendo descontos em serviços automobilísticos visando proporcionar benefícios adicionais aos motoristas (Prefeitura Municipal de Araraquara, 2022).

Em relação à criação do aplicativo Bibi Mob em Araraquara, destaca-se que a plataforma não foi desenvolvida nem pela prefeitura local nem pela Coomappa, mas sim por uma empresa (Grohmann, 2022). A prefeitura estabeleceu uma parceria com a cooperativa de motoristas para iniciar uma cooperativa de plataforma, sendo que esta decidiu alugar o software de uma empresa proprietária para construir a referida cooperativa. No entanto, tanto a cooperativa quanto a prefeitura conseguiram perceber dificuldades em termos de dependência de dados e infraestrutura em relação à empresa proprietária (Grohmann, 2023b). Dessa forma, embora haja vínculos com a prefeitura e a cooperativa, a tecnologia da plataforma é de propriedade privada, não pertencendo, de fato, nem aos trabalhadores, nem ao poder público (Grohmann, 2022).

O período inicial de cinco anos, pautado por articulações e mobilizações que fundamentaram os seis meses subsequentes de avanço efetivo, resultou no processo formal de instituição da organização que adquiriu a conformidade legal específica de uma cooperativa. Esse processo abarcou desde a pesquisa de informações junto a um contador até a obtenção do alvará, do CNPJ e a efetiva abertura de uma conta bancária. Trata-se, portanto, segundo as abordagens propostas por Bunders (2021), de um exemplo de ação coletiva dos trabalhadores platformizados com maior grau de institucionalização e maiores custos individuais à participação. Conforme Vieitez e Dal Ri (2019), em geral, é comum que as organizações de trabalho associado adotem a forma jurídica de cooperativa, pois esta configura-se como a opção mais viável e amigável para esse tipo de trabalho, além de ser respaldada por uma legislação consolidada.

Sendo assim, as entrevistas evidenciaram que a formação da cooperativa representa uma tentativa de remodelação do trabalho nas circunstâncias e características do uberismo. Trata-se de um modelo específico de organização do trabalho enraizado na interseção entre a flexibilização e a infraestrutura técnica sofisticada e que se baseia na abstração e concretude do controle e exploração do trabalho pela mediação algorítmica.

Porque a gente estava cansado de ter explorado, sabe? Você vai vendo que você está sendo explorado, aí, chega em ponto, que você fala assim: “putz, eu tô sendo enganado demais na conta”. Estou pegando meu investimento, do valor de um carro, que não é barato, né? Investindo um valor desse trabalhando, pagando combustível, manutenção, que não é barata também, para trabalhar para uma pessoa te explorar. Para trabalhar para uma pessoa te explorar. Você fala assim: “eu estou pegando meus bens e estou dando para eles”. Daí, a hora que você acorda, você fala: “não, a gente tem que mudar isso”. Daí veio todo mundo acordando, veio o pessoal acordando: “Olha gente, vamos montar uma cooperativa para a gente, a gente não pode ser escravo”. Entendeu? Você vai acordando para essa situação que você está, aí você entra. E vai largando para lá os outros aplicativos (E8).

Então, para mim, a cooperativa foi criada para melhorias para os motoristas, né? Porque, o motorista, pela [nacional] ou outros aplicativos que têm aí, é escravizado. Então, a cooperativa foi criada pensando em melhorias para nós porque todos os gastos de carro, combustível, tudo é nosso. Então, acaba que o ganho não fica uma coisa boa. Nesses outros aplicativos, acaba que a gente fica sendo muito explorado. A gente paga muita taxa alta para eles, né? (E7).

O motorista E8 expressa a insatisfação com a exploração do trabalho nos moldes do uberismo. *“Porque a gente estava cansado de ter explorado, sabe? Você vai vendo que você está sendo explorado, aí, chega em ponto, que você fala assim: ‘putz, eu tô sendo enganado demais na conta’”*. Ele destaca a frustração ao investir significativamente em parte dos instrumentos e ferramentas de trabalho e perceber que a maior parte do retorno por seu trabalho está sendo apropriada por outro, chegando à conclusão de que é necessário mudar essa realidade. A motorista E7 reforça essa perspectiva: *“os gastos de carro, combustível, tudo é nosso”* e destacada que a cooperativa foi criada para trazer melhorias aos motoristas: *“Então, para mim, a cooperativa foi criada para melhorias para os motoristas, né? Porque, o motorista, pela [nacional] ou outros aplicativos que têm aí, é escravizado”*.

Ambos os entrevistados, como observado de maneira recorrente ao longo da pesquisa, utilizaram o adjetivo *“explorado”*, ressaltando a materialidade do trabalho uberizado como uma construção conceitual que, em essência, segundo Filgueiras e Antunes (2020), abrange diversas modalidades de assalariamento, envolve a busca por lucro, a exploração da mais-valia e expropriação do trabalhador ao transferir custos operacionais diretamente para eles. As entrevistas ressaltam especificamente essa tendência de transferir a responsabilidade pela aquisição e manutenção de instrumentos e ferramentas essenciais ao trabalho dos motoristas diretamente a eles próprios, impondo essa condição como requisito prévio para o cadastro e atuação nas plataformas (Abílio, 2020; Antunes, 2018; 2023; Fontes, 2017).

Os motoristas, ao reconhecerem a necessidade de mudança e ao adotarem a proposta cooperativista, buscaram alternativas a essa condição de exploração e procuram reconquistar um

maior controle sobre o seu trabalho na satisfação de suas necessidades. As entrevistas, deste modo, refletem não apenas uma insatisfação, mas também uma mobilização ativa em direção a soluções que buscam desafiar e superar as configurações do trabalho imposta pelas grandes plataformas de mobilidade.

Eu acho que a cooperativa é a luz no fim do túnel para nós trabalhadores de aplicativo aqui em Varginha [...]. Então, a cooperativa veio para salvar a classe, ela veio para dar essa dignidade para os motoristas. E eu tenho esse tipo de visão, entendeu? (E3).

Decidimos ter nosso próprio aplicativo da cooperativa para o bem do motorista, para a gente continuar trabalhando e acabar a exploração, porque somos muito explorados (E7).

A pesquisa sugere que a formação da cooperativa em Varginha, vista como uma “*luz no fim do túnel*” (E3), apresenta paralelos com a extensa tradição de resistência e organização coletiva do trabalho contra a exploração, cujos primeiros estágios remontam aos primórdios do cooperativismo durante a Revolução Industrial (Rios, 2007; Schneider, 2012). A criação de um aplicativo próprio da cooperativa, conforme mencionado pela entrevistada E7, é a atualização desse movimento remanescente de enfrentamento à opressão e exploração diante das mudanças tecnológicas, algo semelhante ao argumento de Schor e Eddy (2022) sobre as raízes do cooperativismo de plataforma nas experiências históricas de luta dos trabalhadores. Isso indica uma conexão de origens entre a cooperativa em Varginha e as práticas históricas e contemporâneas de resistência e organização coletiva dos trabalhadores encurralados, seja pelo maquinário industrial do século XIX, seja pelas plataformas digitais do século XXI.

4.2.2 Geração de trabalho e renda

A construção dessa alternativa, centrada no cooperativismo, busca abrir clareiras econômicas e sociais, tecendo possibilidades de geração de trabalho e renda, de autossustento. Esse propósito encontra sua raiz no cooperativismo popular, cuja abordagem reside na busca por alternativas que fomentem a inclusão social, promovendo trabalho, renda e a participação na organização e gestão do trabalho. A análise das entrevistas revela a percepção dos motoristas sobre a exploração e as vantagens associadas à participação na cooperativa em comparação com outras plataformas de mobilidade.

Os entrevistados expressam a insatisfação com a forma como os algoritmos das empresas operam mediando a retenção de uma parcela significativa dos ganhos dos motoristas,

classificando essa prática como uma forma de “*escravidão*”, expressão recorrentemente utilizada em referência à subsunção e exploração do trabalho plataformizado nas empresas de mobilidade urbana. A metáfora da “*escravidão*” empregada pelos motoristas nesses e em muitos outros trechos das entrevistas remete à ideia de “*escravidão digital*” proposta por Antunes (2018), na qual a tecnologia e as plataformas digitais são vistas como instrumentos de subordinação, controle e exploração intensificada.

Os motoristas destacam a cooperativa como uma alternativa e a diferença na remuneração proporcionada por ela em relação às empresas de plataformas convencionais, enfatizando, assim, a geração de trabalho e renda pelo cooperativismo.

Não estamos ganhando mais trabalhando na cooperativa, mas o que nós estamos ganhando, proporcionalmente, o percentual que a gente ganha, é maior do que nos outros aplicativos. Não é o suficiente para a gente sobreviver ainda, mas em uma corrida de R\$10,00 que eu faço para o nosso aplicativo, os R\$10,00 são 100% meus. Se for uma corrida grande, por exemplo, uma corrida de R\$40,00 pelo nosso, os R\$40,00 são meus. Se eu fizer uma corrida de R\$ 40,00 para a [nacional], provavelmente eu só vou ficar R\$24,00, R\$16,00 vai para a [nacional] escravagista. Falo assim porque ela é (E2).

A principal diferença é o ganho. Isso daí você pode pontuar, pode colocar com destaque. O motorista, rodando na nossa plataforma, já tem 100% de ganho (E3).

Como feito pelo E2 e pelo E3, a percepção de disparidade nos ganhos proporcionais entre a cooperativa e as empresas de plataformas de mobilidade é evidenciada pelos motoristas durante as entrevistas. Esse último, ao afirmar que “*rodando na nossa plataforma, já tem 100% de ganho*”, ressalta a política de remuneração integral da cooperativa aos motoristas. Essa declaração contrasta diretamente com a prática comum em outras plataformas, onde os motoristas têm uma parcela significativa de seus ganhos apropriada.

E2, que confirma essas vantagens do trabalho na cooperativa, também ressalta que o trabalho exclusivo nesse modelo não garante total independência do assalariamento nas empresas de plataformas. Em suas palavras: “*não é o suficiente para a gente sobreviver ainda*”. Ao utilizar a expressão “*escravagista*” para descrever a plataforma nacional, E2 denuncia a relação estabelecida. Essa caracterização sugere não apenas uma insatisfação com a empresa em questão, mas com a natureza exploratória do modelo de negócios das empresas de plataformas de mobilidade convencionais. A comparação direta, onde ele afirma que os R\$40,00 em uma corrida para a nacional resultaria em apenas R\$24,00 para o motorista, reforça a ideia de que as práticas das grandes plataformas representam uma apropriação mediada pelas plataformas que resulta na perda de renda para os condutores. Realidade que busca ser contornada pelo trabalho associado e realizado mediante o aplicativo da cooperativa.

Se me falar: “tem duas corridas, uma da [nacional] e outra do aplicativo da cooperativa”, eu largo a da [nacional] e vou para a do aplicativo da cooperativa. Aí você me fala assim: “ah, a distância do no aplicativo da cooperativa é um pouquinho maior”. Mesmo assim, a corrida do aplicativo da cooperativa vale muito mais a pena por causa de porcentagem de desconto, entendeu? O desconto da [nacional] é muito grande, e varia, tem dia que chega a 40%. E no aplicativo da cooperativa é uma corrida livre, entendeu? Que eu vou pagar semanalmente. Compensa muito mais. Você se sente valorizado. Você sabe que o que você vai ganhar com o seu suor é seu (E8).

A percepção de disparidade nos ganhos proporcionais entre as cooperativas e as empresas de plataformas de mobilidade é novamente evidenciada na entrevista de E8. Semelhante a E2, E8 destaca a vantagem proporcional dos ganhos ao trabalho na cooperativa em comparação com outras empresas de plataformas. Ao afirmar que o “*O desconto da [nacional] é muito grande, e varia, tem dia que chega a 40%*”, E8 chama a atenção para outra faceta da exploração realizada pelos motoristas nas plataformas convencionais, a variabilidade na proporção de apropriação direta dos ganhos segundo as determinações das empresas (Zamora; Augustin; Souza, 2021), reduzindo significativamente a remuneração dos motoristas de maneira injustificada (Antunes, 2018; Franco; Ferraz, 2019).

A escolha de corridas prioritariamente na cooperativa, mesmo diante de distâncias maiores, reflete a importância atribuída ao recebimento integral das corridas e à sensação de valorização associada ao modelo semanal de pagamento. A afirmação de que “*você se sente valorizado*” ao trabalhar na cooperativa ressalta um aspecto fundamental da satisfação e motivação dos motoristas. Esse sentimento de valorização está diretamente ligado ao controle percebido sobre os ganhos e a gestão do trabalho.

Uma das coisas que fez a gente querer ter nosso próprio aplicativo é não ser escravo de outras plataformas que a gente paga uma taxa muito alta. E sendo da gente, eu pago uma taxa semanal, todas as corridas são minhas. Então, não importa se eu vou fazer uma corrida de R\$5,00, R\$10,00 de R\$20,00. Eu sei que aquilo é meu. Eu não estou engordando ninguém. A taxa dessas plataformas é muito alta, muito alta, então uma parte do dinheiro que a gente ganha fica para eles. E a gente fica escravo daquilo (E9).

A entrevista com o E9 destaca a insatisfação e a busca por alternativas à relação estabelecida entre os motoristas e as plataformas corporativas de mobilidade pelo uberismo. Trata-se da busca por “*não ser escravo de outras plataformas*”. A referência ao termo “*escravo*” dá o tom dessa relação. Sugere uma relação de exploração e alienação que combina a inovação tecnológica e informacional da produção a partir da base técnica da grande indústria moderna às formas pretéritas e brutais no que pode ser expresso na referida “*escravidão digital*”

(Antunes, 2018). Um ponto fundamental do trabalho uberizado nas plataformas é o modo com que os motoristas se percebem alienados do fruto de seu próprio trabalho, “*uma parte do dinheiro que a gente ganha fica para eles*”, indicando que uma parte significativa de seu valor de trabalho é extraída e apropriada pelos proprietários das plataformas, meios de produção do trabalho dos motoristas, em meio aos antagonismos sociais da produção capitalista.

A busca por ter um aplicativo próprio, e “*não ser escravo de outras plataformas que a gente paga uma taxa muito alta*”, é uma resposta a essa alienação percebida. Na fundação da cooperativa e na busca pelo próprio aplicativo, está expressa a busca dos motoristas por recuperar o controle sobre o trabalho, representando, assim, uma forma de resistência contra a exploração capitalista que tem em seu centro a luta que move a história de resistência e mobilização dos trabalhadores na busca por alternativas. A ideia de que “*Eu sei que aquilo é meu. Eu não estou engordando ninguém*” reflete o desejo de autonomia e apropriação integral do produto criado pelo próprio trabalho.

Os fragmentos das entrevistas a seguir descrevem a essência econômica da cooperativa como uma iniciativa voltada à produção de trabalho e renda, além de garantir condições para a satisfação das necessidades dos motoristas.

Então você pensa, a [nacional] ganha muito, muito dinheiro de cada motorista cobrando taxa. O “[nacional] regional” como eu chamo, também ganha muito dinheiro cobrando taxa. E o nosso veio com a função: a gente não vai cobrar taxa. A gente vai cobrar um valor semanal dos motoristas. [...] A gente vai pensando em dinheiro? Sim, quem não quer? O dinheiro honesto é sempre bom. Mas o que acontece, ao mesmo tempo, você tem um aplicativo que você pode, praticamente, chamar de seu (E4).

A cooperativa foi criada justamente para o nosso objetivo de se organizar. Hoje em dia então, nem se fala, né? Foi criada para a gente também ter um melhor ganho (E10).

E4 e E10 destacam a finalidade econômica da cooperativa em relação ao uberismo, evidenciando uma abordagem diferenciada em comparação com outras plataformas. Ao mencionar a taxa cobrada pela nacional e pelo “[nacional] regional” (E4), o entrevistado destaca a decisão da cooperativa de não cobrar uma taxa direta dos motoristas, optando, em vez disso, por um modelo de contribuição semanal.

O enfoque da cooperativa, segundo E4, está em proporcionar uma fonte de renda mais justa e controlada para os motoristas. As indicações que “*A gente vai pensando em dinheiro? Sim, quem não quer? O dinheiro honesto é sempre bom*” e “*Foi criada para a gente também ter um melhor ganho*” (E10) sugerem uma abordagem também pragmática, reconhecendo a

importância da satisfação das necessidades materiais enfatizando a importância da “*honestidade*” de apropriação do produto do trabalho pelos próprios trabalhadores que efetivamente trabalham, produzem valor.

A declaração de E10, “*ao mesmo tempo, você tem um aplicativo que você pode, praticamente, chamar de seu*” destaca a autonomia proporcionada aos motoristas pela cooperativa. Ao oferecer um aplicativo que os motoristas podem considerar como “*seu*”, a cooperativa busca criar um ambiente mais colaborativo e centrado nas necessidades dos motoristas, diferenciado das plataformas tradicionais, que muitas vezes são percebidas como distantes e controladoras, representando uma forma de resistência à alienação do trabalho.

A empreitada da cooperativa de motoristas em Varginha reflete os anseios decorrentes da concepção do cooperativismo com ênfase popular do contexto brasileiro. Essa iniciativa tem como anseio a resistência e atuação na esfera econômica para a promoção da satisfação das necessidades dos associados (Pinho, 2004). Consoante a Gaiger (2013), essa cooperativa, à semelhança de outras cooperativas populares, empenha-se na busca por garantir condições para a reprodução da vida com dignidade no processo produtivo, pautando-se por princípios que transcendem a lógica estrita do capital e simultaneamente se situam no avanço do próprio sistema capitalista (e, ao mesmo tempo, dentro dos seus próprios limites).

4.2.3 Na perspectiva da autogestão?

A gestão e organização coletiva do trabalho dos motoristas insurge como um “laboratório’ do trabalho em plataformas” (Grohmann, 2023a, p. 464), um laboratório de experimentação das possibilidades de construção de alternativas à gestão das empresas de plataformas. A cooperativa de motoristas de aplicativos em Varginha representa uma tentativa de reversão da realidade estabelecida do trabalho no modelo heterogestionário praticado pelas empresas de plataformas de transporte por meio da promoção de um modelo alternativo de gestão e organização do trabalho dotado de características autogestionárias.

Conforme o contraste apontado nas entrevistas: “*Nos outros aplicativos, nós somos apenas um motorista, que aceita a corrida ou não. Agora, na cooperativa, nós já temos mais autonomia assim, para dar opinião, participar e decidir*” (E7). Ou ainda, “*No nosso aplicativo, nós decidimos tudo, nos outros, quem decide tudo são eles. Nos outros aplicativos, se quiser, bem, se não quiser, amém. No nosso, a gente decide preço, a gente decide tudo*” (E11). Repensando a heterogestão algorítmica das plataformas empresariais, na cooperativa, os motoristas têm a oportunidade de expressar suas opiniões, contribuir com ideias e participar

ativamente do processo decisório: “*no nosso, todo mundo opina, todo mundo dá ideia e todo mundo decide*” (E10). Essa ênfase na participação e na tomada de decisões sugere uma perspectiva de gestão mais adequada e condizente com os interesses dos motoristas. Ela se caracteriza por ser coletivista e horizontalizada, ao passo que contrasta com uma abordagem tradicional baseada no comando e no controle típicos dos modelos hierarquizados de gestão, frequentemente adotados pelas grandes corporações.

Segundo a entrevista realizada com o motorista E2,

tudo é acordado coletivamente, tudo decidido entre os membros da cooperativa. Não é discutido todo dia, né? Pelo menos, uma vez por semana. O valor do start, por exemplo, é discutido. E os motoristas que estão no grupo, se eles acharem que não está legal, eles reclamam: ‘Vamos melhorar o start’ (E2).

O trecho da entrevista com E2 destaca um elemento crucial na dinâmica da cooperativa: “*tudo é acordado coletivamente, tudo decidido entre os membros da cooperativa*”. A entrevista aponta para uma gestão participativa da cooperativa, onde as decisões importantes não são tomadas unilateralmente, mas sim coletivamente. A frequência das discussões, pelo menos uma vez por semana, indica que os membros da cooperativa discutem regularmente questões importantes, como o valor inicial das corridas (“*start*”), e têm a oportunidade de expressar suas opiniões e preocupações. Essa abordagem apresenta-se como possibilidade de gestão sob o controle dos trabalhadores. O trecho da entrevista enfatiza a gestão coletiva como um modelo que promove a participação, o diálogo e a colaboração entre os motoristas para aprimorar as condições de trabalho dos motoristas e atender às suas necessidades.

A prática de gestão adotada pela cooperativa é operacionalizada por meio do processo de votação e da busca pelo consenso entre os cooperados, conforme evidenciado nas entrevistas de E3 e E12. O processo decisório não ocorre de maneira unilateral ou centralizada, é postulado a todos os membros da cooperativa: “*Nós nunca tomamos decisões entre uma, duas, três pessoas. Tem que ser uma decisão democrática, sempre pela maioria*” (E3). O que permite que todos os motoristas possam expressar suas opiniões e votar nas decisões que afetam o trabalho e sua gestão.

A descrição do processo decisório apresentado por E12 reforça a ênfase na participação voltada à construção do consenso.

A decisão é tomada no conjunto da cooperativa, de todos os cooperados. [...] Aí nós jogamos, colocamos em votação e vai pela maioria, democracia. A maioria que optar por um lado, quando tiver consenso, aí segue (E12).

A votação reflete a importância dada à vontade coletiva dos membros. Conforme expresso em “*quando tiver consenso, aí segue*”, a busca pelo consenso indica uma abordagem colaborativa, onde o objetivo é encontrar soluções que satisfaçam a maioria dos cooperados, sublinhando uma preocupação com a coesão interna da cooperativa. A abordagem de decisões majoritárias e consensuais adotada pela cooperativa tem algumas vantagens. Ela promove a participação, garante que as escolhas reflitam os interesses da maioria, contribuindo para a coesão e construção organizacional.

A aspiração por uma auto-organização coletivista, com a gestão fundamentada na participação e no consenso, indica correspondências aos precedentes da gestão segundo o cooperativismo popular, caracterizada por todos os membros possuírem a prerrogativa e participarem ativamente de todas as decisões que são tomadas pela assembleia dos associados (Lima, 2009; Rios, 2007). Na busca por se diferenciar da organização e gestão hierárquicas e centralizadas das plataformas corporativas de transporte urbano, derivadas das atuais relações sociais de produção, a abordagem cooperativa popular identificada na cooperativa dos motoristas alinha-se à combinação da finalidade de geração de trabalho e renda com o processo decisório pelo controle dos trabalhadores sobre a produção, resultando, assim, em um *continuum* administração-produção da organização.

A experiência de organização e gestão do trabalho pelos motoristas na cooperativa, assim como outras organizações coletivistas e populares controladas pelos trabalhadores, seja por meio de plataformas ou não, deve ser interpretada como uma unidade produtiva inserida na esfera do modo e das relações sociais de produção. Prezando pelo rigor conceitual, essa, ou essas unidades, devem ser consideradas como organizadas e geridas com base em práticas de maior horizontalidade em meio ao processo produtivo em que são contidas. E não podem, portanto, enquanto organizações, conter a autogestão, a qual possui uma natureza eminentemente societal. Contudo, isso não sugere subestimar, mas sim destacar a relevância dessas práticas experimentais.

O conceito de autogestão tem sido empregado de forma abrangente – inclusive nos debates sobre cooperativismo de plataforma – para se referir a processos de gestão que, embora demonstrem algumas características autogestionárias, não são estabelecidos de forma completa como prática social. Isso porque são incapazes de abranger a negação absoluta da heterogestão, elemento constitutivo da autogestão (Faria, 2017). A autogestão é uma forma de organização societal, caracterizada como a negação da heterogestão. As cooperativas ou outras organizações do trabalho associado existem sem se contrapor de maneira significativa ao sistema capitalista. A autogestão, por outro lado, representa uma forma de organização no nível social que elimina

tanto o capitalismo quanto o estatismo. Em vez disso, propõe um sistema autogerido de cooperativas igualmente associadas, seguindo um plano elaborado com base nas necessidades e anseios coletivos. Essa concepção vai além de questões puramente econômicas ou de produção, representando uma transformação radical no âmbito econômico e no político. Buscando redefinir o próprio conceito de política, a autogestão implica na gestão direta, por um conjunto social, sem intermediários, de todos os seus assuntos (Guillerm; Bourdet, 1976).

A autogestão deve ser compreendida como uma transformação total da sociedade. Em resumo, a autogestão vai além de propostas democratizantes no âmbito da gestão participativa, pois não se limita a criar simplesmente grupos de trabalho independentes ou a abolir certos graus de autoridade nas organizações. Seu objetivo é eliminar as estruturas autoritárias da sociedade e de suas organizações. Não se trata de uma proposta conciliadora entre capital e trabalho por meio de soluções participativas, mas sim de uma mudança radical, qualitativa, no sistema de capital, estabelecendo um modo social de produção e gestão alternativo e superior (Faria, 2017).

A experiência de gestão da cooperativa dos motoristas possui certas expressões que permitem situá-la como umas das organizações com características autogestionárias (Faria, 2009), ou Organizações Coletivistas De Produção Associada (OCPA) (Faria, 2017). Isso para não incorrer no erro de afirmá-la como autogestionária justamente porque a autogestão possui uma dimensão social, sendo possível um sistema social autogestionário mediante a integral realização da autogestão nas unidades produtivas (Faria, 2009). A cooperativa de motoristas de Varginha faz parte das experiências mencionadas por Faria (2017) que adotam um modelo de gestão coletivista do trabalho com características autogestionárias, embora continuem submetidas à lógica do capital. Essa submissão, porém, prossegue Faria (2017), não impede que essas organizações coletivistas de produção associada representem contradições ao sistema capitalista e se apresentem como formas de resistência ou modelos alternativos de organização do trabalho em relação ao sistema de capital, no âmbito de unidades produtivas isoladas.

A autogestão plena está relacionada e, ao mesmo tempo, abrange a gestão coletivista de trabalho associado, materializada nas organizações coletivistas de produção associada. Contudo, esse modelo de organização em si não configura a autogestão nem se configura como tal, pois esta não é preestabelecida em experiências singulares. Suas condições prévias envolvem a superação do sistema de capital e de todas as suas contradições, mas sua forma e conteúdo real só podem adquirir materialidade na prática política daqueles sujeitos de sua construção (Faria, 2017).

Neste sentido, conforme será examinado ao longo desta análise, a organização e gestão da cooperativa em Varginha revelam multidimensionalidades que se alinham à base organizacional das organizações coletivistas de produção associadas que

(i) valoriza a participação coletiva de seus membros (produtores) no processo decisório; (ii) enfatiza o controle pelos produtores do processo de produção, a colaboração e a solidariedade quanto aos seus projetos e resultados; (iii) adota procedimentos caracteristicamente autogestionários no nível das unidades produtivas (autogestão parcial ou restrita) ou, o que é a mesma coisa, a gestão coletivista de produção, como sua característica diferencial; (iv) estabelece como princípio a partilha das responsabilidades em todas as instâncias ou fases do processo de produção e a adoção de critérios de remuneração dos produtores segundo sua participação proporcional ao trabalho aplicado na formação/elaboração do produto e/ou de acordo com suas necessidades individuais (Faria, 2017, p . 644).

4.3 PROCESSO ORGANIZATIVO VIRTUALMENTE MEDIADO

4.3.1 Em/no grupo

No contexto brasileiro, os motoristas de aplicativos de transporte de passageiros enfrentam uma jornada de trabalho significativamente longa, como evidenciado pelos dados do IBGE (2023a), que apontam uma média de 47,9 horas semanais de trabalho. Outras fontes indicam que na capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, e sua região metropolitana, essa carga horária atinge uma média ainda mais extensa, chegando a 51 horas semanais (UFMG, 2023). O trabalho desses motoristas tem como uma das suas características a intermitência na sua prestação. A empresa não formaliza a jornada e o local de trabalho. Por trás da aparente liberdade concedida aos motoristas para determinar onde, quando e por quanto tempo trabalharão, existem mecanismos de controle sutis, sem contato direto entre a empresa e os trabalhadores, mas persuasivos e eficientes, realizados de maneira automatizada, garantindo que a prestação de serviço ocorra de maneira ininterrupta, intensiva e com garantias de rentabilidade (Amorim; Moda, 2020).

O trabalhador se autogerencia ao definir metas econômicas pessoais, não em termos de horas de trabalho, mas ao estipular a quantidade de dinheiro que precisa conseguir diariamente. No entanto, a distribuição do trabalho permanece sob o controle da empresa, resultando na ausência de garantias e previsibilidade quanto à carga de trabalho. A formulação de metas individuais implica lidar continuamente com a incerteza e adotar estratégias condicionadas pelas dinâmicas da empresa-aplicativo, como mudar o horário de trabalho, prolongar a jornada e explorar diferentes localidades (Abílio, 2019).

Durante a pesquisa, constatou-se que a combinação da exaustiva carga horária e da natureza imprevisível da dinâmica laboral, notadamente orientada pela heterogestão algorítmica, impõe diversas restrições à disponibilidade e disposição dos trabalhadores para se envolverem em eventos presenciais destinados a discutir e deliberar sobre questões relacionadas à cooperativa. Nesse cenário, conforme abordado na entrevista a seguir, os motoristas recorrem a um grupo no WhatsApp enquanto meio de comunicação virtual e como uma alternativa viável para a organização e gestão de suas atividades laborais. Esse meio proporciona uma comunicação instantânea e dinâmica, além de facilitar o compartilhamento de informações, a realização de enquetes e votações, atendendo às demandas de um ambiente de trabalho marcado pela exaustão e intermitência:

A gente se organiza em um grupo no WhatsApp. Temos dificuldade em fazer reunião presencial, física, porque precisamos trabalhar, né? Então, discutimos tudo no grupo de WhatsApp (E2).

No Brasil, onde 87,2% da população de 10 anos ou mais de idade (161,6 milhões da população estimada em 185,4 milhões) utiliza a internet, sendo que 98,9% o fazem pelo celular, o dispositivo móvel se tornou o meio de acesso mais utilizado no país (IBGE, 2023b). E com uma estatística de 249 milhões de aparelhos em circulação em território nacional, o que equivale a uma média de 1,2 aparelhos por habitante (Meirelles, 2023), o WhatsApp assumiu uma posição central como ferramenta de comunicação. Em um testemunho do impacto significativo desse aplicativo no país, o presidente do WhatsApp na Meta destacou que o Brasil ocupa o terceiro lugar em termos de utilização do WhatsApp em nível global. Além disso, o Brasil lidera a quantidade de mensagens de texto e áudio enviadas, levando o seu presidente a afirmar: “o Brasil é o país do WhatsApp” (Mello, 2023).

O WhatsApp, por sua disseminação, acessibilidade e conveniência, tem possibilitado a interação entre os motoristas, superando barreiras geográficas e de tempo. Assim, esse aplicativo possibilita a discussão de assuntos pertinentes, a tomada de decisões e a coordenação de estratégias.

Então nós temos um grupo. E nós discutimos as coisas sérias dentro desse grupo. Onde todos os cooperados participam, que é democrático, e é onde todo mundo pode dar opinião. Inclusive, tem votação nesse grupo, tem enquete. Então, se nós criamos alguma coisa nova, discutimos entre nós lá, se aquilo for aprovado, se aquela iniciativa for aprovada, a gente coloca em prática. Por exemplo, um aumento na corrida: “o que que vocês acham? Vamos aumentar o start da corrida?”. O start é o preço mínimo da corrida nos horários específicos, né? Então tem um start durante o dia, e na parte da manhã, horário de pico, tem um start, aí quando a demanda cai, outro, o start é administrado o dia todo pelos próprios motoristas (E2).

Então, hoje em dia, a gente tem um grupo só da cooperativa. Aonde a gente tenta fazer assim: um dá uma opinião, e a gente mostra tipo assim: “eu concordo”, ou então “não concordo”, e o porquê. Mas, no fim das contas, a gente vota. E o que a maioria votar, é isso. Então, depois de um tempo, o que a maioria topou, acaba sendo uma decisão unânime. A gente não faz esse negócio de “ah, ele não topou, mas eu tenho mais tempo na cooperativa, então eu vou decidir isso”. Não. Todos decidem juntos (E4).

Ou ainda:

Como funciona? Puxa-se o tema, a gente discute e coloca-se em votação, com todo mundo participando. Todo mundo pode opinar lá e quando é colocado em votação, é

um assunto que todo mundo já discutiu e vamos fazer uma votação para ver se vai, se não vai. Concorda ou não concorda (E10).

As entrevistas evidenciam como o WhatsApp desempenha um papel fundamental na viabilização de um processo organizativo mais coletivo e horizontalizado na cooperativa. A cooperativa mantém um grupo no aplicativo, onde os membros têm a oportunidade de expressar suas opiniões e ideias para orientar a tomada de decisões. Conforme indicado por E2, “*Nós temos um grupo. E nós discutimos as coisas sérias dentro desse grupo. Onde todos os cooperados participam, que é democrático, e é onde todo o mundo pode dar opinião*”.

Os membros do grupo têm liberdade de concordar ou discordar de propostas, contribuindo para a discussão e, posteriormente, realizar a votação. A decisão final é determinada pela maioria, o que reflete a importância dada à promoção da horizontalidade na gestão. Um exemplo prático é lembrado por E2 em: “*Por exemplo, um aumento na corrida: 'O que vocês acham? Vamos aumentar o start da corrida?'*”. E4 corrobora essa dinâmica ao descrever o processo decisório no grupo dos motoristas da cooperativa no WhatsApp. Destaca-se a orientação coletiva na tomada de decisões, onde “*o que a maioria vota, é isso*”. O entrevistado enfatizou a importância da democracia na cooperativa, afirmando que não há espaço para decisões unilaterais com base em critérios individualizantes, como tempo de associação. Todos os membros têm a oportunidade de decidir coletivamente.

E10 complementa essa perspectiva ao explicar como funciona o processo de discussão e votação no grupo. Destaca-se a participação ativa de todos os membros, onde “*todo mundo pode opinar*” e a decisão é submetida à votação. Esse método evidencia a busca pela consensualidade e pela participação equitativa na determinação das diretrizes da cooperativa. Portanto, o WhatsApp, enquanto uma ferramenta de comunicação popular, possui também o papel de um ambiente onde as decisões são moldadas coletivamente. A ênfase na democracia, participação e votação reflete a busca por uma gestão horizontal e coletivista na cooperativa de motoristas em Varginha.

Esse organizar remete às contribuições de Grohmann (2021), que discute a forma como, para além da institucionalização em associações ou cooperativas, existem diversos tipos de relações e processos de comunicação que se manifestam como arranjos organizacionais, podendo ser, inclusive, mais informais. Esses arranjos podem ocorrer tanto de forma presencial, quanto em ambientes virtuais. Para Grohmann (2023a), as mídias sociais têm ocupado um papel central na organização e comunicação das plataformas controladas por trabalhadores, embora não haja uma fórmula predefinida para sua utilização. O uso dessas plataformas é, portanto, caracterizado por uma abordagem experimental. Ainda conforme o autor, a maioria dessas

mídias é de propriedade privada, como o WhatsApp, amplamente utilizado no Brasil e, no caso dos motoristas desta pesquisa, ocupado como instalação virtual para responder às necessidades do processo organizativo desses trabalhadores.

4.3.2 Participação econômica e controle

A participação econômica dos sócios também é desenvolvida pela mediação virtual e se dá por meio da realização das “*contribuições*”, termo adotado pelos próprios cooperados durante as entrevistas. A primeira delas refere-se a uma contribuição semanal contínua, destinada a cobrir os custos operacionais, tanto da cooperativa, quanto do aplicativo em uso. A segunda diz respeito a uma contribuição que foi distribuída em cinco partes ao longo de cinco meses, e objetiva financiar a aquisição do novo aplicativo. Diferentemente das taxas de sobretrabalho impostas pelas empresas de plataformas de mobilidade urbana, na cooperativa, as contribuições têm sido definidas de forma coletiva e direcionadas pela necessidade de viabilizar a organização do trabalho dos motoristas.

As entrevistas destacam a perspectiva favorável à participação econômica dos motoristas, enfatizando a ausência de taxas sobre as corridas realizadas no aplicativo da cooperativa. Essa característica é ressaltada como uma vantagem significativa e condizente com seus interesses econômicos em comparação com outras plataformas corporativas, como multinacional, a nacional e a da empresa regional. Conforme destacado por um dos motoristas: “*para você ter uma ideia, as corridas no nosso aplicativo não são taxadas. Isso aí, para o motorista, é um sonho. Hoje, a nossa cooperativa, o que ela pede do motorista, é uma contribuição semanal*” (E3).

A análise das entrevistas com os cooperados revela uma compreensão coletiva sobre a necessidade de financiar a cooperativa e o aplicativo que utilizam, indicando que essas contribuições desempenham um papel crucial de manutenção e viabilidade operacional da cooperativa e do aplicativo para que possam trabalhar. O trecho da entrevista com E2 destaca essa percepção ao comparar os custos associados à cooperativa com o sobretrabalho apropriado pela multinacional, nacional e regional. Ele ressalta que, embora haja um custo inerente à operação e manutenção de uma cooperativa e seu aplicativo, esse custo é “*irrisório*” quando comparado com a parcela do trabalho de prestação das corridas apropriada pelas grandes empresas.

É lógico que uma cooperativa tem um custo, um aplicativo também, mas esse custo, comprando com a [multinacional], [nacional] ou [regional], ele é irrisório. O que nós pagamos para contribuir com a cooperativa hoje, é um quinto do que a gente paga de taxa trabalhando bastante para a [nacional], [regional] ou para a [multinacional] (E2).

O motorista E2 enfatiza a relação entre o custo e benefício gerado mais favorável na cooperativa em relação às grandes empresas de mobilidade urbana. A quantia paga pelos motoristas cooperados é descrita como “*um quinto*” do que seria despendido em taxas ao trabalhar extensivamente para as empresas de plataformas do setor. Essa comparação destaca que os motoristas estão cientes e engajados em relação às implicações econômicas do trabalho em uma plataforma coletiva.

A análise dos trechos das entrevistas evidencia que as contribuições dos cooperados têm como finalidade principal o custeio das despesas operacionais da cooperativa e a manutenção do aplicativo utilizado pelos motoristas. O depoimento abaixo do entrevistado E11 destaca a necessidade de arcar com despesas essenciais, como o pagamento de um contador, para a gestão financeira e contábil da cooperativa. Essa contribuição é vista como uma obrigação necessária para garantir o funcionamento adequado da cooperativa: “*tem aquelas despesas que normalmente tem que ter mesmo, né? Porque tem que gastar para pagar contador, pagar tudo, para manter a cooperativa, né? E nós também pagamos para manter o aplicativo, caso contrário, não tem como manter o aplicativo*” (E11).

O trecho da entrevista com E5 fornece detalhes específicos sobre a alocação das contribuições semanais e mensais.

A contribuição semanal é para pagar tudo, em especial, da cooperativa. Tem que pagar o contador, por exemplo. A contribuição semanal também é para manter o aplicativo que está funcionando, o antigo, que vamos trocar. Tem a parte do Google Clouds e outras coisas. A contribuição mensal é para pagar o novo aplicativo. Inclusive, acho que já terminamos, só falta um mês, mas também só vamos pagar ela depois que o cara entregar o aplicativo novo (E5).

A contribuição semanal é relatada como necessária para cobrir todas as despesas operacionais da cooperativa, também com ênfase nos custos como contador, e manutenção do aplicativo existente por serviços de computação em nuvem, por exemplo. Serviços oferecidos por grandes empresas das quais a cooperativa ainda depende. Além disso, a entrevista menciona que a contribuição mensal, por sua vez, é designada para financiar o novo aplicativo, cuja aquisição foi viabilizada mediante o pagamento de cinco parcelas, das quais, apenas uma falta ser paga mediante a entrega do novo aplicativo que segue sendo aguardada.

Neste trecho da entrevista com E12, o cooperado descreve esse processo colaborativo de financiamento para a implementação do novo aplicativo da cooperativa.

Então, o aplicativo novo repartiu, cada cooperado foi e deu uma parte, cada um foi dando um pouquinho. Isso. Cada um deu um pouquinho para poder bancar o novo aplicativo. O antigo foi a mesma coisa. Cada um deu um pedacinho. Cada um deu um pedacinho. E para a cooperativa, a gente dá por semana (E12).

E12 destaca um aspecto importante da dinâmica de contribuição dos cooperados para o financiamento do novo aplicativo. A indicação de que “*cada cooperado foi e deu uma parte, cada um foi dando um pouquinho*” sugere uma abordagem colaborativa e popular, na qual, cada membro contribuiu com uma parcela para viabilizar a compra de um novo aplicativo. A ideia de que “*cada um deu um pedacinho*” ressalta a natureza distribuída da participação econômica, impetrando um engajamento conjunto para alcançar objetivos comuns. Reforçando, assim, a horizontalidade na gestão e desenvolvimento da cooperativa.

Além disso, há a menção à redução temporária do valor da contribuição semanal em um período de dificuldade, indicando a possibilidade de a gestão coletiva adaptar a contribuição à realidade das condições econômicas dos cooperados que não são detentores de volumes de capital ou da possibilidade de operar em risco como as grandes plataformas.

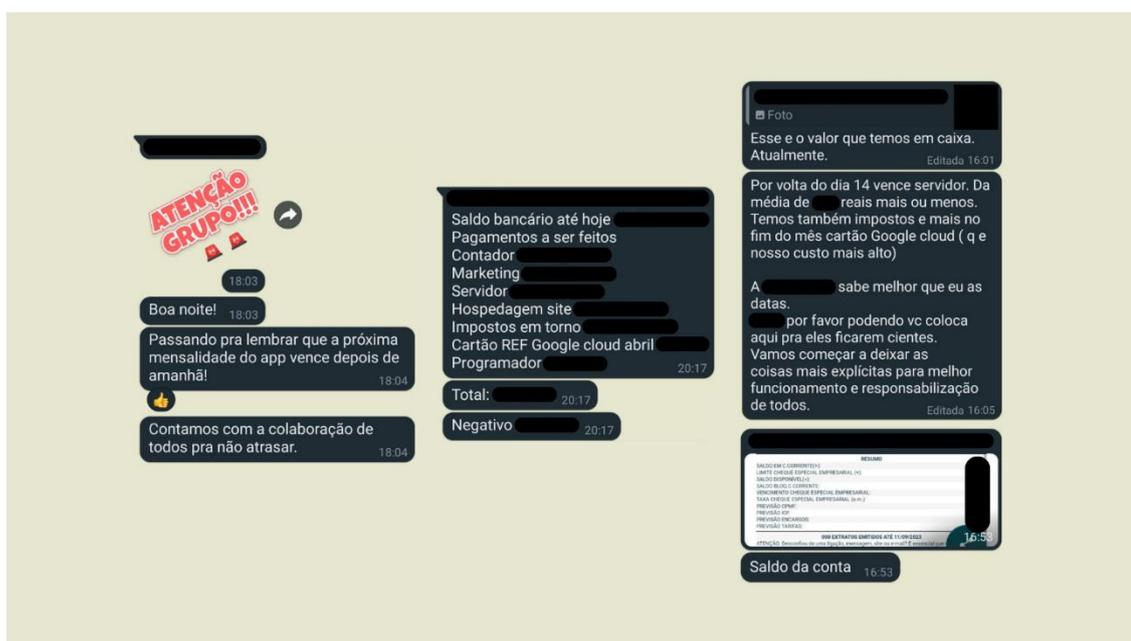
A cooperativa a gente pagava, até semana passada, R\$50,00 por semana. Mas agora baixou. Está R\$30,00. Mas depois vai voltar R\$50,00. É só para o período que estamos passando meio difícil. E aí esse valor é usado para a cooperativa e para a manutenção do aplicativo. A gente paga os R\$50,00 por semana, que agora são R\$30,00, né? E todo o lucro que fizermos é da gente. Nos outros aplicativos, a gente paga por semana o que contribui por mês na cooperativa. Ou mais, porque, quanto mais você corre, mais você paga (E7).

Além disso, o entrevistado ressaltou que o valor será restabelecido posteriormente, evidenciando uma gestão com complicações inerentes, que busca conciliar a necessidade de apoio mútuo e a vulnerabilidade com a sustentabilidade da cooperativa. A comparação com outros aplicativos destaca a diferença no modelo de pagamento. Enquanto em outras plataformas a taxa apropriada incide sobre cada corrida realizada e varia conforme as determinações da empresa e segundo os seus critérios, na cooperativa, o valor da contribuição é fixo, semanal, possibilitando uma abordagem economicamente mais favorável e mais previsível aos trabalhadores.

A gestão da participação econômica dos motoristas é conduzida virtualmente por meio do grupo no WhatsApp, conforme ilustrado na Figura 7. No âmbito desse grupo, os motoristas utilizam mensagens para lembrar o prazo de pagamento das contribuições e para controlar

coletivamente as finanças da cooperativa. A primeira mensagem destaca o lembrete do prazo final para o pagamento da contribuição mensal destinada ao novo aplicativo. Essa contribuição é fundamental para o desenvolvimento do aplicativo, que representa um importante investimento para a cooperativa. Além de lembrar os prazos de pagamento, o grupo de WhatsApp também é utilizado para divulgar saldos e pagamentos. As informações sobre as despesas da cooperativa são compartilhadas, permitindo um maior controle sobre as finanças da cooperativa. A Figura 7 também mostra que o grupo de WhatsApp é utilizado para detalhar os valores a serem cumpridos pela cooperativa. Essas informações são importantes para que os motoristas possam tomar decisões informadas sobre a participação econômica da cooperativa. As últimas mensagens refletem a busca por maior transparência na gestão da cooperativa. Os motoristas expressam o desejo de “*tornar as coisas mais explícitas*” para aprimorar o funcionamento da cooperativa e garantir maior responsabilidade de todos os membros.

Figura 7 – Mensagens 1



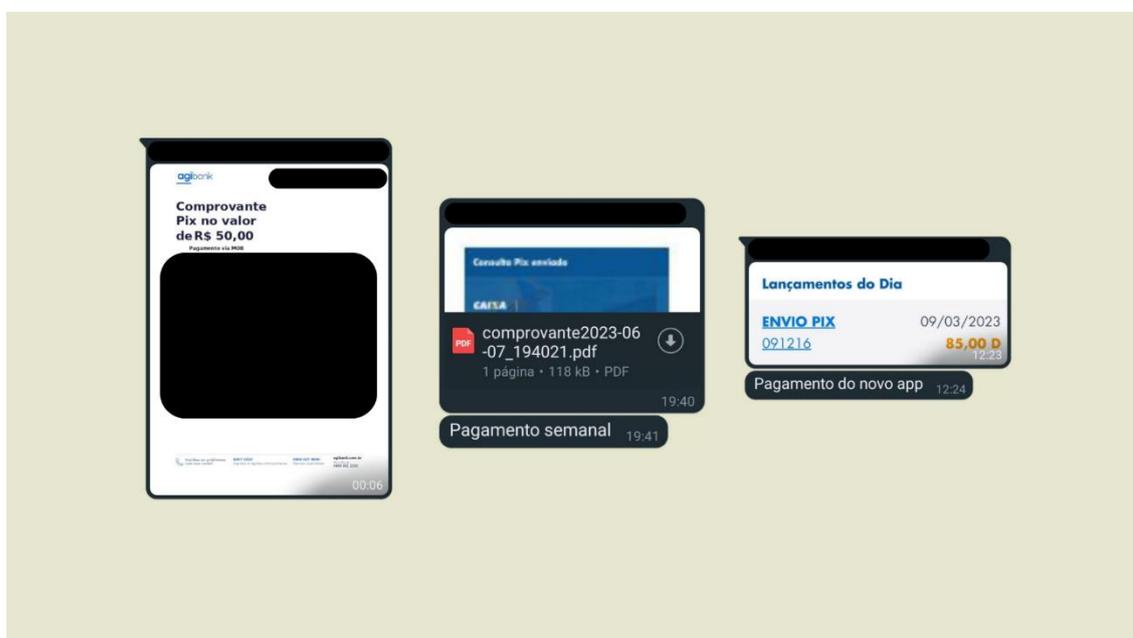
Fonte: Dados da pesquisa.

Com base nas mensagens evidenciadas na Figura 8, os motoristas enviam os comprovantes das transações de pagamento das contribuições mensais e semanais nas datas estipuladas pelo grupo, estabelecendo uma dinâmica coletiva na qual todos têm conhecimento das contribuições realizadas. As primeiras mensagens notificam o grupo do pagamento da taxa

semanal de R\$50,00, seguidas pela segunda mensagem, relacionada ao pagamento da taxa semanal no novo valor de R\$30,00, e a última mensagem comprova a contribuição mensal de uma motorista de R\$85,00, destinada ao financiamento do novo aplicativo. Esse processo destaca a participação e a coletividade na gestão econômica da cooperativa, e dependência tecnológica gerada pela comunicação digital fornecida pelo WhatsApp e pelas plataformas de grandes instituições financeiras, uma vez que todos os pagamentos são efetuados por meio do Pix, um sistema de pagamento instantâneo.

A análise da imagem apresentada na Figura 8 indica que os motoristas utilizam o WhatsApp para realizar o controle coletivo das contribuições econômicas da cooperativa. As mensagens apresentadas na imagem mostram que os motoristas enviam comprovantes das transações de pagamento das contribuições mensais e semanais nas datas estipuladas pelo grupo. Isso estabelece uma dinâmica coletiva na qual todos têm conhecimento das contribuições realizadas. Esse processo destaca a participação e a coletividade na gestão econômica da cooperativa. Os motoristas têm um papel ativo no controle das finanças da cooperativa, contribuindo para a transparência e o controle da gestão.

Figura 8 – Mensagens 2



Fonte: Dados da pesquisa.

A popularidade e a adesão ao Pix no Brasil são notáveis. Ao final de 2022, 133 milhões de cidadãos (77% da população adulta) e 11,8 milhões de empresas (67% das empresas com relacionamento bancário no país) possuíam um total de 551 milhões de chaves Pix, vinculadas a cerca de quatrocentos milhões de contas. O número de transações Pix registrou um aumento significativo, atingindo 2,9 bilhões em dezembro de 2022, em comparação com 1,4 bilhão no mesmo período de 2021. Um aumento de 107% em apenas um ano (Banco Central do Brasil, 2023).

Portanto, a participação econômica assume um duplo sentido: primeiro, como uma contribuição equitativa que todos os motoristas realizam para sustentar as despesas operacionais da cooperativa, incluindo a aquisição e manutenção do aplicativo. E, segundo, como um meio de controle coletivo das contribuições, onde os motoristas utilizam o grupo de WhatsApp para monitorar e divulgar informações sobre pagamentos, despesas e a situação econômica da cooperativa. Este processo articula transparência, responsabilidade individual e coletiva dos membros, promovendo assim maior horizontalidade.

A vitalidade da organização da participação econômica é evidenciada, de acordo com Schneider (2012), pela necessidade de as cooperativas – assim como qualquer empreendimento econômico – guiarem-se pela racionalidade econômica. Isso implica uma definição clara de objetivos e meios, exigindo organização interna, planejamento e uso eficiente dos recursos e ordenamento de metas. Para garantir a viabilidade econômica, as cooperativas podem adotar estratégias como o autofinanciamento, exemplificada pelo comprometimento econômico dos motoristas. Esse arranjo organizativo é diametralmente oposto ao das empresas de plataformas financiadas por capital de risco. Estas, segundo Englert, Woodcock e Cant (2020), possuem a capacidade de suportar prejuízos financeiros para manter ou conquistar uma posição de monopólio ou quase monopólio no mercado. Isto é, essas empresas têm a capacidade de gastar grandes quantias de dinheiro, mesmo operando no vermelho por um período, para eliminar ou dominar a concorrência. Isso torna os concorrentes agressivos, suportando perdas temporárias para alcançar uma posição de controle no mercado.

Os resultados deste estudo elucidam a dinâmica da participação econômica dos motoristas na cooperativa, sendo esta mediada virtualmente. As contribuições semanais e mensais desempenham um papel crucial na viabilização do funcionamento da cooperativa e de seu aplicativo de transporte. Proveem, coletivamente, desde os custos operacionais cotidianos até a aquisição de um novo aplicativo. A comparação direta das contribuições com as grandes empresas de mobilidade destaca a percepção dos motoristas sobre os benefícios tangíveis do trabalho pela organização coletiva, como a ausência de imposição de taxas sobre cada corrida

realizada. A gestão dessas contribuições econômicas ressalta uma abordagem de um arranjo popular, adaptado à realidade econômica dos motoristas e que tem sido horizontalizada, buscando assegurar a sustentabilidade da iniciativa dos motoristas. A condução virtual da contribuição e do controle econômico por meio do WhatsApp e do Pix, por outro lado, enfatiza a dependência tecnológica e a eficiência proporcionada por essas ferramentas na promoção dos interesses internos e coletivos da cooperativa.

4.3.3 Tomada de decisão

Em meio a esse espaço informal e virtual no qual arranjos organizacionais são forjados pelos motoristas, as enquetes no WhatsApp são adotadas para operacionalizar o processo de tomada de decisões na cooperativa. O entrevistado E11, ao afirmar “*Tudo é votado. Tudo é votado. É tudo no WhatsApp. Põem ali, faz uma enquete, e o pessoal decide*”, ressalta a abrangência e o caráter virtual das enquetes, que funcionam como uma versão adaptada da votação tradicional nas assembleias de associados.

Os trechos das entrevistas com E9 e E7 destacam a importância das enquetes no WhatsApp no contexto organizacional da cooperativa, evidenciando como essa prática medeia a tomada de decisões coletivas. “*Tem que escutar a opinião, igual a gente tem aqui, faz enquete: ‘Ô gente, o que vocês acham disso?’. Quer dizer, todo mundo tem o direito de opinar, então é a maioria que decide, então é uma coisa boa, é mais democrático*” (E9). Ou então: “*todo mundo participa. A gente tem o grupo aqui, né? Joga ali, bota a enquete, a gente vota. Então, é assim. Tem a participação de todos nós. Todo mundo dá opinião e depois vota, vence a maioria*” (E7).

Os trechos dessas entrevistas enfatizam a relevância da expressão e da escuta individuais, e da participação e apreciação coletivas e no processo decisório. A oportunidade de manifestação de opiniões é destacada como um direito de todos os membros do grupo, como evidenciado por E9 ao mencionar: “*Tem que ouvir a opinião, igual a gente tem aqui, faz enquete: ‘Ô gente, o que vocês acham disso?’. Quer dizer, todo o mundo tem o direito de opinar, então é a maioria que decide, então é uma coisa boa, é mais democrática*”. Essa ênfase na democracia e na inclusão é reforçada pela motorista E7, que destaca que “*Todo mundo participa. A gente tem o grupo aqui, né? Joga ali, bota a enquete, a gente vota. Então, é assim. Tem a participação de todos nós. Todo mundo dá opinião e depois vota, vence a maioria*”. Esses trechos sublinham que a tomada de decisão é baseada nas determinações da maioria dos cooperados, expressas no ambiente virtual. A tomada de decisão baseada na maioria é percebida como um método mais democrático e inclusivo. Além disso, a realização de enquetes no

WhatsApp oferece transparência e rastreabilidade ao processo decisório. A capacidade de registrar opiniões e votos contribui para o controle dos cooperados e permite uma avaliação do andamento das decisões.

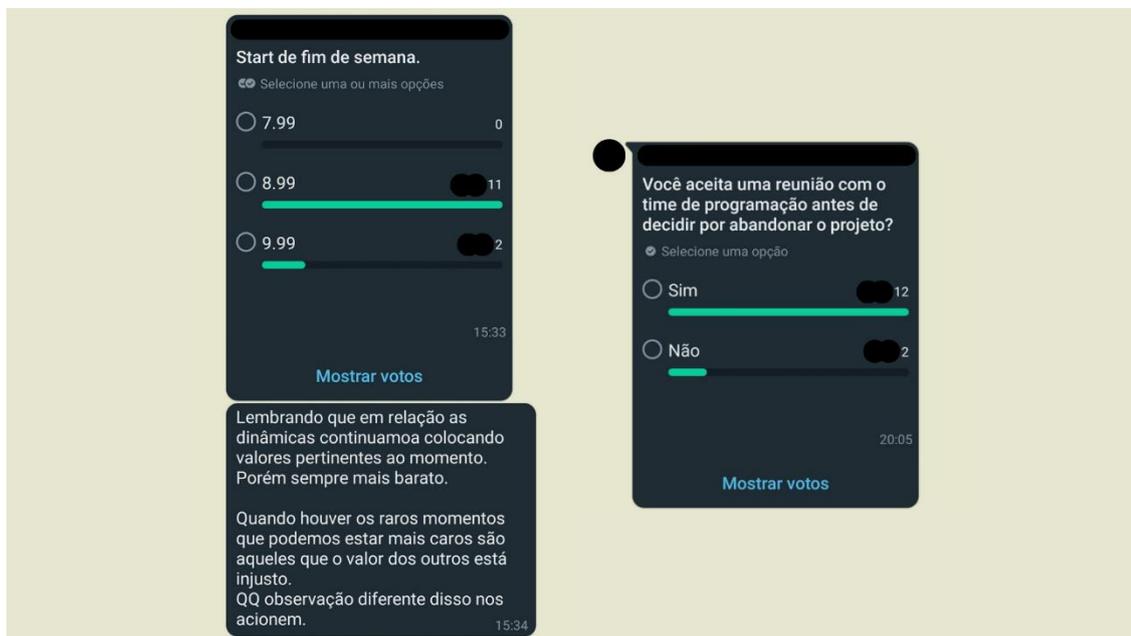
Neste trecho, a entrevistada também destaca a importância do consenso.

A gente vai chegar em um consenso, o grupo do WhatsApp é para isso. Tudo é votado. Se você foi contra, e foi voto vencido, paciência segue o baile vai, vamos sempre fazer o que vai ser melhor para todos. Hoje as decisões são todas votadas, todas votadas. Quando a gente vê alguma necessidade, por exemplo, igual o preço do start, que agora mudou. [...] Aí fizemos uma enquete para decidir. Tudo é votado coletivamente, coletivamente (E1).

Ainda no trecho, a entrevistada ilustra como as enquetes no WhatsApp não permitem apenas a expressão individual de opiniões, mas também demonstram um compromisso coletivo em aceitar as decisões tomadas pela maioria: “*Se você foi contra, e foi voto vencido, paciência segue o baile vai, vamos sempre fazer o que vai ser melhor para todos*”. A motorista E1 cita um exemplo específico de uma decisão tomada por meio de enquete no WhatsApp. Trata-se da possibilidade de alterar o valor do start, o valor mínimo da corrida. Esse trecho da entrevista evidencia e exemplifica a forma com que as enquetes no WhatsApp são um mecanismo importante para a tomada de decisões cotidianas que interferem no trabalho de motoristas “*coletivamente, coletivamente*”, conforme a ênfase dada pela E1.

As duas enquetes apresentadas na Figura 9 fornecem evidências da participação ativa dos motoristas na gestão da cooperativa. A primeira enquete, sobre o preço inicial fixado para as corridas aos finais de semana, destaca a ênfase na busca por uma tarifa mais justa em comparação com as demais plataformas, e que os motoristas estão cientes da concorrência com outras plataformas. A segunda enquete aborda a possibilidade de agendar uma reunião virtual com a equipe de programadores em resposta à solicitação de um prazo estendido para o desenvolvimento do novo aplicativo contratado. Esta questão será examinada com mais profundidade mais adiante.

Figura 9 – Mensagens 3



Fonte: Dados da pesquisa.

No entanto, é crucial ressaltar que a incorporação das enquetes para a tomada de decisões não suprimiu completamente a realização de encontros deliberativos presenciais entre os cooperados. Tais encontros tornam-se eventos pouco frequentes, como observado neste depoimento.

Todo mundo tem poder de decisão, quando a gente vai tomar alguma atitude, aí a gente faz uma enquete no próprio grupo para decidir, e a maioria decide. A maioria das decisões são tomadas pelo mesmo grupo. É bem democrático. E aí, todo mundo tem poder de opinião, ou nós fazemos uma reunião pessoal, né? (E5).

Portanto, a coexistência de enquetes virtuais e encontros presenciais destaca a adaptabilidade do modelo de gestão da cooperativa, buscando equilibrar eficiência e participação coletiva, conforme a natureza e a complexidade das decisões. Durante a condução da pesquisa, constatou-se a realização de apenas duas reuniões presenciais, ambas abordando questões gerais relacionadas à gestão da cooperativa. Atendendo ao pedido dos cooperados, as pautas discutidas nessas reuniões serão omitidas, preservando a confidencialidade dos temas envolvidos. Esse cenário sugere o papel das enquetes como principal meio para deliberação dos membros da cooperativa.

4.3.4 Ajuda mútua e reivindicações solidárias

A dinâmica dessas interações virtuais também promove a construção de relações de ajuda mútua e reivindicação entre os motoristas, contribuindo para o processo organizativo da cooperativa. Essas interações criam fendas no complexo e opaco processo da heterogestão algorítmica, e lançam luz às dificuldades enfrentadas pelos motoristas da cooperativa, oferecendo uma forma de conexão entre os trabalhadores originalmente dispersos e individualizados, que agora, como nodos, constroem uma rede de colaboração. Essas interações não apenas contrapõem a competitividade imposta pela dinâmica algorítmica, mas também fomentam a solidariedade que responde diretamente às necessidades práticas e cotidianas desses trabalhadores.

A entrevista a seguir fornece uma visão da dinâmica de solidariedade entre os cooperados, destacando a importância crucial desse arranjo no grupo da cooperativa, que não apenas oferece suporte e soluções rápidas, mas também serve como um meio de estabelecer conexões significativas entre os motoristas.

Sem contar que é o aplicativo que é da cidade, você tem acesso ao suporte mais rápido, solução, você consegue conhecer os motoristas que trabalham na mesma rede com você. Então, para mim que trabalho de madrugada, sendo mulher, se acontece um sinistro comigo ali, eu sei que eu tenho mais uns três, quatro ali na mesma função que eu, que se eu pedir uma ajuda, vai vir para me ajudar. “Ah meu carro estragou, você pode me dar uma mão aqui?” Você sabe que você tem um contato ali, uma amizade. O passageiro não paga a corrida [...], então um motorista já avisa o outro, que a gente já fica esperto e já flui mais rápido. [...] Você ainda tem como contar com os companheiros de trabalho que estão ali trabalhando no mesmo horário que você. Então, é um falando para o outro: “olha, aqui está bom de corrida, aqui não está”. “Olha, cuidado com tal coisa”. Às vezes a gente até brinca pelo WhatsApp: “quem tá na madrugada?”. Então, é um dando suporte para o outro (E4).

A dinâmica das interações virtuais, conforme destacada na fala da entrevista, não se limita à eficiência operacional, mas transcende para a construção ativa de relações de ajuda mútua entre os motoristas, contribuindo significativamente para o processo organizacional da cooperativa. A entrevistada enfatiza que “o aplicativo é da cidade”, sublinhando a relevância do contexto local e da comunidade virtual que ele cria. A citação ressalta que esta plataforma fornece um suporte rápido e efetivo, ao mesmo tempo em que facilita e amplia a conexão entre os motoristas. Um aspecto crucial revelado na entrevista é a criação de uma rede de solidariedade entre os motoristas, especialmente, em face a situações de maior risco, como exemplificado pela realização de corridas durante a madrugada. A entrevistada destacou: “cuidado com tal coisa”. “se acontece um sinistro comigo ali, eu sei que eu tenho mais uns três,

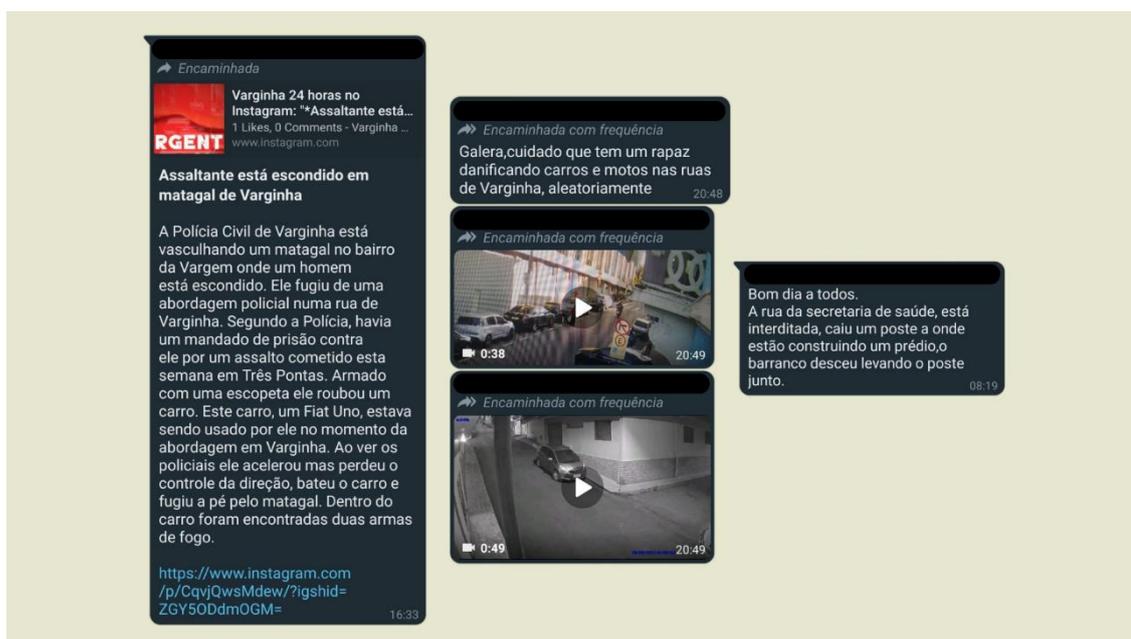
quatro ali na mesma função que eu, que se eu pedir uma ajuda, vai vir para me ajudar". A ajuda mútua enquanto possibilidade se efetiva a partir das interações virtuais, criando um sistema de apoio entre trabalhadores fisicamente distantes, mas interconectados pela comunidade do WhatsApp.

A fala também ilustra como essa solidariedade vai além da mera eficiência operacional. A entrevistada enfatizou que, em comparação com outras plataformas de transporte de empresas, a cooperativa "*resolve*" os problemas dos motoristas. No entanto, a resolução vai além do suporte técnico, abrangendo a criação de uma comunidade colaborativa onde os motoristas coletam informações práticas e oferecem suporte uns aos outros. Essa colaboração é evidente quando a entrevistada menciona: "*you ainda tem como contar com os companheiros de trabalho que estão ali trabalhando no mesmo horário que você*". E ainda: "*é um dando suporte para o outro*".

Além disso, o compartilhamento de informações sobre corridas e alertas sobre passageiros com condutas inapropriadas exemplifica a natureza prática dessa colaboração virtual, demonstrando que a ajuda mútua responde às necessidades práticas e cotidianas dos motoristas. A entrevista destaca como essa comunidade contrapõe a competitividade causada pela dinâmica algorítmica, mas também preenche os vazios de funcionalidades técnicas.

As mensagens apresentadas na Figura 10 fornecem evidências da atuação da rede de solidariedade da cooperativa. As mensagens alertam os motoristas sobre situações de risco potencial, como a presença de um assaltante foragido, a possibilidade de danos aos veículos e o trânsito impedido. A primeira mensagem, sobre o assaltante foragido, é um exemplo de como a rede de solidariedade pode ajudar a proteger os motoristas. A mensagem fornece informações sobre o assaltante e sua localização, o que pode ajudar os motoristas a se protegerem. A segunda mensagem, sobre a possibilidade de danos aos veículos, é um exemplo de como a rede de solidariedade pode ajudar a prevenir danos. A mensagem alerta os motoristas sobre um indivíduo que está danificando veículos na cidade, o que pode ajudar os motoristas a evitar se tornarem vítimas. A terceira mensagem, sobre o acidente de trânsito, é um exemplo de como a rede de solidariedade pode ajudar a evitar acidentes não trafegando pelo local.

Figura 10 – Mensagens 4



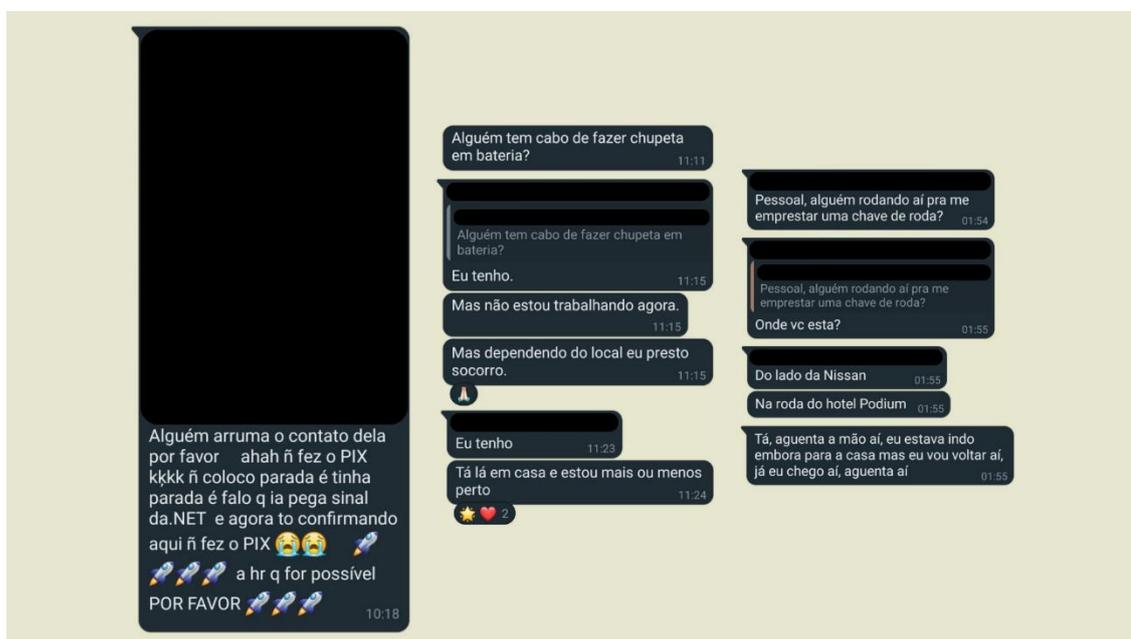
Fonte: Dados da pesquisa.

Na Figura 11, que segue, também são apresentadas algumas mensagens extraídas do grupo da cooperativa. As mensagens mostram que os motoristas da cooperativa estão dispostos a ajudar uns aos outros em situações de necessidade, como o não recebimento de pagamento por uma corrida ou um problema mecânico no veículo. O primeiro exemplo, de um motorista que não recebeu o pagamento por uma corrida, ilustra a prontidão dos motoristas em ajudarem-se mutuamente. Os motoristas da cooperativa se mobilizaram para identificar o número de telefone da passageira e entrar em contato com ela para receber o pagamento. Após o contato do motorista, o pagamento foi recebido. Este exemplo ilustra não apenas a prontidão dos cooperados em ajudarem-se mutuamente, mas também a potência da colaboração na resolução de questões específicas de interesse dos motoristas. Outra questão que vem à tona, e que será abordada mais adiante, diz respeito às limitações técnicas enfrentadas pelos motoristas na plataforma da cooperativa, a qual não conta com recursos de pagamento automatizados como as plataformas de empresas clássicas.

A Figura 11 relata, ainda, uma situação que se demonstrou recorrente no cotidiano dos motoristas durante a pesquisa. As extensas jornadas ao volante submetem os veículos utilizados para o trabalho à deterioração, resultando em problemas mecânicos frequentes que, muitas vezes, se manifestam repentinamente entre a prestação de uma corrida e outra pelos motoristas. As mensagens exibidas de pedidos de equipamentos emprestados para certos procedimentos,

como o cabo para “*chupeta*” na bateria do carro e a chave de roda para a troca de pneus, são respondidas e as solicitações são atendidas com a mesma urgência que são feitas. Nestas situações, uma notável intensificação nos vínculos de solidariedade é evidenciada entre os motoristas, que, desassistidos, prontamente oferecem suporte uns aos outros. Esses exemplos fornecem uma visão de como a solidariedade se traduz em ações específicas, reforçando ainda mais a vitalidade dessa rede virtual de apoio.

Figura 11 – Mensagens 5

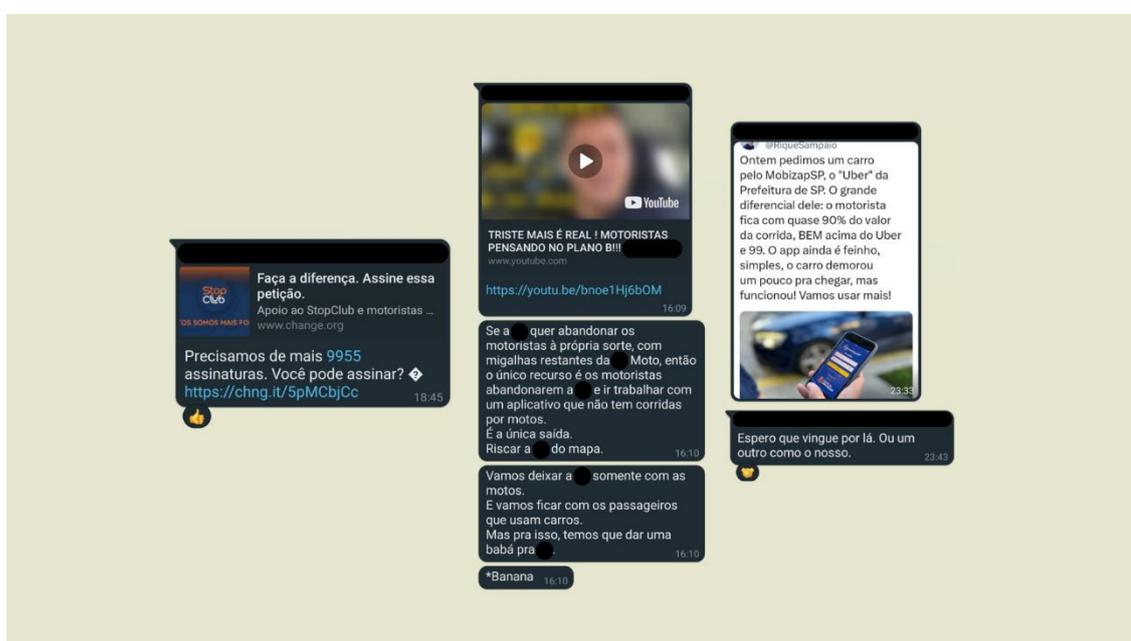


Fonte: Dados da pesquisa.

A solidariedade na cooperativa assume uma forma que se aproxima da solidariedade indicada por Laville (2009) como baseada na ajuda mútua e na expressão reivindicativa. Como visto, na cooperativa, a solidariedade fundamentada na ajuda mútua é expressa nas interações virtuais que não apenas facilitam o cotidiano, mas também promovem relações em prontidão para atender às necessidades imediatas dos trabalhadores. Essa solidariedade, evidente nas mensagens do grupo do WhatsApp, não apenas busca se contrapor à dinâmica antissocial algorítmica, mas também preencher lacunas nas funcionalidades técnicas da plataforma da cooperativa. A colaboração não se limita ao compartilhamento de informações, estendendo-se ao auxílio em emergências e resolução de problemas específicos, ilustrando a vitalidade de uma rede virtual de apoio que transcende o ambiente digital.

Em certo sentido, é plausível sugerir que a solidariedade observada na cooperativa, além de se basear na ajuda mútua, também se baseia na expressão reivindicativa, tangenciando, simultaneamente, a noção de auto-organização e movimento social (Laville, 2009). Os motoristas organizam-se virtualmente para repercussão e reivindicação dos interesses que possuem em diferentes formas de contestação atravessadas pela solidariedade. A Figura 12 abaixo apresenta a dinâmica reivindicativa organizada pelos motoristas por meio de mensagens no grupo de WhatsApp, dinâmica que vai além do próprio grupo.

Figura 12 – Mensagens 6



Fonte: Dados da pesquisa.

A primeira mensagem pede assinaturas para o abaixo-assinado virtual: “Apoio ao StopClub e motoristas em repúdio ao processo da Uber”. A startup StopClub oferece serviços e soluções para mais de 600 mil motoristas e entregadores em 986 cidades. Seu aplicativo calcula instantaneamente o valor das corridas por quilômetro ou tempo estimados³ e oferece recursos como a recusa automatizada, gravação das corridas, a possibilidade de realização de transmissões ao vivo para outros motoristas, o compartilhamento da localização em tempo real

³ Disponível em: <https://55content.com.br/motorista/stopclub-lanca-calculadora-de-gastos/>. Acesso em: 13 nov. 2023.

e a comunicação por meio de mensagens de áudio⁴. Recentemente, o StopClub ampliou suas funcionalidades com o lançamento de um banco digital e uma calculadora de gastos para o controle mais preciso do ganho das viagens pelos motoristas⁵.

O abaixo-assinado que reuniu mais de 60 mil assinaturas foi iniciado em resposta ao processo movido contra o StopClub, que visava impedir a oferta das ferramentas de cálculo de ganhos e recusa automática, alegando interferência no funcionamento de seu aplicativo Uber Driver. A petição buscava apoio para reverter a liminar na Justiça, destacando que a Uber não fornece transparência nas corridas, tornando essas ferramentas indispensáveis para os profissionais. Conforme consta no abaixo-assinado⁶:

A Uber entrou com processo para impedir que o StopClub continue oferecendo gratuitamente as ferramentas Cálculo de Ganhos e Recusa Automática para deixar os motoristas e mototaxistas às cegas! Esses profissionais tem (sic.) o DIREITO de escolher quais corridas devem fazer com o maior acesso a informações. Por isso, estamos recorrendo na Justiça para reverter essa liminar. **Precisamos do seu apoio, assinando esta petição. Não se preocupe, pois é anônima** (negritos do original).

A segunda mensagem convoca os motoristas a desvincularem-se da nacional no contexto da introdução dos serviços de mobilidade urbana por motocicletas em Varginha. Na cidade, atualmente, a nacional e o aplicativo regional oferecem opções de transporte por motocicletas desde 2023. O fenômeno do mototáxi não é uma novidade no Brasil: surge como alternativa clandestina ao transporte coletivo precário ou mesmo inexistente em determinadas localidades. Apresentando vantagens como rapidez e preços reduzidos, ele atende sobretudo às demandas daqueles com menor renda. O serviço de mototáxi, além de oferecer tarifas mais acessíveis, ao contrário das modalidades de transporte coletivo com itinerários e horários fixos, se configura como um serviço personalizado, ajustando seus trajetos, tarifas e até modalidades de pagamento conforme as preferências do cliente (Fonseca, 2005).

O que há de mais novo surge do processo de integração entre o serviço de mobilidade de passageiros por motocicletas e a sujeição à heterogestão algorítmica das plataformas de empresas de transporte. Essa conjunção intensifica os desafios enfrentados pelos trabalhadores, acarretando não apenas uma modalidade de trabalho caracterizada pela ampliação dos riscos e fragilidades laborais, mas também pela redução da remuneração devido às tarifas mais baixas nas corridas. Esse cenário da lógica expansiva da produção e acumulação suscita preocupações

⁴ Disponível em: <https://site.stopclub.com.br/>. Acesso em: 13 nov. 2023.

⁵ Disponível em: <https://55content.com.br/motorista/stopclub-lanca-calculadora-de-gastos/>. Acesso: 13 nov. 2023.

⁶ Disponível em: <https://www.change.org/p/apoio-ao-stopclub-e-motoristas-em-rep%C3%BAudio-ao-processo-da-uber>. Acesso: 13 nov. 2023.

dos motoristas sobre a possibilidade de um novo rebaixamento geral das condições de trabalho, fracionando os interesses dos trabalhadores explorados em quatro e em dois pneus. Ao longo da pesquisa, foram observadas trocas frequentes de mensagens entre os motoristas sobre as possíveis formas de lidar, minimamente, com os desafios impostos à cooperativa pelo transporte de passageiros pelas motocicletas. No geral, as conclusões indicavam a importância de se estabelecer e fortalecer o aplicativo da cooperativa tornando referência entre os usuários dos serviços de mobilidade urbana.

A última mensagem permite visualizar uma das expressões de solidariedade reivindicativa em apoio a outras alternativas de organização do trabalho que se diferenciam das empresas tradicionais de plataformas de mobilidade. A mensagem faz alusão ao mobizapSP, uma plataforma de transporte vinculada à administração municipal de São Paulo que opera com uma taxa fixa de administração de 10,95% para os motoristas⁷. Segundo informações da prefeitura de São Paulo,

O mobizapSP é um aplicativo de mobilidade urbana, que oferece benefícios para a população. Com o objetivo de garantir mais segurança e preços justos a motoristas e passageiros, é a única plataforma administrada pela gestão pública (Prefeitura de São Paulo). O mobizapSP conta com taxa fixa de administração de 10,95% para o motorista, monitoramento de todos os veículos em tempo real, e não tem a tarifa dinâmica para o passageiro. O mobizapSP pode ser acessado via aplicativo disponível para Android e iOS (Prefeitura da Cidade de São Paulo/Secretaria Especial de Comunicação, 2023).

A resposta positiva de outro motorista, também expressando apoio a essa ou às iniciativas semelhantes à cooperativa, reforça a tendência de buscar alternativas que possam oferecer melhores condições aos trabalhadores. Contudo, é relevante observar que, apesar da atuação virtual na defesa e promoção dessas iniciativas, durante a pesquisa não foram identificadas iniciativas efetivas de articulação com outras cooperativas ou organizações coletivas de trabalhadores por plataformas. Essa lacuna aponta para uma fragilidade no aspecto destacado por Grohmann (2023a) como central: a articulação entre essas iniciativas. Essa ausência de conexão pode limitar o potencial dessas iniciativas, tornando-as ações isoladas, indicando a necessidade de se fortalecer os laços e colaborações entre diferentes grupos enquanto um movimento desses trabalhadores.

As múltiplas dimensões da organização e da gestão do trabalho na cooperativa pelo grupo virtual, participação econômica, controle, tomada de decisão, ajuda mútua e reivindicação pela solidariedade indicam, conforme argumenta Gonsales (2020), o papel das

⁷ Disponível em: <https://www.mobizap.com.br/>. Acesso: 13 nov. 2023.

tecnologias que, por um lado, ampliam a capacidade de controle e organização do trabalho por parte das empresas plataformas, isolam os trabalhadores em seus veículos e celulares, mas, por outro, também os dotam de ferramentas inovadoras para superar a atomização característica do setor. Ainda conforme Gonsales (2020), anteriormente, as dinâmicas de trabalho, seu controle, organização e resistência ocorriam principalmente nas fábricas e em seus arredores. No entanto, na atualidade, os trabalhadores também se beneficiam das novas tecnologias, especialmente dos ambientes digitais, para se comunicarem e se organizarem.

4.4 CONTRADIÇÕES

4.4.1 Participação e expressão da opressão das mulheres

É crucial compreender que a participação no processo organizativo da cooperativa está longe de ser isenta de contradições. Ao contrário, ela reflete uma série de contradições que são manifestações de determinações estruturantes do ordenamento societal. A entrevista com E10 destaca que três motoristas mulheres assumem a responsabilidade por tarefas essenciais relacionadas à gestão e organização da cooperativa. São identificadas aqui como M1, M2 e M3 para salvaguardar o anonimato.

Tem uma motorista que fica à frente de tudo, tem uma na parte financeira e uma na divulgação. Aí, tem essas três hoje que fazem esses trabalhos, ficam mais ativas direto. Mas, nas últimas semanas, a gente tem discutido muito sobre dividir mais as coisas, mais as tarefas (E10).

A M1 ocupa um papel central de referência na gestão da cooperativa. A M1, uma das idealizadoras e fundadoras da cooperativa, administra o suporte pelo qual medeia a relação entre os passageiros, o aplicativo e os motoristas, por exemplo, em casos de eventuais dificuldades técnicas e operacionais. Ela também opera manualmente a alteração dos valores iniciais das corridas, ajustando-os de acordo com a faixa de horário. Além disso, ela busca contribuir para que todos cumpram com os seus deveres como cooperados e motivá-los, lembrando recorrentemente da importância e potencial da cooperativa para o trabalho dos motoristas.

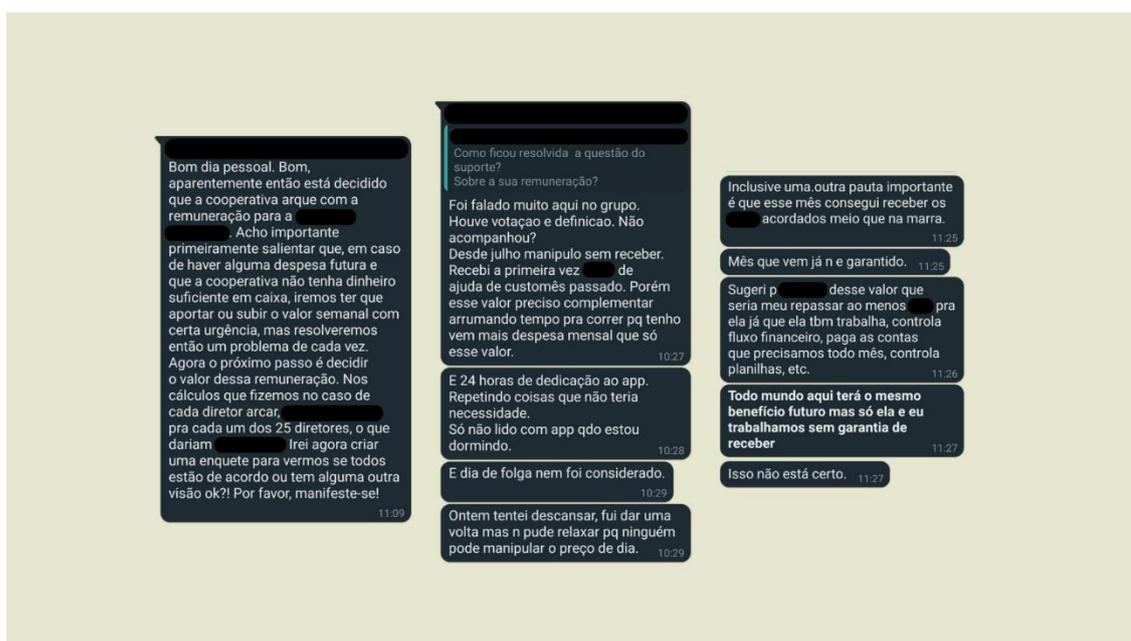
Por sua vez, a M2 assume a responsabilidade pela gestão econômica da cooperativa. Isso abrange desde o controle do recebimento das contribuições dos motoristas até a realização dos pagamentos das despesas relacionadas à cooperativa e ao aplicativo. Além disso, M2 desempenha o papel de divulgação da situação econômica da cooperativa, fornecendo transparência sobre os fluxos financeiros e promovendo uma compreensão coletiva da sustentabilidade econômica da organização.

A terceira, a M3, concentra sua atuação em esforços pontuais de divulgação da cooperativa. Seu papel inclui o desenvolvimento de imagens e vídeos para publicação no perfil do Instagram da cooperativa, bem como a proposição e estabelecimento de campanhas para a divulgação com comércios e eventos locais, como sorteios. Esse engajamento em atividades de

divulgação destaca a importância de estratégias de visibilidade para o sucesso e crescimento da cooperativa.

Conforme evidenciado pelas mensagens apresentadas na Figura 13 a seguir, os motoristas da cooperativa se engajaram na definição coletiva de um pró-labore para remunerar o trabalho desempenhado pela M1, mesmo sem garantias claras sobre a sustentabilidade financeira da cooperativa para arcar com esse pró-labore. A M1, por sua vez, decidiu compartilhar espontaneamente essa remuneração com a M2, que, da mesma forma, não recebe nenhuma compensação por seu papel na gestão econômica da cooperativa. Contudo, diante das limitações econômicas enfrentadas pela cooperativa, a manutenção dessas remunerações foi inviável e, conseqüentemente, foi descontinuada em um período subsequente.

Figura 13 – Mensagens 8



Fonte: Dados da pesquisa.

Precedentes ao capitalismo (Cf. Engels, 2019; Federici, 2017), as opressões decorrentes do patriarcado, isto é, do “regime da dominação-exploração das mulheres pelos homens” (Saffioti, 2015, p. 47), foram incorporadas e tornaram-se imprescindíveis ao desenvolvimento das relações sociais de produção. O trabalho reprodutivo, por exemplo, tal como historicamente manifestado na reprodução da sociabilidade capitalista, mesmo sendo executado de forma não assalariada ou sendo diretamente remunerado por outra trabalhadora por meio de renda, é um

tipo de trabalho que a função reside na contribuição para um *quantum* de trabalho social geral necessário à reprodução societal, priorizando a produção de valores de uso para satisfazer as necessidades dos atuais e futuros portadores da força de trabalho. Torna-se, assim, um trabalho reprodutivo na e para uma classe trabalhadora (Souza; Ferraz, 2023).

A análise transcende as fronteiras do contexto organizacional, apontando para implicações mais abrangentes relacionadas à conformação da dominação e exploração das mulheres. Por um lado, as três motoristas desempenham funções de influência e bastante decisivas na operação da cooperativa e no funcionamento de seu aplicativo. Por outro lado, a contextualização dessa dinâmica sob o patriarcado ressalta a incorporação das opressões de gênero nas relações sociais de produção na cooperativa. Essa dinâmica, enquanto expressão das dinâmicas das relações de opressão, concentra e sobrepõe os trabalhos não remunerados e essenciais de manutenção da cooperativa e seu aplicativo nas mãos das mulheres. Embora esses trabalhos das motoristas da cooperativa não se enquadrem propriamente como trabalho reprodutivo, apresentam certa analogia em relação a ele. Assim como ocorre no trabalho âmbito doméstico — e possivelmente superpondo-se a ele —, essas mulheres motoristas assumem a responsabilidade de fornecer, de maneira gratuita, as condições organizacionais fundamentais para que os demais cooperados possam exercer suas funções como motoristas, além de também desempenharem o trabalho exaustivo como motoristas no transporte de passageiros. Essa dinâmica aponta para desafios trans-históricos relacionados à exploração e exaustão das mulheres. A estrutura patriarcal coloca sobre elas a carga adicional de responsabilidades não remuneradas, refletindo assimetrias que são persistentes.

4.4.2 Recursos técnicos e limitações operacionais

A cooperativa é a forma institucional que emerge da organização do trabalho associado dos motoristas. Entretanto, é crucial compreender que essa organização coletivista não pode ser dissociada da plataforma digital, que desempenha um papel fundamental no processo produtivo. A plataforma, que assume no nível mais imediato a forma de um aplicativo de smartphone, medeia todo o processo de prestação do serviço de transporte entre motoristas e usuários. Nesse contexto, no nível mais imediato, o aplicativo da relação mais imediata, entre os motoristas e passageiros, reflete a estrutura e dinâmica mais amplas da plataforma e das relações sociais de produção na era das inovações tecnológicas de ponta e da flexibilização do trabalho.

Os termos “aplicativo” e “plataforma”, embora utilizados de forma intercambiável ao longo desta pesquisa no contexto geral da mediação tecnológica do trabalho uberizado, estão

interligados, mas são distintos. “O aplicativo significa apenas a interface visível do *software* em celular, como a ponta do iceberg do que significa exatamente plataforma – como infraestrutura e modelo econômico” (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021, p. 36). A noção de plataforma engloba um arranjo mais abrangente que transcende o aplicativo em si. A própria execução do aplicativo está condicionada a uma arquitetura tecnológica que vai além dele, envolvendo microchips, torres de telecomunicações, satélites, servidores, processadores entre outros elementos (Guerra; Duarte, 2020).

A noção de posse e gestão do aplicativo pelos trabalhadores estão ligadas à posse e gestão de suas “infraestruturas digitais”, conforme denominação de Poell, Nieborg e van Dijck (2019) e Srnicek (2016). Essas infraestruturas desempenham um papel crucial na garantia da operação e do aperfeiçoamento operacional do aplicativo. Nesse contexto, a propriedade e o controle sobre estruturas fundamentais são cruciais à reconfiguração do trabalho uberizado.

A plataforma atualmente utilizada pela cooperativa foi adquirida de uma empresa desenvolvedora. Apesar de os motoristas possuírem acesso a um painel intermediário de administração e à realização de operações básicas, como cadastro e desvinculação de motoristas, bloqueio de usuários, monitoramento da quantidade de motoristas ativos e obtenção de informações sobre motoristas e usuários, a ausência de acesso ao código fonte impede qualquer modificação ou aprimoramento nas funcionalidades da plataforma e pode ser sintetizada como uma restrição de propriedade das plataformas.

A disparidade na escala de propriedade entre a cooperativa analisada e as empresas convencionais de transporte por plataformas revela uma assimetria fundamental no poder de investimento. As grandes corporações, devido à sua vasta escala, conseguem realizar investimentos significativos em capital constante, o que viabiliza a incorporação de recursos mais avançados da base técnica da grande indústria moderna em seus aplicativos. Fontes (2017) destaca exemplos desse avanço, como a integração de uma plataforma de busca, tecnologia móvel de cartão de crédito e um localizador. Essa combinação técnica complexa representa uma coligação intrínseca que sustenta o controle e a dependência estreita do trabalhador nas empresas de mobilidade.

Em contraste, a cooperativa enfrenta limitações nesse cenário de incorporação de recursos técnicos mais avançados no processo produtivo, conforme os entrevistados E1 e E12.

Porque, como eu te falei antes, o aplicativo que a gente tem hoje, embora ele supra a necessidade, ele não é mais suficiente para nós. Nós precisamos implementar funções nele que o custo é alto, como o pagamento on-line. E ele é indispensável, porque o passageiro quer (E1).

O aplicativo, acho que já não é muito assim, não é bem prático, entendeu? Não tem a função de cadastro do cartão, cadastrar o cartão para poder pagar direto on-line, entendeu? Essas questões aí. Às vezes sai meio fora do ar. Nossa é bem complicado, só que enfim, se você tiver paciência, dá para fazer normal. Só que nem todo mundo pensa assim. Quer uma coisa mais moderna, fácil de mexer (E12).

Nestes depoimentos, os motoristas destacam a necessidade de aprimoramento da praticidade do aplicativo da cooperativa, mencionando especificamente a falta da funcionalidade de pagamento on-line vinculado ao cartão, considerada essencial. Essa restrição impacta consideravelmente a capacidade da cooperativa em disponibilizar um aplicativo dotado de sofisticação e inovação operacional. Como indicado pela expressão “*não é mais suficiente*” na entrevista pela E1, em relação ao aplicativo da cooperativa. Além disso, a menção de problemas ocasionais, como a plataforma “*sair meio fora do ar*” (E12) indica questões de confiabilidade que podem impactar negativamente a experiência do usuário e a eficiência operacional. Essa observação ressalta a importância de funcionalidades que visem tornar o aplicativo “*mais moderno, fácil de mexer*” para atender às expectativas dos motoristas e, por extensão, dos usuários.

As entrevistas com E5, E7 e E10 dão continuidade à exposição das disparidades de propriedade e poder de investimento tecnológico que permeiam o aplicativo da cooperativa em comparação com as possibilidades de produção pelos aplicativos-plataformas com tecnologias avançadas das grandes corporações de transporte. Essa disparidade, então, sublinha as consequências sobre o trabalho dos motoristas e a dependência contínua da cooperativa da viração em contraposição à automatização sofisticada dessas gigantes corporativas.

Porque esse aplicativo antigo, ele tem uns bugs, às vezes, o passageiro não consegue ver o motorista vindo. Aí ele acha que vai cancelar a corrida. Por esses fatores e mais alguns outros, a gente acaba perdendo passageiro (E5).

Então, eu creio que, a hora que o outro aplicativo ficar pronto, vai ficar muito melhor, porque, só de ter chamada em espera já é muito bom. Porque esse aplicativo atual não tem, então a gente tem que finalizar uma corrida, esperar a outra tocar, aí já é mais difícil, né? (E7).

Sempre tem uma pessoa que que fica de olho lá, porque a [nacional] tem uma inteligência artificial. Ela vê a demanda. A procura e a demanda ali. Ela vai aumentando proporcional a isso. E a gente é manual. Não tem como, o custo é altíssimo para fazer uma inteligência artificial igual a [nacional] tem, a [multinacional] tem. Você tem um processo nosso que vai continuar sendo meio manual. [...] Porque não existe aplicativo igual o deles, quer dizer, é muito alto, né? O custo (E10).

O motorista E5 destaca que o aplicativo atualmente utilizado “*tem uns bugs, às vezes, o passageiro não consegue ver o motorista vindo*”. Essas limitações operacionais ligadas à infraestrutura tecnológica, mencionadas como “*bugs*” no sistema, contribuem para uma série de consequências negativas, como o cancelamento de corridas e perda de passageiros.

O fragmento da entrevista com E7 pode ser interpretado como uma manifestação da insatisfação com o aplicativo atual, enfatizando a dificuldade enfrentada devido à ausência da funcionalidade de “*chamada em espera*”, comumente presente nos outros aplicativos de empresas do setor, e uma manifestação da expectativa dos motoristas em relação ao novo aplicativo. A expectativa em relação ao novo aplicativo é fundamentada na crença de que a inclusão dessa funcionalidade básica beneficiará o trabalho dos motoristas. A crítica à falta da chamada em espera no aplicativo atual destaca a necessidade de finalizar uma corrida antes de aceitar outra, classificando essa condição como “*mais difícil*”. A expressão de que o novo aplicativo “*vai ficar muito melhor*” evidencia não apenas a insatisfação presente, mas também a confiança depositada na resolução de problemas específicos pelo novo aplicativo, indicando a importância que os motoristas atribuem a recursos que impactam e otimizam o trabalho que realizam.

Já o trecho da entrevista com E10 contrapõe o emprego da “*inteligência artificial*” do capital pela inteligência e operacionalização manual dos trabalhadores. Ao aludir ao uso de inteligência artificial para monitorar e ajustar a oferta de serviços com base na demanda, o entrevistado enfatiza a eficiência e a automação inacessíveis à cooperativa. O trecho: “*o custo é altíssimo para fazer uma inteligência artificial igual a [nacional] tem, a [multinacional] tem*” (E10) ressalta a barreira de investimento que não apenas perpetua, mas também intensifica a incapacidade da cooperativa em competir no desenvolvimento de tecnologias avançadas das grandes corporações que ostentam tal capacidade: “*porque esse aplicativo que a gente tem é muito difícil, é muito fraco ainda. Apesar de estar rodando, mas é fraco ainda*” (E8).

Então, nosso aplicativo, na parte física do aplicativo, eu acho que é o pior deles que tem no momento. Assim, de atendimento, tanto para o cliente e para a gente. A gente já acostumou, mas o cliente, por exemplo, até hoje não acostumou com ele, porque ele é muito ruim. É muito difícil de mexer. Então, quanto mais fácil, melhor. Que nem eu estou te falando, eu sou ruim de tecnologia, mas a maioria é. Os mais novos, a pessoa mais nova hoje tem facilidade, mas a gente mais velhinho, aí não tem, não tem cabeça para isso. Não é da nossa época. Então, quanto mais fácil, quanto mais fácil de conseguir mexer, mais cliente a gente vai ter. Eu conheço muita gente no caso do nosso, do aplicativo da cooperativa, que não chama por causa da dificuldade. Eu faço propaganda assim, a gente pega os panfletos de vez em quando, eu vou mais no boca a boca. A pessoa fala “mas eu já baixei duas vezes, já tirei, já voltei, eu não consigo. A gente chama, não vê aonde o carro está, o motorista, a distância”. Aí a pessoa desiste, porque a pessoa quer facilidade. Então, quanto mais fácil. Então, quanto mais fácil você tornar para usar, melhor. Simples, coisa simples. Bateu ali,

chamou, pagou, né? Não tem muita coisa. Eu acho que isso aqui seria o ideal para nós (E9).

As demais entrevistas realizadas evidenciam a percepção compartilhada sobre as limitações do aplicativo da cooperativa. Em conjunto, os três relatos delineiam um quadro abrangente das deficiências e desafios enfrentados pelos motoristas associados à plataforma digital. Nas palavras do entrevistado E8, o aplicativo existente é descrito como “*muito dificultoso*” e ainda “*fraco*”, mesmo estando em funcionamento. Esta visão é reiterada por E9, que vai além, qualificando o aplicativo como o “*pior deles que tem no momento*”, especialmente em termos de atendimento, tanto para atender às necessidades dos motoristas, quanto dos clientes.

A crítica à complexidade e deficiência do aplicativo é reforçada nas palavras de E9, que destaca a dificuldade de uso como um obstáculo para potenciais usuários e um impacto negativo na eficiência operacional do serviço. Juntos, esses relatos corroboram a percepção de que a cooperativa enfrenta uma disparidade no poder de investimento em comparação com grandes corporações, impactando diretamente na capacidade de inovação e sofisticação operacional do aplicativo oferecido.

A análise da entrevista com E9 oferece uma visão da experiência do motorista com o aplicativo da cooperativa, concentrando-se nas nuances da usabilidade e nas estratégias de divulgação empregadas para superar as disfuncionalidades percebidas. O relato do entrevistado destaca as limitações do aplicativo, caracterizando-o como o pior entre as opções disponíveis. Em suas palavras: “*nosso aplicativo, na parte física do aplicativo, eu acho que é o pior deles que tem no momento*”. A ênfase nas dificuldades de uso, tanto pelos motoristas quanto pelos passageiros, destaca um desafio central relacionado à interface e à interação com a plataforma digital. O entrevistado reforça essa dificuldade principalmente para usuários com pouca experiência em tecnologia ao mencionar: “*Eu sou ruim de tecnologia, mas a maioria é. Os mais novos, a pessoa mais nova hoje tem facilidade, mas a gente mais velhinho, aí não tem, não tem cabeça para isso. Não é da nossa época*”.

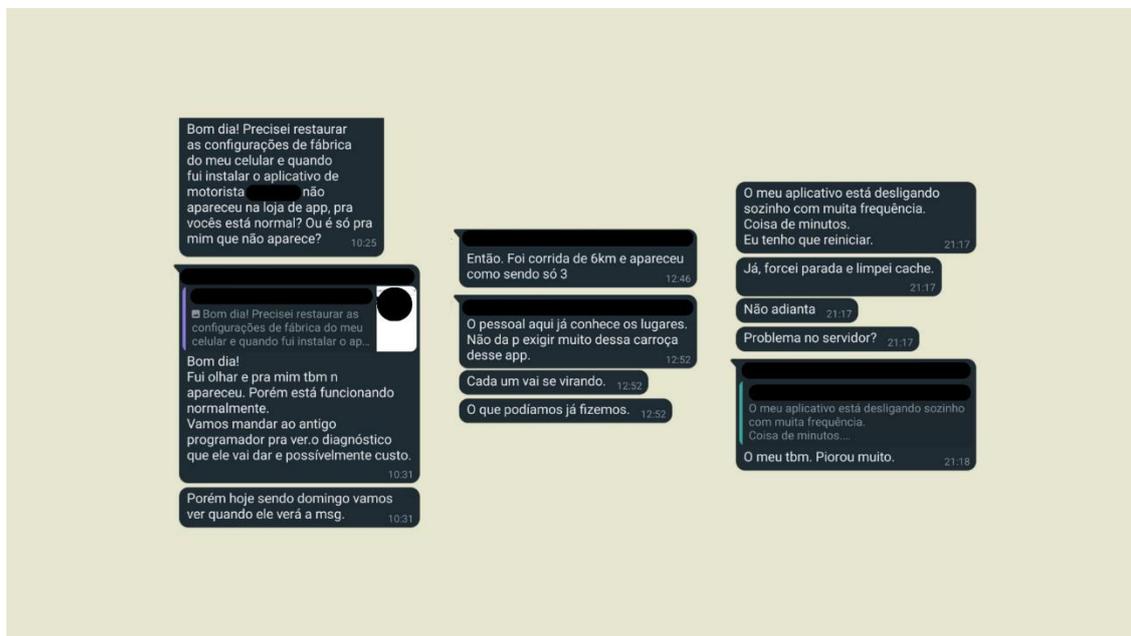
Além disso, a resistência natural dos motoristas mais velhos à tecnologia é apontada como uma barreira adicional. A divulgação, baseada em abordagens tradicionais como a distribuição de panfletos e o boca a boca, evidencia uma tentativa de mitigar os impactos negativos da usabilidade e funcionalidade do aplicativo. O entrevistado menciona: “*Eu faço propaganda assim, a gente pega os panfletos de vez em quando, eu vou mais no boca a boca*”. A importância atribuída à simplicidade na visão ideal do aplicativo enfatiza a necessidade de melhorias práticas na usabilidade para aprimorar tanto a satisfação dos motoristas quanto a

acessibilidade do serviço aos usuários, contribuindo assim para a inserção da cooperativa no cenário das plataformas de transporte.

Na sequência, o entrevistado ilustra uma situação em que a alocação de corridas com base na proximidade do motorista gera frustração e ineficiência. A narrativa do motorista destaca uma falha no algoritmo de distribuição, resultando em corridas que, na prática, deveriam ser atribuídas a motoristas mais próximos, mas são direcionadas a quem está a uma distância maior. Ao abordar a situação, o entrevistado destaca a inconveniência gerada por essa limitação do aplicativo. O exemplo ressalta não apenas a inadequação do sistema de distribuição de corridas, mas também a falta de adaptabilidade do aplicativo para melhorar a eficiência das operações. A expressão “*É isso que mata*” enfatiza a gravidade desse problema percebido, indicando que essa questão específica tem um impacto significativo na experiência e no desempenho dos motoristas, sugerindo a necessidade de uma alocação mais eficiente e próxima geograficamente pelo aprimoramento da plataforma do aplicativo.

As mensagens compartilhadas no grupo de WhatsApp dos motoristas, conforme retratadas na Figura 14, ilustram diversas limitações enfrentadas diariamente no uso do aplicativo da cooperativa. A primeira mensagem aborda um problema momentâneo, mas que transcende as questões de funcionalidade: a indisponibilidade do aplicativo. O que impede os motoristas de acessá-lo caso necessitem reinstalá-lo. Além disso, a resposta recebida destaca a dependência dos motoristas em relação ao programador do aplicativo, ressaltando a necessidade de suporte técnico. Essa dependência pode ser um problema, pois pode levar a atrasos na resolução de problemas e dificultar o acesso dos motoristas a informações e suporte. A segunda mensagem relata um erro no cálculo da distância percorrida durante uma corrida. Esse erro pode levar a cobranças incorretas dos usuários. A resposta à mensagem reconhece as limitações do aplicativo, acrescentando uma referência à resiliência dos motoristas diante dessas dificuldades operacionais recorrentes. A última mensagem descreve um problema de desligamento automático do aplicativo. Esse problema pode afetar tanto a experiência dos motoristas quanto a dos usuários, pois pode interromper as corridas e dificultar a comunicação entre motoristas e passageiros. Essa queixa se correlaciona com a percepção geral de alguns motoristas de que o aplicativo, longe de melhorar conforme desejado, está experimentando uma degradação, o que pode ter um impacto negativo na cooperativa.

Figura 14 – Mensagens 10



Fonte: Dados da pesquisa.

Os desafios elencados pelos motoristas corroboram as limitações previamente discutidas do aplicativo da cooperativa. Às questões variadas, desde a falta de pagamento virtual pelo cartão até problemas operacionais e de interface, somam-se problemas quanto à disponibilidade, funcionamento do aplicativo e aferição das distâncias percorridas, exacerbando os desafios enfrentados pelos motoristas na execução do seu trabalho. Essa multiplicidade de questões reitera que “a contratação de tecnologia/plataformas de terceiros sem que sejam construídas/desenvolvidas pelos próprios trabalhadores pode afetar diretamente a propriedade de dados/infraestrutura/software” (Grohmann, 2023b, p. 5, tradução nossa).

4.4.3 Resistência e subordinação

A organização e a gestão do trabalho na cooperativa, com a centralidade imposta pela plataforma e seu aplicativo na condução das atividades dos motoristas, expõem um oxímoro peculiar de elementos da autogestão e controle externo, de resistência e de subordinação. A cooperativa e seu aplicativo, como uma unidade produtiva, engendram trabalho e renda segundo uma abordagem coletivista que busca resistir à tendência do trabalho uberizado. Contudo, tais

esforços não transcenderam o nível de dependência submetido às determinações da heterogestão algorítmica das empresas de aplicativos de mobilidade urbana.

A análise da entrevista com E11 expõe uma realidade de subjugação econômica, manifestada na qualificação da renda mensal proveniente do trabalho na cooperativa como “fraca”: “*a renda mensal, pela cooperativa, é fraca, é fraca. Nesse aplicativo hoje, como está, sem uma tecnologia boa. Então, de todo jeito, a esperança é o novo aplicativo. Então, a esperança é um novo aplicativo mesmo*” (E11).

Essa condição de dependência é imputada por E11 às restrições impostas pelo atual aplicativo da cooperativa, indicando que a ausência de desenvolvimento tecnológico adequado contribui para os desafios enfrentados pelos motoristas na busca por trabalho e renda. O entrevistado manifesta a esperança direcionada a um novo aplicativo, ressaltando a percepção de que uma plataforma mais avançada poderia ser uma peça-chave para superar as limitações atuais, promovendo melhorias nas condições dos materiais dos motoristas.

A análise das entrevistas com E8, E2 e E12 revela um quadro complexo de dependência econômica dos motoristas em relação ao trabalho nos aplicativos de grandes empresas de transporte. E8 destaca a insuficiência das corridas fornecidas pelo aplicativo da cooperativa. O trecho da entrevista enfatiza a dificuldade de sustentar-se exclusivamente por meio do trabalho nesse aplicativo: “*Não fecha o mês, as contas não batem*” (E8), evidenciando a necessidade de os motoristas realizarem corridas em múltiplas plataformas para atender às necessidades que possuem.

As corridas no nosso aplicativo não são suficientes. Se eu falar assim, “eu vou rodar só pelo aplicativo da cooperativa”, eu não dou conta. “Só vou rodar pela cooperativa e vou me manter pela cooperativa”, eu não consigo. Não fecha o mês, as contas não batem (E8).

Segundo E2, a dependência é associada às necessidades do âmbito familiar dos motoristas e à provisão de outras necessidades inadiáveis como os instrumentos para trabalhar, tornando desafiadora a transição completa para o aplicativo da cooperativa. A transição gradual é mencionada como uma possibilidade à medida que o aplicativo e a cooperativa forem se desenvolvendo e se consolidando, “*crescendo e dando resultado*” (E2).

A análise da entrevista com E2 evidencia a complexidade da transição dos motoristas da dependência de aplicativos de grandes empresas para o aplicativo da cooperativa.

Tem a dependência financeira dos motoristas porque a maioria dos motoristas são pais de família, têm filhos, alguns alugam carro para trabalhar, alguns alugam a

casa, têm filhos estudando, então não é fácil para um motorista que está trabalhando, mesmo ele trabalhando exaustivamente na [nacional], não é fácil ele sair da [nacional]. Então, ele tem que fazer uma transição gradativa. Como tem muitos motoristas que estão trabalhando na [nacional] e estão trabalhando com o aplicativo da cooperativa. Então à medida que a cooperativa for crescendo, e que o nosso aplicativo for crescendo e dando resultados, esses motoristas, gradativamente, eles vão saindo do aplicativo maior e passando para cooperativa. Não tem como fazer uma mudança drástica (E2).

A dependência econômica é ressaltada, especialmente considerando as responsabilidades incontornáveis dos motoristas, como as necessidades do âmbito familiar e a provisão do veículo para trabalhar. O entrevistado destaca a necessidade de uma transição gradual associada ao desenvolvimento e consolidação tanto da cooperativa quanto do seu aplicativo, ou seja: “*crescendo e dando resultados*” (E2). Enfatizando a possibilidade de uma mudança consistente da dependência ao longo do tempo. O entrevistado E12 expressa a submissão dos motoristas às grandes empresas devido ao volume superior de corridas oferecidos por mediação das suas plataformas, mas indica uma perspectiva futura de maior independência:

Infelizmente, essas empresas ainda têm maior volume de corridas, a gente ainda está submisso a elas, né? Dependendo delas. Mas, graças a Deus, futuramente, se tudo der certo com o novo aplicativo, a gente fica livre disso e passa a fazer corrida para a gente, ou como se diz, trabalhar para a gente próprio, né? Não para empresa nenhuma. Aí é muito, muito gratificante, entendeu? Muito prazeroso fazer esse tipo de corrida assim. Você não vai estar sendo escravizado, né? Por alguma empresa assim, entendeu? Porque, querendo ou não, você está sendo, né? Porque é muito valor, muito alto, das taxas (E12).

Há uma narrativa otimista depositada no futuro, segundo a qual, “*futuramente, se tudo der certo com o novo aplicativo, a gente fica livre disso e passa a fazer corrida para a gente*”. A visão otimista é de que, com a eficácia do novo aplicativo, os motoristas poderão gradualmente se libertar da dependência das grandes empresas. A perspectiva de realizar corridas independentemente, “*trabalhar para a gente próprio*”, é apresentada como algo altamente gratificante e prazeroso, contrastando com a atual situação de submissão percebida. A expressão “*não estar sendo escravizado*” ressalta a gravidade do modo de ser do trabalho associado ao uberismo e a busca por uma condição alternativa, mais autodeterminada.

4.4.4 Esperança e a frustração

As restrições do aplicativo atual têm influenciado a consecução dos objetivos de estabelecer alternativas para inclusão social, promoção de trabalho, renda e participação na organização e gestão do trabalho dentro da cooperativa. O novo aplicativo, portanto, pode ser identificado como uma necessidade crucial e tem sido depositário de esperanças dos motoristas. Essa dinâmica reflete a contradição entre as limitações impostas pela tecnologia no seu modo existente predominante e as aspirações dos trabalhadores. A análise da entrevista com E4 destaca o otimismo associado ao novo aplicativo no contexto da cooperativa. O entrevistado enfatiza dois momentos do trabalho, um atual e outro idealizado da introdução do novo aplicativo, evidenciando a importância atribuída a essa transição.

A gente trabalha muito na cooperativa tipo antes do novo aplicativo e pós-novo aplicativo. Tem gente que está botando muita fé no novo aplicativo, porque se a gente hoje já perdeu alguns motoristas e perdeu alguns passageiros, é mais pela quantidade de bugs que tem no antigo aplicativo. Que é o que a gente está empurrando hoje até chegar o novo, que está chegando graças a Deus (E4).

O otimismo do motorista em relação ao novo aplicativo é fundamentado na percepção de que o aplicativo atual possui uma série de “bugs”, os quais têm contribuído significativamente para a perda de motoristas e passageiros. A expressão “botando muita fé” ressalta a esperança depositada na capacidade do novo aplicativo em superar as deficiências do atualmente utilizado, sinalizando a confiança dos motoristas na melhoria das condições de trabalho e na atração de mais usuários. Essa dinâmica revela a interação entre as limitações tecnológicas existentes e a expectativa de que o novo aplicativo possa representar uma solução para os problemas enfrentados pela cooperativa, reforçando a importância simbólica e prática atribuída a essa atualização tecnológica.

Em questão de aplicativo, todo mundo que está lá está esperando esse aplicativo novo. Porque, infelizmente, a nossa plataforma que nós usamos é muito ruim. Dá para suprir nossa demanda, mas é muito ruim. Em cima de um aplicativo mais completo a gente consegue fazer muito mais coisas. Inclusive, até de atrair passageiros. Então, hoje a gente trabalha com o que tem. Mas a gente espera aí, no máximo dois meses aí, a gente estar operando já com força total nisso aí, se Deus quiser. E trazer mais pessoas (E10).

A entrevista com E10 destaca a insatisfação generalizada com o aplicativo atualmente utilizado pela cooperativa, caracterizando-o como “muito ruim”. Apesar de atender à demanda

básica, a plataforma é percebida como limitada. O entrevistado expressa a expectativa associada ao novo aplicativo, enfatizando que sua implementação possibilitará uma operação mais completa: “*a gente consegue fazer muito mais coisas*” (E10). A análise revela a importância estratégica atribuída ao desenvolvimento do novo aplicativo, visto como uma solução para superar as deficiências do sistema existente. A referência à capacidade de atrair mais passageiros destaca a compreensão da relação direta entre a qualidade do aplicativo e a expansão do negócio. A projeção de operar “*com força total*” em um prazo específico indica a urgência percebida na transição para o novo aplicativo, sugerindo que sua implementação é aguardada como um marco significativo para a cooperativa.

O trecho da entrevista com E8: “*Agora, nós investimos um novo. Que vai chegar para a gente ver se vira esse jogo*”, revela uma perspectiva de investimento e otimismo em relação a um novo aplicativo que está por vir. A expressão “*ver se vira esse jogo*” sugere uma percepção de que a introdução do novo aplicativo representa uma oportunidade crucial para alterar positivamente a dinâmica existente. O uso do termo “*investimos*” indica um comprometimento econômico coletivo da cooperativa na busca por soluções. O termo “*jogo*” aponta a compreensão de que a competição no setor de transporte por aplicativos é dinâmica e desafiadora, sendo a introdução de um novo elemento, como um aplicativo aprimorado, uma jogada estratégica para conquistar uma posição mais favorável.

As entrevistas trazem ao debate nuances das contradições inerentes à dependência da cooperativa em relação à implementação do novo aplicativo. A demora na entrega do projeto, conforme expresso pelos entrevistados E5 e E11, sugere uma dinâmica segundo a qual a cooperativa, apesar de suas intenções coletivas e de suas características autogestionárias, está submetida à lógica e aos prazos estabelecidos pela empresa desenvolvedora: “*a gente está aguardando [o novo aplicativo] aí vai dar quase uns oito meses já. Que a gente está na espera*” (E5).

O maior problema é a demora do novo aplicativo. Está dando aquela impressão de que a gente está sendo enganado, né? Porque já era para ter sido entregue há muito tempo, e o trem não sai do papel, só fica na conversa. Já perdeu cooperado por causa disso aí, porque o pessoal começa a desanimar, porque você vai pagando, pagando, e o trem não... porque o nosso aplicativo hoje, na realidade, ele não funciona, entendeu? Compramos o de hoje e compramos um outro só que o outro também não foi entregue. Quer dizer, pagamos e o trem não foi entregue. Se fosse um aplicativo bom, quer dizer, ia aumentar mais a clientela, ia aumentar tudo, porque esse aplicativo é difícil, entendeu? E não é qualquer um que faz, e nós investimos um dinheiro nele. E está só na base da conversa, só na base da enrolação. Eu, para te falar a verdade, do jeito que eu ando, eu acho que esse aplicativo, se bobear, nem sai do papel, pelo tempo que o cara está para entregar ele (E11).

E11, ao mencionar que “*já era para ter sido entregue há muito tempo, e o trem não sai do papel, só fica na conversa*” destaca a realidade de uma dependência prolongada. A perda de cooperados devido à demora na implementação do novo aplicativo ilustra a dependência e a fundamentalidade do aplicativo para o trabalho na cooperativa, mas também ressalta a vulnerabilidade dos trabalhadores diante das limitações tecnológicas, conforme o trecho: “*Já perdeu cooperado por causa disso aí, porque o pessoal começa a desanimar, porque você vai pagando, pagando, e o trem não...*”. A desconfiança do entrevistado em relação à entrega do novo aplicativo, expressa em: “*Eu, para te falar a verdade, do jeito que eu ando, eu acho que esse aplicativo, se bobear, nem sai do papel, pelo tempo que o cara está para entregar ele*” destaca a falta de controle e influência direta dos cooperados sobre os meios digitais necessários à produção do trabalho que realizam.

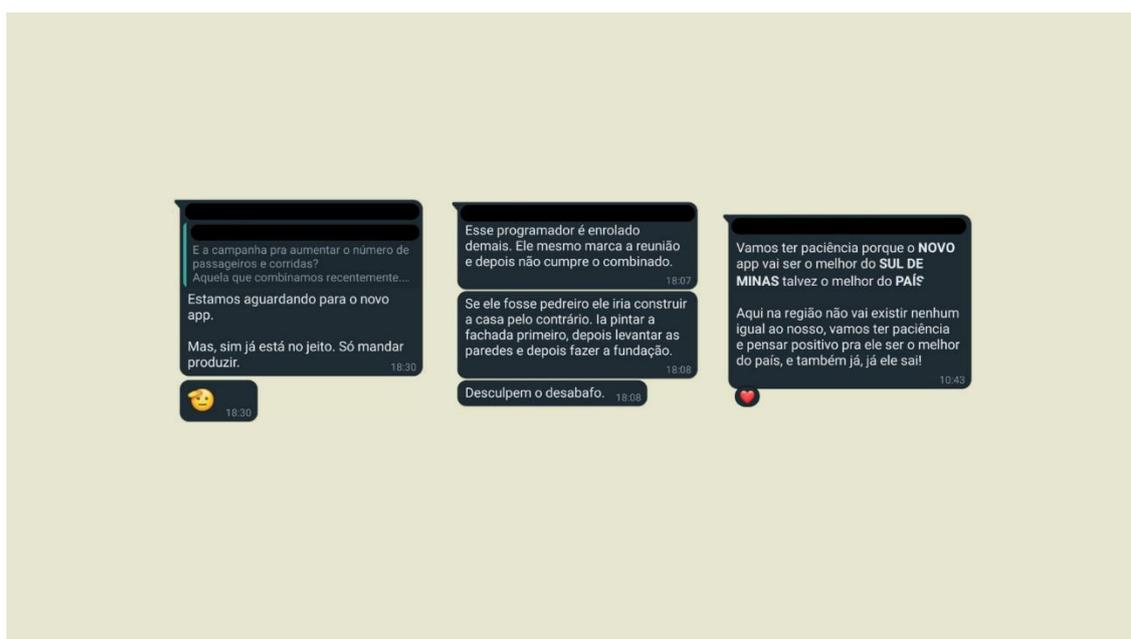
A gente está aí, meio dependendo do programador. Ele está passando por vários problemas aí, não conseguiu entregar para gente ainda o novo aplicativo. Mas diz ele que quando sair, ele vai entregar um aplicativo para a agente, o melhor da região. Não vai ser como o da [nacional], claro, mas vai ser quase igual (E12).

A expressão “*a gente está aí, meio dependendo do programador*” destaca a falta de controle direto dos motoristas sobre o processo de desenvolvimento tecnológico, ressaltando sua posição dependente quanto à obtenção do aplicativo. O relato sobre os problemas enfrentados pelo programador e a não entrega do novo aplicativo ressalta a vulnerabilidade dos motoristas diante das contingências externas. Nesse contexto, a promessa do programador de entregar “*o melhor da região*” configura-se como uma perspectiva otimista, um anseio por uma solução que, embora não atinja os padrões das grandes empresas, é percebida como um avanço significativo em relação ao aplicativo atual.

As mensagens apresentadas na Figura 15 abaixo ilustram essa situação dos motoristas que, conforme a primeira mensagem, postergam determinados projetos, se indignam, mas também buscam manter o otimismo mediante a demora na entrega no novo aplicativo do qual dependem para prestação do serviço de transporte de passageiros. As mensagens apresentadas abaixo podem ser interpretadas como manifestações de insatisfação, preocupação e impacto do atraso na entrega do novo aplicativo no trabalho dos motoristas. O primeiro motorista, que responde a uma pergunta sobre uma campanha para aumentar o número de passageiros e corridas, indica que a campanha estava prevista para ser lançada junto com o novo aplicativo. Assim, a demora na entrega do aplicativo impacta o avanço do processo organizativo da cooperativa em diferentes dimensões.

Outros motoristas também expressam sua insatisfação com o atraso. Por exemplo, na segunda mensagem, o motorista expressa seu descontentamento com o fato de o programador responsável pelo desenvolvimento do aplicativo ter marcado uma reunião com um prazo de entrega e não ter cumprido o combinado. Ele também reclama da falta de informações sobre o andamento do projeto e da demora na entrega do aplicativo. O motorista chega a comparar o programador a um pedreiro que construiria uma casa pela ordem errada, começando pela fachada e depois pela fundação. No entanto, há também motoristas que estão mais otimistas. Um motorista afirma que o novo aplicativo será o melhor da região, ou talvez do país, que é preciso ter paciência e pensar positivo. Em geral, as mensagens mostram que os motoristas estão divididos entre a frustração com o atraso e a expectativa pelo novo aplicativo.

Figura 15 – Mensagens 11



Fonte: Dados da pesquisa.

A dualidade entre autonomia e dependência, delineada pelo paradoxo da autonomia dos motoristas frente à sua dependência tecnológica, assume facetas distintas que se entrelaçam às estruturas e instâncias do sistema social. A complexidade dessa relação é evidenciada pela necessidade crucial dos motoristas em contar com os trabalhadores de software (Lima; Bridi, 2019), fundamentais para o funcionamento das plataformas (OECD/ILO/European Union, 2023). Esses profissionais de software têm vínculos com empresas privadas de desenvolvimento de software, mas desempenham um papel essencial para a cooperativa dos

motoristas de desenvolvimento da plataforma e do aplicativo, e também de suporte técnico. Essa conexão estabelece uma dependência da cooperativa em relação a esses trabalhadores das empresas de software. Durante a pesquisa, ficou evidente a dificuldade enfrentada pelos motoristas no acesso ao desenvolvedor do aplicativo atual em operação, deixando-os vulneráveis em relação à necessidade de suporte técnico.

Não apenas as relações atuais, mas, de acordo com as pistas da entrevista com o motorista E12, as relações futuras parecem estar marcadas por essa dependência intrincada.

Disse que está sendo desenvolvido ainda. ontem teve reunião com a gente, o programador disse que até final de novembro ele acredita que entrega. No caso, o programador que vai entregar para gente, ele vai ficar com essa parte de manutenção, entendeu? Daí vai ficar com ele porque que ele que criou, né? Então, como se diz, nada melhor porque ele sabe como que funciona o aplicativo. Essa parte de suporte no caso (E12).

Essa dependência é retratada na entrevista da fase de desenvolvimento em curso até a futura manutenção contínua. A justificativa para essa escolha recai na compreensão do aplicativo por parte do programador, uma vez que foi ele quem o concebeu. A expressão “*nada melhor porque ele sabe como o aplicativo funciona*” indica essa relação de confiança e dependência em relação à habilidade do programador, não apenas na fase inicial de desenvolvimento, mas também na sustentação operacional do aplicativo. Dessa forma, a análise da entrevista destaca a interconexão entre autonomia e dependência, atrelada à habilidade e disponibilidade dos programadores de software, gerando uma simbiose onde a independência aparente se baseia em uma rede complexa de dependências tecnológicas.

Os trabalhadores da cooperativa estão condicionados à esfera tecnológica que permeia a vida social. Essa tecnologia, conforme apontado por Grohmann (2021), suscita uma variedade de relações e processos comunicativos que se manifestam como arranjos organizacionais. Para criar possibilidades aos dominados, esses trabalhadores recorrem às mediações da tecnologia dominante. Há, assim, “um jogo entre autonomia e dependência” (Grohmann, 2023a, p. 453), seja por meio do WhatsApp, que facilita a dinâmica cotidiana de um processo organizativo mais coletivista e horizontal, seja por meio de transações via Pix para o recebimento do valor das corridas e a participação econômica na cooperativa. Além disso, os trabalhadores precisam disponibilizar seus aplicativos para os usuários e motoristas em lojas de aplicativos, espécies de “vitrines digitais” de aplicativos, ou outras mídias. Eles também precisam usar serviços de pesquisa e visualização de mapas para a operação do aplicativo, e redes sociais de divulgação, todos sob a égide de gigantes multinacionais no domínio tecnológico. Essa perspectiva enfatiza

a importância de se considerar o papel da tecnologia nas organizações: “os teóricos organizacionais precisam se envolver seriamente com o admirável mundo novo da organização entrelaçada com a tecnologia, o que requer uma (re)consideração direta do papel da tecnologia na organização” (Faraj; Pachidi, 2021, p. 3, tradução nossa). Compreendendo que a concepção e utilização dessa tecnologia são um campo de batalha, onde ocorre um confronto com um desfecho aberto, relacionado às dinâmicas entre capital e trabalho (Antunes, Basso; Perocco, 2023).

4.5 APREENSÕES E APRENDIZADOS PARA UMA AGENDA CONTEXTUALIZADA

Eu só boto bebop no meu samba quando Tio Sam tocar um tamborim
 Quando ele pegar no pandeiro e no zabumba
 Quando ele aprender que o samba não é rumba
 Aí eu vou misturar Miami com Copacabana
 Chiclete eu misturo com banana
 E o meu samba vai ficar assim [...]
 (Castilho, Almira; Gordurinha. Chiclete Com Banana.
 Intérprete: Jackson do Pandeiro. 1959).

A terminologia cooperativismo de plataforma vem sendo amplamente disseminada e aplicada para enquadrar as experiências de auto-organização dos trabalhadores de plataformas digitais em busca de alternativas ao uberismo. No entanto, definido sobre os pilares da propriedade e administração cooperativa das plataformas pelos trabalhadores (Sandoval, 2020; Papadimitropoulos, 2021; Schneider, 2018; Scholz, 2016; 2017), o cooperativismo de plataforma, como vem sendo transplantado, possui limitações fundamentais na sua correspondência à realidade em tela neste estudo e a outras experiências brasileiras contemporâneas (como as cooperativas e coletivos de entregadores analisados por Grohmann (2023b)).

Assemelhando-se à repercutida experiência de Araraquara, é possível observar que os motoristas associados da cooperativa em Varginha encontram-se restritos ao acesso, apenas ao nível imediato, ao aplicativo que utilizam para trabalhar. Não possuem a propriedade (ou a apropriação) efetiva da infraestrutura da plataforma ou do seu código-fonte. Isso os torna vulneráveis e dependentes dos programadores das empresas desenvolvedoras das plataformas que podem, por exemplo, deixar de prestar suporte técnico, alterar o código-fonte e reter informações dos usuários, prejudicando a cooperativa ou até mesmo impedindo que ela opere. Existe, assim, uma discrepância na escala de propriedade e capacidade de investimento técnico/tecnológico entre a cooperativa, as demais organizações de trabalhadores e as empresas tradicionais de transporte por plataformas. Nestas, os proprietários-acionistas, esses sim, possuem e controlam os recursos sociais essenciais para a produção, como as infraestruturas digitais. E contam, ainda, com a força de trabalho de uma miríade de trabalhadores de manutenção e aprimoramento do funcionamento das suas plataformas.

Na contramão dos princípios legais formalmente estabelecidos sobre o cooperativismo institucionalizado, cabe ressaltar que a cooperativa dos motoristas não efetua a distribuição equitativa de excedentes (sobras líquidas) com base nas transações individuais realizadas com

a cooperativa. Além disso, destaca-se a ausência de um conselho fiscal e administrativo devidamente constituídos, bem como a inexistência de um fundo de reserva. A cooperativa dos motoristas se fundamenta mais nas necessidades e possibilidades cotidianas dos trabalhadores do que em uma aderência estrita aos preceitos legais. Nesse contexto, emerge a indagação acerca da conformidade desta forma de organização de trabalho associado com o cooperativismo tradicional. Em última análise, questiona-se, inclusive, se a mencionada entidade pode ser legitimamente classificada como uma cooperativa segundo esses preceitos do cooperativismo.

A expressão cooperativismo de plataforma, cunhada na New School de Nova York, pode, deste modo, ser dotada de nuances eurocêntricas. Portanto, para construir plataformas realmente controladas pelos trabalhadores, é preciso ir além das definições convencionais de plataforma e cooperativismo (Grohmann, 2023a; 2023b). Grohmann (2023b) realiza uma crítica às dimensões econômica, política e tecnológica do cooperativismo de plataforma. Na dimensão econômica, as tecnologias de propriedade dos trabalhadores enfrentam obstáculos relacionados à viabilidade financeira e sustentabilidade econômica. No âmbito político, destaca-se a necessidade de políticas públicas e do papel do Estado no apoio a essas iniciativas, bem como na regulamentação das grandes plataformas de trabalho digital. Quanto à dimensão tecnológica, a crítica aborda a necessidade de diversificação e expansão das tecnologias, além de questionar as narrativas e concepções associadas às tecnologias predominantes, muitas das quais originadas no Vale do Silício. Essas análises ressaltam a complexidade e os desafios inerentes às tecnologias de propriedade dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que indicam a imperatividade de superar tais obstáculos para efetuar uma transformação significativa.

A contribuição a respeito do cooperativismo de plataforma é um importante avanço à medida que lança luz aos movimentos de organização dos trabalhadores de plataformas digitais, mas é preciso trabalhar a terminologia – apropriar-se e imprimir-lhe forma útil às necessidades. Nesse contexto, propõe-se a adoção da terminologia organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma para descrever o fenômeno emergente que engloba cooperativas e outras organizações populares com características autogestionárias de trabalho mediado por plataformas. Estas plataformas podem não ser de propriedade direta dos trabalhadores nem tecnicamente operadas por eles, mas devem ser utilizadas por eles de acordo com seus interesses e com maior grau de controle possível.

Essas organizações populares de trabalhadores de plataformas são forjadas como contrações à tendência do trabalho uberizado e são compostas principalmente por trabalhadores de plataformas digitais corporativas em busca de alternativas econômicas e sociais. Inspiradas

pelas lutas operárias e populares históricas, compartilham o objetivo de criar alternativas de inclusão social, promovendo trabalho, renda e participação na organização e gestão do trabalho, sendo guiadas por princípios abrangentes. Ao contrário do modelo tradicional de cooperativismo, as organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma operam nas margens do sistema social de produção dominante e podem adotar a personalidade jurídica de uma cooperativa, mas se embasam, fundamentalmente, nas necessidades e possibilidades do contexto em que atuam.

No entanto, apesar desse legado, no contexto brasileiro, o que tem sido reconhecido como cooperativismo de plataforma apresenta uma dinâmica de desenvolvimento específica, marcada pela importação por um movimento intelectual e pela promoção pelo cooperativismo tradicional e institucionalizado da OCB. Essa dinâmica pode levar a um risco de “ativismo empreendedor” (Sandoval, 2020), o que, segundo Sandoval (2020) pode comprometer a visão coletiva original do cooperativismo de plataforma. As cooperativas de plataforma buscam uma alternativa desafiadora às estruturas tradicionais, mas, segundo o autor, ao adotar formas organizacionais empresariais, elas acabam se submetendo ao poder de mercado. Essa abordagem enfatiza a autoiniciativa e a responsabilidade individual, exigindo um investimento significativo de tempo e comprometimento para iniciar e manter uma cooperativa. Essa realidade favorece um perfil específico, aqueles que são empreendedores, inovadores e habilidosos com tecnologias, em detrimento de pessoas que são marcadas por fragilidades socioeconômicas.

Conforme consulta⁸ realizada no âmbito desta pesquisa junto à OCB, o papel do órgão de representação nacional no apoio ao cooperativismo de plataforma no Brasil tem sido relevante. A OCB vem atuando no fomento, articulação e disseminação de informações sobre o tema:

A OCB é parceira do Platform Cooperatives Consortium (PCC) liderada pelo professor e pesquisador Trebor Scholz, que é referência no tema a nível internacional. Temos participado dos eventos e reuniões dos fóruns, fomentando as trocas entre pesquisadores e empreendedores interessados no tema. Recentemente estive na Índia, onde foi realizada a 10ª Conferência, onde participamos da criação da Declaração de Trivandrum para um novo ecossistema de inovação e dos nossos futuros digitais coletivos.

⁸ De forma complementar, foram realizadas consultas via e-mail à Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) do Governo Federal do Brasil e à Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) no início de novembro e de dezembro de 2023, respectivamente.

A OCB é membro efetivo do Grupo de Trabalho do Governo Federal para discutir a situação dos trabalhadores de aplicativos no Brasil fornecendo informações a respeito do modelo cooperativista, bem como os seus princípios, contribuindo para os debates sobre possíveis saídas para maior garantia de renda e direitos fundamentais destes trabalhadores, e aprimoramentos na legislação.

Nós publicamos um e-book em 2020, onde compilamos os principais desafios e oportunidades do cooperativismo de plataforma: <https://inova.coop.br/inovacao/cooperativismo-de-plataforma-desafios-e-oportunidades-f1836c3750cc>. O e-book pode ser baixado no portal InovaCoop, onde atualizamos diariamente sobre conteúdos de inovação no cooperativismo, incluindo do cooperativismo de plataforma. Além disso, de 2018 a 2020, o Sescop Nacional e o CNPq financiaram, por meio de chamada pública, projeto de pesquisa Cooperativas de Plataforma e Ambiente Jurídico, coordenada prof. Dr. Mario de Conto, cujos principais resultados estão compilados aqui: <https://www.escoop.edu.br/cooperativas-de-plataforma-e-ambiente-juridico/>. Também lançamos um episódio junto ao BrainCast, onde convidamos o pesquisador para falar sobre coop de plataforma: <https://open.spotify.com/episode/59gXcOoQTSerENJixUS1is?si=KKVZM4g8S7O-mzyKuzkOAQ>.

A parceria internacional com o Platform Cooperatives Consortium e a participação em fóruns internacionais demonstram um compromisso com o cooperativismo de plataforma como um projeto a ser incorporado no Brasil. A colaboração com o Governo Federal evidencia o envolvimento ativo em debates sobre o modelo cooperativista institucionalizado e direitos dos trabalhadores de plataforma. A produção e disseminação de publicações, como o e-book de 2020, reflete o importante esforço da OCB em disseminar informações a respeito do cooperativismo de plataforma. O órgão não apenas teoriza, mas também incentiva a criação de cooperativas e contribui para o desenvolvimento de políticas públicas. No entanto, conforme informado, ainda não há registros de cooperativas de plataformas vinculadas à OCB. É possível que, apesar dos esforços da OCB, haja uma desconformidade entre o que se pretende como cooperativismo de plataforma e as experimentações reais dos trabalhadores em plataformas. Para exemplificar: a respeito da cooperativa de Varginha, durante as entrevistas, nenhum dos cooperados afirmou já ter sequer ouvido falar ou possuir conhecimento prévio a respeito do cooperativismo de plataforma.

Aqui, defende-se uma alternativa ao desenvolvimento dessas Organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma pela SENAES e pelas ITCs. Segundo outra consulta, realizada junto à SENAES, pelo MTE do Governo do Brasil, há uma postura proativa ao reconhecer a novidade do tema para a secretaria e a adoção de algumas ações institucionais.

Tendo em vista que este é um tema novo para a secretaria, as ações da SENAES relacionadas ao cooperativismo de plataforma foram, até o momento, institucionais.

Destaca-se a inclusão do tema no PPA da Secretaria (Programa 4006 - Economia Popular e Solidária Sustentáveis), por meio da entrega “Assessoria técnica em gestão administrativa e financeira para cooperativas e associações de plataforma”, prevendo um número de cooperativas/associações assessoradas de 50 em 2024, 100 em 2025, 150 em 2026 e 200 em 2027. Em 2023, também foi realizado o evento “Cooperativismo de Plataforma: quais as políticas públicas possíveis?” (Vitrine (enap.gov.br)), que reuniu membros do governo, da academia e de organizações de trabalhadores atuantes no tema, com o objetivo de pensar em políticas transversais de apoio ao cooperativismo de plataforma.

Destaca-se a inclusão do tema no Plano Plurianual (PPA) com um programa específico para assessoria técnica a cooperativas e associações de plataforma; o estabelecimento de metas quantificadas para o aumento dessas iniciativas até 2027; e a realização de um evento envolvendo membros do governo, academia e organizações de trabalhadores para discutir políticas públicas transversais de apoio ao cooperativismo de plataforma. Essas ações refletem uma abordagem proativa e inclusiva da SENAES em relação a esse tema emergente; no entanto, a secretaria ainda não executou políticas públicas de apoio e fomento a essas iniciativas no Brasil:

Conforme respondido anteriormente, o tema foi incluído no PPA da SENAES e a perspectiva é que, a partir de 2024, seja possível desenvolver ações de apoio ao cooperativismo de plataforma, inclusive com recursos orçamentários. Parte desses recursos já estão sendo alocados por meio de emendas parlamentares relacionadas a projetos específicos, mas ainda não podemos divulgar por se tratar do orçamento ainda em elaboração, sem algo definitivo. Existe a perspectiva de que o apoio ao cooperativismo de plataforma ocorra tanto por parcerias diretas com as cooperativas e associações, quanto por parcerias com instituições de ensino superior que apoiam tais empreendimentos. A parceria com órgãos governamentais envolvidos no tema também é uma possibilidade.

Com a inclusão do tema no PPA e a previsão e a alocação de recursos orçamentários, a SENAES planeja desenvolver ações de apoio às organizações populares de trabalhadores de plataformas a partir de 2024. A perspectiva é de apoio direto às cooperativas e associações, bem como parcerias com instituições de ensino superior e órgãos governamentais relacionados ao tema. Essa abordagem reflete um compromisso e possibilidades de diversas colaborações, como com as ITCPs.

Necessita-se contextualizar que a limitação institucional das iniciativas da SENAES vinculadas ao cooperativismo de plataforma pode estar associada à recente retomada da secretaria. O golpe de 2016 representou uma inflexão no percurso da SENAES, evidenciando a limitação das políticas de economia solidária como políticas de governo e não de Estado. Após a ascensão de Temer à presidência, a SENAES foi transformada em subsecretaria do

Ministério do Trabalho, perdendo status organizacional. Em 2019, com o início do mandato de Jair Bolsonaro e a extinção do Ministério do Trabalho, a estrutura administrativa da subsecretaria foi absorvida pelo Ministério da Cidadania, dentro da Secretaria Nacional de Inclusão Social e Produtiva (Seisp), no Departamento de Inclusão Produtiva Urbana. Em 2023, com o início do governo de Lula, o Ministério do Trabalho e Emprego foi recriado, assim como a SENAES, que passou a se chamar Secretaria Nacional de Economia Popular e Solidária, e tem se reorganizado e rearticulado. Existiu, portanto, um vácuo na atuação da SENAES e do apoio e fomento ao cooperativismo popular que pode ter sido ocupado pela OCB e pelo cooperativismo tradicional, abarcando iniciativas como as organizações populares de trabalhadores de plataformas.

É importante reconhecer que, no Brasil, o cooperativismo assume diferentes formas associadas a diferentes marcos, objetivos, ênfases, participantes, modelos de gestão, impactos e abrangências e fundamentações. Assim, as organizações de trabalhadores de plataformas digitais poderão se situar em termos das organizações de apoio que condizem com o seu projeto. Além da representação do cooperativismo gerencialista, essas iniciativas auto-organizadas podem encontrar apoio e fomento na SENAES e nas práticas já consolidadas de incubação pelas ITCPs. Essas incubadoras de economia solidária, estando vinculadas a instituições de ensino superior, podem fornecer apoio técnico, inclusive no desenvolvimento e manutenção das plataformas digitais utilizadas pelas organizações segundo os anseios e o controle coletivo dos trabalhadores e tecnologias livres. As ITCPs são possibilidades especialmente interessantes devido às metodologias de incubação que adotam, as quais, via extensão, buscam não criar relações de dependência, mas sim de autonomia segundo a educação popular, buscando, assim, colaborar para que os trabalhadores se socializem e se apropriem de certos conhecimentos e habilidades técnicas.

No contexto da cooperativa de Varginha, destaca-se a atuação da ITCP da Universidade Federal de Alfenas⁹ e dos cursos de graduação em Sistemas de Informação e técnico em Informática do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais¹⁰. Essas instituições representam possibilidades concretas para o estabelecimento de parcerias fundamentais para a formação e consolidação da cooperativa dos motoristas, sobretudo em termos de apoio técnico. Essas parcerias podem não apenas atender às demandas imediatas da cooperativa, mas também contribuir para o desenvolvimento de novas ações de extensão, como a produção de novas

⁹ Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/itcp/>. Acesso em: 07 dez. 2023.

¹⁰ Disponível em: <https://www.varginha.cefetmg.br/>. Acesso em: 07 dez. 2023.

experiências nas práticas de incubação, e novas possibilidades de ações de ensino e pesquisa no âmbito das instituições, o que pode contribuir para o desenho de políticas públicas mais robustas e abrangentes. Destinadas a apoiar e fortalecer essas iniciativas no âmbito da SENAES, como por exemplo, via uma chamada do Programa Nacional de Incubadoras de Cooperativas Populares (Proninc) para o fomento às ações de incubação de organizações populares de trabalhadores de plataformas, apoiando essas organizações e grupos de extensionistas e pesquisadores, técnicos e estudantes, simultaneamente.

Já há, no Brasil, experiências populares e uma certa competência que podem contribuir com essas organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma. É preciso, agora, que se forme uma agenda de retomada e iniciativas de políticas públicas de Estado articuladas a essas organizações populares de trabalhadores de plataformas. É imprescindível marcar que essas políticas desempenham um papel crucial ao fomentar o desenvolvimento destas alternativas populares enquanto unidades de inclusão social. Elas propiciam a promoção do trabalho e da renda por meio da organização e gestão coletiva do trabalho nas plataformas. Contudo, é imperativo ressaltar que a apropriação popular das tecnologias apresenta um limite, uma vez que a tecnologia que determina apenas no nível aparente a configuração da organização do trabalho.

Mesmo quando consolidadas, as organizações de trabalhadores de plataformas permanecem inócuas em relação ao modo e às relações sociais de produção que configuram a organização do trabalho no nível social. Este entrave dificulta a superação de contradições que perduram, tais como a dependência do Estado, de determinadas mídias sociais e tecnologias e uma assimetria no poder de investimento com relação às grandes plataformas. Investimento que resulta em uma extensa base de usuários, um contingente de motoristas e ofertas de serviços, possibilidades de publicidade, combinação técnica, manutenção e aprimoramento das plataformas. Dessa forma, tais contradições se revelam como elementos inerentes ao contexto, contribuindo para a compreensão das limitações enfrentadas pela resistência das organizações de trabalhadores de plataformas no âmbito das relações sociais e de produção, sem desconsiderar o valor que possuem.

As plataformas controladas por trabalhadores não têm a perspectiva de substituir, a curto prazo, as grandes plataformas de trabalho. Isso se deve às dificuldades decorrentes do efeito de rede e à intensa competição imposta pelas grandes plataformas, que se encontram imersas em novas formas de rentismo e financeirização, consolidando seu poder em direção a uma oligopolização. No entanto, essas experiências não devem ser desconsideradas, pois podem

servir como prelúdios para o enfrentamento da crescente plataformização do trabalho (Grohmann, 2023b).

A resistência é um fenômeno complexo que pode se manifestar de diversas maneiras, desde a oposição a mudanças até a revolta contra forças opressivas. Pode também funcionar como uma forma de proteção contra as adversidades. Analogamente, pode ser comparada às relações entre objetos materiais que envolvem atrito ou corrente elétrica. No ambiente de trabalho, a resistência é uma presença constante e variada. Pode ocorrer em ambientes tradicionais ou em plataformas digitais. Portanto, a questão não é a existência da resistência, mas a intensidade e os fatores que podem amplificá-la (Woodcock, 2023).

5 CONCLUSÃO

Ao buscar compreender o desenvolvimento das práticas organizativas na cooperativa de motoristas de plataformas em Varginha-MG, esta pesquisa situa essas práticas em uma certa linearidade. Inicialmente, o surgimento da cooperativa é contextualizado em meio ao trabalho uberizado nas plataformas corporativas de mobilidade. A organização, gestão e exploração da força de trabalho no contexto do uberismo revela uma outra tríade: a dinâmica comum de atrair motoristas para as plataformas oferecendo tarifas inicialmente baixas, torná-los dependentes e deteriorar as condições laborais. Um dos componentes fundamentais (e, inclusive, distintivos) do uberismo é o gerenciamento algorítmico pelas plataformas digitais. A proposta da heterogestão algorítmica identifica a imposição de regras e penalidades para o controle e disciplinamento dos motoristas pelas infraestruturas digitais. Ela destaca, portanto, a assimetria entre as plataformas corporativas e os condutores, em que aquelas ditam as condições de trabalho e estes têm seu trabalho determinado. A análise enfatiza a necessidade de compreender os algoritmos das plataformas corporativas como permeados pelos interesses inerentes à produção capitalista, onde a maximização de lucros suplanta o trabalho dos motoristas.

Em meio a esse contexto, a ampliação dos excessos, disfunções e contradições inerentes ao trabalho uberizado dissipa as noções de resultados hegemônicos e incontestáveis das plataformas sobre o trabalho. A ação e organização coletiva do trabalho dos trabalhadores plataformizados de Varginha representam uma resposta. A cooperativa é percebida como uma “luz no fim do túnel”, representando uma continuidade na tradição de resistência e organização coletiva do cooperativismo popular. Os achados da pesquisa permitem apontar uma reminiscência dessa vertente do cooperativismo na organização dos motoristas. Trata-se, portanto, de uma ação coletiva que se contrapõe à tendência de atomização dos trabalhadores imposta pelo uberismo – iniciativa que visa reduzir a exploração, gerar trabalho e renda, implementar a remuneração integral por cada corrida, reconquistar controle sobre o trabalho e satisfazer às necessidades dos motoristas.

O processo de estabelecimento da cooperativa destaca a urgência, preconizada pelo cooperativismo tradicional, de integrar essas iniciativas coletivas em um quadro normativo consolidado. Os trâmites para a fundação da cooperativa são delineados como um conjunto de etapas burocráticas, envolvendo pesquisa, obtenção de alvará e CNPJ, e abertura de conta bancária, conferindo-lhe, assim, o caráter de uma ação coletiva devidamente institucionalizada. Esse processo destaca os desafios que essa fase de conformação normativa pode representar para os projetos coletivos dos trabalhadores, tornando imperativo refletir sobre a importância e

a prioridade entre compreender a natureza dessa organização e formalizá-la, etapas que podem ser inversamente relacionadas. Destaca-se também a importância do suporte técnico nesse contexto.

No que concerne à análise alcançada do processo de prestação dos serviços de transporte e das práticas de organização e gestão do trabalho na cooperativa, essa iniciativa de resistência orienta-se, em termos gerais, pela ênfase na gestão coletiva. A perspectiva da autogestão na cooperativa é abordada como um “laboratório” de experimentações heterodoxas para construir alternativas à gestão das empresas de plataformas. Os resultados assinalam que, embora reconhecida como dotada de algumas características autogestionárias, a cooperativa não deve ser compreendida como autogestionária. A autogestão não pode ser dissolvida ao âmbito de uma unidade de produção, pertence mais à reorganização socialmente integrada que à sua experimentação circunscrita. Isto é, somente pode ser realizada no nível societal. Essa observação não visa, de forma alguma, diminuir a pertinência da iniciativa dos motoristas, a qual possui desdobramentos interessantes. A pesquisa destaca que a gestão coletiva “tem algo a dizer”.

Como os motoristas estão submetidos a extensas jornadas de trabalho e à imprevisibilidade das demandas de corridas, eles se organizam, sobretudo, segundo uma adaptação quase improvisada em um grupo no WhatsApp. Nessa espécie de nova organização instantânea, o grupo viabiliza a comunicação e a criação de arranjos organizacionais. Como os motoristas contribuem coletivamente para cobrir custos operacionais e adquirir um novo aplicativo, essa participação econômica ocorre virtualmente, via pagamentos por Pix, e a gestão dessa participação se dá por mensagens no grupo, em uma abordagem colaborativa e transparente. A tomada de decisões também acontece por meio do WhatsApp, possibilitando que os motoristas expressem suas opiniões e tomem decisões. São ressaltadas a importância do consenso e da aceitação das decisões, destacando o compromisso coletivo. A solidariedade na cooperativa é identificada como uma resposta à competitividade imposta pela dinâmica do uberismo e alimentada pela heterogestão algorítmica. Esse espaço virtual é canal da solidariedade expressa na ajuda mútua e na reivindicação de trabalhadores que se colocam em disputas em relação às determinações que lhes são impostas. No entanto, a lacuna na articulação entre diferentes iniciativas de trabalhadores por plataformas é reconhecida no âmbito desta pesquisa, indicando a necessidade de fortalecer os laços e colaborações entre esses grupos e seus trabalhadores.

Essa organização dos motoristas, enquanto unidade produtiva, insere-se em uma trama das relações e forças fundamentais e sociais de produção, expressando suas contradições. A

organização coletiva dos trabalhadores, especialmente no que diz respeito à distribuição equitativa de tarefas e à participação, reflete a divisão sexual de trabalho, fruto do patriarcado, e a reprodução da opressão das mulheres, no caso, motoristas, que provêm as condições para que os demais cooperados possam executar seus trabalhos, evidenciando desafios histórico-econômicos relacionados à superexploração das mulheres. O aplicativo utilizado pela cooperativa, que é essencial para o trabalho dos motoristas, apresenta restrições operacionais e de propriedade. A ausência do controle efetivo sobre a infraestrutura digital expõe a cooperativa a vulnerabilidades tecnológicas, comprometendo diretamente sua habilidade de inovar e competir com grandes corporações. Além disso, a iniciativa dos motoristas enfrenta desafios significativos, especialmente devido à dependência e à necessidade de trabalhar em diversas plataformas para garantir sua subsistência, evidenciando a subordinação às grandes empresas de transporte. Contrastam-se, portanto, os dois polos da organização: a busca por autonomia e controle e a dependência econômica e tecnológica.

Há esperança na implementação de um novo aplicativo, mais avançado, que pode contribuir com uma transição da submissão percebida, mas a demora na entrega, por outro lado, gera frustração e impacta a organização do trabalho, levando, inclusive, alguns motoristas a abandonarem a iniciativa. Isso enfatiza a inadiabilidade e centralidade de um novo aplicativo para o futuro da cooperativa. A dependência tecnológica é evidente, com preocupações sobre a confiabilidade do desenvolvedor. A dualidade entre autonomia e dependência revela a complexa interconexão entre aspirações dos trabalhadores e influência tecnológica em suas atividades.

Frente a essas conclusões, é possível questionar: Para onde vamos? As discussões a respeito das apreensões para uma agenda futura ressaltam as limitações da expressão cooperativismo de plataforma. A partir da análise da experiência da cooperativa de motoristas em Varginha, o estudo põe em questão a terminologia cooperativismo de plataforma, que se apresenta como uma caricatura das experiências organizadas coletivamente no contexto brasileiro. E, em um esforço propositivo de uma terminologia mais correspondente ao contexto da pesquisa, sugere-se a terminologia “organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma” para englobar as cooperativas e outras organizações populares com características autogestionárias de trabalho mediado por plataformas. Ressalta-se, deste modo, a diversidade dessas iniciativas cotidianas que podem transcender o pertencimento formal a certas naturezas jurídicas, bem como a propriedade e a administração direta das plataformas.

As restrições ao caráter coletivo e organizado da cooperativa se destacam diante das múltiplas exterioridades que poderiam ser mitigadas por meio de articulações propícias. Torna-

se, portanto, imperativo forjar um aparato capaz de evitar a prematura frustração da experiência em Varginha, exemplificando um desafio potencialmente compartilhado por outras organizações de trabalhadores inseridos em plataformas econômicas. Quanto ao apoio técnico e fortalecimento dessas organizações, a análise destaca os desafios e possíveis desconexões entre o que é proposto e a realidade vivida pelos trabalhadores. O papel da SENAES é apontado como mais coerente em relação ao projeto de organização segundo uma vertente popular. Parcerias com as ITCPs e instituições de ensino são destacadas como promissoras. Por conseguinte, ressalta-se a necessidade de uma agenda de retomada e iniciativas de políticas públicas de Estado articuladas com as organizações populares de trabalhadores de plataformas, reconhecendo os limites da apropriação popular das tecnologias, que não altera as relações sociais de produção e enfrenta desafios estruturais como expressões de determinações maiores. Considerando a importância contínua da luta coletiva, as plataformas controladas por trabalhadores devem ser vistas como formas inacabadas em meio às possibilidades de experimentação e resistência dos trabalhadores.

Estas conclusões oferecem uma base para reflexões e ações futuras, estimulando o desenvolvimento do debate. Uma área promissora para investigação futura consiste no aprofundamento sobre o trabalho e a opressão enfrentados por mulheres inseridas em organizações coletivas e populares de trabalho por plataforma no Brasil. Além disso, é crucial realizar um esforço conjunto para mapear o panorama de projetos emergentes e iniciativas de organizações populares de trabalhadores de plataformas, expandindo a análise além da cooperativa estudada nesta dissertação. As pesquisas futuras também poderiam se concentrar na investigação de uma variedade de modelos e processos organizativos, bem como formas de colaboração, em diferentes contextos geográficos, considerando contingências econômicas, políticas e tecnológicas. Essa abordagem mais ampla e comparativa é capaz de contribuir para uma compreensão mais abrangente das organizações estudadas. A sistematização de casos pode, ainda, identificar práticas, desafios comuns e peculiaridades, enriquecendo significativamente o conhecimento sobre as diversas formas de resistência e organização emergentes entre os trabalhadores plataformizados.

Outra possibilidade de grande relevância está relacionada à investigação para a construção efetiva de trocas entre instituições de ensino e organizações de motoristas, seja por ações de extensão, ensino ou pesquisa colaborativas voltadas ao apoio e fomento a essas organizações. Além disso, pode-se pensar em uma agenda de pesquisa futura focada nas políticas públicas voltadas às organizações de motoristas de aplicativos, para explorar o impacto de diferentes possibilidades de políticas governamentais destinadas a fortalecer essas

iniciativas, recuperando, inclusive, a memória de políticas voltadas à economia solidária. Tudo isso visa estreitar laços e avançar.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.
- ABÍLIO, L. C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.
- ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021.
- ADAMS, W. C. Conducting semi-structured interviews. In: WHOLEY, J. S.; HARTY, H. P.; NEWCOMER, K. E. (Orgs.). **Handbook of Practical Program Evaluation**. São Francisco: Jossey-Bass, 2015, p. 492-505.
- ALVES, G. **A condição de proletariedade**: a precariedade do trabalho no capitalismo global. Londrina: Praxis, 2009.
- ALVES, G. **Dimensões da reestruturação produtiva**: ensaios de sociologia do trabalho. Londrina: Praxis, 2007.
- ALVES, G. Toyotismo como ideologia orgânica da produção capitalista. **Org & Demo**, v. 1, n. 1, p. 3-15, 2000.
- ALVES-MAZZOTTI, A. J. Usos e abusos dos estudos de caso. **Cadernos de pesquisa**, v. 36, n. 129, p. 637-651, 2006.
- AMORIM, H.; MODA, F. B. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Fronteiras-estudos midiáticos**, v. 22, n. 1, p. 59-71, 2020.
- ANTUNES, P. F. R. Marx, maquinaria e grande indústria: o desenvolvimento tecnológico no Livro I de “Das Kapital”. **Griot: Revista de Filosofia**, v. 16, n. 2, p. 36-55, 2017.
- ANTUNES, R. As novas formas de acumulação de capital e as formas contemporâneas do estranhamento (alienação). **Caderno Crh**, v. 15, n. 37, p. 23-45, 2002.
- ANTUNES, R. **O caracol e sua concha**: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2005.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009a.
- ANTUNES, R. Século XXI: nova era da precarização estrutural do trabalho? In: ANTUNES, R.; BRAGA, R. (Orgs.). **Infoproletários**: degradação real do trabalho virtual, São Paulo: Boitempo, 2009b. p. 231-238.

ANTUNES, R. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era desantropomorfização do trabalho. In: ANTUNES, R. (Org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. p. 13-39.

ANTUNES, R.; BASSO, P.; PEROCCO, F. O trabalho digital, seus significados e seus efeitos, no quadro do capital pandêmico. In: ANTUNES, R. (Org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. p. 41-52.

ARAUJO, L. S. Cooperativismo e economia solidária sob o olhar filosófico latino-americano: a crítica da colonialidade. **Lex Humana**, v. 6, n. 2, p. 82–101, 2015.

ARAUJO, W. P. Marx e a indústria 4.0: trabalho, tecnologia e valor na era digital. **Revista Katálysis**, v. 25, n. 1, p. 22-32, 2022.

AZEVEDO, A. M. A contribuição de Taylor para o progresso industrial. In: SILVA, B. (Org.). **Taylor e Fayol**. Rio de Janeiro: FGV, 1974. p. 175-184.

AZEVEDO, V.; CARVALHO, M.; FERNANDES-COSTA, F.; MESQUITA, S.; SOARES, J.; TEIXEIRA, F.; MAIA, Â. Transcrever entrevistas: questões conceituais, orientações práticas e desafios. **Revista de Enfermagem Referência**, v. 4, n. 14, p. 159-167, 2017.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Relatório de gestão do pix: Concepção e primeiros anos de funcionamento (2020–2022)**. Brasília, DF: Banco Central do Brasil, 2023. Disponível em: https://www.bcb.gov.br/content/estabilidadefinanceira/pix/relatorio_de_gestao_pix/relatorio_gestao_pix_2023.pdf. Acesso em: 21 nov. 2023.

BARDON, T.; GARREAU, L.; ABDALLAH, C.; JOURNÉ, B.; KORICA, M. Rethinking observation: challenges and practices. **M@n@gement**, v. 23, n. 3, p. 1-8, 2020.

BEER, M. **História do socialismo e das lutas sociais**. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Em Tese**, v. 2, n. 1, p. 68-80, 2005.

BORSOI, I. C. F. Vivendo para trabalhar: do trabalho degradado ao trabalho precarizado. **Convergência**, v. 18, n. 55, p. 113-133, 2011.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 1971. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5764.htm. Acesso em: 17 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 6 nov. 2023.

BRAUN, V.; CLARKE, V. Reflecting on reflexive thematic analysis. **Qualitative Research in Sport, Exercise and Health**, v. 11, n. 4, p. 589–597, 2019.

BRAUN, V.; CLARKE, V. Toward good practice in thematic analysis: Avoiding common problems and be(com)ing a knowing researcher. **International Journal of Transgender Health**, v. 24, n. 1, p. 1–6, 2023.

BRAUN, V.; CLARKE, V. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, v. 3, n. 2, p. 77–101, 2006.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

BRESCIANI, L. P. Flexibilidade e reestruturação: o trabalho na encruzilhada. **São Paulo em perspectiva**, v. 11, n. 1, p. 88-97, 1997.

BUNDERS, D. J. Gigs of their own: reinventing worker cooperativism in the platform economy and its implications for collective action. In: MEIJERINK, J.; JANSEN, G.; DASKALOVA, V. (Orgs.). **Platform economy puzzles: a multidisciplinary perspective on gig work**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 2021. p. 188-208.

CAMPOS, M. R. Trabalho, alienação e adoecimento mental: as metamorfoses no mundo do trabalho e seus reflexos na saúde mental dos trabalhadores. **Revista de Políticas Públicas**, v. 21, n. 2, p. 797-811, 2017.

CANÇADO, A. C.; SOUZA, M. F. A.; PEREIRA, J. R. Os princípios cooperativistas e a identidade do movimento cooperativista em xeque. **Revista de Gestão e Organizações Cooperativas**, v. 1, n. 2, p. 51-62, 2014.

CASAGRANDE, L.; ZAMORA, M. A. M.; OVIEDO, C. F. T. Motorista de Uber não é empreendedor. **Revista de Administração Mackenzie**, v. 22, n. 2, p. 1-24, 2021.

CHIARIELLO, C. L.; FONSECA, S. A.; MORAIS, L. P. Abordagem política e institucional da economia solidária na América Latina e a experiência da Senaes no Brasil (2004-2019). **Otra Economía**, v. 14, n. 25, p. 76-95, 2021.

CINGOLANI, P. Capitalismo de plataforma: nuevas tecnologías de la comunicación e internacionalización del trabajo. **Boletín Onteiken**, v. 22, n. 11, p. 42-47, 2016.

CIPOLLA, F. P. Economia política do taylorismo, fordismo e teamwork. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 23, n. 3, p. 420-436, 2003.

COLE, B. G. D. **A century of co-operation?** Londres: George Allen And Unwin, 1944.

CORNELISSEN, J.; CHOLAKOVA, M. Profits Uber everything? The gig economy and the morality of category work. **Strategic Organization**, v. 19, n. 4, p. 722-731, 2021.

COSTA, L. S. O cooperativismo: uma reflexão teórica. **Revista Ciências Sociais em Perspectiva**, v. 6, n. 11, p. 55-64, 2007.

CRUZ, A. C. M. **A diferença da igualdade**: a dinâmica da economia solidária em quatro cidades do Mercosul. 2006. 343 f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP.

CUNHA, E. P. Base técnica e organização do trabalho na manufatura e grande indústria. **Verinotio–Revista on-line de Filosofia e Ciências Humanas**, v. 25, n. 1, p. 41-41, 2019.

CUNHA, E. P.; GUEDES, L. T. Recepções do ideário marxista pelo pensamento administrativo: da oposição indireta à assimilação relativa. **Organizações & Sociedade**, v. 24, n. 82, p. 432-455, 2017.

DAVIS, G. F.; SINHA, A. Varieties of Uberization: how technology and institutions change the organization(s) of late capitalism. **Organization Theory**, v. 2, n. 1, p. 1-17, 2021.

DE STEFANO, V. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. Geneva: ILO, 2016.

DRUCK, G. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno Crh**, v. 24, n. SPE1, p. 37-57, 2011.

DUARTE, R. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar**, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004.

ENGELS, F. **A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado**. São Paulo: Boitempo, 2019.

ENGLERT, S.; WOODCOCK, J.; CANT, C. Digital workerism: technology, platforms, and the circulation of workers’ struggles. Triplec: Communication, Capitalism & Critique. **Open Access Journal for a Global Sustainable Information Society**, v. 18, n. 1, p. 132-145, 2020.

FAIRBAIRN, B. **The meaning of Rochdale**: The Rochdale pioneers and the co-operative principles. Saskatoon: University of Saskatchewan. Centre for the Study of Co-operatives, 1994.

FAIRWORK. **Relatório Fairwork Brasil 2023**: ainda em busca de trabalho decente na economia de plataformas. Oxford; Berlin: Fairwork, 2023.

FARAJ, S.; PACHIDI, S. Beyond Uberization: the co-constitution of technology and organizing. **Organization Theory**, v. 2, n. 1, p. 1-14, 2021.

FARIA, J. H. Autogestão, economia solidária e organização coletivista de produção associada: em direção ao rigor conceitual. **Cadernos Ebape. Br**, v. 15, p. 629-650, 2017.

FARIA, J. H. **Gestão participativa**: relações de poder e de trabalho nas organizações. São Paulo: Atlas, 2009.

FEDERICI, S. **Calibã e a bruxa**: mulheres, corpo e acumulação primitiva. São Paulo: Elefante, 2017.

FERRARI, F.; GRAHAM, M. Fissures in algorithmic power: platforms, code, and contestation. **Cultural Studies**, v. 35, n. 4-5, p. 814-832, 2021.

FIGUEIREDO, C. Algoritmos, subsunção do trabalho, vigilância e controle: novas estratégias de precarização do trabalho e colonização do mundo da vida. **Revista Eptic Online**, v. 21, n. 1, 2019.

FILGUEIRAS, V. A.; DUTRA, R.; Q. Terceirização e uberização do trabalho. In: ANTUNES, R. (Org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. p. 193-210.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no Capitalismo Contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020.

FONSECA, N. R. R. **Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado**. 2005. 113 f. Tese (Doutorado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) – Escola Nacional de Ciências Estatísticas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro.

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo-Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FORAMITTI, J.; VARVAROUSIS, A.; KALLIS, G. Transition within a transition: how cooperative platforms want to change the sharing economy. **Sustainability Science**, v. 15, n. 4, p. 1185–1197, 2020.

FRAGA, L. As Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares (ITCP) na construção da contra hegemonia acadêmica. **Farol-Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 5, n. 13, p. 496-539, 2018.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 17, n. SPE, p. 844-856, 2019.

FRASER, M. T. D.; GONDIM, S, M. G. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. **Paidéia (Ribeirão Preto)**, v. 14, n. 28, p. 139-152, 2004.

GAIGER, L. I. A economia solidária e a revitalização do paradigma cooperativo. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 28, n. 82, p. 211-228, 2013.

GAIGER, L. I. G.; KUYVEN, P. S. Economia solidária e trajetórias de trabalho: uma visão retrospectiva a partir de dados nacionais. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 35, n. 103, p. 1-18, 2020.

GONSALES, M. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GONZÁLEZ, F. E. Reflexões sobre alguns conceitos da pesquisa qualitativa. **Revista Pesquisa Qualitativa**, v. 8, n. 17, p. 155-183, 2020.

GOUNET, T. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GRECCO, D. Aplicativos de transporte do interior do Brasil crescem 38%. **Estadão Mobilidade**, 15 fev. 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/inovacao/aplicativos-regionais-crescem-38/>. Acesso em: 8 nov. 2023.

GROHMANN, R. Cooperativismo de plataforma e suas contradições: análise de iniciativas da área de comunicação no Platform. Coop. **LIINC em Revista**, v. 14, n. 1, 2018.

GROHMANN, R. Not just platform, nor cooperatives: worker-owned technologies from below. **Communication, Culture & Critique**, v. 16, n. 4, p. 274-282, 2023b.

GROHMANN, R. O aplicativo de Araraquara e a soberania digital. **Blog da Boitempo**, 9 fev. 2022. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2022/02/09/aplicativo-de-araraquara-e-soberania-digital/>. Acesso em: 6 nov. 2023.

GROHMANN, R. Plataformas controladas por trabalhadores. In: ANTUNES, R. (Orgs.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023a. p. 447-467.

GROHMANN, R. Trabalho digital: o papel organizador da comunicacao. **Comunicacao, Midia E Consumo**, v. 18, n. 51, p. 166-185, 2021.

GUERRA, A.; DUARTE, F. C. P. 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-Eptic**, v. 22, n. 2, p. 38-55, 2020.

GUILLERM, A.; BOURDET, Y. **Autogestão: uma mudança radical**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HELBERGER, N.; PIERSON, J.; POELL, T. Governing online platforms: From contested to cooperative responsibility. **The Information Society**, v. 34, n. 1, p. 1-14, 2018.

HOBBSAWM, E. **A era das revoluções: Europa 1789-1848**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2015.

HOLYOAKE, G. J. **The history of the Rochdale pioneers**. Londres: Routledge, 2016.

IAMAMOTO, M. V. **O Serviço Social na contemporaneidade: trabalho e formação profissional**. São Paulo: Cortez, 2015.

IBGE. **Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios**. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022. Coleção Ibgeana. Rio de Janeiro: IBGE, 2023a.

IBGE. **Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios**. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: acesso à internet e à televisão e posse de telefone móvel celular para uso pessoal 2022. Coleção Ibgeana. Rio de Janeiro: IBGE, 2023b.

ICA. **Guidance Notes to the Co-operative Principles**. Guidance on the application of the Co-operative Principles. ICA, 2021. Disponível em: <https://ica.coop/sites/default/files/2021-11/ICA%20Guidance%20Notes%20EN.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2023.

INOVACOOP. Com apoio do Sistema OCB, Conferência Internacional de Cooperativismo de Plataforma acontece no Rio de Janeiro. **InovaCoop**, 28 out. 2022. Disponível em: <https://inova.coop.br/blog/com-apoio-do-sistema-ocb-conferencia-internacional-de-cooperativismo-de-plataforma-acontece-no-rio-de-janeiro-8070f5c2bd62>. Acesso em: 4 nov. 2023.

INOVACOOP. Desafios e oportunidades do cooperativismo de plataforma. **InovaCoop**, 20 jul. 2021. Disponível em: <https://inova.coop.br/blog/desafios-e-oportunidades-do-cooperativismo-de-plataforma-segundo-trebor-scholz-f16331f61474>. Acesso em: 4 out. 2023.

INOVACOOP. Fique por dentro: o que é cooperativismo de plataforma. **InovaCoop**, 28 jul. 2020. Disponível em: <https://inova.coop.br/blog/o-que-e-cooperativismo-de-plataforma-dc43a891e6b0>. Acesso em: 4 nov. 2023.

JIANG, G.; YANG, W. Signal effect of government regulations on ride-hailing drivers' intention to mobile-based transportation platform governance: Evidence from China. **Transport Policy**, v. 139, p. 63-78, 2023.

JULSRUD, T. E.; UTENG, P. Trust and Sharing in Online Environments: A Comparative Study of Different Groups of Norwegian Car Sharers. **Sustainability**, v. 13, n. 8, p. 4170, 2021.

KELLOGG, K. C.; VALENTINE, M. A.; CHRISTIN, A. The New Contested Terrain of Control: Algorithmic Control and the Platform Economy. **Academy of Management Annals**, v. 14, n. 1, p. 366-410, 2020.

KREIN, A.; MANZANO, M. Dimensões do trabalho por plataformas digitais no Brasil. In: MACHADO, S.; ZANONI, A. P. (Orgs.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. UFPR/Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. p. 31-126.

KUSK, K.; BOSSEN, C. Working with Wolt: An Ethnographic Study of Lenient Algorithmic Management on a Food Delivery Platform. **Proc. ACM Hum.-Comput. Interact.**, v. 6, 2022.

LARANJEIRA, S. M. **Fordismo e pós-fordismo**. In: CATTANI, A. D. (Org.). Trabalho e tecnologia: dicionário crítico. Petrópolis: Vozes, 1997. p. 89-94.

LAVILLE, J.-L. Solidariedade. In: CATTANI, A. D.; LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I.; HESPANHA, P. (Orgs.). **Dicionário internacional da outra economia**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 310-314.

LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I. Economia Solidária. In: CATTANI, A. D.; LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I.; HESPANHA, P. (Orgs.). **Dicionário internacional da outra economia**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 162-168.

LEE, M. K.; KUSBIT, D.; METSKY, E.; DABBISH, L. A. Working with machines: the Impact of algorithmic and data-driven management on human workers. In: Proceedings of the 33rd Annual ACM Conference on Human Factors in Computing Systems. **Anais...** New York: ACM, 2015. p. 1603-1612.

LIMA, J. C. Cooperativas de Trabalho. In: CATTANI, A. D.; LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I.; HESPANHA, P. (Orgs.). **Dicionário internacional da outra economia**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 91-95.

LIMA, J. C. O trabalho autogestionário em cooperativas de produção: o paradigma revisitado. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 19, n. 56, p. 45-62, 2004.

LIMA, J. C.; BRIDI, M. A. Digital work and employment: the labor reform and the deepening of precariousness. **Caderno CRH**, v. 32, n. 86, p. 325-342, 2019.

LÓPEZ-MARTÍNEZ, G.; HAZ-GÓMEZ, F. E.; MANZANERA-ROMÁN, S. Identities and precariousness in the collaborative economy, neither wage-earner, nor self-employed: emergence and consolidation of the homo rider, a case study. **Societies**, v. 12, n. 1, p. 1-19, 2022.

MANZINI, E. J. A entrevista na pesquisa social. **Didática**, v. 26/27, p. 149-158, 1991.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

MARQUES, A.; BERUTTI, F.; FARIA, R. O movimento operário europeu no século XIX. In: MARQUES, A.; BERUTTI, F.; FARIA, R. (Orgs.). **História Contemporânea através de textos**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 48-61.

MARX, K. **A miséria da filosofia**. São Paulo: Lafonte, 2018.

MARX, K. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

MARX, K. **Manuscritos Econômicos-Filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2004.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MEIRELLES, F. S. **Pesquisa do Uso da TI - Tecnologia de Informação nas Empresas**. 34ª Edição Anual, FGVcia, 2023.

MELLO, P. C. “Brasil é o país do WhatsApp”, diz presidente do aplicativo. **Folha de S.Paulo**, 5 nov. 2023. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/11/brasil-e-o-pais-do-whatsapp-diz-presidente-do-aplicativo.shtml>. Acesso em: 9 nov. 2023.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MINEIRO, M.; SILVA, M. A. A.; FERREIRA, L. C. Pesquisa qualitativa e quantitativa: imbricação de múltiplos e complexos fatores das abordagens investigativas. **Momento - Diálogos em Educação**, v. 31, n. 3, p. 201–218, 2022.

MÖHLMANN, M.; ZALMANSON, L. Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy. In: International Conference on Information Systems (ICIS), 2017, Seoul, South Korea. **Anais...** Seoul: ICIS, 2017. p. 1-17.

MOLLO, M. L. R.; ACYPRESTE, R. O debate recorrente sobre o fim do trabalho com o desemprego tecnológico. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 43, n. 1, p. 78-95, 2023.

MORAES NETO, B. R. Automação e trabalho: Marx igual a Adam Smith? **Estudos Econômicos (São Paulo)**, v. 25, n. 1, p. 53-75, 1995.

MORAES NETO, B. R. Maquinaria, taylorismo e fordismo: a reinvenção da manufatura. **Revista de Administração de empresas**, v. 26, p. 31-34, 1986.

MOTTA, F. C. **Burocracia e autogestão**. A proposta de Proudhon. São Paulo: Brasiliense, 1981.

NAMORADO, R. Cooperativismo. In: CATTANI, A. D.; LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I.; HESPANHA, P. (Orgs.). **Dicionário internacional da outra economia**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 96-102.

NEVES, D. A exploração do trabalho no Brasil contemporâneo. **Revista Katálisis**, v. 25, n. 1, p. 11-21, 2022.

NORMANHA, R. A centralidade do trabalho em debate: notas para um balanço histórico e apontamentos para o presente e futuro da luta de classes. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 68, p. 12-43, 2020.

OECD. **Platform cooperatives and employment: An alternative for platform work**. OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Papers. Paris: OECD Publishing, 2023.

OECD/ILO/European Union. **Handbook on measuring digital platform employment and work**. Paris: OECD Publishing, 2023.

PAPADIMITROPOULOS, E. Platform capitalism, platform cooperativism, and the commons. **Rethinking Marxism**, v. 33, n. 2, p. 246-262, 2021.

PASQUALE, F. **The black box society: The secret algorithms that control money and information**. Cambridge: Harvard University Press, 2015.

PAULA, A. P. P.; PAES, K. D. Fordismo, pós-fordismo e ciberfordismo: os (des)caminhos da Indústria 4.0. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 19, n. 4, p. 1047-1058, 2022.

PEREIRA, J. R.; BRAGA, M. J.; CANÇADO, A. C.; VIEIRA, N. S.; CARVALHO, D. M.; CETTO, V. M.; RIGO, A. S. **Organização da sociedade através das cooperativas de trabalho**: abordagem dos problemas e perspectivas. Relatório final de pesquisa – FAPEMIG. Viçosa: UFV, 2002.

PINHO, D. B. **O cooperativismo no Brasil**: da vertente pioneira à vertente solidária. São Paulo: Saraiva, 2004.

POELL, T.; NIEBORG, D.; VAN DIJCK, J. Platformisation. **Internet Policy Review**, v. 8, n. 4, p. 1-13, 2019.

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

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO. Aplicativo mobizapSP já está em funcionamento. **Cidade de São Paulo**, 24 mar. 2023. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/aplicativo-mobizapsp-ja-esta-em-funcionamento>. Acesso em: 14 nov. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARAQUARA. Araraquara lança seu próprio aplicativo de transporte urbano. **Prefeitura Municipal de Araraquara**, 3 jan. 2022. Disponível em <https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/geral/araraquara-lanca-seu-proprio-aplicativo-de-transporte-urbano2486>. Acesso em: 6 nov. 2023.

PRIEB, S. A. M.; CARCANHOLO, R. A. O trabalho em Marx. In: CARCANHOLO, R. A. (Org.). **Capital: essência e aparência**. São Paulo: Expressão Popular, 2011. p. 147-161.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RAMOS, V. R. G.; FERREIRA, A. C.; COUTINHO, M. M. Socialismo, Conservadorismo e Cooperativismo na “Revolução Pacífica”: Algumas Teses Críticas Acerca da “Economia Solidária”. **Revista Estudos Libertários**, v. 3, n. 7, p. 24-57, 2021.

RIBEIRO, A. F. Taylorismo, fordismo e toyotismo. **Lutas Sociais**. v. 19, n. 35, p. 65-79, 2015.

RIOS, G. S. L. **O que é cooperativismo**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

ROSA, K. L. S.; GUERRA, A. C.; D. A. C. TOLEDO, D. A. Valores da Economia Solidária e Políticas Públicas. **Otra Economía**, v. 13, n. 24, p. 95-125, 2020.

ROSDOLSKY, R. **Gênese e estrutura de O Capital de Karl Marx**. Rio de Janeiro: EDUERJ/Contraponto, 2001.

ROSENBLAT, A.; STARK, L. Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber’s drivers. **International journal of communication**, v. 10, n. 27, p. 1-27, 2016.

SAFFIOTI, H. **Gênero patriarcado violência**. São Paulo: Expressão Popular: Fundação Perseu Abramo, 2015.

SALVAGNI, J.; VALENTINA, V. T. Della; COLOMBY, R. K. “Quem não é simpático acaba sendo punido”: o trabalho emocional no contexto da uberização. **Revista trabalho, política e sociedade**, v. 7, n. 12, p. 1-20, 2022.

SANDOVAL, M. Entrepreneurial activism? Platform cooperativism between subversion and co-optation. **Critical Sociology**, v. 46, n. 6, p. 801-817, 2020.

SCHNEIDER, J. O. A doutrina do cooperativismo: análise do alcance, do sentido e da atualidade dos seus valores, princípios e normas nos tempos atuais. **Cadernos Gestão Social**, v. 3, n. 2, p. 251-273, 2012.

SCHNEIDER, J. O. **Democracia, participação e autonomia cooperativa**. São Leopoldo: Editora Unisinos, 1999.

SCHNEIDER, N. An Internet of ownership: democratic design for the online economy. **The Sociological Review**, v. 66, n. 2, p. 320-340, 2018.

SCHNEIDER, N. Owing Is the New Sharing. **Shareable**, 21 dez. 2014. Disponível em: <https://www.shareable.net/owning-is-the-new-sharing/>. Acesso em: 3 nov. 2023.

SCHOLZ, T. Platform Cooperativism vs. the Sharing Economy. **Medium**, 5 dez. 2014. Disponível em: <https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad>. Acesso em: 2 nov. 2023.

SCHOLZ, T. Platform cooperativism. **Challenging the corporate sharing economy**. Nova York: Rosa Luxemburg Foundation, 2016.

SCHOLZ, T. How platform cooperativism can unleash the network. In: SCHOLZ, T.; SCHNEIDER, N. (Eds.). **Ours to hack and to own: The rise of platform cooperativism, a new vision for the future of work and a fairer internet**. Nova York e Londres: OR Books, 2017. p. 20-28.

SCHOR, J. B.; EDDY, S. The Just and Democratic Platform? Possibilities of Platform Cooperativism. In: ALLEN, D.; BENKLER, Y.; DOWNEY, L.; HENDERSON, R.; SIMONS, J. (Orgs.). **A Political Economy of Justice**. Chicago: University of Chicago Press, 2022. p. 263-290.

SEAVER, N. “Knowing Algorithms”. In: VERTESI, J.; RIBES, D. (Eds.). **digitalSTS: A Field Guide for Science & Technology Studies**. Princeton: Princeton University Press, 2019. p. 412-422.

SILVA, M. A. A técnica da observação nas ciências humanas. **Revista Educativa-Revista de Educação**, v. 16, n. 2, p. 413-423, 2013.

SINGER, P. A recente ressurreição da economia solidária no Brasil. In: SANTOS, B. S. (Org.). **Produzir para viver: os caminhos da produção não capitalista**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002b. p. 81-130.

SINGER, P. **Introdução à economia solidária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002a.

SINGER, P. **Uma utopia militante: repensando o socialismo**. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOUSA, E. J. S.; MEINBERG, M. O. A “uberização” e o aprofundamento da flexibilização do trabalho. **Princípios**, v. 1, n. 159, p. 107-125, 2020.

SOUZA, L. S. O “Breque dos apps”: resistência dos entregadores de aplicativos à precarização plataformizada. **Temporalis**, v. 23, n. 45, p. 201-216, 2023.

SOUZA, M. D.; FERRAZ, D. L. A (Im) produtividade do trabalho reprodutivo e a exaustão das mulheres na contemporaneidade. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 27, n. 5, p. 1-23, 2023.

SRNICEK, N. **Platform Capitalism**. Londres: Polity, 2016.

STAKE, R. E. Case studies. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Orgs.). **Strategies of qualitative inquiry**. Londres: SAGE, 2003. p. 134-164.

STAKE, R. E. **The art of case study research**. Thousand Oaks: SAGE, 1995.

STANDING, C.; STANDING, S.; BIERMANN, S. The implications of the sharing economy for transport. **Transport Reviews**, v. 39, n. 2, p. 226–242, 2019.

TALONEN, A.; PASANEN, J.; RUUSKANEN, O.-P. Exploring the Co-operative Form’s Potential in Crowdfunding: A Non-monetary Perspective. **FIIB Business Review**, v. 10, n. 4, p. 339-351, 2021.

TESSARINI JUNIOR, G.; SALTORATO, P.; ROSA, K. L. S. A flexibilização do trabalho como regra no capitalismo: conceituação e proposições teórico-analíticas. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 21, n. 1, p. 1-13, 2023.

TOZI, F. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, M.; CAPEL, H. (Org.). **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018. p. 172-187.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020.

TRAGTENBERG, M. **Burocracia e ideologia**. São Paulo: Editora Unesp, 2006.

TUCKER, E. Towards a political economy of platform-mediated work. **Studies in Political Economy**, v. 101, n. 3, p. 185-207, 2020.

UBER. **Varginha, seu uberX chegou!** Blog Uber, 15 de março de 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/belo-horizonte/lancamento-varginha/>. Acesso em: 09 set. 2023.

UFMG. Instituto de Geociências. **Dirigindo para Uber: resultados da pesquisa /** coordenadores Fábio Tozi, Lussandra Martins Gianasi. Belo Horizonte: IGC, 2023.

VIEITEZ, C. G.; DAL RI, N. M. Elementos da história do trabalho associado. In: NOVAES, H. T.; MAZIN, A. D.; SANTOS, L. (Orgs.). **Questão agrária, cooperação e agroecologia.** Marília: Lutas Anticapital, 2019. p. 95-115.

WEBER, M. **Ensaio de Sociologia.** Rio de Janeiro: LTC, 1982.

WOLFF, S. O “trabalho informacional” e a reificação da informação sob os novos paradigmas organizacionais. In: ANTUNES, R; BRAGA, R. (Orgs.). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009. p. 89-112.

WOOD JUNIOR, T. Fordismo, toyotismo e volvismo: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido. **Revista de administração de Empresas**, v. 32, n. 4, p. 6-18, 1992.

WOODCOCK, J. Compreendendo a resistência às plataformas. In: ANTUNES, R. (Org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais.** São Paulo: Boitempo, 2023. p. 425-445.

WESTPHAL, V. H. Os sistemas cooperativistas brasileiro e alemão: aspectos comparativos. **Revista de contabilidade e organizações**, v. 2, n. 4, p. 40-54, 2008.

ZAMORA, M. A. M.; AUGUSTIN, A. C.; SOUZA, A. S. B. A uberização do trabalho como nova articulação entre o arcaico e o moderno no capitalismo brasileiro. **RBEO-Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 8, n. 1, 2021, p. 55-86, 2021.

ZANATTA, R. A. F. **Cooperativismo de plataforma no Brasil: dualidades, diálogos e oportunidades.** Cooperativism Consortium. 2022.

APÊNDICE A – BUSCA DE ESTUDOS

Na busca por estudos empíricos relacionados a cooperativas de plataformas de motoristas de aplicativo de mobilidade urbana no Brasil até o mês de julho de 2023, foram realizadas buscas e seleção de estudos em quatro bases de dados acadêmicos: Scopus, Web of Science (WoS), Scientific Electronic Library Online (Scielo) e Banco de Teses e Dissertações (BDTD). A busca na base de dados Scopus foi realizada utilizando os seguintes termos de pesquisa (ou *Strings* de busca): “cooperativ* AND (drive* OR car OR uber*) AND platform*”. O uso do asterisco (*) permitiu a busca por diferentes variações das palavras-chave relacionadas ao tópico. O resultado inicial obtido foi de 1151 documentos, o que exigiu adotar uma restrição estratégica dos resultados.

Na sequência, foram aplicados os seguintes filtros: Ano de publicação (PUBYEAR) maior que 2008 e menor que 2024, para garantir a relevância temporal à pesquisa, visto que a ideia da Uber remete a 2009 e a empresa foi oficialmente fundada em 2010, resultando em 998 documentos. Idioma (LANGUAGE) limitado a inglês, espanhol ou português e tipo de documento (DOCTYPE) limitado a artigos (AR) e artigos de conferência (CP), reduzindo o número de documentos para 808. Áreas de pesquisa específicas (SUBJAREA) foram selecionadas, incluindo “BUSI” (Negócios), “SOCI” (Sociologia), “ECON” (Economia) e “PSYC” (Psicologia). O resultado final da busca na Scopus com os filtros foi de 167 documentos. Esses procedimentos foram reproduzidos de maneira padronizada nas buscas nas bases WoS e Scielo, adaptando-se apenas as áreas de pesquisa específicas para garantir equivalência entre as utilizadas na Scopus.

Na base de dados WoS, de modo semelhante, a busca foi realizada com a seguinte sequência de termos de pesquisa: “cooperativ* AND (drive* OR car OR uber*) AND platform*”. Os seguintes filtros também foram aplicados: Anos de publicação entre 2009 e 2023. Tipos de documento limitados a “Artigo” e “Artigo de Conferência”. Idiomas restritos a inglês e espanhol. E Categorias da WoS selecionadas, abrangendo áreas como Administração Pública, Gestão, Finanças Empresariais, Sociologia, Ciências Sociais Interdisciplinares, Comunicação, Negócios, Economia, Relações Internacionais, Estudos Urbanos e Ciência Política. Resultaram, assim, em 53 documentos.

Foi realizada uma busca na base de dados Scielo a partir dos mesmos termos de pesquisa utilizadas nas demais bases de dados e dos mesmos filtros, ou com maior similitude aos anteriormente empregados, o que resultou em 1 documento relevante. Por fim, uma busca

adicional foi realizada no BDTD. Com a consulta “(Todos os campos: cooperativ* e uber)”, identificando 8 teses ou dissertações relevantes.

Assim, foi possível obter o seguinte *corpus* inicial apresentado no Quadro 6, que inclui um total de 229 trabalhos. Esse conjunto de dados é composto por 167 trabalhos obtidos na Scopus, 53 na WoS, um na Scielo e oito no BDTD. Esse *corpus* inicial constituiu o ponto de partida para a investigação, a seleção foi refinada segundo os critérios de exclusão e identificação de estudos elegíveis.

Quadro 6 – Corpus inicial

Bases de dados	Fórmula de busca	Corpus inicial
Scopus	TITLE-ABS-KEY (cooperativ* AND (driv* OR car OR uber*) AND platform*) AND PUBYEAR > 2008 AND PUBYEAR < 2024 AND (LIMIT-TO (LANGUAGE, “English”) OR LIMIT-TO (LANGUAGE, “Spanish”) OR LIMIT-TO (LANGUAGE, “Portuguese”)) AND (LIMIT-TO (DOCTYPE, “ar”) OR LIMIT-TO (DOCTYPE, “cp”)) AND (LIMIT-TO (SUBJAREA, “BUSI”) OR LIMIT-TO (SUBJAREA, “SOCT”) OR LIMIT-TO (SUBJAREA, “ECON”) OR LIMIT-TO (SUBJAREA, “PSYC”))	167
WoS	(cooperativ* AND (driv* OR car OR uber*) AND platform*) (Tópico) and 2009 or 2010 or 2011 or 2012 or 2013 or 2014 or 2015 or 2016 or 2017 or 2018 or 2019 or 2020 or 2021 or 2022 or 2023 (Anos da publicação) and Artigo or Artigo de conferência (Tipos de documento) and English or Spanish (Idiomas) and Public Administration or Management or Business Finance or Sociology or Social Sciences Interdisciplinary or Communication or Business or Economics or International Relations or Urban Studies or Political Science (Categorias da Web of Science)	53
Scielo	(cooperativ* AND (driv* OR car OR uber*) AND platform*) (Todos os índices)	1
BDTD	Todos os campos: cooperativ* e uber	8
Total		229

Fonte: Dados da pesquisa.

Na sequência, foi realizada a leitura dos títulos, resumos e palavras-chaves dos 229 trabalhos inicialmente identificados. Durante esta fase, o objetivo foi refinar o *corpus* de pesquisa, formando o *corpus* intermediário I, apresentado no Quadro 7, mediante a exclusão de

35 trabalhos duplicados na WoS que já foram recuperados na busca do Scopus, além de um trabalho duplicado na próprio Scopus. A exclusão dessas duplicações encontradas em um *corpus* intermediário I de 193 trabalhos. Esta etapa de exclusão de duplicações tem como objetivo garantir a integridade dos dados e evitar a contagem repetida de trabalhos idênticos, permitindo avançar na análise com um conjunto de dados mais refinado e representativo.

Quadro 7 – *Corpus* intermediário I

Bases de dados	Número de trabalhos do <i>Corpus</i> Inicial	Número de trabalhos duplicados	Número de trabalhos
Scopus	167	1	166
WoS	53	35	18
Scielo	1	0	1
BDTD	8	0	8
Total	229	36	193

Fonte: Dados da pesquisa.

Dando continuidade à leitura dos títulos, resumos e palavras-chaves dos 193 trabalhos que compuseram o *corpus* intermediário I para seleção dos trabalhos que, em alguma medida, se relacionassem com a temática das cooperativas de plataformas de motoristas de aplicativo de mobilidade urbana no Brasil. Dos 193 trabalhos anteriormente encontrados, foram identificados 19 na Scopus e 6 na WoS que poderiam ser relevantes. No entanto, nenhum trabalho relevante foi encontrado na Scielo ou no BDTD. Consequentemente, ao final desta etapa de seleção, o *corpus* intermediário II, apresentado no Quadro 8, foi composto por um total de 25 trabalhos.

Quadro 8 – *Corpus* intermediário II

Bases de dados	Número de trabalhos
Scopus	19
WoS	6
Scielo	0
BDTD	0
Total	25

Fonte: Dados da pesquisa.

Após a conclusão da busca nas bases de dados Scopus e WoS, um total de 25 trabalhos foram identificados como potencialmente relevantes para a investigação sobre cooperativas de plataformas de motoristas de aplicativo de mobilidade urbana no contexto brasileiro. Desse conjunto, 16 deles foram identificados inicialmente na base de dados Scopus, enquanto os três restantes foram identificados na WoS. No entanto, a disponibilidade dos trabalhos para acesso integral variou. Dos 25 trabalhos do *corpus* intermediário II, 19 puderam ser acessados na íntegra, uma vez que estavam disponíveis gratuitamente ou eram acessíveis por meio de assinaturas institucionais de periódicos, resultando no *corpus* final, apresentado no quadro 9.

Quadro 9 – Corpus final

Bases de dados	Número de trabalhos
Scopus	16
WoS	3
Scielo	0
BDTD	0
Total	19

Fonte: Dados da pesquisa.

Ao realizar a leitura desses 19 trabalhos apresentados no Quadro 10, embora alguns documentos possam tratar de detalhes relacionados aos aspectos gerais da economia compartilhada ou do setor de transporte, nenhum deles se aprofundou na dinâmica específica das cooperativas organizadas e geridas coletivamente por motoristas de aplicativos de mobilidade urbana no contexto brasileiro.

Quadro 10 – Trabalhos do Corpus final

Publicação	Autoria	Ano
No Uber, no tourists? Public attitudes toward municipal regulation of the sharing economy	Jennifer M. Connolly	2020
Trust and Sharing in Online Environments: A Comparative Study of Different Groups of Norwegian Car Sharers	Tom E. Julsrud Tanu P. Uteng	2021
Trabalho Digital: o papel organizador da comunicação	Rafael Grohmann	2021
Working with Wolt: An Ethnographic Study of Lenient Algorithmic Management on a Food Delivery Platform	Kalle Kusk Claus Bossen	2022
Entrepreneurial Activism? Platform Cooperativism Between Subversion and Co-optation	Marisol Sandoval	2020
Exploring the Co-operative Form's Potential in Crowdfunding: A Non-monetary Perspective	Antti Talonen Jarna Pasanen Olli-Pekka Ruuskanen	2020

Signal effect of government regulations on ride-hailing drivers' intention to mobile-based transportation platform governance: Evidence from China	Guo Y. Jiang Wan Q. Yang	2023
Transition within a transition: how cooperative platforms want to change the sharing economy	Joël Foramitti, Angelos Varvarousis Giorgos Kallis	2020
Identities and Precariousness in the Collaborative Economy, Neither Wage-Earner, nor Self-Employed: Emergence and Consolidation of the Homo Rider, a Case Study	Gabriel López-Martínez Francisco E. Haz-Gómez Salvador Manzanera-Román	2022
Hostile Ecologies: Navigating the Barriers to Community-Led Innovation	Udayan Tandon Vera Khovanskaya Enrique Arcilla Mikail H. Hussein Peter Zschiesche Lilly Irani	2022
Collaborative Systems & Shared Economy (Uberization): Principles & Case Study	Bertrand David René Chalon Chuantao Yin	2016
Democratizing platform governance in the sharing economy: An analytical framework and initial empirical insights	Chris J. Martin Paul Upham Rita Klapper	2017
Framing the Sharing Economy A Media Analysis of Ridesharing Platforms in Indonesia and the Philippines	Suci L. Yuana Frans Sengers Wouter Boon Rob Raven	2019
The implications of the sharing economy for transport	Craig Standing, Susan Standing Sharon Biermann	2018
Governing online platforms: From contested to cooperative responsibility	Natali Helberger Jo Pierson Thomas Poell	2017
Poverty in Transit: Uber, Taxi Coops, and the Struggle over Philadelphia's Transportation Economy	Craig Borowiak	2019
Carsharing business models in Germany: characteristics, success and future prospects	Karla Münzel Wouter Boon Koen Frenken Taneli Vaskelainen	2017
Solidarity and Resistance Meet Social Enterprise: The Social Logic of Alternative Cloudwork Platforms	Cheryll R. Soriano	2023
The Sharing Economy: Rhetoric and Reality	Juliet B. Schor Steven P. Vallas	2021

Fonte: Dados da pesquisa.

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

1. Por que a cooperativa foi criada?
2. Quais os principais desafios enfrentados durante a criação da cooperativa?
3. Por que vocês decidiram possuir o próprio aplicativo?
4. Quais os desafios enfrentados para possuir o próprio aplicativo?

5. Como as decisões são tomadas na cooperativa? Todos têm poder de decisão? Comente.
6. Como as funções/tarefas são divididas entre os cooperados? E como é a participação nessas funções e tarefas?
7. Como vocês financiam a cooperativa? E o aplicativo da cooperativa?
8. Quem são os donos da cooperativa, e do seu aplicativo?
9. A cooperativa beneficia igualmente a todos os seus membros? Comente.
10. Quais são as principais diferenças entre trabalhar nos aplicativos tradicionais e no aplicativo da cooperativa?
11. Se você pudesse fazer uma mudança na cooperativa ou no aplicativo da cooperativa, o que seria?

12. Por que você decidiu entrar na cooperativa?
13. Qual é a sua renda mensal pelo aplicativo da cooperativa? E, se for o caso, qual a sua renda pelos outros aplicativos?
14. As corridas realizadas pelo aplicativo da cooperativa são suficientes para seu sustento? Elas são mais ou menos rentáveis do que as dos outros aplicativos?

15. Quais são os desafios enfrentados pela cooperativa? E quais os potenciais/possibilidades a cooperativa possui?
16. Qual é a sua opinião sobre o cooperativismo como alternativa para o trabalho dos motoristas de aplicativos?

17. Você já ouviu falar do “Cooperativismo de plataforma”? O que você sabe sobre? E outras cooperativas de motoristas?
18. Você já ouviu falar da “Economia Solidária”? O que você sabe sobre?
19. Qual sua opinião sobre a regulamentação do trabalho dos motoristas de aplicativos?

20. O que mais você gostaria de dizer? Há algo importante que você gostaria de abordar, mas que não foi perguntado?