

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

PEDRO AUGUSTO DOS REIS

A BIG TECH INDRIVE: UM ESTUDO SOBRE OS PARADOXOS NO
PROJETO-DE-SER UMA EMPRESA “SOLIDÁRIA”

Maringá

2024

PEDRO AUGUSTO DOS REIS

***A Big Tech inDrive: um estudo sobre os paradoxos no projeto-de-ser uma empresa
“solidária”***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Área de concentração: Constituição do Sujeito e Historicidade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Sylvania Mara Pires de Freitas

Maringá

2024

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)

R375b	<p>Reis, Pedro Augusto dos</p> <p>A big tech indrive : um estudo sobre os paradoxos no projeto-de-ser uma empresa "solidária" / Pedro Augusto dos Reis. -- Maringá, PR, 2024. 114 f. : il.</p> <p>Orientadora: Profa. Dra. Sylvia Mara Pires de Freitas. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, 2024.</p> <p>1. inDrive. 2. Trabalho. 3. Plataformização do trabalho. 4. Existencialismo. 5. Cooperativismo de plataforma. I. Freitas, Sylvia Mara Pires de , orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Departamento de Psicologia. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III. Título.</p> <p>CDD 23.ed. 150</p>
-------	--



Universidade Estadual de Maringá
Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes
Programa de Pós-Graduação em Psicologia



Pedro Augusto dos Reis

**Título: *A Big Tech inDrive: um estudo sobre os paradoxos no projeto-de-
ser uma empresa "solidária"***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Psicologia.

COMISSÃO JULGADORA


Prof. Dra. Sylvia Mara Pires de Freitas
Presidente


Prof. Dr. Guilherme Elias da Silva
Examinador


Prof. Dr. Matheus Viana Braz
Examinador


Prof. Dr. Emilio Peres Facas
Examinador

Aprovado em: 19 de julho de 2024
Defesa realizada – Bloco 118 – Sala de Vídeo.

Agradecimentos

À minha compreensão de Deus, que não é punitivo, julgador e que está distante de todo e qualquer dogma religioso. Nos contextos difíceis que passei na minha vida, pude recorrer a momentos de orações, preces e conforto, que me deram forças para continuar lutando.

À Universidade Estadual de Maringá e ao Corpo Docente do curso de Psicologia, pelo incentivo à pesquisa, a oportunidade de acesso à uma educação de qualidade e a construção de uma formação profissional crítica e emancipatória à realidade que me permeia.

À minha mãe, Jane e a minha avó, Luzia, que após muito dias sob o sol, me fizeram chegar até aqui, na sombra. Obrigado pelo incansável incentivo aos estudos e por me permitir realizar todos os meus sonhos que estiveram ao alcance. Vocês me ensinaram que o conhecimento é algo poderoso e transformador e que ninguém nunca vai arrancá-lo de mim!

Ao meu avô, Juraci, meu Tio Jules e o meu irmão mais velho Netto, obrigado por representarem o papel de Pai na minha vida. Vô, gostaria que o senhor estivesse aqui para me assistir concluir essa etapa tão importante para mim.

À minha madrinha Sueli, que tenho como uma segunda mãe e que me estendeu a mão quando mais necessitei de ajuda. A sua generosidade e carinho me inspiram todos os dias!

À minha prima-irmã, Jennifer, por ter acreditado em mim mesmo quando ninguém acreditou! Obrigado por ter me ensinado a importância da universidade pública, gratuita e de qualidade e que esse espaço merece ser ocupado por todos!

À minha orientadora Sylvia Mara, por nunca ter desistido de mim e por ter aceitado trilhar esse caminho árduo ao meu lado. Agradeço pelo incentivo à pesquisa e por ter acreditado na força da minha temática. Obrigado por ter introduzido o Existencialismo na minha vida! Você me mostrou a força e o potencial de atuação que um Psicólogo pode alcançar no campo do trabalho.

À professora Adriana de Fátima Franco, por ter propiciado o meu primeiro contato com a pesquisa e a Psicologia do Trabalho. As primeiras trocas e experiências ao seu lado foram imprescindíveis para que eu pudesse chegar até aqui.

Aos professores da minha banca de qualificação e defesa, Guilherme Elias da Silva, Matheus Viana Braz e Emílio Peres Facas, por aceitarem fazer parte deste projeto e pelos conhecimentos enriquecedores que foram de extrema relevância para concretização deste trabalho.

Aos meus velhos amigos de infância, que encontrei na minha trajetória inicial na minha cidade natal Euclides da Cunha Paulista. Vocês me apresentaram a importância da amizade. Sei que nem mesmo a distância e as adversidades do mundo adulto, conseguem apagar o vínculo e a história que construímos juntos! Obrigado pelo incansável acolhimento e apoio!

Aos meus novos amigos, que conheci durante a minha trajetória em Maringá e que estiveram ao meu lado durante todo o processo de graduação. Obrigado por estarem presentes nos momentos em que precisei de ajuda para aliviar a angústia do processo do mestrado. Agradeço pelos ensinamentos sobre amor, amizade e aceitação. Vocês me mostraram que a vida pode ser experienciada de uma forma muito mais leve!

Agradeço a todas as pessoas que, de alguma forma, cruzaram o meu caminho e que foram importantes para o progresso deste trabalho.

E enfim, ao determinado e persistente **Eu**, de dez anos atrás, que escutou durante muito tempo, que ingressar na Universidade Estadual de Maringá seria feito impossível a um estudante de escola pública. **A todos aqueles que encontram-se submetidos à desesperança e um dia sonham em alcançar uma educação qualificada e um futuro digno. Continuem a remar!**

“(...) o homem só se torna coisa para o Outro e para si mesmo na medida em que, antes de tudo, é posto pela própria práxis como uma liberdade humana. O respeito absoluto pela liberdade do miserável é a melhor maneira, no momento do contrato, de abandoná-lo às restrições materiais.”

(Jean-Paul Sartre, *Crítica da Razão Dialética*, 1960)

Reis, P. A. dos. (2024). *A Big Tech inDrive: um estudo sobre os paradoxos no projeto-de-ser uma empresa “solidária”*. Dissertação (Mestrado em Psicologia), Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Estadual de Maringá. 114p.

Resumo

Este trabalho parte da experiência do mestrando enquanto pesquisador de temáticas relacionadas ao campo da Psicologia do Trabalho. Desta forma, este estudo teve como objetivo geral, analisar se a *inDrive* é uma plataforma tecnológica solidária conforme divulga em seu projeto institucional. A justificativa deste trabalho consolida-se pelo recente movimento de surgimento de plataformas solidárias no contexto de trabalho neoliberal contemporâneo. Essas plataformas, como no caso da *inDrive*, ao confrontarem empresas-aplicativos tradicionais (*Uber e 99POP*), têm se utilizado da venda de um pacote de ideias “geniais” que supostamente garantem às pessoas trabalhadoras a possibilidade de emancipação no exercício de sua atividade profissional. Elas contêm em seu *marketing* princípios que vão ao encontro da noção de cooperativismo, como a autonomia, cooperação e solidariedade. Para tanto, recorreremos ao pensamento de Jean-Paul Sartre e de outros pensadores contemporâneos do mundo do trabalho para analisarmos, de forma crítica e dialética, os princípios e características da *inDrive*. Apresentamos pressupostos que demonstram os motivos que possibilitaram a ascensão de plataformas solidárias como aparentes “saídas” às mazelas da uberização de trabalho. Posteriormente ao período da pandemia da Covid-19, essas empresas-aplicativos se aproveitaram da queda difamatória da *Uber* para atacá-la e disseminar em mídias sociais propagandas que agregam a elas diferenciais inovadores que pensam solucionar dilemas enfrentados por pessoas trabalhadoras no mundo do trabalho contemporâneo. Conclui-se, que a *inDrive* forja seu projeto dito “solidário” ao prometer aspectos como dignidade, transparência e autonomia, para engajar pessoas motoristas de aplicativos a sua plataforma, não apresentando diferença em suas práticas das empresas-aplicativos tradicionais. Assim, continua reproduzindo a mesma lógica exploratória e de obtenção de lucro.

Palavras-chave: *inDrive*. Plataformização do trabalho. Cooperativismo de Plataforma. Trabalho. Existencialismo.

Reis, P. A. dos. (2024). *A Big Tech inDrive: a study of the paradoxes in the project of being a "solidarity" company*. Dissertation (Master's in Psychology), Postgraduate Program in Psychology, State University of Maringá. 114p.

Abstract

This work stems from the experience of the master's student as a researcher in themes related to the field of Occupational Psychology. Thus, this study aimed to analyze whether inDrive is a solidarity-based technological platform as it claims in its institutional project. The justification for this work is consolidated by the recent emergence of solidarity platforms in the context of contemporary neoliberal work. These platforms, such as inDrive, when compared to traditional app-based companies (Uber and 99POP), have been promoting a bundle of "ingenious" ideas supposedly offering workers the possibility of emancipation in their professional activities. They market principles that align with cooperative notions such as autonomy, cooperation, and solidarity. Therefore, we draw upon the thoughts of Jean-Paul Sartre and other contemporary thinkers of the work world to critically and dialectically analyze the principles and characteristics of inDrive. We present assumptions that demonstrate the reasons behind the rise of solidarity platforms as apparent "solutions" to the issues of gig work. Following the Covid-19 pandemic period, these app-based companies took advantage of Uber's tarnished reputation to attack it and spread advertisements on social media presenting themselves as innovative alternatives aiming to solve dilemmas faced by workers in the contemporary work world. It is concluded that inDrive fabricates its so-called "solidarity" project by promising aspects such as dignity, transparency, and autonomy to engage app drivers on its platform, yet it does not differ in practice from traditional app-based companies. Thus, it continues to reproduce the same exploitative logic and profit-seeking behavior.

Keywords: InDrive. Platformization of work. Platform cooperativism. Work. Existentialism.

Lista de Quadros

<i>Quadro 1</i> - Comparação entre a estrutura hegemônica da inDrive, a plataforma de cooperativa Senõritas Courier, conforme informado nos respectivos sites, e a estrutura sartriana do grupo organizado.....	85
<i>Quadro 2</i> - Conteúdos referentes ao Termo de Usuário da Plataforma InDrive sobre as Obrigações do Motorista.....	95

Sumário

Introdução	9
1 Ideologias Gerencialistas Clássicas e Contemporâneas	18
1.1 A Inserção das Tecnologias da Informação e Comunicação (Tic's) no Mundo do Trabalho	25
1.1.1 O Caráter Ideológico da Gestão Organizacional e a Produção do Discurso da Autorrealização	27
1.2 Capitalismo de Plataforma, <i>Big Techs</i> e a Diminuição do Protagonismo do Estado em Favorecimento dos Interesses Pró-Mercado	30
1.2.1 Armas de Destruição Matemáticas: os algoritmos	36
1.3 A Sociedade de Plataformas Tecnológicas: dataficação, plataformização e capitalização da vida.....	40
2 A Ascensão de Plataformas Digitais do Ramo de Transporte	46
2.1 A Artimanha do <i>Marketing</i> das <i>Startups</i> de Plataformas Digitais do Ramo de Transporte (<i>Uber</i> e <i>99pop</i>).....	50
3 Como a Perspectiva de J-P. Sartre Sobre a Sociabilidade Pode nos Ajudar a Compreender as Mídias de Massa	58
3.1 Diálogo Entre o Cooperativismo e Grupos em Sartre.....	67
3.1.1 Cooperativismo nas Plataformas Tecnológicas: Possibilidades e Desafios para uma Economia Compartilhada	71
4 “Liberdade De Escolha Com o <i>inDrive</i>”: delineamento para uma análise compreensiva e crítica	79
4.1 O Caso <i>Indrive</i> e a “Liberdade de Escolha”	79
4.2 As Estruturas Hegemônicas da <i>inDrive</i> , a Plataforma de Cooperativa <i>Senõritas Courier</i> e a Estrutura Social em Sartre do Grupo Organizado: convergências e Contradições em seus Fundamentos	83
4.3 Afinal, A <i>inDrive</i> Cumpre com o que Anuncia e Promete?	90
Considerações Finais.....	102
Referências	106
Anexos	111
Anexo 1 – Prints de páginas do site da plataforma digital <i>inDrive</i>	111
Anexo 2 – Prints de páginas do site da plataforma digital <i>Señoritas Courier</i>	113

Introdução

Esta proposta de trabalho nasceu, a princípio, do meu interesse pela Psicologia do Trabalho. Ao longo da graduação, este campo de pesquisa científica foi o meu foco principal de estudo. Participei de três programas de iniciação científica, sendo dois como bolsista do CNPq (PIBICs) e um sem bolsa (PIC). Em todos os programas as pesquisas se concentraram no cotidiano de pessoas trabalhadoras e em contextos de trabalho; especialmente temas que dizem respeito aos danos causados pelas plataformas tecnológicas, como *Uber*, *Ifood* e *99Pop*. Esses temas me chamam a atenção pois acredito serem relevantes para se discutir melhorias nas condições laborais de pessoas entregadoras desses aplicativos.

Uma das pesquisas que realizei durante a graduação teve como objetivo principal compreender como pessoas motoristas de *Uber* significam seu trabalho. Compreendi, a partir dela, que a vulnerabilidade dessas pessoas e a falta de amparo social são condições que as afetam. A realidade delas é complexa e problemática, uma vez que a relação das empresas-aplicativos com elas é perversa. Essas empresas apresentam-se como mediadoras do processo laboral e concebem as pessoas trabalhadoras de aplicativos como “parceiras”. Contudo, elas são prestadoras de serviços autônomos e não funcionárias dessas empresas-aplicativos. Essa situação é ainda mais prejudicial quando consideramos os riscos associados às suas atividades laborais diárias.

Ao ingressar como mestrando no programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Estadual de Maringá, Paraná, outro aspecto do cenário de precarização do trabalho despertou o meu interesse: a criação de aplicativos oriundos do movimento denominado **cooperativismo de plataforma**, que tem como finalidade configurar um novo formato de cooperativismo. A premissa desse novo caminho encontrado pelas empresas-aplicativos é priorizar os princípios tradicionais de autogestão, economia solidária e o sentimento de cooperação, mas com um grande diferencial: a criação de uma plataforma tecnológica controlada pelas pessoas cooperadas, que priorize seus interesses e a distribuição de lucros entre elas.

Esse movimento tem possibilitado a articulação de organizações coletivas entre pessoas trabalhadoras de aplicativo para superar as condições informais de trabalho. Dessa forma, a solução encontrada por esse coletivo laboral foi a criação de aplicativos que surgem como alternativas contrárias aos grandes monopólios dos setores de transporte e *delivery*. A partir de

uma readequação da tecnologia, a proposta é operar em um formato diferente do convencional, proporcionando oportunidades e, por conseguinte, o enfrentamento de novos desafios.

A princípio, quando vislumbrei esse movimento solidário, me encantei com uma possível saída para desumanização ocasionada pela plataformização do trabalho. As pessoas trabalhadoras que utilizam aplicativos para obter sua renda anseiam por condições saudáveis laborais e que garantam o mínimo à sua sobrevivência e dignidade. Posteriormente ao período pandêmico, esse processo de surgimento de aplicativos concorrentes a *Uber*, *99pop* e *iFood*, tornou-se constante, ampliando as possibilidades de atividades ocupacionais em ferramentas digitais. Observei que muitas pessoas motoristas¹ encontravam-se vulneráveis e desprotegidas, como se estivessem à deriva em um mar de desonestidade, à espera de um bote salva-vidas. De certa forma, o que essas novas ferramentas digitais prometem é retirá-las desse limbo precário, ofertando uma aparente condição solidária de trabalho em aplicativos.

Até a ascensão do movimento de cooperativismo de plataforma, compreendia que as possibilidades de inserção no mercado de trabalho na economia neoliberal eram direcionadas a uma monopolização da *Uber* e do *99POP*. Até então, poucas ferramentas digitais alternativas demonstravam potencial para competir com essas *Big Techs*. Como apreendi em minha iniciação científica realizada no ano de 2021, pessoas motoristas queixavam-se diariamente de injustiças enfrentadas, alertando à sociedade sobre os riscos ocupacionais produzidos pelas *Big Techs*: desvalorização profissional, baixa remuneração, ausência de proteção social e, em alguns casos, acidentes de trabalho e óbitos. O panorama era desanimador para algumas pessoas, haja vista que muitas obtinham as plataformas tecnológicas tradicionais do ramo de transporte e *delivery* (*Uber* e *99POP*) apenas como a sua única fonte de renda. Por trás de relatos das pessoas trabalhadoras em postagens realizadas no *Facebook*, estava a angústia em saber que o futuro nos aguardava com a ruína do que compreendemos como trabalho.

Ao me aprofundar sobre a temática do cooperativismo de plataforma no ano de 2022, observei que essa aparente possibilidade solidária se encontrava em fase embrionária. Ao retornar à compreensão de postagens realizadas pelas pessoas usuárias de grupos de motoristas de aplicativos no *Facebook*, percebi que poucas delas conheciam o movimento, o que dificultou a minha pesquisa por relatos críticos ou satisfatórios a respeito do funcionamento dessas ferramentas digitais. Porém, mesmo diante da escassez de comentários de pessoas motoristas nesses grupos de *Facebook*, já obtínhamos as primeiras plataformas solidárias em execução no Brasil.

¹ Optamos pela utilização do termo “pessoa” e “pessoas” a fim de abarcar a diversidade de gênero.

Na cidade de Araraquara, no estado de São Paulo, após contemplar dificuldades enfrentadas por pessoas trabalhadoras de aplicativo, a prefeitura da cidade, em parceria com os membros da Cooperativa de Transporte de Araraquara (Coomappa), criou a plataforma solidária Bibi Mobi. De acordo com dados oficiais no site do aplicativo, na época, mais de 200 motoristas e sete mil pessoas eram usuárias. O que mais me surpreendeu foi o repasse do valor de corridas: 95% referente ao valor que a pessoa cliente paga fica com as pessoas motoristas. Ainda no estado de São Paulo, há outra plataforma solidária, o Mobizap, criado pela prefeitura da cidade para garantir acessibilidade e melhores condições remuneratórias para pessoas trabalhadoras. O valor do repasse é de 89,05% e o aplicativo não possui tarifa dinâmica. Por outro lado, no estado do Paraná, a cidade de Maringá possui em funcionamento desde 2017 o aplicativo solidário Mobingá, que originou-se da união de pessoas motoristas integrantes da Coopermap e da associação de motoristas de aplicativos *Driver's Support*.

Não obstante, o meu aprofundamento a respeito do funcionamento desses aplicativos limitava-se a acessos em seus sites, uma vez que, como mencionado, não foram encontrados conteúdos compartilhados por pessoas usuárias em grupos virtuais que contemplassem a experiência de fazer parte deste empreendimento solidário. Paralelamente a essa busca por relatos de experiência de pessoas no cooperativismo de plataforma, deparei-me com a obra de Trebor Scholz, *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia de compartilhamento corporativa* (2017). Essa obra é pioneira em relação aos estudos sobre plataformas solidárias e destaca-se pelo questionamento do autor às condições precárias de plataformas tradicionais do ramo de transporte e *delivery*. O que Scholz propõe é uma mudança sobre como pensamos as relações de trabalho na *internet*, por meio da gestão algorítmica de aplicativo.

Scholz (2017) argumenta que o crescimento global da economia solidária tem revigorado a solidariedade entre as pessoas trabalhadoras, e isso vem acontecendo por meio da introdução de uma governança democrática e do enfrentamento efetivo dessas pessoas frente à reestruturação digital de trabalho. O autor nos apresenta uma configuração digital, intitulada *peer-to-peer* (P2P)², que demonstra potencial para fortalecer o surgimento de plataformas de cooperativas. Neste formato solidário, ela funciona por meio de uma abordagem não tradicional. Isto é, tendo em vista o que a tecnologia tem proporcionado baseada em sua eficiência e rapidez em introduzir novos processos laborais, ela pode fazer o mesmo com a

² As plataformas P2P são executadas de forma online, ofertando a pessoas trabalhadoras o acesso de curto prazo a bens, recursos e serviços. O foco está em combinar cliente que deseja serviços, como acomodação, carro e carona, à pessoa prestadora de serviços que deseja ofertar (Viana & Cunha, 2024).

governança democrática das pessoas trabalhadoras, orientada pelo movimento oposto destas à oferta de serviços precários digitais.

Em outras palavras, a estrutura de compartilhamento P2P enfatiza a solidariedade a partir da relação “pessoa-para-pessoa”. Ela busca unir quem deseja ofertar serviço a quem está procurando a partir da lógica da livre-negociação do mercado neoliberal, em que não há interferência de terceiros. Para Scholz (2017), esse novo formato de cooperativismo, alicerçado no compartilhamento de serviços *peer-to-peer*, pode priorizar os interesses e a distribuição de lucros nas mãos da principal classe afetada pelas consequências da economia de compartilhamento: a trabalhadora.

Até esta ocasião, desconhecia o termo P2P, o que me levou a um estudo a respeito dessa estrutura digital, visando encontrar subsídios que fomentassem o seu potencial em empreendimentos solidários. Partindo desta premissa, me deparei com outro aplicativo que se utilizava da estrutura de compartilhamento de serviços *peer-to-peer*: a *inDrive*³.

A *inDrive* surgiu em 2012, após pessoas moradoras da cidade de Yakutsk, na Rússia, na região da Sibéria, revoltarem-se com o alto preço cobrado pelas companhias de táxis durante o inverno siberiano. Eles se uniram em redes sociais para formar um coletivo de pessoas que ofereciam caronas umas às outras, porém, com um preço justo. Nas palavras dessas pessoas, essa “*iniciativa uniu valores como transparência, justiça e utilização inovadora da tecnologia, a fim de desafiar a injustiça*”, e acrescentam que foram responsáveis por criar “*soluções de mobilidade e serviços que privilegiam a liberdade de escolha das pessoas, mantendo o elemento humano como centro na tomada de decisões*”.

A *inDrive* reitera em campanha publicitária global que a missão da empresa é enfrentar as injustiças deste ramo laboral, baseada em uma concepção de humanizar a tecnologia ao adotar o modelo *peer-to-peer*, pelo qual as próprias pessoas podem negociar os preços das corridas. Desde 2017, a plataforma encontra-se disponível em território brasileiro, mas só alcançou notoriedade após as frequentes denúncias de pessoas motoristas às condições de trabalho precárias ofertadas pela *Uber* durante o período pandêmico. Supostamente, é

³ Inicialmente, a plataforma utilizava o termo *inDriver*, configurando uma abreviação de “*Independent Driver’s*”. Após passar por um reposicionamento da marca, a empresa se consolidou como *inDrive*. Considerando não haver um parâmetro definido para utilização da nomenclatura do aplicativo, ora encontramos escrito *inDrive*, ora *InDriver*, optamos por usar a nomenclatura atual redefinida pela empresa, ou seja, *inDrive*. No entanto, observamos que o termo *InDriver* é o mais popular. Sendo assim, em transcrições de postagens de pessoas usuárias nas mídias sociais, deixamos o termo que elas usam. Para mais informações sobre o posicionamento da marca, acesse: <https://www.autossegedos.com.br/mercado/indriner-anuncia-reposicionamento-de-marca-e-passa-a-se-chamar-indrive/>. Cabe também informar que nos referiremos a *inDrive* no gênero feminino, pois quando a citamos, estamos nos reportando à plataforma.

considerada como uma alternativa mais saudável e solidária às pessoas trabalhadoras frente às mazelas da plataformização de trabalho.

A princípio, refleti sobre essa semelhança da *Big Tech* em relação aos pressupostos e configuração do cooperativismo de plataforma, o que culminou em alguns questionamentos: *Esta empresa-aplicativo difere-se das tradicionais (Uber e 99POP)? A inDrive é considerada uma plataforma solidária? Ela cumpre com suas premissas solidárias e coletivas?* Posteriormente, retornei a grupos públicos de pessoas motoristas no *Facebook*, a fim de encontrar conteúdos que respondessem às minhas inquietações. Ao me deparar com as postagens, o que me deixou surpreso foi a quantidade de relatos, com cunho crítico e denunciador, em sua grande maioria, de pessoas usuárias a respeito do seu funcionamento. Nesse sentido, compreendi que essa empresa-aplicativo poderia não ser coerente com sua propaganda solidária disseminada.

Por conta da escassez de conteúdos encontrados a respeito do recente movimento de surgimento de plataformas que se autointitulam “solidárias”, neste trabalho, o foco de pesquisa é a *Big Tech inDrive*, tomada como referência para analisar se as promessas que realiza em seu site são coerentes com suas práticas. As plataformas tecnológicas, como a *inDrive*, que despontam no mercado de trabalho como concorrentes às plataformas tradicionais, utilizam *slogans* que se baseiam nos princípios de cooperativismo e economia solidária. Dessa forma, afrontam a lógica exploratória de plataformas como *Uber e 99POP*. A sua política de *marketing* é composta por promessas de cooperação mútua; participações ativas em decisões coletivas; direito ao voto para escolher a gestão do aplicativo; enfrentamento de injustiças; segurança; redução e fixação da porcentagem de tarifa do aplicativo; remuneração justa; espaços de convivência e valorização profissional da pessoa trabalhadora (Bunders, 2022).

Historicamente, o cooperativismo nasce da luta coletiva de pessoas trabalhadoras operárias. O objetivo desse movimento é desenvolver associações de fins predominantemente econômico, fundamentadas em princípios democráticos, cujos membros visam objetivos comuns. Esse movimento compõe o que Azambuja (2009) entende como **economia solidária**, que possibilita, às pessoas que se encontram em vias de marginalização do mercado de trabalho formal, a obtenção de uma renda extra.

Azambuja (2009) complementa que a proposta dessa iniciativa econômica é criar associações organizadas pela concepção de **autogestão de trabalho**. Em outras palavras, as cooperativas são sustentadas pelos pressupostos de gestão democrática e igualitária de empreendimento, o que propicia a elaboração de uma assembleia-geral como órgão máximo de decisões. A autonomia da pessoa trabalhadora é fundamental, pois seu voto elege os

membros que fazem parte da diretoria. Caso opte, a pessoa também pode se candidatar para participar da diretoria. Nessa assembleia, também é feito o acordo coletivo que determina como será a divisão do lucro obtido pela cooperativa. Assim, conforme o autor, a participação da pessoa trabalhadora não implica apenas o interesse econômico, mas abarca uma apropriação política e ideológica sobre os princípios de cooperação, solidariedade, democracia e igualdade.

Para realizar nossa reflexão sobre essa estrutura social de trabalho que as cooperativas tradicionais requerem, também recorreremos ao pensamento do filósofo Jean-Paul Sartre, em sua obra *Crítica da Razão Dialética*, publicada em 1960, tendo como foco a gênese e formação de grupos. A estrutura e dinâmica de um **grupo organizado**, conforme Sartre, nos dão pistas para compreendermos um movimento cooperativista que visa a autogestão.

A reciprocidade entre os membros de um grupo organizado ocorre internamente, por meio da distribuição de tarefas e funções. No primeiro momento, as pessoas que o integram identificam as exigências impostas pela materialidade e, posteriormente, distribuem entre si as tarefas e funções fundamentais, sempre visando um fim comum. Sartre (1960/2002) enfatiza que essa organização interna do grupo é orientada por uma relação democrática [e] funcional. Isto é, os instrumentos e as ferramentas disponibilizados no campo material são utilizados como meio de executar as tarefas, mas, principalmente, de satisfazer necessidades comuns.

Dessa forma, cada integrante compreende que todas as tarefas são importantes para atingir o objetivo que almejam, portanto, são tomadas em conjunto (Sartre, 1960/2002). O autor enfatiza que, ao visarem um fim comum, é necessário que abdicuem de seus interesses pessoais para se dedicarem à práxis grupal organizada. Esse processo garante o sentimento de solidariedade e de pertencimento a uma comunidade.

Sartre (1960/2002) também alerta que as ações desse grupo não são sempre harmoniosas. Como as atividades são executadas por cada indivíduo, podem surgir conflitos. Um fator relevante em um grupo organizado é a capacidade das pessoas integrantes, diante de uma possível desestruturação do grupo, de se reorganizar mantendo o foco no objetivo em comum. Do contrário, conforme Freitas (2022a), novas estruturas podem se formar para manutenção do grupo, a exemplo da institucionalização das tarefas e funções, o que faz com que as práxis, antes livres e acordadas, passem a ser definidas a priori, isto é, transformadas em processo.

Na era digital, a racionalidade neoliberal assegura às pessoas trabalhadoras um novo mercado de trabalho balizado pelo princípio de inovação tecnológica e orientado pelas promessas de liberdade, autonomia e democracia. No entanto, essa ideologia, muitas vezes

propagada pelos *slogans* de plataformas tecnológicas, é questionável, considerando que a gestão dos processos e das pessoas é realizada por algoritmos.

Sendo assim, ao nos depararmos com a união coletiva que deu origem a *inDrive* e a sua constituição enquanto uma *Big Tech* com *marketing* fundamentado no enfrentamento às injustiças do mercado de trabalho, esta pesquisa busca responder à seguinte questão: *a InDrive realmente cumpre com sua proposta solidária de trabalho?* A fim de compreendermos essa questão, o objetivo principal proposto consiste em *analisar, crítica e dialeticamente, o projeto institucional divulgado pela plataforma inDrive, de modo a problematizar sua finalidade solidária.*

Para atingir o objetivo geral, traçamos os seguintes objetivos específicos: *1) Analisar o conceito de ideologia gerencialista e suas relações com as transformações operadas no trabalho plataformizado; 2) Elucidar a ascensão de plataformas digitais do ramo de transporte; 3) Compreender as mídias de massa a partir do pensamento de sociabilidade de J. P. Sartre; e 4) Comparar e analisar criticamente categorias que fundamentam os pressupostos da inDrive, do cooperativismo e do grupo organizado segundo Sartre.* Buscamos investigar, neste último ponto, se os pressupostos da *inDrive* se identificam com os demais, ao ponto de poder considerá-la uma empresa-aplicativo com características cooperativistas e de autogestão.

Para compreendermos a estrutura e funcionamento da empresa-aplicativo *inDrive*, nos apoiamos no pensamento dialético e crítico do filósofo Jean-Paul Sartre, primordialmente sobre a gênese e formação de grupos expostas em sua obra *Crítica da Razão Dialética*. Entendemos que os pressupostos produzidos pelo filósofo “se situa em um campo teórico e metodológico específico, que podemos chamar, juntamente com Sartre, de dialética crítica, em oposição à dialética dogmática” (Castro, 2020, p. 17). O que Sartre (1960/2002) propõe com o seu pensamento é superar as explicações metafísicas oriundas de processos naturais ou de um determinismo histórico. O filósofo efetuou aquilo que Castro (2020) veio a considerar como uma “virada dialética” (p. 17), na qual a sua principal finalidade era criticar o materialismo dialético por ter se tornado dogmático e propor uma concepção que demonstrasse o verdadeiro potencial revolucionário da livre práxis. O que Sartre pretende, em verdade, é conferir à dialética uma fundamentação “cujo o ponto de partida é a práxis e cujo horizonte é a unidade da totalização sem totalizador, ou seja, a história” (p. 17).

Para tanto, ao realizarmos a análise crítica da história da plataforma tecnológica *inDrive*, nos inserimos em uma experiência crítica, haja vista que, para compreensão de qualquer história singular e universal, precisamos lançar mão da mesma lógica dialética pela qual foi criada. No decorrer da experiência crítica, pretendemos desvelar o projeto desta

ferramenta digital, ou seja, para quem foi criada, visando responder às inquietações que fomentaram a produção deste trabalho até aqui. Como já dito, o *marketing* desta plataforma promete um diferencial às pessoas trabalhadoras de aplicativo, como sentimentos de solidariedade, cooperação e união, como também transparência em relação à remuneração de trabalho, autonomia e liberdade de escolha. Ratificando nossa proposta, a partir desse exame crítico, visamos verificar se a *inDrive* realmente cumpre com aquilo que divulga.

Assim, o trabalho que aqui se segue apresenta no **Capítulo 1 - Ideologias Gerencialistas Clássicas e Contemporâneas** um resgate histórico respaldado no pensamento de Vincent de Gaulejac e outros estudiosos contemporâneos do mundo do trabalho sobre ideologias clássicas e contemporâneas. Nesse sentido, situamos a pessoa leitora a respeito da concepção de gestão no contexto de trabalho enquanto uma conjuntura que opera por meio de técnicas a fim de garantir o sucesso de uma organização. Como é apresentado, tais técnicas sofreram alterações ao longo da história do mundo do trabalho, o que culminou no seu aprimoramento e eficácia. Com o crescimento do discurso neoliberal atrelado ao auxílio das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), estes aparatos técnicos da gestão executados por instituições contemporâneas assumem facetas sedutoras que têm como finalidade seduzir a pessoa trabalhadora para que se engaje e se identifique com os seus ideais.

No **Capítulo 2 - A Ascensão de Plataformas Digitais do Ramo de Transporte**, buscamos compreender de que forma o *marketing* sedutor, primordialmente o da *Uber* e da *99POP*, contribuiu com a ascensão das *big techs* na economia neoliberal. Também apresentamos os fatores que configuraram a desarticulação de muitas pessoas trabalhadoras destas plataformas para aderirem a outras empresas-aplicativos supostamente solidárias em buscas de condições dignas de trabalho. A tentativa de uma alternativa saudável reflete os efeitos de uma configuração laboral que posiciona a pessoa trabalhadora no seio da desumanização. Com o aporte da tecnologia, essas plataformas digitais funcionam por meio de uma dinâmica de trabalho contemporânea conduzida pela noção de obtenção máxima de lucro, nem que para isso seja necessário o esvaziamento de esferas físicas e mentais da pessoa trabalhadora.

O **Capítulo 3 - Como a perspectiva de J-P. Sartre sobre a sociabilidade pode nos ajudar a compreender as mídias de massa** abarca a contribuição do pensamento de sociabilidade de Jean-Paul Sartre a respeito da estrutura e dinâmica de mídias de massa. Amparado nos pressupostos de Sartre e de pessoas pesquisadoras que com ele dialogam, elucidamos que as TICs têm possibilitado uma nova forma de relação com o corpo social. Essas mídias se propagam como soluções inovadoras que prometem às pessoas uma ilusão de

autonomia e livre ação. Não obstante, o funcionamento serial produzido pela tecnologia pode acarretar na formação de coletivos em massa que se engajam a essas ferramentas digitais por meio de uma submissão velada.

O **Capítulo 4 - Liberdade de Escolha com o *inDrive*: Delineamento para uma Análise Compreensiva** esmiuça a estrutura hegemônica da empresa-aplicativo *inDrive*. Debruçamo-nos no relato da história da plataforma, seus objetivos, campanha publicitária, missão, visão, valores e sua forma de operação. Aqui, pronunciamos ao leitor o *slogan* de “Liberdade de escolha” disseminado pela *inDrive*, assim como outras expressões utilizadas pela plataforma tecnológica que justificam sua proposta solidária. A partir da utilização da configuração digital P2P, essa empresa-aplicativo tem declarado ao mundo que as pessoas usuárias de seu aplicativo alegadamente possuem autonomia para decidir os próprios valores de sua viagem. Também neste tópico esboçamos os caminhos que percorremos no processo de análise da história e estrutura hegemônica do aplicativo *inDrive*.

Visando contribuir com o fomento da análise crítica da *inDrive*, percorremos um caminho de investigações em *websites*, aplicativos e reportagens sobre o impacto de plataformas no mundo do trabalho. Foram visitados sites de reportagens, como o G1 e UOL, para apurar notícias publicadas que expõem os riscos desta atividade profissional. Também trouxemos como exemplos as propagandas de *marketing* utilizadas pelas empresas-aplicativos em seu canal no *YouTube*, tornando possível observar o ideal harmônico disseminado. Elencamos postagens públicas de pessoas trabalhadoras que viralizaram nas redes sociais, como *X* e *Facebook*, para entender a percepção destas acerca desse cenário precário. Por fim, acessamos o Termo de Usuário do Motorista para obter informações que recai sob a responsabilidade de quem executa esse serviço.

Nas **Considerações Finais**, a pessoa leitora encontrará a compreensão obtida durante o caminho percorrido até o momento. De acordo com os conteúdos esmiuçados, refletimos se de fato o cooperativismo de plataforma pode ser considerado como “saída” mais saudável e solidária frente às mazelas da plataformização do trabalho. Como mencionamos, muitos desses aplicativos solidários que se dispõem a concorrer contra às plataformas tradicionais (*Uber* e *99POP*) prometem em suas campanhas publicitárias globais soluções inovadoras que asseguram à pessoa trabalhadora transparência, dignidade e proteção social. No entanto, ao nos depararmos com a realidade dessas ferramentas digitais, consideramos que a metáfora *Lobo em pele de cordeiro* lhes cai bem.

1 Ideologias Gerencialistas Clássicas e Contemporâneas

Bem-vindx às “vilas de Potemkin” da “economia de compartilhamento”, onde você finalmente pode vender as frutas das árvores do seu jardim para sua vizinhança, compartilhar uma corrida de carro, alugar uma casa na árvore na Floresta Vermelha, ou visitar o “Kinkbnb”. Sua conveniência amigável, é, para muitos que trabalham, uma armadilha precária de salários baixos
(Scholz, 2017).

O discurso organizacional oriundo de plataformas tecnológicas tem contribuído para o desenvolvimento de mecanismos de manipulação e controle social, engendrado por uma ideologia gerencialista que tem se reproduzido hegemonicamente. As organizações, inseridas em um contexto neoliberal globalizado, têm adotado novas práticas tecnológicas que vêm se tornando tendência. Silva e Dias (2020) argumentam que essas inovações não transformaram apenas o funcionamento das organizações, como também dissimularam formas de controle social. Propagar promessas e esperanças de realização das pessoas trabalhadora, buscando persuadi-las para acreditarem que seus projetos pessoais estão alinhados com os da organização, é o meio pelo qual elas vêm buscando exercer o poder disciplinar.

Nesse sentido, Vincent de Gaulejac destaca em seus estudos a relação entre saúde e condições de trabalho nas esferas organizacionais. Em sua obra *Gestão como Doença Social* (2007), o autor define o conceito de gestão como “um conjunto de técnicas, destinadas a racionalizar e otimizar o funcionamento das organizações” (p. 35). Trata-se, portanto, de um sistema de organização do poder que se utiliza de uma aparente neutralidade científica em seu discurso para assegurar o regimento da conduta da pessoa trabalhadora. Ao nos depararmos com a história do trabalho, compreendemos que entre a organização científica do trabalho difundida pelo taylorismo e o gerenciamento produtivo de empresas atuais, “as modalidades de exercícios e a própria natureza do poder gestor se transformaram consideravelmente” (p. 36).

De antemão, a gestão gerencialista abarca, em seu semblante, características que a definem como “objetiva, operatória e pragmática” (Gaulejac, 2007, p. 36). O seu desígnio está em transformar as atividades humanas em indicadores de desempenho e se este está garantindo à empresa o retorno lucrativo. Ao mensurar as atividades, essa gestão concebe que a pessoa trabalhadora é um mero instrumento a serviço da organização.

Historicamente, a gestão pressupõe um papel pragmático em traçar exigências de funcionamento empresarial, fazendo com que as pessoas trabalhadoras acreditem na trilha do sucesso lucrativo. A função de gestor foi instituída historicamente. A pessoa gestora é a responsável por fazer cumprir os interesses da empresa; ela deve conciliar os “diferentes elementos necessários para fazer a empresa viver” (Gaulejac, 2007, p. 39). O sociólogo salienta que essa incumbência posiciona o gestor no cerne de um conflito histórico de três polos no mundo do trabalho: as imposições de lucro pela empresa, o discurso empresarial sobre a soberania do cliente e a melhoria das condições de trabalho.

Esta tríade de conflito laboral foi responsável pela engrenagem do modelo binomial taylorista/fordista de produção durante os anos de 1945-1975. Os “Trinta Gloriosos” (1945-1973), período de forte crescimento econômico entre países desenvolvidos, prolongou a lógica de organização produtiva em massa de automóveis em preços reduzidos a partir de um aumento de remunerações de seus empregadores, por conseguinte, resultou na manutenção contínua de lucros. Portanto, “para Taylor, o aumento dos salários e o aumento dos lucros deviam ser parceiros” (Gaulejac, 2007, p. 48).

Se retomarmos os fundamentos do capitalismo industrial predominante no século XX, compreendemos que F. W. Taylor orientava o gerenciamento de sua organização produtiva sobre três princípios fundamentais: “1) a aplicação da pesquisa científica à organização do trabalho; 2) o respeito pelos interesses dos trabalhadores e 3) a cooperação entre o capital e o trabalho” (Gaulejac, 2007, p. 48). Era por meio da defesa das propensões das pessoas trabalhadoras que o gerenciamento de Taylor legitimava a sua prática. Gaulejac (2007) é irônico ao colocar que, “ao menos no plano das intenções, Taylor permanece muito mais progressista do que bom número de dirigentes atuais” (p. 48).

A aplicação da ciência à produção apontava para o fortalecimento de uma organização monopolista industrial e sistemática para solucionar os problemas que cresciam do controle de trabalho. A proposta taylorista abarcava uma ideia de gerência capaz de criar métodos, regras e padrões de execução de trabalho. Era papel do gestor garantir a instituição da eficácia da pessoa trabalhadora a partir do planejamento e do cálculo de todos os elementos correspondentes ao processo de trabalho. No entanto, ao produzir o conhecimento sobre o processo de trabalho a partir da pessoa trabalhadora, Taylor infere que o conhecimento dela é muito maior do que o da gerência. Isso se torna um alerta à pessoa administradora, uma vez que as pessoas trabalhadoras que gerencia podem reivindicar seu posto de trabalho.

Dessa forma, a gerência científica viabilizava o planejamento e cálculo do tempo da pessoa trabalhadora, permitindo um maior controle sobre o processo de trabalho. Era crucial

que este instrumento fosse utilizado para expropriar o saber da pessoa, para que lhe restasse apenas a execução dos atos mais simples. Nas palavras de Ribeiro (2015, p. 67), “esta expropriação retira do trabalhador a característica mesma que o diferencia enquanto humano – a sua capacidade de concepção”.

É desta perspectiva que Taylor concebe a pessoa trabalhadora como um instrumento no processo laboral: uma mera operadora de tarefas básicas, negando-lhe o acesso ao raciocínio técnico, e, por conseguinte, ao questionamento de sua condição. Nota-se que o foco desta gerência científica era se concentrar na adaptação da pessoa trabalhadora ao trabalho, consoante os interesses do capital. Isso ocorre em função do lema defendido por Taylor estar alicerçado na noção de prosperidade. Segundo Taylor, conforma cita Ribeiro (2015), “em uma palavra, o máximo de prosperidade somente pode existir com o máximo de produção” (p. 68). Para a autora, a noção de prosperidade significa produção. Prosperar, portanto, configura-se como uma tendência que esconde o real objetivo da administração, qual seja, a pessoa trabalhadora enquanto um mero instrumento para o crescimento de capital.

A ideologia evidenciada por Taylor radicou-se na história do trabalho. Encontramos no discurso empresarial sentidos que colaboram com a noção do administrador de que a prosperidade da pessoa trabalhadora depende da prosperidade da empresa. Com Henry Ford, a busca incessante pela produção é afirmada pela implementação de um sistema de trabalho que não é resumido apenas na racionalização laboral, mas que se amplia para construção de um novo modo de vida.

Assim como Taylor, o objetivo de Ford era o de dar continuidade ao processo de intensificação do controle de trabalho, porém, apesar desta semelhança, a finalidade do empresário “fordista” era a de obter a adesão de pessoas trabalhadoras ao contexto de trabalho. A mudança de foco, do processo de trabalho ao engajamento da pessoa trabalhadora, configurou-se como uma virada de chave no controle do trabalho. *O estilo de vida americano*, método criado por Ford, visava a criação de um modo de vida e de compreensão da realidade pela pessoa trabalhadora. Para tanto, foi necessário implementar tecnologias ao modo de produção e o controle do trabalho. Como exemplo, foi com Ford que a instalação da esteira rolante “trouxe uma imensa intensificação, automatização e mecanização do processo de trabalho” (Ribeiro, 2015, p. 69). A Indústria Ford se destacava no mercado por exigir da pessoa trabalhadora requisitos de qualificação que nenhuma outra indústria requeria.

A implementação deste ritmo exaustivo, ao revés, possibilitou que as pessoas trabalhadoras existissem a esta forma de gerência de trabalho. Foi necessário, então, uma nova saída para lidar com a resistência das pessoas trabalhadoras e conseguir sua adesão, a “Política

dos Altos Salários” foi uma delas. Fundamentada na concepção de que quanto mais se ganha mais se pode consumir, e, dessa forma, expor socialmente um alto padrão de vida – favorecendo o crescimento das indústrias –, esta política acabava por seduzir a pessoa trabalhadora a ambicionar a obtenção de bens materiais e o novo estilo de vida, principalmente o americano (Ribeiro, 2015).

Era necessário investir em uma ideologia para condicionar a forma de vida da pessoa trabalhadora. Ford criou um mecanismo de controle responsável por disseminar um conjunto de princípios, apresentado por Ribeiro (2015) como evangelho fordista, que passou a orientar os hábitos da classe trabalhadora. Criou-se “um novo padrão de organização do trabalho, assim como um novo estilo de vida, e junto com ele, um novo do tipo homem, que, em alguma medida, perdura até os dias de hoje” (p. 71).

Ribeiro (2015) enfatiza que a ambição de Ford não se limitava à dominação da força do trabalho, mas principalmente em engajar a pessoa trabalhadora a essa ideologia. Para a autora, o objetivo era a disseminação de um projeto hegemônico que conseguisse criar as direções a serem seguidas pelas pessoas trabalhadoras – “quem dirige é quem é capaz de conquistar a adesão dos outros” (p. 71). Mas era necessário que essa hegemonia ultrapassasse as paredes das indústrias, difundindo-se para toda realidade social com o apoio do Estado por meio de políticas públicas e sociais. “O Estado do bem-estar social, enquanto Estado provedor, configura-se, então como, um emblema do padrão de produção fordista” (p. 71).

Este raciocínio foi responsável por ser o motor da economia industrial, conferindo aos “Trinta Gloriosos” anos de 1945 a 1973, uma alta contínua nos lucros. O período posterior à II Guerra Mundial foi responsável pela fase da economia industrial. Neste, houve ganho excessivo oriundo da produtividade; mas, ao final dos anos 60, com o declínio do pensamento oriundo do **estilo de vida americano**, iniciou-se um período de queda de produtividade. A produção em série de bens duráveis, como casas, carros e eletrodomésticos, fez com que as taxas de consumo caíssem. Ou seja, houve uma “saturação da norma social de consumo” (Ribeiro, 2015, p. 73) que afetou a acumulação de bens.

Arelado a este contexto, o modo de gestão e organização de Ford “extrapolou o mundo do trabalho e passou a ser mesmo um questionamento do próprio americanismo” (Ribeiro, 2015, p. 73). A revolta da classe trabalhadora não se limitou aos postos formais de trabalho, ela alcançou diversos setores da sociedade. Em sua maioria, jovens e estudantes, efervescidos pelos movimentos sociais de maio de 68, questionaram a rigidez e a inflexibilidade dos padrões adotados pelas indústrias fordistas, tornando-se “um momento emblemático da não aceitação das formas de controle de vida implementadas pelo padrão de produção fordista” (p. 73).

O panorama taylorista/fordista presenciou a interação de elementos inerentes à crise capitalista que impossibilitaram a vigência de seu sistema. O esgotamento da lógica da superacumulação atrelado aos movimentos sociais ocorridos nos anos de 60 e início de 70, imputaram o fortalecimento de princípios que levaram ao rompimento da doutrina fordista:

O taylorismo/fordismo realizava uma expropriação intensificada do operário-massa, destituindo-se de qualquer participação na organização do processo de trabalho, que se resumia a uma atividade repetitiva e desprovida de sentido. Ao mesmo tempo, o operário-massa era frequentemente chamado a corrigir as deformações e enganos cometidos “pela gerência científica” e pelos quadros administrativos (Antunes, 2002, p. 43).

Pessoas trabalhadoras enfrentaram o trabalho precário oriundo do binômio taylorismo/fordismo de diferentes modos. Os índices de absenteísmo, fuga do trabalho, *turnover*, aumento de greves e a articulação de lutas coletivas concretizavam ações para conquistar o processo de trabalho visando o controle social da produção.

As lutas dessas pessoas retomaram discussões pautadas em diretrizes emancipatórias no mundo laboral. Sobre este período, Antunes (2002) afirma que inúmeros grupos de pessoas trabalhadoras caminharam em direção à ocupação de instituições, ocasionando um processo de transformação nas relações sociais de trabalho que, por seu turno, alteraram o seu funcionamento e sua organização interna. “O que estava no centro da ação operária era, portanto, a possibilidade efetiva do *controle social dos trabalhadores dos meios materiais do processo produtivo*” (p. 45, grifo do autor).

Essa ação coletiva fundamentou a concepção de “*controle social do trabalho sem o capital*” (Antunes, 2002, p. 46, grifo do autor). No entanto, a trajetória da luta operária esbarrou em limites que não eram possíveis de serem transcendidos. Mesmo com o mérito da luta que denunciou o funcionamento de instituições orientadas pelos sistemas taylorista/fordista, Antunes alerta a dificuldade de se desfazer uma estrutura organizacional tão consolidada quanto essa. O objetivo que visava o final comum entre todas as pessoas trabalhadoras não foi suficiente para ultrapassar as barreiras impostas pela divisão de trabalho hierarquizada que subordinava as atividades laborais ao capital.

Nas palavras de Antunes (2002), “por não conseguir superar essas limitações, apesar de sua radicalidade, a ação dos trabalhadores enfraqueceu-se e refluíu, não sendo capaz de se contrapor hegemonicamente à sociabilidade do capital” (p. 47). Diante desse cenário, os capitalistas buscaram respostas para o enfrentamento da crise no mundo do trabalho por meio de um enorme salto tecnológico, resultando em novos desafios para as pessoas trabalhadoras. Este processo de reorganização capitalista incorporou em seu dogma propostas retomadas pelas

classes de pessoas trabalhadoras, haja vista que o afloramento das lutas operárias notificou aos detentores do meio de produção que as pessoas trabalhadoras não poderiam ser resumidas a uma mão de obra, pois possuíam inteligência, iniciativa e compreensão de processos organizacionais. Os capitalistas entenderam que não deveriam se limitar à exploração física de pessoas trabalhadoras, apartando-as do conhecimento do processo produtivo, mas, pelo controle da imaginação, criatividade, cooperação e inteligência.

A crescente internacionalização mundial, impulsionada pela industrialização da economia japonesa, culminou em uma mudança de padrões de produção laboral. O modelo de trabalho vigente até então, respaldado em um rígido controle da pessoa trabalhadora e a burocratização de sua ação, revelava-se pouco dinâmico para corresponder às demandas globais de produção. Trata-se, portanto, da criação de um modelo “ágil e eficiente”, orientado por uma gestão empresarial mais participativa e engajada globalmente. O que presenciamos, no entanto, foi a instauração de um padrão de acumulação flexível em decorrência de uma competição internacional acirrada pelo crescente padrão internacional. Em síntese, o Toyotismo prevaleceu pelo seu custo, eficácia, dinâmica, produção e inovação, o que favoreceu os interesses de uma economia pautada nos fundamentos internacionais da globalização.

De acordo com Antunes (2002), foi com esta finalidade que máquinas eletrônicas foram implantadas no sistema de administração de empresas, reorganizando o processo produtivo e afirmando o início de uma nova era com o “toyotismo, a qualidade total e outras técnicas de gestão” (p. 47). Nessa perspectiva, Gaulejac (2007) aponta que a telecomunicação correspondeu às exigências de uma nova fase do capitalismo, que substituiu a economia industrial pela financeira, alterando as necessidades institucionais.

Os conceitos de adaptabilidade, flexibilidade e iniciativa, ingressaram no dicionário organizacional de Recursos Humanos de inúmeras multinacionais. Neste período, o desempenho de cada funcionário era medido em tempo real, a fim de corresponder às expectativas do mercado do mundo de trabalho. Gaulejac (2007) ressalta que os modos de gestão englobaram mecanismos oriundos dos sistemas de informação e comunicação empresarial. Essa lógica define as normas que serão aplicadas a todo custo pelas Políticas de Recursos Humanos, a fim de garantir a rentabilidade financeira da empresa.

Silva e Dias (2020) consideram que o auxílio de políticas de recursos humanos conduz a práticas de dominação e controle social do sujeito, tornando-o refém de regras e princípios gerenciais. Estas práticas são utilizadas como formas de criar e reforçar o vínculo entre o funcionário e a empresa, assegurando a sua submissão e ocultando os objetivos de lucro e dominação.

A gestão coloca em jogo práticas capazes de convergir as necessidades do mercado do trabalho sobre as empresas, posicionando a pessoa trabalhadora no cerne de um constante processo de análise de desempenho. “O trabalhador é considerado se for rentável. O cliente é rei se for solvível” (Gaulejac, 2007, p. 50). A incansável busca pelo resultado transfere-se para todas as esferas da empresa, colocando todos em serviço do acúmulo de capital. Diversos administradores aderiram aos princípios disseminados pela globalização, incluindo na rotina laboral de sua instituição dispositivos responsáveis por direcionar as ações de trabalho para defender os interesses de acionistas.

Gaulejac (2007) observa que o mais surpreendente é o silêncio das pessoas responsáveis pelo funcionamento dessas estratégias de gestão. Os verdadeiros dirigentes que tomam as decisões e os acionistas optam por permanecer no anonimato, tornando este cenário nebuloso, pois, “sabemos que existem, mas não sabemos de fato quais são” (p. 55).

Ao final do século XX, acompanhamos uma desregulamentação do processo de trabalho a partir de uma drástica mudança das diretrizes de recursos humanos das grandes instituições. A gerência passa a adotar uma postura para agradar os acionistas, os quais exigem sistemas que priorizem a implementação de baixos salários e exclusão de benefícios sociais. A lógica do progresso para todos incorpora o vocabulário de muitos gestores, que expressam ideias que priorizem a liberdade econômica e a livre-troca, tornando necessário, “(...) portanto, liberar os mercados para o capital, para os produtos, para os serviços e para o emprego” (Gaulejac, 2007, p. 57).

O grande empenho de acionistas em favorecer a liberdade total de circulação de capital e flexibilizar trocas comerciais imputa uma transformação da relação entre o capital e o trabalho (Gaulejac, 2007). A globalização afirma uma exigência destrutiva no mercado de trabalho que clama pela desregulamentação do trabalho, evidenciando princípios que abarcam mudança de postura da pessoa trabalhadora para aderir a um ritmo laboral intenso de flexibilidade, trabalho noturno e horários irregulares

1.1 A Inserção das Tecnologias da Informação e Comunicação (Tic's) no Mundo do Trabalho

À vista do exposto, começamos a observar os ensaios para uma globalização do projeto neoliberal⁴. Presenciamos o enriquecimento de acionistas que estão interessados na ampliação de margens de lucro e rentabilidade. Como mencionado, para Harvey (1994), ao contrário da rigidez fordista, a propagação do toyotismo conduziu a uma flexibilidade dos processos de trabalho e dos padrões de consumo. Foram criadas novas maneiras, novos mercados e novos setores de produção impulsionados pelo discurso de inovação comercial e tecnológica de empresas.

Em larga escala, assistimos à implementação de computadores conectados em rede, legitimando a internacionalização de economia. Harvey (1994) salienta que o progresso apontado pelos gestores convergia para o sucesso dos sistemas de tecnologia e informação, tanto por via satélite quanto por fibra ótica – caracterizado pela velocidade de processamento, armazenamento e transmissão de dados em constante fluxo.

A financeirização da economia vincula-se à ascensão do neoliberalismo. O sistema toma como base fenômenos sociais que não eram considerados, a princípio, pela economia industrial, mas que passaram a ser ponderados para o desenvolvimento da economia, como a inteligência, iniciativa e o engajamento da pessoa trabalhadora em relação ao seu contexto de trabalho para construção de vínculos com outros.

A título de exemplo, Costa (2009) introduz o grupo de economistas oriundos da Escola de Chicago⁵, que, a partir do início dos anos 60, pautou as suas discussões em defesa do livre mercado e da rejeição da doutrina keynesiana⁶. O autor reflete que uma das principais contribuições desse pensamento se revelava pelos fundamentos da Teoria do Capital Humano, que considera a transformação de uma conjuntura de aptidões humanas em valores de troca. Ele argumenta que o avanço do capitalismo está atrelado à capitalização das habilidades

⁴ Dardot e Laval (2009) consideram que o projeto neoliberal está além de esferas econômicas. Trata-se de uma racionalidade que adquire uma abrangência totalizadora na qual nenhum dos aspectos da vida humana escapa à precarização. Conforme o termo utilizado por eles, a racionalidade ou razão-mundo apresenta transformações que alteram a concepção e a ação do Estado, que passa a ser um aparato permeado por reestruturações externas. A privatização de empresas públicas mobiliza instrumentos de poder e, com isso, estrutura novas relações entre o governo e sujeitos sociais. Assim, não é apenas o Estado que se adapta a essa nova realidade, mas toda sociedade é composta por um indivíduo-empresa que está sempre disposto a concorrer no livre mercado.

⁵ “O termo Escola de Chicago, surgiu na década de 1950, aludindo às ideias de alguns professores que, sob influência do paradigma econômico neoclássico e sob liderança e Theodore Schultz, atuavam” (Costa, 2009, p. 174) junto ao Departamento de Economia, Administração e Direito da Universidade de Chicago.

⁶ O keynesianismo configura-se enquanto uma doutrina ativista que prioriza a intervenção estatal em sociedade com a finalidade promover e ancorar postos formais de trabalho (Costa, 2009).

humanas, enquanto a própria pessoa se apresenta em forma de capital. Nestes termos, “trata-se de estudar o trabalho exercido pelos indivíduos como uma conduta econômica, e de tentar entender como essa conduta é praticada, racionalizada e calculada por aquele que a exerce” (p. 176). Costa (2009) acrescenta,

Sob a perspectiva dos economistas da Escola de Chicago, já não faria muito sentido pensar o indivíduo e capital como exteriores um a outro – por exemplo, quando se diz que alguém, um banqueiro ou um executivo de uma grande transnacional, é representante do capital; ou, inversamente, quando se diz que alguém, um operário, um professor, ou um programador na área de informática, é objeto de exploração do capital. Pois, sob a sua ótica, as competências, habilidades e as aptidões de um indivíduo qualquer constituem, elas mesmas, pelo menos virtualmente e relativamente independente da classe social a que ele pertence, seu capital; mais do que isso, é esse mesmo indivíduo que se vê induzido, sob essa lógica, a tomar a si mesmo como um capital, a entreter consigo (e com os outros) uma relação na qual ele se reconhece (e as outros) como uma microempresa (p. 177).

A esta percepção, atribui-se o imperativo de que a pessoa deve realizar, de forma contínua, autoinvestimentos para que retornem [a curto e médio prazo] em resultados benéficos. A pessoa trabalhadora revela-se em um “indivíduo-microempresa: *Você S/A*” (p. Costa, 2009, p. 177, grifo do autor). A capacitação e a formação profissional são apontadas como elementos estratégicos para assegurar o aumento da produtividade, permitindo ganhos para as instituições e para as pessoas trabalhadoras. Trata-se do princípio de inteligibilidade que cria estratégias de análise e controle de comportamentos humanos.

Costa (2009) salienta a existência de um novo sistema ideológico e econômico que controla o agir, pensar e o comportamento de pessoas trabalhadoras frente a outras. O ritmo da vida humana é afetado pela inserção do discurso de inovação tecnológica que conduz a princípios normativos para toda sociedade. Essas políticas de inovação fazem com que a utilização de tecnologias por parte de gerentes almeje o domínio de práticas e saberes psicológicos, contemplando uma série de recursos dinâmicos e de gestão orientados pela “propaganda, publicidade, *marketing*, *branding*, literatura de autoajuda, etc.” (p. 178, grifo do autor).

Castro e Ferreira (2022), no quarto capítulo de sua obra *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva*, expõem as contribuições de Peixoto sobre o mito da empregabilidade. No tocante a essa transformação do mundo do trabalho, Peixoto reflete que o projeto neoliberal favoreceu a construção e manutenção de pessoas culpabilizadas, vulneráveis e segregadas. O

capitalismo contemporâneo entendeu que a fórmula para alcançar o sucesso em seus modos de produção não está mais associado a uma exploração da força bruta física de mão de obra, mas sim, a uma matéria-prima transbordada pela subjetividade humana.

O conceito de empregabilidade reside no pensamento de que a pessoa trabalhadora é a grande responsável pela sua condição laboral. A competição no mercado de trabalho é acentuada pela competição e pela livre troca, pois, o segredo do sucesso para trajetória profissional está na apropriação de estratégias e conhecimentos inovadores que, por conseguinte, tornará a pessoa trabalhadora bem sucedida. O resultado é encontrado a partir do esforço pessoal, ou seja, a capacidade em enfrentar desafios e criar iniciativas para fintar a desigualdade social, diferenciando-se daqueles que fracassam. Desta forma, a classe trabalhadora se depara com um “mercado de trabalho instável face ao qual precisa responder afirmativamente como *empreendedor de si mesmo*” (Peixoto, 2022, p. 109, grifo do autor).

Quando essa ótica passou a ganhar enfoque no Brasil, o Estado deixou de exercer sua função social em assegurar direitos trabalhistas previstos pela Constituição de 1988, para incorporar os princípios neoliberais como reguladores do trabalho e renda. A pessoa trabalhadora ideal seria aquela engajada em capacitar suas habilidades profissionais, assegurando a sua empregabilidade por meio da criação de suas próprias metas. Dispensa-se a presença física de um patrão, isso porque a pessoa faz de si um constante fiscalizador de seu desempenho. O “colaborador” é uma parte integrante da engrenagem empresarial orientado pela excelência.

1.1.1 O Caráter Ideológico da Gestão Organizacional e a Produção do Discurso da Autorrealização

Gaulejac (2007) aponta que “a gestão se perverte quando favorece uma visão do mundo na qual o humano se torna um recurso a serviço da empresa” (p. 63). Isto é, identificar o caráter ideológico da gestão é apontar que, para além da utilização de instrumentos, procedimentos, tecnologias de informação e comunicação, o que está oculto é uma visão de mundo que prioriza apenas uma pequena parcela em sociedade. Sobre isso, prossegue o autor, “a ideologia é um sistema de pensamento que se apresenta como racional, ao passo que mantém uma ilusão e dissimula um projeto de dominação; ilusão de onipotência, domínio absoluto, neutralidade das técnicas e modelação de conduta humana” (p. 65).

Em tais circunstâncias, o jogo meritocrático e o discurso resiliente⁷, presentes nas narrativas neoliberais, amparam práticas gerenciais que orientam tanto o declínio da proteção social de instituições públicas quanto o domínio sobre a identidade da pessoa trabalhadora em relação à sua atividade profissional. A utilização de uma roupagem pró-mercado, inovadora e tecnológica, omite crises sociais ao passo que prolifera dispositivos de controle e vigilância para continuar o processo de acumulação capitalista (Nóbrega & Gabriel, 2023).

Essa lógica de gestão não se limita ao emprego de tecnologias de informação e comunicação (TICs) para mapear e coordenar processos de trabalho, ela é um mecanismo eficiente e sutil que se manifesta por meio de emoções e comportamentos das pessoas trabalhadoras. O grupo soberano da empresa, usando discursos diversos, impele a classe trabalhadora a cumprir os seus anseios organizacionais. A esse respeito, Silva e Dias (2020) afirmam que “as empresas usam desses discursos, bem como da sua própria cultura para alcançar seus objetivos e influenciar o comportamento dos seus membros” (p. 03).

A implementação deste discurso é construída pela produção de sistemas que compõem uma estrutura de regras e valores compreendidos pessoas trabalhadoras como verdades absolutas. Porém, a execução de instrumentos de dominação e disciplina é dissimulada. Silva e Dias (2020) argumentam que o uso da condição de “líder”, ao contrário de “patrão”, altera o sentido da posição hierárquica que os gestores ocupam, o que assegura aproximação e envolvimento afetivo com as pessoas trabalhadoras. Essas pessoas líderes praticam manipulação do discurso e do afeto das pessoas trabalhadoras, que por meio da adesão voluntária, engajam-se e se comprometem com o sucesso da empresa. O apelo organizacional neoliberalista encoraja as pessoas a alinharem seus objetivos com o da instituição, visando a produtividade e o lucro que pouco refletem em retornos para elas.

A pessoa é envolvida pela empresa, internalizando valores, políticas e metas pressupostas pela organização. Ao se vincular à cultura organizacional, a pessoa acredita que ao realizar os projetos institucionais ensejados, também está realizando os seus projetos pessoais, submetendo-se a um poder que culmina em um aglomerado de regras, princípios e convicções para alcançar produtividade, eficiência e eficácia (Silva & Dias, 2020).

As empresas, ao se utilizarem de uma variedade de discursos, impelem à classe trabalhadora a necessidade de cumprirem com o seu engajamento, comprometimento e envolvimento com o processo de concretização dos anseios organizacionais. Em realidade,

⁷ Com o avanço do neoliberalismo, o êxito profissional é atribuído a uma responsabilidade individual da pessoa trabalhadora. O *marketing* de mídias sociais destas empresas contemporâneas elucida que a obtenção de sucesso depende do quanto a pessoa está disposta a enfrentar os dilemas sociais que permeiam a sua realidade social.

trata-se de um convite incisivo das organizações para que seus funcionários abracem a noção do “Nós”, ao se referirem à equipe de trabalho. É fundamental que as políticas de educação e o treinamento corporativo garantam o engajamento das pessoas trabalhadoras por meio da construção de laços afetivos. Isto é, o estabelecimento do vínculo é uma das principais formas de controle social. Segundo Silva e Dias (2020), ao tornar-se um membro da família corporativa, os sentimentos de pertencimento conferem um senso de comunidade, viabilizando gratificações aos seus funcionários.

Tratam-se de benefícios e vantagens ofertados às pessoas trabalhadoras. São utilizados *slogans* direcionados a diferentes estratégias adotadas pela administração de humanização nas relações de trabalho, como políticas de altos salários, PLR (participação nos lucros e resultados), bônus por metas cumpridas, políticas de *endomarketing*, participação em decisões e ingresso a um coletivo de pessoas trabalhadoras. “São práticas que, analisadas de forma crítica, ao contrário de humanizar as relações, se apresentam como estratégias para reduzir as condições e antecipar os conflitos que podem se manifestar com a insatisfação dos empregados” (Silva & Dias, 2020, p. 05).

A título de exemplo, no dia 15 de maio de 2023, um vídeo disponibilizado na plataforma *TikTok* – aplicativo de mídia para criar e compartilhar vídeos curtos – apresentou como é a rotina administrativa no escritório do *iFood* na cidade de São Paulo. Nas imagens mostradas pela funcionária, é possível perceber os espaços e as estruturas fornecidas para pessoas que trabalham presencialmente no escritório da empresa. Nesse contexto, a funcionária exibe que cada setor da empresa possui uma sala específica para poder realizar suas rotinas administrativas diárias. Inclusive, ela nos mostra que as salas possuem nomes de comidas brasileiras, como “Sala Pastel”, “Sala Feijoada”, “Sala Coxinha” e “Sala Churrasco”. Esta última é apontada pela funcionária como a sua preferida, pois a remete às salas de reuniões do desenho animado *Os Incríveis*.

Além disso, ela também nos indica que o escritório possui uma sala exclusiva para que todos os funcionários possam jogar *videogames* durante as pausas no trabalho. Constata-se um auditório com a presença de sofás em tonalidades vermelhas para pausas de descanso. No refeitório, os funcionários possuem livre acesso, obtendo uma variedade de opções alimentícias, além de geladeiras com água, refrigerantes e bebidas alcoólicas.

Deste modo, a busca pelo desempenho, que antes era um serviço utilizado pelas técnicas de adaptação da gestão empresarial, passa a ser a peça chave da engrenagem desta sociedade neoliberal, pautada no deslocamento da responsabilidade para a própria pessoa. Essas empresas, ao propagarem nas redes sociais [como *Linkedin*, *Instagram*, *Facebook* e *WhatsApp*]

suas oportunidades de trabalhos, promovem, a princípio, um ingresso para o “país das maravilhas neoliberais”. Contudo, não é apresentada a servidão voluntária da pessoa trabalhadora.

A empresa é encarregada de designar metas a serem cumpridas por ela e pela pessoa, que por sua vez, necessita se comprometer com o engajamento pessoal para evidenciar o sucesso de produção laboral e atingimento de objetivos específicos de lucro. “As palavras autodesenvolvimento e autoexpressão somente representam formas refinadas de autocontrole e autodisciplina” (Silva & Dias, 2020, p. 06).

Este é um jogo do capitalismo contemporâneo que coloca, de um lado, a ilusória promessa de autonomia e liberdade pronunciada pela empresa, e de outro, a esperança da pessoa em conquistar esses sentimentos. As empresas contemporâneas encontraram um aparato inerente a um *totem* para fortalecer a sua imagem e assumir o posto de veneração balizado pela onipotência. Elas se apresentam enquanto um espaço para os membros poderem materializar seus projetos, realizar desejos e direcionar trajetórias de empreendimento e progressão social de vida em sociedade. A sustentação do compromisso da pessoa trabalhadora com a empresa é evidenciada pelos mecanismos culturais introduzidos pela administração, que atua em um esforço para conquistar as pessoas que são suas funcionárias, como já mencionado (Silva & Dias, 2020).

As mudanças ideológicas gerenciais, pertencentes ao novo panorama neoliberal, operam pela criação de mecanismos poderosos de controle da classe trabalhadora. Tais transformações são apontadas por Nóbrega e Gabriel (2023), que apontam a plataformização do trabalho como a faceta mais recente desta ordem social. A legitimação de subempregos por parte de empresas multinacionais, ancora-se na difusão dos conceitos de flexibilização e terceirização das relações de trabalho. Essas práticas acompanham uma derrocada dos direitos sociais básicos, contribuindo com a intensificação de desigualdades sociais em condições de vida cada vez mais afetadas pela precariedade laboral.

1.2 Capitalismo de Plataforma, *Big Techs* e a Diminuição do Protagonismo do Estado em Favorecimento dos Interesses Pró-Mercado

Notamos que a ordem social do capitalismo de plataforma se ampara na atuação de um Estado que “confere à uma determinada classe, a prevalência e a liberdade para impor, sob esferas jurídicas, política e culturais, suas preferências e interesses (...) para continuidade da acumulação capitalista” (Nóbrega & Gabriel, 2023, p. 47).

Nessas circunstâncias, as práticas gerenciais contemporâneas sustentam essa ordem social, legitimando a atuação de instituições públicas que priorizam iniciativas privadas em detrimento da seguridade social. A ênfase está no controle da subjetividade, identidade laboral e desempenho profissional da pessoa trabalhadora. A partir deste raciocínio econômico, pautado pelos interesses pró-mercado, assistimos à precarização dos direitos por meio da atuação de dispositivos eletrônicos que exercem o controle e a vigilância dos passos de pessoas trabalhadoras.

Como exposto pelos fundamentos teóricos de Gaulejac (2007) e, posteriormente, de Ribeiro (2015), no contexto taylorista/fordista observamos que os interesses da classe trabalhadora eram assegurados pelos aportes sociais mínimos, que lhe garantiam estabilidade. Encarrilhada pela financeirização e pela monopolização, a face neoliberal garantiu ao capitalismo financeiro a sustentação de uma economia guiada pela iniciativa privada. Com isso, o Estado perde o seu protagonismo, engendrando em seu sistema normativas que favorecem o enfraquecimento da luta da classe trabalhadora pelos seus direitos.

O neoliberalismo tem sido equilibrado por um constante processo de informalização de trabalho que transfere, paulatinamente, para a pessoa trabalhadora, o custo do trabalho realizado. No Brasil, a formalidade tende a se informalizar, assim como o informal também se formaliza, como por exemplo, o crescimento do Micro Empreendedor Individual (MEI). Tomando essa noção complexa de informalização, podemos dizer que a dinâmica do mundo do trabalho tem sido alterada pelo frequente desemprego e precarização em setores plataformizados. Frente a isso, novas formas de controle e submissão de trabalho têm se configurado, como é o caso do gerenciamento algorítmico do trabalho.

Na era da globalização, o impacto da racionalidade econômica gera oferta de postos de trabalhos mal remunerados e desprotegidos, culminando no fortalecimento do desemprego. Isto é, a organização social é guiada por aquilo que Nóbrega e Gabriel (2023) entendem como subcidadania. O processo de plataformização de trabalho compõe uma reestruturação de produção que objetiva “cortar postos de trabalho ao invés de criá-los, rebaixa-se a qualidade dos empregos visando baratear seus custos” (p. 54). Cria-se um panorama laboral onde a oferta de postos trabalhos formais é homeopática enquanto a procura é descomunal.

A partir de um grande volume de dados, complexas técnicas tecnológicas foram incorporadas para dar sustentação à aparatos opacos como plataformas digitais de trabalho. O ano de 2005 inaugurou uma nova perspectiva de vida humana. A promessa de uma cibercultura foi amplamente disseminada por meio de um conjunto de inovações que “prometiam “democratizar”, “horizontalizar” ou “descentralizar as relações pessoais, a política e a

economia” (D’Andrea, 2020, p. 13). Nos anos seguintes, acompanhamos uma proliferação de plataformas tecnológicas que se potencializaram com uma estratégia que incentivou pessoas usuárias a deixarem rastros de suas vidas pessoais no campo *online*.

Nesse cenário, D’Andrea (2020) discorre sobre a importância da virada crítica a respeito da cibercultura. Trata-se de questionar a consolidação de plataformas tecnológicas como atividades cotidianas e estratégicas no ramo comercial. O autor evidencia que a suposta facilidade de inserção de plataformas em setores como saúde, transporte e educação suprime infraestruturas que crescem com a “adoção de uma arquitetura computacional baseada na conectividade e no intercâmbio de dados” (p. 14). O autor discute que o conceito de plataforma foi estrategicamente utilizado por serviços tecnológicos, como a *Google e o YouTube*, para propagar a concepção de intermediários; funcionando enquanto “(...) artefatos neutros que permitiriam uma circulação mais aberta e democrática de informações e serviços” (p. 19).

Ao contemplar a organização de plataformas *online*, D’Andrea (2020) aponta quatro fundamentos intrínsecos à sua composição. No primeiro momento, está a sua estrutura digital, norteada por códigos e algoritmos. A popularidade é embasada em *rankings* que permitem o constante acesso à rede para garantir a interação. A conectividade permite a personalização da pessoa usuária, isto é, a transferência de seus aspectos pessoais para a realização de um perfil na plataforma. E, por fim, a dataficação assegura a constante sensação de experiência em tempo real. Trata-se de um constante processo de ajuste e reposicionamento que caracteriza a atuação de uma plataforma que evidencia a dependência de diferentes setores da vida humana das plataformas. A título de exemplo, o autor explica que filmes, músicas, jogos e turismo compõem alguns dos âmbitos culturais que foram profundamente afetados pela lógica de plataformas como *Spotify, Amazon Prime, Airbnb*, etc.

D’Andrea (2020) também explica que o crescimento de uma sociedade em rede de interatividade online tem impactado o desenvolvimento de relações socioeconômicas desde os anos 90. O conceito de “sociedade de plataforma”, elucidado pelo autor, marcou a instauração de uma nova configuração de *internet* constituída por “arquiteturas privadas, opacas e distribuídas das plataformas, que borram os limites entre o que é público e o que é privado, ou entre o que é de interesse comum, o que é, acima de tudo, um negócio lucrativo” (p. 22). Nesse complexo jogo, o cenário desta nova *Web 2.0* amplia-se para a dependência de plataformas que viabilizam a operação de atividades de trabalho.

As *Big Techs*, grandes empresas de tecnologia, são sintomas da produção do discurso neoliberal fundamentado em uma lógica do empreendedorismo, individualismo e a derrocada de legislações trabalhistas. Os modelos de gerenciamento de trabalho contemporâneo garantem

vida útil às empresas, como a *Uber*, *IFood*, *99POP*, *Cabify*. Assim, essas empresas definem, organizam e regulam o que é o trabalho.

Nóbrega e Gabriel (2023) apontam que o contexto de criação destas plataformas é paradoxal, visto que o sucesso das criações tecnológicas, como *Uber*, *Airbnb*, *99POP*, *Cabify*, é atribuído a discursos meritocráticos que expressam que o grande triunfo pessoal é alcançado pelo *mindset*⁸. A alteração da mentalidade da pessoa em relação à sua vida e ao seu trabalho pode levá-la a adquirir “inteligência emocional”, “inteligência financeira” e o controle de suas emoções, obtendo uma ascensão profissional. No entanto, os autores reiteram que essas tecnologias “possuem uma grande parcela de conhecimento, interesses coletivos e mão de obra humana invisibilizada na produção dessas inteligências artificiais” (p. 57).

É comum presenciarmos a proliferação de palestras no campo de educação financeira, com temáticas guiadas pelos profissionais de *coaching e mentoring* que prometem às pessoas trabalhadoras um desempenho de performance semelhante ao *status* que Steve Jobs⁹ e Mark Zuckerberg¹⁰ alcançaram. Não obstante, os autores (2023) elucidam que os resultados obtidos por estes dois empresários acontecem pelo financiamento de instituições públicas para a criação de inovação tecnológica; porém, “têm seus produtos e patentes voltados e apropriados pela iniciativa privada” (p. 57). Assim, o próprio Estado é responsável pelos mecanismos tecnológicos que perpetuam a concentração de lucro na mão de poucos.

A ideia de facilidade atrelada a plataformas digitais é apresentada por Vasconcelos e Gomes (2024) como uma crítica à romantização da utilização da tecnologia. Há uma nova categoria laboral para atender à uma nova geração de pessoas que futuramente não entenderão o trabalho como uma atividade remunerada. As promessas de que o uso de tecnologia tornaria a economia compartilhada, endossam a criação de postos informais de trabalho que são difíceis de serem caracterizados. Nick Srnicek se utilizará do termo de *Platform capitalism* para descrever um novo momento de um regime de acumulação de lucro.

⁸ Ou “configuração mental”, é um termo frequentemente utilizado pelos profissionais da área de *Coaching e Mentoring* para designar a uma pessoa a necessidade de mudança de comportamento frente aos desafios encarados em sua vida.

⁹ O empresário Steven Paul Jobs foi criador da Apple, maior empresa de capital aberto do mundo, do estúdio de animação Pixar e de produtos como Macintosh, iPod, o iPhone e o iPad. Fundou a sua empresa em uma garagem no Vale do Silício, na Califórnia, tornando-se um dos maiores defensores da popularização da tecnologia. Para mais, ver em: <https://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2011/10/morre-steve-jobs-fundador-da-apple.html>

¹⁰ Mark Zuckerberg é um norte-americano, bilionário e responsável pelo Facebook, rede social presente em 25 países e traduzida em mais de 70 idiomas. Idealizou o seu projeto tecnológico na cidade de Palo Alto, Califórnia, enquanto ainda era estudante da Universidade de Stanford. Atualmente, possui uma fortuna avaliada em US\$ 32,7 bilhões de dólares, como indicado na revista Forbes. Para mais, ver em: <https://forbes.com.br/perfis/2015/04/mark-zuckerberg/>

Na contramão da ilusão de uma economia compartilhada, essa nova faceta caracteriza-se pelo uso intensificado de tecnologia, responsável pela governança de todas as instâncias de sociedade, “fazendo emergir um novo regime de acumulação pautado na exploração econômica de dados” (Vasconcelos & Gomes, 2024, p. 22). Para os autores, a utilização deste termo por Nick Srnicek posiciona as plataformas digitais no cerne do debate a respeito das consequências concretas de novas tecnologias na precarização do trabalho.

Vasconcelos e Gomes (2024) demonstram que os estudos embasados na intensa utilização de tecnologias de informação inspiraram sociólogos a discutirem este fenômeno. As autoras citam que a economista política, doutora em sociologia e pesquisadora sobre teletrabalho, Úrsula Huws, criou o termo “cibertariado” para se referir a essa classe de pessoas trabalhadoras na era da globalização. Vasconcelos e Gomes ainda citam Ricardo Antunes e Rui Braga, que se utilizam do conceito de “infoproletário” para se referirem à pessoa trabalhadora que está no seio de novas formas de precariedade na era digital.

Os estudos realizados por Vasconcelos e Gomes (2024) sobre as naturezas do fenômeno do capitalismo de plataforma, pontuam que a premissa desse novo modelo de negócios está em privilegiar a extração de dados digitais. Com isso, as plataformas, mediadas pelos algoritmos, passaram a ganhar destaque no mercado financeiro, suscitando um constante processo de modernização, cuja finalidade é atender às exigências de competição em um acirrado mercado tecnológico.

Acerca disso, Braz (2021) elucida como as *startups*¹¹ arquitetam o seu projeto hegemônico pelo aumento de rentabilidade e da multiplicação do seu valor de mercado. Como ilustração deste fenômeno, o autor apresenta a *startup* de rede transporte *99App* (ou denominada como *99Pop*). Criada em 2012, a empresa recebeu investimentos de aproximadamente 320 milhões de reais em um período de cinco anos, o que viabilizou o surgimento de mais de 250 novas vagas de trabalho informais. No ano de 2018, Braz afirma que a empresa foi adquirida pelo grupo chinês *Didi Chuxing* pelo total de um bilhão de dólares, possuindo atualmente um quadro de 1500 pessoas funcionárias. Ele ainda constata que, se considerarmos 50 anos atrás, este modelo de negócio seria impensável, especialmente pela impossibilidade de uma empresa conseguir atingir esse patamar em tão pouco tempo sem que

¹¹ É uma empresa de tecnologia que tem como objetivo obter um crescimento instantâneo. Elas oferecem produtos ou serviços inovadores, em sua grande maioria nos ramos tecnológicos, que visam solucionar problemáticas sociais ou possibilitar inovações incrementadoras a mercadorias que já existem. Por sua vez, a inovação incrementadora é uma forma da empresa utilizar a tecnologia para reduzir custos e possibilitar mais agilidade aos seus processos.

ampliase as suas estruturas físicas e o seu quadro de pessoas funcionárias nessa mesma proporção.

Braz (2021), por conseguinte, faz o seguinte questionamento: “*As tecnologias inteligentes, portanto, caminhariam na superação do trabalho humano?*” (p. 74, grifo do autor). Ele responde apontando que, embora sejam responsáveis pela erosão de postos formais de trabalho, essas ferramentas não são autônomas como se autointitulam. Companhias globais do ramo de transporte, hotelaria e alimentos, como *iFood*, *Uber*, *Airbnb*, *Cabify*, *99POP*, dependem de atividades humanas para construção de seus algoritmos. O desenvolvimento de inteligências artificiais perpassa diariamente pela reprodução e análise de milhões de dados obtidos por profissionais que atuam no campo da estatística e matemática. Para ocorrer esse processo, é necessário o trabalho vivo de “progressão, identificação, reconhecimento e classificação de informações” (p. 74).

Braz et al. (2022) apontam que a disseminação de falsas promessas de desenvolvimento e êxito financeiro está atrelada “(...) ao desejo de progredir e inovar, à celebração do mérito, ao gosto empreender e ao culto de *performance*” (p. 762, grifo dos autores). Os discursos de liberdade e flexibilidade de horário ocultam uma relação de submissão e dependência a um sistema que torna a pessoa tanto produto quanto produtora. A ideologia gerencialista opera como um motor da gestão desse novo processo de trabalho, assegurando o engajamento e a adesão de pessoas usuárias em relação à plataforma digital. A constante governança e controle de trabalho representam a eficácia de uma racionalidade neoliberal que recai sob a vida das pessoas trabalhadoras de aplicativo. É um imperativo categórico: somos responsáveis pela gestão de nossa própria vida.

Braz et al. (2022) ponderam que essa racionalidade empreendedora, constitutiva da ideologia gerencialista contemporânea, pode estar relacionada com o termo de **ideologia californiana**, desenvolvido em 1995 por Richard Barbrook e Andy Comero. Segundo os autores, durante a década de 90, diversas mídias sociais localizadas no cerne do Vale do Silício foram responsáveis pela difusão de um utopismo tecnológico amparado por discursos que garantiam que a tecnologia poderia servir aos interesses da população. Os argumentos eram baseados na importância de priorizar o bem comum, acesso à riqueza, atuação mínima do Estado, democratização do acesso à virtualidade e a convergência de todos a um caminho rumo à consolidação de comunidades inovadoras, com objetivos específicos para o desenvolvimento da sociedade.

Inserida no âmbito da plataformização do trabalho, a ideologia californiana se assemelha aos pressupostos da ideologia gerencialista contemporânea. Ela infere discursos

alicerçados em um ilusório progresso tecnológico que posiciona plataformas tecnológicas em um *status* privilegiado em sociedade, “pois supostamente servirão à inovação e ao bem comum, tornando o mundo mais aberto, justo e conectado” (Braz et al., 2022, p. 765). Estes autores retratam que na área de cadastro da pessoa trabalhadora, no *website* da *Lionbridge/Telus*¹², é possível encontrar frases que vão ao encontro dessa produção de discurso: “Sua voz conta. Seus insights são bem-vindos. Ajude-nos a conectar o mundo. (...) Estamos comprometidos em oferecer oportunidades para uma força de trabalho global com foco em equidade, inclusão e bem-estar” (Braz et al., 2022, p. 765).

Vasconcelos e Gomes (2024) retomam que o conteúdo social da tecnologia contempla o controle e a gestão da força do trabalho por meio de algoritmos. As plataformas funcionam como mediadoras, pressupondo uma faceta aparente, pois, empresas como, *Uber*, *iFood*, *Amazon*, *99POP* são proprietárias de toda a infraestrutura técnica dos serviços digitais que ofertam. Elas propiciam o encontro de pleiteantes, sendo pessoas jurídicas ou físicas as potenciais pessoas trabalhadoras à margem do mercado formal de trabalho. Assim, as plataformas estão situadas em uma posição privilegiada de captura de dados, haja vista que passam a explorar em todas as dimensões de suas mudanças, coordenando uma ampla rede de negócios sem que ocorra alguma supervisão jurídica ou governamental.

1.2.1 Armas de Destruição Matemáticas: os algoritmos

Nesta perspectiva, a estatística Cathy O’Neil (2020), *Ph.D.* em Matemática pela Universidade de Harvard e pós-doutora pelo MIT (*Massachusetts Institute of Technology*), elucida em sua obra *Algoritmos de destruição em massa: como o Big Data aumenta a desigualdade e ameaça a democracia*, que os modelos tecnológicos contemporâneos são constituídos pela opacidade. Neste *best seller*, a autora explana a sua frustração em relação a sua trajetória profissional. Desde criança, a matemática é sua grande paixão, porém, o avanço da falácia tecnológica a fez com que abrisse os olhos para uma temática urgente e necessária na atualidade. Para ela, o gerenciamento algoritmo ampara uma conjuntura discriminatória na sociedade pelo monitoramento da performance de pessoas trabalhadoras.

O’Neil (2020) relata que a sua tomada de consciência foi iniciada ao final do ano de 2008, quando estava empolgada para começar a trabalhar com a economia global. A disciplina de matemática, que era um refúgio para ela, tornou-se o combustível do emaranhado de

¹² Para mais, ver em: <https://www.lionbridge.com/press-release/lionbridge-completes-sale-of-ai-division-to-telus/>

problemas que fortaleceram crises imobiliárias, colapso de instituições financeiras e aumento de desemprego. “E mais, graças aos poderes extraordinários que eu tanto amava, a matemática podia combinar-se com a tecnologia para multiplicar o caos e a desgraça” (p. 07), viabilizando eficiência a sistemas que ela passou a conceber como defeituosos.

No ápice da crise, a disciplina de matemática caminhava na busca de respostas, utilizando-se de novas técnicas que se expandiam para todos os territórios globais. “*Petabytes* de dados eram processados 24 horas por dia, 7 dias por semana, muito deles raspados de redes sociais ou sites de e-commerce” (O’Neil, 2020, p. 7, grifo nosso), demonstrando, como mencionado, que o foco do capitalismo não era mais o mercado financeiro global, mas sim, o estudo do comportamento de seres humanos. Matemáticos e estatísticos eram incumbidos de estudar os desejos, movimentações e poder de compras da população. Previa-se a credibilidade do comprador e calculava-se o seu potencial para concretizar a compra. É o estabelecimento deste quadro econômico de análise e verificação de dados que configura o *Big Data*, ou seja, a obtenção de um grande volume de dados que prometia ganhos extraordinários aos acionistas.

Um programa de computador era encarregado de investigar milhares de currículos potenciais para uma vaga de emprego e organizá-los em um *ranking* dos candidatos mais promissores, ao passo que também era possível analisar um pedido de empréstimo solicitado pela pessoa trabalhadora. A propaganda desta matriz matemática na economia global era difundida pelo seu papel como otimizadora de tempo, além de oferecer um serviço imparcial e objetivo. Em outros termos, isso significaria que não existiria a percepção humana pautada pelo juízo de valor, mas sim, máquinas calculando números frios (O’Neil, 2020).

Todavia, O’Neil (2020) avulta que os modelos matemáticos que efervesciam a economia de dados eram assentados em escolhas feitas por seres humanos. Os sistemas de *software* engendrados no funcionamento deste modelo ocultavam preconceitos, juízos de valores e equívocos oriundos de matemáticos e cientistas da computação. A opacidade evidenciada pela autora está na apreensão de que a população não possui acesso ao conhecimento destas ferramentas tecnológicas, pois elas são visíveis apenas para os seus idealizadores. Para tanto, as decisões tomadas, mesmo que com as melhores das intenções, convergiam em uma tendência discriminatória que punia oprimidos e favorecia acionistas. A autora criou um nome para estes modelos nocivos: **Armas de Destruição Matemáticas (ADMs)**.

Muitas destas ADMs se comportam mediante ao processo de retroalimentação ou *feedback*. “Elas definem a sua própria realidade e usam-na para justificar os seus resultados”

(O’Neil, 2020, p. 14). A autora dispõe de exemplos relacionados ao mercado de trabalho para descrever o funcionamento deste paradigma. Ela cita que é muito comum encontrarmos empregadores que utilizam escores de crédito para avaliar candidatos durante o processo seletivo. Considera que aqueles que pagam as suas contas em dia são propensos a obter uma conduta adequada de trabalho. É evidente que há profissionais responsáveis que podem apresentar dificuldades financeiras e obter um baixo escore financeiro, porém, a convicção criada de que um baixo escore está relacionado com uma má conduta no trabalho afasta muitas pessoas de conseguirem uma vaga de emprego. Ou seja, esse processo de retroalimentação se encarrega de criar um ciclo vicioso, permitindo que diretrizes discriminatórias possam ser justificadas pelo uso neutro e científico da matemática.

O discurso aparente de que a tecnologia eliminaria as apreensões humanas também pode ser encontrado em outro exemplo explicado por O’Neil (2020). Neste caso, ela aprofunda a sua análise crítica e afirma que as invenções tecnológicas possuem potencial para fortalecer a discriminação racial. Ela relata que, em um estudo realizado com promotores no estado do Texas, estes profissionais afirmam que possuem uma tendência em “solicitar pena de morte para afro-americanos, e quatro vezes para hispânicos, em comparação com brancos condenados pelas mesmas acusações” (p. 39). Para tanto, os tribunais americanos passaram a incorporar os modelos tecnológicos para adotar sentenças mais justas. Foi implementado o que cientistas da computação denominaram como modelos de reincidência, com a prerrogativa de que ajudariam juízes a avaliar o perigo oferecido por cada presidiário.

A grande problemática elencada por O’Neil (2020) é se de fato o modelo de reincidência eliminaria o preconceito humano ou seria mascarado pela utilização da tecnologia. Porém, “os novos modelos de reincidência são complicados e matemáticos” (p. 40). Para exemplificar, o modelo conhecido como LSI-R, ou *Level Of Service Inventory - Revised*¹³, engloba um enorme questionário para ser respondido, com tópicos: “Quantas condenações anteriores você já teve?”; “Qual o papel outros desempenharam no delito?” e “Qual foi o papel de álcool e drogas” (p. 41). Todas as perguntas visavam vasculhar a vida dessas pessoas.

Não obstante, é evidente que o conteúdo das respostas de presidiários que possuem uma vida privilegiada atenderia aos critérios de pontuação do questionário; em contrapartida, aqueles originados de uma vida árdua, responderiam com um conteúdo completamente diferente. Caso pergunte para uma pessoa presidiária branca se alguma vez na vida dela já foi

¹³ O *software Compas* foi utilizado no judiciário da Florida, nos EUA, como forma de obter previsão de reincidência criminal de presidiários. Para mais, ver em: <https://www.propublica.org/article/how-we-analyzed-the-compas-recidivism-algorithm>

parada por um policial, é muito provável que ela responda que o incidente que a trouxe para prisão é o único. Ao passo que pessoas negras são paradas pela polícia com frequência muito maior, mesmo que não tenham realizado algum delito (O’Neil, 2020). Ampliando sua análise, ela expõe que

Um estudo de 2013 da Associação Nova-Iorquina para Liberdades Civis apontou que enquanto homens negros e latinos entre 14 e 24 anos corresponderiam a apenas 4,7% da população da cidade, eles respondem por 40,6% das paradas policiais com revista. Mais de 90% dos revistados eram inocentes. Alguns do restante podem ter bebido antes da idade mínima ou estar com um baseado no bolso. E, ao contrário da garotada rica, eles eram penalizados por isso. Então se esse envolvimento precoce com a polícia indica reincidência, pessoas pobres e minorias raciais parecem muito perigosas (O’Neil, 2020, p. 42).

Nesse contexto, fica claro que o ciclo nocivo de retroalimentação mensura o grau de perigo oferecido por cada presidiário pelo que são e não pelo que fizeram. Ao ser projetado em 1990, o *LSI-R* foi idealizado como uma ferramenta capaz de oportunizar justiça, imparcialidade e eficiência ao sistema judiciário americano, porém, O’Neil (2020) é enfática ao afirmar que esse modelo de reincidência é enquadrado como uma ADM, permeada pela opacidade e um funcionamento visível apenas a uma classe majoritariamente branca e burguesa.

Nóbrega e Gabriel seguem contribuindo com a análise crítica de O’Neil (2023) sobre o uso do *Big Data*. Ambos convergem suas opiniões para concluir que a inclusão da tecnologia em uma sociedade neoliberal é amparada pelo discurso do “positivismo digital” (Nóbrega & Gabriel, 2023, p. 61). A extração e o armazenamento de dados são identificados como uma tentativa de encontrar soluções para problemas públicos. Como mencionado, este pressuposto corrobora o raciocínio de que o neoliberalismo evoca para si a responsabilidade de ser o solucionador de problemas em sociedade. Com um simples toque de mágica de estatísticos e cientistas da computação, respostas podem ser detectadas e fornecidas em questão de segundos, o que antes seria impensável. Contudo, o intermédio do meio digital colabora com a criação de fontes de informações que pautam o seu diagnóstico a partir de dados descritivos. O grande debate levantado por Nóbrega e Gabriel é de que a tecnologia não contribuiu com o surgimento de inovações científicas que viabilizaram diferenciais significativos à sociedade, mas sim, danificou as relações sociais e econômicas já existentes.

O interesse de empresas tecnológicas em otimizar o processo de coleta de dados e solucionar problemas não passa de uma relação regrada a barganha para acumular recursos jurídicos e financeiros em troca de informações pessoais de pessoas usuárias. A falta de

intervenção estatal, em virtude da lógica neoliberal do livre mercado, assegura a essas empresas a primazia de um processo de plataformização da vida. Em outras palavras, o processo de coleta, armazenamento e transformação destas informações em dados digitais é apresentado pelos autores como **dataficação** (Nóbrega & Gabriel, 2023).

1.3 A Sociedade de Plataformas Tecnológicas: dataficação, plataformização e capitalização da vida

O desenvolvimento da inteligência algorítmica coloca em marcha o processo de **dataficação**, que significa a transformação da vida humana em dados digitais rastreáveis e quantificáveis para monitorar a performance de pessoas em sociedade. Conforme as informações obtidas por Lemos (2020), o conceito *datafication* foi evidenciado no ano de 2013 pelos teóricos Mayer-Schoenberger e Cukier. Trata-se de uma conjuntura minuciosa que não se limita a uma simples obtenção e análise de dados, mas sim, uma modificação do comportamento humano pautada no culto de performance proposta pelo gerenciamento algorítmico de plataformas tecnológicas. Lemos explica que “por performance queremos apontar o tratamento e a análise dos dados para fazer inferências, gerar recomendações e auxiliar na tomada de decisão” (p. 195).

A dataficação é o arrimo que suscita a eclosão daquilo que entendemos como sociedade de plataformas tecnológicas. Assim, as plataformas circunscrevem a oferta de um novo modelo de negócios que propicia a alteração do comportamento humano a partir de um sistema de captação de dados. Compreende-se por plataforma uma infraestrutura de *software e hardware*, pela qual pessoas, empresas e governos criam aplicativos ou serviços tecnológicos (Lemos, 2020).

O avanço tecnológico obtido com a indução de ações e previsão de eventos galga uma nova fase do neoliberalismo, situada pelo capitalismo de vigilância. Lemos (2020) analisa que os três grandes pilares desta face – “plataformização, dataficação e performance algorítmica” (p. 195) – atravessam outros três pontos centrais: 1) a modificação de qualquer expressão humana em um dado operacional corresponde à dataficação; 2) o incentivo à produção, obtenção e viabilização de dados digitais pelas plataformas tecnológicas; e 3) o gerenciamento algorítmico que projetam ações humanas visando interferir no presente e prever o futuro.

Lemos e Pastor (2021) nos auxiliam a entender essa conjuntura como “um processo de captura de rastros de qualquer forma de ação (intencional ou não), transformando em dados digitais quantificáveis, qualificados e operacionalizáveis por tecnologias e processos

(*plataformas digitais, machine learning, Big Data*)” (p. 137, grifos do autor). À pessoa usuária, ao aderir a essas plataformas, são direcionados documentos que visam a coleta de dados, como “políticas de dados, termos de uso, sobre *cookies* e política de regras de comportamentos”¹⁴ (137, tradução nossa), que além de introduzirem as pessoas usuárias ao modo de funcionamento do aplicativo, postula qual é a conduta comportamental esperada delas.

A interação da pessoa usuária com a plataforma tecnológica é definida por um sistema digital que opera consoante o processamento e o gerenciamento de dados que, por sua vez, culminam em uma “organização algorítmica da experiência” (Lemos & Pastor, 2021, p. 137). Os autores argumentam que as articulações responsáveis pela infraestrutura das plataformas, como “algoritmos, imagens, os bancos de dados, os documentos, as patentes, os procedimentos, códigos” (p. 136), formam essa experiência. Assim, a experiência algorítmica é construída a partir do *touch* (toque) da pessoa em seu *smartphone, tablet, notebook*, para conectar-se às plataformas digitais que operam o seu funcionamento por meio dessa infraestrutura, mapeando e controlando os modos de acesso da pessoa usuária.

No tocante ao impacto desse processo na sociedade, nos deparamos com um ensaio crítico que sinaliza o crescimento da dataficação da vida social, o qual atua pela lógica de vigilância, controle e monitoramento de dados pessoais. A dataficação é a engrenagem responsável por colocar em jogo o funcionamento de plataformas tecnológicas, operando pela extrema coleta de dados, mesmo que ocorra sem a necessidade direta, pois, no futuro, pode contribuir com a criação de novos produtos ou serviços. A disseminação de aplicativos em variados contextos, na saúde, no trabalho, na vida pessoal, ambiental e outros, contempla a lógica neoliberal contemporânea de tomar para si o status de solucionador de problemas:

Assim, na atuação conjunta de plataformas e aplicativos (por intermédio das stores Apple e Google), temos processos de dataficação para monitoramento da saúde (Apple Watch, Fitbit), da locomoção (Waze, Uber, 99), da habitação (Airbnb), de entregas (Uber Eats, iFood), da Educação (Zoom, Meets), dos relacionamentos (Facebook, Twitter, Whatsapp, Tinder), do trabalho (LinkedIn), do consumo de conteúdo (YouTube, Instagram, Spotify, Netflix, Apple TV, Amazon Video, Playstation, Xbox, Apple Arcade), do lar (Nest, Amazon Echo, Google Home, Apple Home) (Lemos, 2020, p. 196).

Presenciamos diariamente a manifestação de aplicativos criados para corresponderem às diferentes exigências humanas. O ritmo acelerado da tecnologia insere no corpo social a

¹⁴ “Data policy, Terms of Use, Community Guidelines e About Cookies” (Lemos & Pastor, 2021, p. 137).

necessidade de um consumo imediato, que retorna com a resposta em questão de segundos. Um dos pressupostos para a adesão da pessoa usuária ao aplicativo pode ser evidenciado pela constante tendência da sociedade contemporânea em compartilhar aspectos de sua vida pessoal. Este panorama caracteriza a trajetória de uma nova geração de pessoas orientadas pela noção de exposição e visibilidade. A necessidade de construção de uma “identidade digital” (Silva, 2023, p. 108) impele o compartilhamento de dados pessoais para o cadastro em aplicativos, além da utilização de imagens e a digital da pessoa usuária para o seu reconhecimento.

A título de ilustração, no primeiro episódio da sexta temporada da série norte-americana *Black Mirror*, “A Joan é Péssima” (2023), dirigido por Ally Pankiw e com roteiro de Charlie Brooker, a vida de uma empresária de sucesso é afetada quando suas informações pessoais são expostas em uma plataforma de *streaming*, a *Streamberry*. Essas informações são fornecidas pela própria personagem quando ela aceita o **Termo e Condições de Uso da plataforma**. A sua vida começa a desmoronar quando os dados de seu celular, como GPS, contas bancárias, trabalho, diálogos de relacionamentos pessoais, etc. são utilizados pelo sistema de inteligência artificial, criando um *deepfake*¹⁵ ao utilizar o rosto e simular a voz da atriz Salma Hayek para representar todas as ações de Joan em tempo real. Tudo é transmitido na plataforma para todos os assinantes.

A nova sátira da plataforma de *streaming Netflix* expõe como as amarras digitais se concretizam como bússolas que orientam qual a trajetória de vida deve ser seguida pelos assinantes de plataformas de *streaming*. A ênfase na prescrição de comportamentos difundida pelas *Big Techs* é retratada em um cenário de completo caos e terror tecnológico. A autocrítica ao estado atual de nossas vidas sincroniza questões contemporâneas oriundas do nefasto progresso tecnológico com a nossa realidade: a vigilância constante, a incessante coleta de dados, conteúdos pessoais fornecidos às plataformas de *streaming* e redes sociais e a produção de um conhecimento alterado pelas ferramentas de inteligência artificial.

A obsessão de pessoas usuárias de redes sociais virtuais em difamar personagens públicos é outra pauta abordada pelo episódio. A construção da narrativa de vida de Joan é guiada pelos aspectos negativos que compõem o caráter da personagem. Isto é, uma chefe autoritária e esnobe; assim como a frustração oriunda de um casamento estagnado, o que a leva

¹⁵ O termo é referente a uma técnica de inteligência artificial que apareceu pela primeira vez em dezembro de 2017, após um usuário começar a postar vídeos falsos de celebridades famosas em práticas sexuais. Com o auxílio de uma ferramenta tecnológica de AI, o usuário colocava o rosto de quem ele quisesse em cenas de pornografia já existentes (Santiago, 2022).

a trair o seu cônjuge. Essa conjuntura nos remete às amarras digitais intrínsecas ao uso desenfreado de redes sociais virtuais, como *Instagram*, *Twitter*, *Facebook*, *Telegram* e outras.

Considerando como aporte a guerra de *fake news* (notícias falsas) que marcou as eleições presidenciais no ano de 2022, grupos virtuais formados por eleitores do então presidente da República, Jair Messias Bolsonaro (PL), em plataformas tecnológicas, [como *WhatsApp* e *Telegram*] foram responsáveis pelo disparo contínuo em redes sociais virtuais, de vídeos, imagens, informações e montagens alterados pela técnica de *deepfake*. O objetivo foi o de difamar a imagem de seu principal concorrente na época, o atual presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva (PT). De acordo com Santiago (2022), os apoiadores de Jair Bolsonaro divulgaram um vídeo falso dos apresentadores do Jornal Nacional (JN), William Bonner e Renata Vasconcellos, noticiando pesquisas eleitorais de intenção de votos para Presidência com resultados invertidos e que apontavam o ex-presidente como favorito.

Diante desse acontecimento, os apresentadores do JN realizaram um esclarecimento em rede nacional¹⁶ sinalizando que o vídeo tratava-se de um *deepfake*, dando informações sobre essa técnica de IA. Schmitz (2022) afirma que na era da tecnologia, a implementação da IA se tornou uma potente ferramenta mal intencionada para produzir desinformação. Para a jornalista, esta técnica representa o ápice da fase de *fake news*, pois, esses vídeos alterados transmitem mais credibilidade para pessoas que estão assistindo, cuja crença vai ao encontro desses conteúdos *fakes*. A propagação de conteúdos midiáticos manipulatórios, fundamentados em informações difamatórias, introduzem uma face oculta do avanço de *Big Techs*, possibilitando a produção de um novo formato de conhecimento.

Segundo Lemos (2022), “o conhecimento datafocado marca uma virada epistemológica, pois o mundo transformado em dados torna-se mais transparente, inteligível e facilmente manipulável” (p. 198). Portanto, o amplo monitoramento de dados, entrelaçado à falácia de tornar o mundo neutro e transparente, apontam a contradição no funcionamento dessas plataformas. A opacidade desse sistema é alastrada pelo sistema de gerenciamento que atribui o poder de decisões da vida humana a um grupo exclusivo de especialistas que se encarregam de prescrever e coordenar comportamentos humanos. A gestão apresentada pelos dados – e incorporada pelo algoritmo – culmina em um fenômeno designado como **algocracia**.

Este conceito implica um sistema de gestão que se utiliza de TICs para assegurar “uma subjetivação neoliberal de mercantilização total do indivíduo, refletindo inclusive em seus

¹⁶ Para mais, ver em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2022/09/19/deepfake-conteudo-do-jornal-nacional-e-adulterado-para-desinformar-os-eleitores.ghtml>.

comportamentos, emoções e decisões” (Neves et al., 2021, p. 247). A ampla implementação de algoritmos nos processos organizacionais é acompanhada pela fundamentação da gestão organizacional em um aparato mecânico. Este aparato tem como finalidade encontrar uma maneira mais eficiente de execução da governança, utilizando-se de algoritmos que mapeiam todos os passos das pessoas trabalhadoras. O designo desta tendência está em reorganizar o processo de trabalho, postulando novas formas de controle e vigilância que fiscalizam e direcionam a execução da atividade profissional da pessoa trabalhadora, avaliando seu desempenho por meio de orientações disciplinares.

Gimes e Hur (2023) questionam, no capítulo “O Governo Algorítmico à Vida Modularizada: Como os Algoritmos Regulam a Nossa Existência”, presente na obra *Digitalização da Vida e a Produção de Subjetividades* (2023), a relação entre o poder, tecnologia e a vida. Eles argumentam que o poder disciplinar opera por meio de um mecanismo sutil e sofisticado, que lança mão de técnicas repressivas para utilizar-se da estimulação. “Embora a repressão ainda esteja presente no contemporâneo, é a capacidade de controlar o discurso e narrativas, por meio da incitação, que permite o poder exercer sua influência sobre a subjetividade das pessoas de maneira eficaz” (p. 45).

As redes sociais, como *Facebook, Instagram, Twitter, Snapchat, Tik Tok*, instigam milhares de pessoas a compartilhar seus pensamentos no dia a dia, promovendo, com isso, a obtenção incansável de informações por estas plataformas. Ao tomarmos os aplicativos no ramo de transporte e delivery – focos centrais desta pesquisa –, quando entramos na plataforma da *Uber*, encontramos a seguinte mensagem: “*Pensando em sair? Peça uma viagem*”.

A expansão da internet colaborativa na década de 90 e o surgimento de mídias sociais na década de 2000, outorgaram às pessoas a produção desenfreada de conteúdo espontâneo para o compartilhamento. Gimes e Hur (2023) apontam o indício de um futuro permeado pela possibilidade do rastreo constante de nossos rastros virtuais. As tecnologias onipresentes em corpo social culminam em uma capacidade eficaz de gestão da vida humana por meio de cálculos algorítmicos, configurando um novo modo de poder muito mais complexo e idôneo.

Sendo assim, considerando a atuação de empresas-aplicativos do ramo de transporte e *delivery* em realidade social, no bojo da incitação dessas plataformas tecnológicas em relação às pessoas usuárias e motoristas cadastradas, encontramos a “venda”, pelas empresas tecnológicas, de uma propaganda sedutora sobre um mundo autônomo e compartilhado do trabalho, atrelando a esses aplicativos a conquista da liberdade.

Esta, portanto, é a nova faceta do projeto neoliberal capitalista, denominada **capitalismo de plataforma**. A pessoa trabalhadora é impelida a acreditar em um grande pacote

de ideias “geniais” que se baseiam, aparentemente, em uma democratização do consumo, caracterizando a simplicidade do acesso às plataformas tecnológicas. No entanto, não se distancia da pedra angular do capitalismo contemporâneo: a erosão dos direitos trabalhistas. Assim, nunca foi tão fácil conectar o aplicativo da *Uber* em seu *smartphone* para gerar uma renda, alugar a sua casa no Airbnb ou vender aquele objeto não utilizado no OLX (Rusche & Santini, 2017).

Estes autores (2017) refletem que a economia de compartilhamento tem produzido uma grande parcela de serviços temporários por meio da ação de plataformas tecnológicas, sinalizando um futuro de trabalho flexível. “O fenômeno está diretamente relacionado à fase atual do capitalismo e se repete, em diferentes intensidades, em todo o planeta” (p. 10), impulsionado pela velocidade da internet e o crescimento do protagonismo das empresas-aplicativos. Notamos que o aumento das condições precárias de trabalho infunde ideias de que é somente a pessoa trabalhadora que deve buscar e/ou produzir o cenário ilusório de felicidade no contexto do seu trabalho. Essa ideologia é fundamentada na perspectiva meritocrática, que ratifica o que estamos acostumados a ouvir: “*Para alcançar o êxito, só depende de você!*”.

2 A Ascensão de Plataformas Digitais do Ramo de Transporte

O neoliberalismo é, ele mesmo, uma mutação do capitalismo para preservar tais princípios. Mutação que busca atender ao dogmatismo como imposição de verdades, produção de pensamento único, sistema de veridicção, sentidos autocentrados que sustentam a axiomática do Capital.
(Ferreira, 2023)

O capitalismo de plataforma transformou as relações de trabalho contemporâneas. A possibilidade de gerar uma renda extra nunca esteve tão próxima das pessoas como agora. A partir do toque em seu *smartphone*, *tablet* ou computador, é possível acessar uma variedade de plataformas digitais que une a pessoa que quer compartilhar o seu serviço ao consumidor. Mesmo diante de uma realidade instável, flexível e vulnerável para quem está ofertando o seu serviço, o vale digital, composto por *Big Techs* no ramo de transporte e delivery, garantem que essa forma de trabalho uberizada pode ser considerada solidária.

Como mencionamos, Vasconcelos e Gomes (2024) definem a plataformização de postos informais de trabalho pelo pensamento exposto por Grohmann (2020), apontando para “a dependência dos trabalhadores e consumidores às plataformas digitais, aos seus algoritmos e às relações de flexibilização do trabalho” (p. 25). Porém, as autoras refletem que mesmo antes da elaboração deste conceito, a **Uberização** já era caracterizada como uma tendência mundial conhecida pelo seu gerenciamento do processo de trabalho. Esse processo corresponde a uma tendência histórica que transfere para a pessoa trabalhadora os riscos e o custos das atividades de trabalho, o que resulta em uma forma de trabalho que, via de regra, se consolida sem proteções sociais e trabalhistas. A título de exemplo, presenciamos na história trabalhos informais, como é o caso de revendedoras da Natura ou Boticário, assim como o trabalho de manicures, que já esboçavam tendências da uberização. Somente mais recentemente, nos últimos 10 anos, que a uberização vai ao encontro da plataformização do trabalho.

A fim de ilustrar tal afirmativa, as autoras (2024) apresentam dados de um trabalho científico realizado em 2015 por Hall e Krueger nos Estados Unidos, a respeito da inserção de pessoas trabalhadoras no contexto de atividades uberizadas. Elas relatam que em 2014 havia 160 mil motoristas da Uber em território norte-americano. Nesse mesmo ano, o número de motoristas na empresa *Lyft* era de 50 mil pessoas. Outra empresa mencionada pelas autoras é a *Sidecar*, com cerca de seis mil pessoas motoristas à disposição de seus serviços digitais. No

campo de serviços domésticos, a *Handy*, no ano de 2014, contemplava cinco mil pessoas trabalhadoras disponíveis para atuarem em cidades dos Estados Unidos, Canadá e Reino Unido. Por fim, a *Postmates*, plataforma de entregas, contava com dez mil pessoas entregadoras em cidades dos EUA no ano de 2015.

Diante disso, atividades uberizadas mediadas pelos serviços digitais do ramo de transporte, *delivery* e higienização, convergem rumo ao raciocínio definido por De Stefano (2016) de **economia de bicos**. Tratando-se da América Latina, este termo se torna ainda mais complexo, pois a informalidade é construída historicamente como uma característica do mercado de trabalho. O autor classifica que a forma de trabalho típica à economia de bicos é compreendida como *work on-demand* e *crowdwork*, isto é, aquele executado sob demanda, mediado e gerenciado pelo aplicativo. No que concerne ao *crowdwork*, seriam aquelas atividades que englobam uma série de tarefas a serem executadas e operadas digitalmente também por meio de uma plataforma *online*.

A lógica de operação de plataformas digitais está em propor “uma nova forma de mercantilização do trabalho, pois esse trabalho é oferecido as empresas contratantes sem ônus de qualquer direito trabalhista ao trabalhador” (Vasconcelos & Gomes, 2024, p. 27). Assim, as empresas conseguem ofertar um grande volume de trabalho que não requer altos níveis de qualificação ou experiência profissional. São pequenas tarefas a serem realizadas no dia a dia e com um custo menor.

Com o auxílio das propagandas realizadas por essas plataformas, o *marketing* é feito para convencer a pessoa trabalhadora de que esta realidade pode convir como uma boa saída para aquelas pessoas que querem se desvincular de atividades formais de trabalho. Isto é, oferece a possibilidade da ausência da figura de uma pessoa superiora hierárquica, bem como mais flexibilidade de horários. O não reconhecimento do vínculo empregatício, que culmina na ausência de segurança à vida da pessoa trabalhadora, é justificado com vantagens, promoções, brindes e *vouchers* em uma tentativa de oferecer aos “colaboradores” gratificações e reconhecimento profissional.

As plataformas digitais propagam que as pessoas precisam desapegar do que entendem como trabalho formal para abraçar a inovação. Noutros termos, o vínculo empregatício passa a ser designado como um retrocesso. A ideologia neoliberal quer nos convencer de que as exigências do mercado de trabalho mudaram. As características de uma pessoa profissional contemporânea requerem uma pessoa “parceira” polivalente e resiliente que se adapte às adversidades da vida. O culto ao empreendedorismo galga à formação de um “indivíduo-empresa”, isso porque a plataforma é supostamente a mediadora da relação de trabalho, e

entende que não é sua responsabilidade garantir às pessoas parceiras condições para execução de sua atividade profissional. Cabe à pessoa dispor de ferramentas para tal.

Contudo, a pandemia da Covid-19 expôs que a árdua realidade enfrentada por muitas pessoas motoristas, motociclistas e bikers eram camufladas por esses discursos de plataformas digitais que se vangloriavam do aparente progresso tecnológico instaurado em sociedade. A denúncia da injustiça, instabilidade e a vulnerabilidade foram expressas em relatos incorporados nos movimentos sociais e coletivos¹⁷ que reivindicavam condições dignas de trabalho diante dos efeitos nefastos do novo coronavírus. Era irônico pensar que, assim como médicos, enfermeiros, técnicos de enfermagem e outros profissionais da área da saúde, as pessoas trabalhadoras de aplicativos no ramo de transporte e *delivery* foram consideradas essenciais, sendo autorizadas pelo Ministério da Saúde a trafegar no trânsito urbano para realizar sua rotina diária. No entanto, eram invisíveis aos olhos da população. Em caso de contágio pelo vírus, a pessoa não obtinha proteção social, permanecendo em um cenário de profunda fragilidade.

A partir das experiências de precarização de trabalho evidenciado pelas pessoas trabalhadoras, a pressão pelo reconhecimento do vínculo empregatício passou a ser frequente. Os tribunais da Justiça do Trabalho de Estados brasileiros foram dilacerados com inúmeros processos trabalhistas que retratavam o desrespeito e a injustiça de empresas-aplicativo em relação às suas pessoas trabalhadoras “parceiras”. Basílio (2020), em matéria publicada na *Carta Capital*, intitulada “Entregadores Antifascistas: “A uberização vem para suprimir direitos”¹⁸, apresenta a história de Paulo Galo, motociclista das plataformas *Uber Eats*, *Rappi* e *iFood* que trabalhou durante a pandemia. Ele assegura que, por mais que as demandas por pedidos tenham aumentado, os ganhos foram minimizados. Além disso, ele escancara que as plataformas digitais não disponibilizaram os materiais sanitários exigidos pelo Governo Brasileiro, como máscaras e álcool gel¹⁹:

Eles fazem uma ação de 1% e veiculam na mídia como se fosse 100%. Param um caminhão em uma localidade de São Paulo e dão como se isso atingisse a todos. A Rappi, por exemplo, fez uma ação no Pacaembu que entregava 200 ml de álcool em gel

¹⁷ Liderados por Paulo Galo em 2020, os “Entregadores Antifascistas” formaram um movimento de revolução popular de motociclistas em centros urbanos como São Paulo e Rio de Janeiro, que reivindicavam a democracia e direitos básicos, como a disponibilização de Equipamentos de Segurança (EPIs) e álcool em gel por parte das empresas-aplicativos a trabalhadores informais. Para mais, ver em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-28/galo-lanca-a-revolucao-dos-entregadores-de-aplicativo-essenciais-na-pandemia-invisiveis-na-vida-real.html>

¹⁸ Para mais, ver em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/entregadores-antifascistas-a-uberizacao-vem-para-suprimir-direitos/>

¹⁹ “Em 1 de Julho, a iFood publicou uma nota chamada ‘Abrindo a Cozinha’ em que afirma ações de entrega desta natureza, além da oferta de seguro aos profissionais em caso de acidentes ou emergência” (Basílio, 2020, n.p).

para os entregadores. Teve gente que pegou dois frascos e foi bloqueado pela plataforma (Basílio, 2020, n.p).

Basílio (2020, n.p) afirma que Paulo Galo contesta as empresas-aplicativo *Uber* e *iFood*, denotando que, por mais que tenha sido divulgado em mídias sociais, nenhum programa de assistência à saúde da pessoa trabalhadora foi feito: “teve um caso de um motoboy que se acidentou, tentou apoio e teve como resposta para procurar o SUS. E caso de entregador contaminado por covid-19 que foi abandonado também”.

A má fama enfrentada pelas *Big Techs* tradicionais (*Uber* e *99POP*) foi preponderante para que outras empresas-aplicativo, dispostas na economia neoliberal, conseguissem uma ascensão no mercado de trabalho informal, disseminando o seu suposto projeto institucional humanizado. Elas se comprometeram em garantir à pessoa uma relação de trabalho construída pela transparência em relação à remuneração, diminuição de taxas, liberdade de escolha, autonomia e bem-estar. No que tange ao setor de transporte, encontramos a russa *InDrive*; as norte-americanas *Wappa* e *Blablacar*; as brasileiras *Garupa* na cidade de Santa Maria (RS), *Drive tour* em Caruaru (PE), *#Partiu* e *Mobingá* em Maringá (PR), *Mobi Driver* em Manaus (AM), *Urbano Norte* em Porto Velho (RO) e outras.

À título de ilustração, a *Big Tech InDrive*, principal foco de análise desta pesquisa, destaca-se como uma destas plataformas digitais alegadamente “solidárias”. Quando entramos em seu site e acessamos a aba “Quem Somos”²⁰, nos deparamos com a seguinte mensagem: *Liberdade de escolha com o InDrive*. De acordo com o aplicativo desta empresa, ao discorrer sobre a sua visão, eles afirmam que “*pessoas e comunidades em todo mundo devem ter oportunidades iguais de desenvolvimento e propriedade*”, e garantem que a sua principal missão é “*desafiar a injustiça*”.

Ao que tudo indica, estas plataformas digitais priorizam os interesses de suas pessoas trabalhadoras, colocando suas reivindicações, sugestões e opiniões no cerne de sua conjuntura de atuação. O *marketing* utilizado por estas plataformas promete fazer frente às grandes empresas de tecnologia no ramo de transporte e *delivery*. A utilização de campanhas publicitárias em mídias sociais busca suscitar na pessoa trabalhadora o sentimento coletivo. Além disso, elas asseguram confrontar as injustiças, propondo soluções ao trabalho subordinado e alienado.

²⁰ Para mais, ver em: <https://inDriver.com/pt/our-story/about-us/>

2.1 A Artimanha do *Marketing* das *Startups* de Plataformas Digitais do Ramo de Transporte (*Uber* e *99pop*)

Após a inserção da *Uber* no mercado de trabalho informal, Okusiro e Squeff (2023) explicam que a plataformização da vida foi tão acentuada que as relações de trabalho em ramos de transporte e *delivery* nos remetem às condições neofeudais. “Baixos salários, inexistência de vínculos empregatício, informalidade, altas jornada de trabalho, relativização da seguridade social” (p. 60) configuram uma atividade econômica que sinaliza a trajetória da humanidade rumo ao retrocesso histórico a uma época em que não existia regulamentações trabalhistas. O feudalismo era caracterizado por relações comerciais fundamentadas em “acordos e parcerias” entre a pessoa que vendia a sua mão de obra e aquele interessado em comprá-la. Desde o início de suas atividades em 2011, a *Uber* inaugurou um novo capítulo na história do mundo do trabalho que não se limita apenas à sua área de atuação, mas que se alastra para muitos setores.

A utilização da tecnologia para criação de aplicativos oportunizou empregos informais para outras camadas da sociedade, como “diaristas, babás, passeadores de cães, cuidadores de idosos, pedreiros, cabeleireiros, manicures, maquiadores, advogados, professores, e até goleiros de futebol” (Okusiro & Squeff, 2023, p. 60). A própria *Uber* ampliou a oferta de seus serviços, não se limitando apenas a categoria de transporte urbano. Segundo os autores, nos anos de 2015 e 2017, a *Big Tech* passou por mudanças operacionais, incorporando em seu sistema dois marcos principais: em um primeiro momento, o início de atividades de *delivery* por meio da opção de *Uber Eats* e, posteriormente, a inauguração do *Uber Freight*, que estabeleceu a plataforma no ambiente de transporte de cargas, conectando os produtos de empresas transportadoras a embarcadores.

Além disso, a empresa passou a disponibilizar a opção “duas rodas”, sendo esta o aluguel de patinetes elétricos. Recentemente, nos anos de 2020 e 2023, a *Uber* expandiu seus serviços para os ares e água. Foram anunciadas as opções de *Uber Boat*²¹ e *Uber Balão*. A primeira está disponível nos países da Inglaterra e Índia, sendo justificada como uma forma de driblar o trânsito urbano em cidades populosas como Londres e Nova Deli. E a segunda está disponível na cidade de Capadócia, na Turquia, onde pessoas usuárias podem usufruir do turismo por meio do aluguel de balões.

²¹ Para mais, ver em: <https://gq.globo.com/Noticias/noticia/2020/07/uber-anuncia-servico-de-viagens-por-barcos-em-londres.html>

Ainda em 2023, o Brasil recebeu mais uma novidade de serviço da gigante, a *Uber Moto*²². Com essa inovação, a *Uber* promete, tanto a pessoa motorista quanto a passageira, uma “alternativa para quem quer economia e agilidade nas suas viagens”. Esta função expõe a precarização de trabalho de uma atividade com alto risco de execução, colocando o peso da fatalidade nos ombros da pessoa trabalhadora. De acordo com Espinosa (2024), a pessoa motorista e a passageira devem possuir mais de 18 anos para o trajeto. O site da plataforma realiza algumas orientações para a corrida, como a utilização de capacetes; roupas apropriadas para o transporte; segurar nos apoios da motocicleta e não na pessoa motorista, para que desta forma, não impeça manobras e cuidados específicos com o escapamento, a fim de evitar queimaduras. Não obstante, não há como a plataforma monitorar o cumprimento destas regras, ficando a cargo da pessoa trabalhadora fiscalizar e garantir a segurança da viagem tanto para si quanto para o passageiro.

O site do aplicativo disponibiliza uma aba referente à utilização de seguros²³ caso a pessoa motorista “parceira” enfrente alguma fatalidade. De acordo com o site, “*todas as viagens no Brasil contam com um seguro*”, e a plataforma se compromete em garantir a “*tranquilidade e proporcionar mais segurança*”. A empresa afirma que, em caso de imprevistos, “*estão preparados para proteger o motorista e os usuários que utilizam a plataforma*”. Há três opções disponíveis: 1) morte acidental, contemplada no valor de R\$ 100.000,00; 2) invalidez permanente total ou parcial por acidente, pelo mesmo valor, sendo avaliado o grau da perda ou redução funcional do membro afetado; e, 3) despesas médicas hospitalares ou odontológicas, com um reembolso de R\$ 15.000,00. O seguro cobre a pessoa motorista e a passageira apenas durante a realização do trajeto. Ou seja, a relação de trabalho *just-in-time*²⁴ é aplicada neste contexto. Mesmo que a pessoa sofra algum acidente durante o tempo em que se encontra disponível no aplicativo, ela só poderá usufruir do seguro se estiver realizando o trajeto da corrida.

Segundo Okusiro e Squeff (2023), a crise financeira de 2008 favoreceu a inserção de plataformas digitais no Brasil. O desemprego em massa instituiu um trágico evento a nível mundial que apartou “mais de 200 milhões de pessoas de seus trabalhos, isto é, fornecendo

²² Para mais, ver em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/e-acessivel-e-facil-de-usar-e-uber-moto-conheca-a-fundo/>

²³ Para mais, ver em: https://www.uber.com/br/pt-br/drive/insurance/?uclid_id=b8fc0c09-0460-4fb9-a51b-4860fbc56b81

²⁴ O modelo *just-in-time* é uma metodologia que significa “no momento certo”. A empresa produz uma quantidade exata para atender a demanda. No campo das empresas-aplicativos, Abílio (2020a) reitera que este conceito contribui com o raciocínio de que a pessoa trabalhadora dispõe de um tempo online no aplicativo, o da espera da solicitação de viagem. Todavia, este só é remunerado pelo tempo em que está realizando a corrida.

mão-de-obra disposta à informalidade” (p. 61). Diante desse cenário, a escassez de postos formais de trabalho tornou-se realidade, e “qualquer fonte de renda era bem-vinda” (p. 61). Por meio de dados obtidos divulgados pelo jornal Exame, os autores frisam que o motivo de 53% das pessoas que passaram a ingressar na jornada da uberização foi o desemprego. A expansão de serviços da plataforma opera como um mecanismo de monopolização que impulsiona a obtenção de lucro por meio da oferta de diferentes serviços precários e instáveis.

De acordo com o G1 Minas (2023)²⁵, uma passageira que utilizava o recurso do *Uber Moto*, morreu durante uma corrida em Belo Horizonte. No boletim de ocorrência feito pela Polícia Militar, a motorista relata que em virtude do tempo chuvoso, o veículo derrapou na pista, o que fez com que ela e a passageira fossem lançadas ao asfalto. A passageira foi arremessada em direção ao ônibus que estava passando no local, o que culminou no seu atropelamento. A reportagem constata que a *Uber* se manifestou, lamentando profundamente a morte da passageira e que todas as despesas serão cobertas pelos seguros mencionados da plataforma. No entanto, na reportagem não encontramos informação que confirma que a plataforma tecnológica realmente arcou com os custos da tragédia. E, se retomarmos o relato de Paulo Galo, exposto anteriormente durante o período pandêmico, podemos considerar que as plataformas digitais costumam não cumprir com o que prometem.

Após a ocorrência, Milagres (2023)²⁶ ressalta que o Ministério do Trabalho e Emprego – MTE solicitou a suspensão de transporte por motos na cidade de Belo Horizonte. No documento elaborado pelo MTE, é argumentado que esta forma de atividade laboral produz muitos riscos à vida da população, sendo proposto um ultimato: a regulamentação do serviço ou a sua paralisação. No entanto, a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) respondeu ao ofício em nome da *Uber*, alegando que esta atividade é regulamentada pela Lei Federal nº13.640, o que torna o transporte de pessoas, por moto e carros, reconhecido pela legislação brasileira.

Em outro vídeo²⁷ divulgado recentemente na rede social *X* (ex *Twitter*) pelo perfil *Babado dos Famosos RJ*, temos a gravação de um vídeo de uma corrida de *Uber Moto* na qual o motorista e passageiro sofrem um acidente devido à alta velocidade do veículo. Não encontramos outra informação que possa confirmar tal afirmativa, no entanto, podemos pressupor que a pessoa trabalhadora estava com pressa para chegar até o destino do passageiro.

²⁵ Para mais ,ver em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/11/30/passageira-de-moto-de-aplicativo-morre-atropelada-por-onibus-em-belo-horizonte.ghtml>

²⁶ Para mais, ver em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/12/05/ministerio-do-trabalho-pede-suspensao-de-transporte-por-moto-de-aplicativo-em-bh.ghtml>

²⁷ Para mais, ver em: <https://twitter.com/babadofamososrj/status/1750170197707628872>

No *tweet* do perfil que, ao que tudo indica, é uma página de notícias da cidade do Rio de Janeiro, é utilizada uma ironia para representar a situação gravada: *2 reais ou uma corrida no Uber Moto misteriosa?*

Esse raciocínio é evidente aos nos depararmos com suas mídias sociais. Quando entramos no canal do *YouTube* da *Uber*, identificamos uma *playlist* de vídeos intituladas “Nossa Marca”. Nesses vídeos, a plataforma dispõe de campanhas publicitárias que incentivam o espectador a abraçar essa relação de trabalho informal. Os discursos utilizados são respaldados em uma ideologia neoliberal que ressalta os benefícios de ser um microempreendedor. No vídeo “Sua voz falou mais alto que o retrocesso”²⁸, postado em 2018, a *Uber* celebra a não aprovação da Lei do Retrocesso pelo Congresso Brasileiro²⁹. A empresa-aplicativo justifica que a posição do Congresso comprova que, unindo as pessoas “parceiras”, eles podem ir além, “*transformando pessoas e possibilitando a construção de um novo caminho para o futuro*”.

A desavença da *Uber* com o Congresso Brasileiro não é recente. Em 2021, o Ministério Público do Trabalho de São Paulo (MPT-SP)³⁰ mobilizou uma ação civil solicitando o reconhecimento do vínculo empregatício. A investigação realizada pelo órgão público constatou que a plataforma digital controla as atividades profissionais de pessoas trabalhadoras, o que configura uma relação de emprego. Em congruência com Maurício Pereira Simões, juiz da 4ª Vara do Trabalho de São Paulo, o poder exercido pela empresa-aplicativo é algo nunca visto antes nas relações de trabalho; ocasionando um manuseio eficaz e sutil da organização produtiva dessas pessoas trabalhadoras. Após dois anos de limbo jurídico, Almeida (2023) avulta que a resposta da ação civil³¹ foi consolidada em 2023, quando a *Uber* foi condenada a reconhecer o vínculo empregatício de todas as pessoas trabalhadoras a ela vinculadas, além de pagar R\$ 1 bilhão de danos morais coletivos.

No entanto, o Supremo Tribunal Federal (STF) negou pela quarta vez seguida a existência de um vínculo empregatício entre a plataformas digitais e pessoas trabalhadoras

²⁸ Para mais, ver em:

https://www.youtube.com/watch?v=C_ePHnhhj4s&list=PLNd0i0_hUyNtM1mC7DM2dngpFNArJJVYN&index=3

²⁹ O Projeto de Lei da Câmara 28 de 2017 (PLC 28/2017) foi um documento elaborado por Carlos Zaratinni (PT/SP), que tinha como objetivo regulamentar os serviços de transporte particular ofertado pelos aplicativos. Caso aprovado, as empresas-aplicativos teriam que arcar com regras e exigências, como, o reconhecimento do vínculo empregatício. Ver em: <https://veja.abril.com.br/economia/o-que-e-o-plc-28-que-regulamenta-apps-de-transporte>

³⁰ Para mais, ver em: <https://www.prt2.mpt.mp.br/1108-uber-e-condenada-em-r-1-bi-e-devera-reconhecer-vinculo-empregaticio-de-motoristas>

³¹ Para mais, ver em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/09/14/uber-e-condenada-a-pagar-r-1-bi-de-dano-moral-e-reconhecer-vinculo-de-emprego-de-motoristas.ghtml>

(França, 2023). Desde 2019, o STF tem determinado que motoristas de aplicativo não possuem uma relação formal com a plataforma, sendo que os serviços prestados ao aplicativo acontecem de forma eventual, em horários flexíveis e sem salários fixos, o que configura uma relação informal de trabalho. O ministro Alexandre de Moraes manteve a sua decisão de que a plataforma digital é apenas uma mediadora entre a pessoa motorista e a usuária. Se retomarmos a análise de Braz (2021) sobre a inserção de *Big Techs* na economia neoliberal, o aumento da informalidade está atrelado ao incentivo do Estado em proliferar o culto ao empreendedorismo.

Em outra campanha publicitária divulgada pela *Uber*, intitulada “Quer levar a vida de um jeito diferente?”³², é apresentado ao espectador a forma como o aplicativo pode contribuir com o progresso social. Nesse vídeo, o ator que encena um motorista de aplicativo apresenta a “sua” rotina diária, demonstrando que a plataforma digital é uma nova tendência. Como exemplo, o vídeo elucida que não é necessário dirigir voltando da balada, sendo que a pessoa pode pedir um *Uber*. Também é demonstrado pelo ator que a *Uber* é uma forma diferente de pessoas obterem uma renda e investirem em seu futuro; e que pode contribuir com a diminuição da circulação de veículos, ajudando a cidade e o meio ambiente. Por fim, o vídeo é finalizado com as seguintes expressões: “Na *Uber*, você ganha dinheiro toda semana. E dirige por quanto tempo quiser!”.

O lema “levar a vida de um jeito diferente” não contempla a submissão a um aplicativo que coloca a pessoa trabalhadora na linha de frente a injúrias feitas por pessoas passageiras que se enquadram em situações de assédio moral. No dia 20 de agosto de 2023, um perfil de aluguel de carros para pessoas trabalhadoras de aplicativo, na rede social *Instagram*, divulgou um vídeo³³ de uma cena de humilhação pública enfrentada por um motorista de aplicativo da *Uber* na cidade de Goiânia. No vídeo, a passageira relata que não possui dinheiro suficiente para pagar a corrida e pede ao motorista que coloque a opção de “pagar na próxima corrida”. Porém, o motorista afirma que já foi enganado em situações como essa, e avisa a passageira que finalizará a corrida. Após essa atitude, a passageira se queixa da situação, referindo-se ao motorista com termos pejorativos, agindo de maneira inesperada ao cuspir em sua direção a face da pessoa trabalhadora.

³² Para mais, ver em:

https://www.youtube.com/watch?v=QRtfIJnGgE8&list=PLNd0i0_hUyNtM1mC7DM2dngpFNArJJVYN&index=5

³³ Para mais, ver em: <https://www.instagram.com/p/CwLAh8sB-6t/>

Ainda no Estado de Goiás, mas na cidade de Anápolis, um motorista de aplicativo da 99POP foi humilhado por uma mulher que se apresentava como médica. No vídeo³⁴ apresentado por Gomes (2023) no site do *GI Goiás*, o motorista Guilherme lidou com as falhas oriundas do GPS do aplicativo, o que o levou a errar o trajeto da passageira. Irritada, a mulher salienta que não irá pagar os oito reais cobrados a mais pelo algoritmo do aplicativo devido a alteração da corrida. A fim de evitar conflito, o motorista relata que não faz questão de receber esse dinheiro, e em seguida a passageira realiza o seguinte comentário: *“Pelo fato de você ser Uber, deve depender, porque você está num empreguinho bosta, um empreguinho merda desses. Eu sou médica”*. Após o ocorrido, a 99POP lançou uma nota de esclarecimento se solidarizando com o motorista e reiterando que possui *“uma política de tolerância zero em relação a qualquer tipo de discriminação, pois o respeito mútuo é a base de tudo, e é obrigatório para utilização do app”*. Eles afirmam que o perfil da passageira foi bloqueado e que entraram em contato com o motorista para oferecer “suporte e acolhimento”.

Por outro lado, no canal do *Youtube* da 99POP, encontramos propagandas realizadas pela *startup* que garantem às pessoas passageira e “motorista parceira” segurança, praticidade e eficiência em corridas. No vídeo “Saiba como aumentar os seus ganhos”³⁵, o motorista Leonardo do Bem é incumbido de apresentar estratégias de como obter êxito financeiro para outros motoristas. Destacamos que o vídeo contém uma *hashtag* #Demotoristaparamotorista, como uma tentativa de assegurar o engajamento da pessoa trabalhadora. Na propaganda, Leonardo ressalta que é motorista da 99POP há mais de seis anos e que irá apresentar a outras pessoas motoristas parceiras três dicas para maximizar a sua renda durante o período de final de ano:

A primeira dica que eu gostaria de trazer para vocês é a de planejamento. Você precisa planejar os dias que você vai sair para trabalhar e nunca esquecer de planejar os dias que você vai ficar com a sua família, o que é muito importante, que a gente sabe que no final do ano, a gente quer estar com a família e a gente precisa estar com a família para que você realmente tenha bons resultados até mesmo com o aplicativo (...). A segunda dica que eu gostaria de trazer para vocês é aproveitar as promoções que o aplicativo da 99 traz para os motoristas. Final de ano principalmente, a 99 libera muitas promoções. Então, fique sempre de olho para que você consiga maximizar os seus ganhos na jornada de trabalho. Para finalizar, eu gostaria de trazer uma dica de

³⁴ Para mais, ver em: <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2023/08/06/motorista-de-app-humilhado-por-mulher-que-se-identificava-como-medica-diz-que-nunca-havia-sido-maltratado-em-carridas-vontade-de-chorar.ghtml>

³⁵ Para mais, ver em: <https://www.youtube.com/watch?v=wUEarg3BsrM>

segurança. Essa dica é muito importante para você, motorista, sempre ficar atento na rua. A 99 hoje disponibiliza vários recursos de segurança. Então, aproveite para usar e não ter nenhum inconveniente na rua durante a sua jornada de trabalho [sic].

Tais recursos são apresentados nos vídeos como selo de verificação para passageiros, alerta de corrida para áreas de risco, botão 99mulher, recurso de corrida para terceiros e mais de 50 recursos de segurança. De acordo com Darsie et al. (2023), as ferramentas digitais operam como instrumentos a favor dos interesses da economia neoliberal, exercendo a proximidade com a pessoa usuária por meio da criação de metas de aperfeiçoamento profissional e aceleração de resultados.

Em outro vídeo³⁶, a pessoa motorista “parceira” Marcia Cascais divulga um vídeo de promoção da empresa-aplicativo 99 intitulado “Líderes na Direção”. No vídeo, ela barganha com a pessoa trabalhadora. O motorista concorre ao sorteio de sete carros no valor de 80 mil reais, desde que realize 22 corridas. Em outra promoção intitulada “Ganho Garantido” para novas pessoas motoristas “parceiras” cadastradas, a pessoa recebe o valor de R\$5.000,00 se complementar, no mínimo, 350 corridas durante o período de 30 dias.

Em outro vídeo³⁷ propagado pela empresa 99POP, o motorista Juliano revela os motivos que o levaram a se tornar motorista do aplicativo. Ele comenta que antes era vendedor em loja de shopping, e que se cadastrou no 99POP em 2016, adquirindo um bônus ao completar 99 corridas. De acordo com ele: “foi como motorista que adquiri a minha independência financeira. Hoje eu não trocaria ser motorista por nada”. Além disso, ao passo que ele apresenta o seu relato, o vídeo expõe frases que convidam a quem está assistindo a se inscrever na plataforma digital, como “bônus nas primeiras corridas 99”, “conquiste a sua independência financeira” e “cadastre-se no app e ganhe mais com a 99”.

O alastramento de campanhas publicitárias em mídias sociais de plataformas tecnológicas colaborou com a produção de um aparente progresso tecnológico, como mencionado. Em contraponto ao que é apresentado pelo *marketing*, a inserção de empresas-aplicativo não contribuiu com o desenvolvimento de pessoas, mas sim, arruinou relações sociais já existentes. As constantes tragédias exemplificadas durante este tópico refletem que não há uma autonomia na atuação de uma pessoa motorista de aplicativo da *Uber*, e que essas pessoas, ao serem engajadas pelos discursos dessas propagandas, são atraídas para uma armadilha precária que funciona em uma dinâmica similar a um *videogame*. Boa parte da

³⁶ Para mais, ver em: <https://www.youtube.com/watch?v=eepYC23VdAI>

³⁷ Para mais, ver em: <https://www.youtube.com/watch?v=qxGqOYJmumo>

população que trabalha com aplicativos vivenciam sua jornada laboral, iludindo-se de que estão conquistando a sua autonomia financeira.

Essa conjuntura se torna ainda mais crítica quando nos deparamos com empresas-aplicativo que propagam o seu *marketing* em afronta à *Uber*. Cansadas da árdua realidade permeada pela fragilidade, vulnerabilidade e escassez, muitas pessoas buscam nessas plataformas um refúgio para executar a sua atividade profissional em segurança. As expressões utilizadas em campanhas publicitárias fazem jus à uma suposta humanização desta relação laboral. É como se fosse possível enfeitar a precarização do trabalho, assegurando à classe trabalhadora que, ao contrário do que eles vivenciaram nas plataformas digitais tradicionais, agora estão em boas mãos, e que seus interesses serão privilegiados. É como um “lobo em pele de cordeiro” que convida quem está no fundo do poço a se afundar cada vez mais.

É isso que veremos adiante sobre o caso *InDrive*. No entanto, antes buscamos situar os fundamentos do cooperativismo e as contribuições que Jean-Paul Sartre pode nos oferecer, com a finalidade de compreendermos a gênese e a formação de grupos cooperativos. Consideramos importante trazer esta parte antes, visto que muitos desses princípios encontramos no *marketing* realizado pela *InDrive* que, como mencionamos na introdução desta pesquisa, induz muitas pessoas a acreditarem em suas promessas.

3 Como a Perspectiva de J-P. Sartre Sobre a Sociabilidade Pode nos Ajudar a Compreender as Mídias de Massa

O grande triunfo das redes, a sua grande força de sedução, atualmente, é fazer com que cada um se sinta ativo, quando nada mais faz, a cada publicação, do que se tornar mais escravizado e preso à imagem de si. Por isso não nos surpreendemos com o aumento do culto narcísico de si, com o vazio existencial declarado a todo instante, com o aumento das taxas mundiais de depressão, com o aumento do consumo de psicotrópicos.
(Castro, 2020).

Neste momento, trazemos a noção de Sartre (1960/2002) sobre a sociabilidade, para nos auxiliar a compreender a estrutura social hegemônica produzida pelas mídias. Castro (2020) afirma que a inserção de TICs possibilita uma nova forma de interação social. O pensamento do filósofo Jean Paul-Sartre, em sua obra *Crítica da Razão Dialética* (1960/2002), é retomado por Castro para formular interrogações a respeito do

funcionamento serial das redes sociais, advertindo sobre a ilusão de controle e de livre ação que o seu uso provoca, quando se trata de um aparelho mais sofisticado e de operação serial, e portanto, de formação de coletivos em massa através de uma submissão silenciosa (p. 17).

Para tanto, retomamos brevemente conceitos primordiais que balizam a análise sartriana de Castro a respeito da utilização desenfreada da tecnologia na contemporaneidade. Sendo a pessoa situada em uma condição histórica e social, ela sempre estará em relação com o mundo. A pessoa é produtora desse mundo, ao mesmo tempo é constituída por ele. Para tanto, Sartre (1960/2002) enfatiza que essa relação é dialética.

Para Sartre, pelo fato de os indivíduos não terem um Ser *a priori* que os substancializem, eles sempre caminham pelo desejo de possuírem um Ser que os referenciem. Além de construir essa identidade em curso, há necessidades orgânicas para que sobrevivam no mundo. A necessidade primária é satisfazer a carência de seu organismo (a fome). Castro (2020) menciona que a consciência, ao ser lançada ao mundo, precisa se “encher” da corporeidade dessa realidade, constituindo, dessa forma, o seu corpo. No entanto, a aquisição de alimentos e água, como também o abrigo para sua sobrevivência, requereu a produção de

“utensílios-objetos” (Sartre, 1960/2002). À vista disso, mesmo no mais simples gesto – demonstrado por Perdigão (1995) como colher os frutos de uma árvore – exigiu dos indivíduos a ação sobre a natureza, isto é, o trabalho.

Ao produzir esses objetos com a finalidade de sobrevivência, os indivíduos passam a produzir junto o campo da materialidade que os circundam e medeiam suas relações, denominado por Sartre (1960/2002) como prático-inerte. Cada objeto, portanto, foi construído com uma finalidade. Esse propósito desvela o projeto humano ao criá-lo. No entanto, o objeto encerra em si a finalidade criada pela práxis livre em inércia. Ou seja, se os objeto-utensílios possuem uma finalidade produzida pela práxis livre, eles retornam a outras pessoas essa finalidade como uma exigência. A isso, Sartre (1960/2002) denomina como contrafinalidade da matéria.

Observamos um duplo movimento realizado pelos indivíduos: **a interiorização do exterior e a exteriorização do interior**. Em um primeiro momento, nos apropriamos de uma realidade circundante que é escassa, interiorizando-a. Posteriormente, realizamos o movimento contrário, ao sentirmos a necessidade, projetamos no contexto sociomaterial tarefas imprescindíveis para suprir essa falta. Ao agir sob a natureza, que é inerte, transformamos sua realidade e criamos ferramentas aptas a nossa satisfação. É por meio dessa conjuntura [dialética] que a pessoa humaniza a matéria e aliena sua liberdade nela, sendo assim objetificado por ela. Quando o produto de sua ação livre volta-se contra ele para lhe exigir o cumprimento de sua finalidade, lhe é determinada a antipráxis.

Não obstante, Sartre (1960/2002) salienta que determinado campo material já construído não conseguirá atender a necessidade de todas as pessoas que o circundam. Essa escassez de bens do campo prático-inerte tende a produzir um campo de terror e desconfiança mútua entre os indivíduos. “É um mundo de inércia material fixado por gerações anteriores” (Perdigão, 1955, p. 194). As ações humanas objetificadas produzem uma realidade circundante na qual a pessoa, ao chegar no mundo, “tem que levar certa vida, executar certo tipo de trabalho, suportar essa condição material e ocupar uma posição hierárquica no conjunto social” (p. 195).

Ao entrarmos em contato com produtos humanos engendrados no campo prático-inerte, sendo esses materiais ou imateriais, encontramos nele o seu escopo. Como cada “objeto-utensílio” exigirá de cada pessoa comportamentos idênticos, a relação entre elas será da mais exacerbada alteridade (Sartre 1960/2002). Isso ocorre por elas estarem unificadas por esse campo material, que desvela projetos alheios e não delas próprias. Assim, elas estão ajuntadas, mas na separação. Este estado de dispersão faz com que se instaure um isolamento que é vivenciado por cada um, prevalecendo uma sensação comum de impotência. Além disso,

segundo Freitas (2024a), a estrutura social construída é de um coletivo serializado, sendo cada pessoa um número a mais que o compõe, haja vista não se diferenciarem por suas ações.

Castro (2020) ressalta que cotidianamente pertencemos a diferentes coletivos, como, por exemplo, pessoas que estão na fila do cinema à espera da sessão iniciar ou as que se encontram agrupadas em um terminal rodoviário na expectativa da chegada do ônibus. As ações dessas pessoas são comuns, mas ocorrem isoladamente, como mencionado. Neste caso, o que configura a construção deste agrupamento de pessoas é a presença de um terceiro, objeto ou pessoa, pelo qual as demais estão vinculadas. A serialidade, portanto, é o princípio de formação que irá reger o coletivo, que vulgarmente conhecemos como “massa”, “massa de manobra” e outros adjetivos que significam um coletivo de pessoas cujas ações estão alienadas a projetos de terceiros.

Sartre (1960/2002) alerta que um coletivo serial pode ser constituído na ausência das pessoas, mas independente se estão presentes (como na fila de ônibus) ou ausentes entre si (como pessoas usuárias de determinada plataforma), na estrutura serial é impossibilitada a reciprocidade. O outro, agindo igual a qualquer um, é um outro comum, que não se diferencia; portanto, ao apreendê-lo, apreendo a mim e não como um outro que possui um projeto diferente do meu. Em princípio, a lógica estabelecida na serialidade é formal, visto que a consciência das pessoas, ao visarem um fim, identifica-se com a das demais. A consciência dialética, portanto, só ocorre quando apreendemos a nossa ação, e quiçá a das demais pessoas, enquanto alienada(s), ao projeto de terceiros. Ou seja, quando refletirmos como ajo/agimos diante dos imperativos do prático-inerte (Freitas, 2022b).

Castro (2020) traz um exemplo de Sartre sobre a relação serial de ausência entre pessoas ouvintes de rádio. A determinação dessa tecnologia que possibilita as pessoas escutarem as notícias de sua casa ou de qualquer outro lugar produz uma separação entre as pessoas, mas que compõem uma categoria de “ouvintes de determinada emissora” (p. 20). Essa categoria é formada pelo ajuntamento, realizado por determinada emissora, das pessoas ouvintes, cuja relação entre emissor e ouvinte ocorre pelo objeto “rádio”, mas não entre os ouvintes.

Ademais, o emissor enquanto terceiro, ao ressoar suas saudações em uma estação, como “queridos ouvintes”, engendra aos indivíduos a experiência da impotência, pois, mesmo que ele escolha trocar de estação ou desligar o aparelho, pouco importará, visto que a voz continuará a ecoar para milhares de outras pessoas. “Além disso, se os rádios representarem o ponto de vista institucional, do governo ou de um grupo empresarial, qualquer ação dos ouvintes ficará sem efeitos” (Castro, 2020, p. 20). O objeto prático-inerte não se resume apenas

ao exemplo do rádio, é válido para todas as ferramentas tecnológicas de mídias de massa que existem em sociedade.

Os coletivos seriais também são estruturas produzidas nas plataformas virtuais. A reciprocidade entre os membros do prático-inerte não requer presencialidade vis a vis na qual eles podem se comunicar, por exemplo, por mensagens de texto ou videochamadas. Ao aderirmos a uma plataforma de *streaming* ou rede social virtual, todas as pessoas usuárias devem obedecer às mesmas exigências, agindo de acordo com a finalidade que esse produto foi criado. A plataforma une as pessoas pela separação, pois, apesar de todos estarem agrupados como pessoas usuárias do *Instagram*, *Netflix*, *Facebook* e *Whatsapp*, elas permanecem agindo solitariamente (Freitas, 2018, 2022a, 2022b, 2024).

A própria forma de uso dessa ferramenta instiga os indivíduos a continuarem acessando redes sociais, como *Facebook*, *X* (antigo *Twitter*) e *Linkedin*. Ao entrar na plataforma da mídia social *X*, esbarramos em um comando que nos questiona: “*No que você está pensando?*”, assim como a possibilidade de anexar imagens, *gifs*, *emotions* para representar aquilo que queremos dizer. Ao tomarmos os aplicativos no ramo de transporte e delivery – focos centrais desta pesquisa –, quando entramos na plataforma da *Uber*, encontramos a seguinte mensagem: “*Pensando em sair? Peça uma viagem*”. Por outro lado, se entrarmos no aplicativo da *InDrive*, encontramos as expressões: “*Defina o seu destino*” ou “*Encontre um motorista*”.

Como podemos perceber, a tecnologia ensejou um progresso de transmissão de informação por meio da inserção das TICs. Ela superou o contexto que abarca o rádio e a TV, pois, nestas condições, os ouvintes e telespectadores possuíam uma comunicação limitada com o emissor e as demais pessoas. Ocorriam interatividades por meio dos telefonemas e programas em auditórios com a presença de público, porém, com o desenvolvimento da tecnologia, as ferramentas digitais foram aperfeiçoadas, o que culminou na interatividade *online*. Diferentemente das emissoras de TV e programas de rádio, a proposta das plataformas virtuais e transporte/*delivery* visa superar os limites da conectividade. Agora, a pessoa usuária é situada como protagonista deste progresso. Nos exemplos que apresentamos de redes virtuais e aplicativos de transporte, notamos que a plataforma dialoga com ela, incitando a manuseá-la.

Essa mudança não contempla apenas as redes sociais e *Big Techs*. As plataformas de *streaming*, como a *Netflix*, *Prime Video*, *Max* (antiga *HBO Max*), também conseguiram superar este impasse. Diferentemente dos canais de TV, como a *Rede Globo*, *SBT*, *Record*, que apresentam a sua programação sem a interferência do telespectador, a *Netflix* propôs produções interativas em que a pessoa usuária poderia escolher qual decisão seria tomada pelo personagem em séries e filmes.

Se retornarmos à história, encontramos os primeiros ensaios em filmes e séries que desejavam expandir a interação da obra com o público. O movimento da “quarta parede”, presentes em obras cinematográficas como *Curtindo a Vida Adoidado* (1986) e *Fleabag* (2016), propõe uma divisória imaginária que separa o ator que está realizando a ação de quem o está assistindo. “Quebrar a quarta parede” significa romper essa divisão e propiciar uma interação do personagem com os telespectadores, isto é, o ator conversa com o público buscando engajá-lo, trazendo para cena o contato direto com a câmera. Não obstante, com a *Netflix*, essa barreira foi extinguida, propiciando ao público a possibilidade efetiva de intervenção em obras cinematográficas.

O filme *Black Mirror: Bandersnatch*, disponibilizado pela plataforma *Netflix* em outubro de 2018, sob direção de David Slade, inaugurou a experiência interativa. O objetivo é permitir que a pessoa usuária escolha alternativas que influenciam na trajetória da trama. Isso ocorre a partir da própria solicitação dos personagens que direcionam o seu olhar para câmera pedindo a ajuda dela para tomar as decisões. Na tela, são dispostas opções binárias de “decisões” que podemos escolher por meio do controle remoto de nossa TV ou o simples *click* no *mouse*. Por essa escolha a trajetória da trama é definida.

Essa proposta de interatividade entre as pessoas com a tecnologia nos remete ao raciocínio apresentado por Braz et al. (2022) sobre a ideologia californiana. Alinhado aos exemplos de propagandas de plataformas de tecnologia de que estaríamos caminhando rumo a um futuro acessível e levando a vida de um jeito diferente, percebemos que o propósito do lema de inovação é nos convencer que progresso tecnológico propõe a democratização do acesso à virtualidade e a convergência de todos em um “bem comum”.

De igual forma, Freitas (2024), baseando-se no pensamento de Sartre, enfatiza que por mais que este progresso tenha contribuído com a interatividade em relações mediadas por tecnologias digitais, “esta condição não é o bastante para que se criem relações solidárias” (p. 78). A autora nos elucida que as pessoas inseridas em contextos virtuais compartilham do mesmo “objeto virtual – ou seja, elas são Seres-com” (p. 78). A princípio, segundo Heidegger, este privilégio do Ser-com se sobressai à solidão, permitindo àqueles que compartilham o mesmo ambiente, a construção de um sentimento mútuo coletivo. No entanto, Freitas salienta que a inserção de pessoas em um ambiente virtual comum não assegura a superação da solidão, e, por conseguinte, a cooperação entre pessoas usuárias:

Sigamos com o exemplo das plataformas virtuais, ambientes que precisam ser mantidos pela produção de conteúdos, seja por meio de textos, imagens ou outros. Esses conteúdos são consumidos e compartilhados entre as pessoas, criando uma conexão

entre elas. A produção é solitária e precisa ser frequente, caso contrário, as conexões do indivíduo são reduzidas. Isso deve ao modo de governança dos algoritmos, a partir do qual, e de acordo com o número de publicações produzidas pelos usuários e de pessoas que as “curtem”, determinam que suas conexões aumentam ou diminuem. Os conteúdos, além de alimentarem o ambiente virtual, também cedem informações sobre as pessoas (Freitas, 2024, p. 78).

Por mais que a impotência da conectividade da internet em relação à pessoa usuária tenha sido superada, os indivíduos continuam submetidos ao processo de dataficação e governança algorítmica exercido pelas ferramentas digitais. Por mais que as pessoas criadoras de plataformas de *streaming* se vangloriem deste salto tecnológico em relação à criação de produções interativas, de certa forma elas são construídas por uma lógica binária que viabiliza somente duas opções: o personagem pode morrer ou ficar vivo; ele pode ir para esquerda ou para direita, entre outras opções (Freitas, 2024).

Se retornarmos para o exemplo de *Big Techs* do ramo de transporte e *delivery*, ao assegurarem à pessoa “parceira” a “liberdade” em possuir uma renda extra sem a necessidade de cumprir com os moldes formais de trabalho, estas empresas-aplicativo também funcionam por meio dessa mesma lógica binária. A pessoa motorista realmente pode ter uma jornada de trabalho de certa forma flexível, no entanto, ela não possui a autonomia para criar a sua própria agenda, ela é determinada pela ação dos algoritmos que gerenciam as ofertas de corrida, o preço, o percurso a ser seguido, a renda a ser obtida, e, caso ela recuse as solicitações da plataforma, pode ser bloqueada pelo aplicativo. Assim como ocorre na *Netflix*, em que a pessoa usuária também tem a ilusória compreensão de que possui autonomia para mudar a trajetória nas produções interativas, a pessoa motorista de aplicativo de transporte e *delivery* é controlada por terceiras produtoras do sistema destas plataformas.

Nas palavras de Freitas (2024, p. 78), “em razão do excesso de informações postadas diariamente, o sistema algorítmico empregado para organizá-las e orientá-las é o binário (0 e 1)”, o que implica na criação de “bolhas” dicotômicas. No caso apresentado por Freitas sobre as redes sociais, as publicações postadas culminam em uma diversidade de conteúdos dispostas às pessoas usuárias que se articulam em um ajuntamento serial que irá depender da sua afinidade. “Ou seja, se são a favor ou contra, se gostam ou não, entre outros” (p. 78). Se pensarmos em plataformas tecnológicas do ramo de transporte e *delivery*, há pessoas trabalhadoras que apoiam o lema neoliberal de flexibilidade da *Uber* e há também pessoas que expressam a sua revolta e reivindicam melhores condições de trabalho, como exposto anteriormente.

Isso faz com que os grupos formados pelos algoritmos travem uma batalha entre si. A informação fornecida pelas pessoas usuárias leva o algoritmo a agrupá-las e formarem o vínculo no interior das bolhas pelo seu “Ser-comum”, o que viabiliza o acesso a conteúdos de acordo com a característica de cada agrupamento. Por exemplo, se você é uma pessoa trabalhadora que consome diariamente conteúdos oriundos das mídias sociais da *Uber*, *iFood*, *InDrive*, *99*, etc., o algoritmo disponibilizará com mais frequência propagandas publicitárias destas plataformas. Porém, se você também é uma pessoa trabalhadora destas *Big Techs*, mas se encontra em um processo de reflexão crítica sobre a sua condição de trabalho e começa a consumir mídias sociais, reportagens, perfis em *Instagram* ou *X* que denunciam essa forma de trabalho, o algoritmo também poderá enviar conteúdos que tenham este mesmo foco crítico. As bolhas presentes em redes sociais agrupadas de acordo com a afinidade de conteúdos podem possibilitar um vínculo interior, entretanto, podem vir a ocasionar conflitos entre aqueles membros que concordam e aqueles que não concordam (Freitas, 2024).

Frente a esse contexto, enquanto graduando, realizei um Projeto de Iniciação Científica (PIC) intitulado *O Contexto do Trabalho Informal pela Perspectiva de Trabalhadoras Motoristas de Uber* (2021), cujo objetivo era compreender como pessoas trabalhadoras significam o seu trabalho uberizado. Para tanto, foram analisadas publicações em postagens de dois grupos públicos do *Facebook*, a fim de construir categorias temáticas de análise. Na categoria, *Eixo 1 - A Uberização e o Sentido da Uber para os Trabalhadores*, me dediquei a compreender as postagens que antecederam a pandemia durante a crise sanitária e que contemplassem, por um lado, as reflexões críticas que essas pessoas possuíam em relação à *Uber*; por outro, conteúdos alienados que demonstravam apoio à plataforma.

Identificamos que, assim como no exemplo de bolhas de redes sociais, havia duas bolhas de pessoas trabalhadoras: aquelas com noção de sua condição precária de trabalho e aquelas que defendem a permanência desta forma de trabalho informal. No tópico *1.1 - Sentidos sobre às condições de trabalho oferecidas pela Uber: a exploração, vulnerabilidade e o desamparo*, foram observados posicionamentos de pessoas trabalhadoras que diante de suas condições de trabalho, compreendem a exploração realizada pela plataforma. Em postagens realizadas pelas pessoas usuárias durante o período pré-pandêmico, elas reivindicam a “falta de reajuste na remuneração ao trabalhador que opta pela modalidade *Uber Promo*; o aumento da taxa de serviço” (Reis, 2021, p. 44). Também foi observado um *post* no qual um indivíduo expôs que era o seu último dia como motorista de *Uber*, “pois, nos primeiros meses obtinha uma alta remuneração e não tinha prejuízos com o carro, entretanto, após meses realizando esta atividade ocupacional, percebeu que a remuneração não era justa suficiente para arcar com as

necessidades do veículo” (p. 44). Em outro *post*, a pessoa trabalhadora refletia sobre a imprescindibilidade que seu emprego informal tem na sua vida, visto ser sua única fonte de renda. Ela demonstra que no mercado de trabalho há poucas possibilidades de postos formais, o que culmina na sua inserção na informalidade.

Em postagens, durante a pandemia, no tocante aos temas da exploração e do desamparo enfrentado por essas pessoas, as postagens denunciam “a alta taxa de serviço da Uber paga pelos motoristas” (Reis, 2021, p. 46), assim como enunciados que denunciavam a indignidade da pessoa motorista: “o indivíduo sente-se como se estivesse pedindo esmola ao receber a remuneração do aplicativo e que associa o trabalhador da Uber a alguém que está trabalhando de graça” (p. 46). Se retornarmos ao conteúdo mencionado pelo ativista e líder do movimento *Entregadores Antifascistas*, Paulo Galo, de que a plataforma utiliza suas notas de esclarecimentos apenas para enganar as pessoas e não cumprir com o que promete, podemos elucidar essa afirmação a partir de uma postagem que menciona que, no decurso do período pandêmico, “teve a sua remuneração alterada para menos, e observando a injustiça da empresa, ao entrar em contato com o suporte da Uber, não obteve resposta” (p. 47) Assim como outra pessoa que ratifica que “a empresa-aplicativo não oferece proteção e amparo social aos seus motoristas” (p. 47).

Sob outro enfoque, a respeito da bolha composta por pessoas trabalhadoras que defendem a empresa-aplicativo *Uber*, no tópico 1.2 - *A condição que destaca a importância do trabalho da Uber: a alienação*, apresentei postagens de pessoas usuárias realizadas no período pré-pandêmico que sugerem um pensamento fundamentado na ideologia neoliberal. Elas “consideram a Uber um complemento de renda na qual o motorista elucida que o trabalho em aplicativo é compreendido apenas enquanto uma ponte” (Reis, 2021, p. 53). Em outra postagem, um trabalhador enaltece a liberdade na remuneração obtida por essa forma laboral, a reconhecendo como justa, visto que, “caso trabalhasse em uma empresa formal, teria que lidar com padrões e suportar uma carga horária de 6 horas” (p. 54).

Freitas (2024) considera ser “(...) imprescindível nos debruçarmos sobre a experiência psicológica do ‘Nós’ a fim de compreender seus desdobramentos, em especial para desconstruir o ideal de humanismo harmônico e sem conflitos” (p. 80). Porém, se considerarmos a bolha composta por pessoas trabalhadoras de aplicativo que enaltecem à *Uber*, identificamos que as *Big Techs* propõem em seu discurso exatamente o contrário. A propaganda destas campanhas publicitárias é amparada por um ideal harmônico, que deseja agrupar todas essas pessoas como se fossem iguais, negando o conflito e suas diferenças. Isso pode ser identificado nos exemplos mencionados anteriormente, como no *marketing* feito pela *Uber* de que, unida às pessoas

motoristas parceiras, a plataforma estaria “*transformando pessoas e possibilitando a construção de um novo caminho para o futuro*”. Tal como, na propaganda da *InDrive*, de que “*pessoas e comunidades em todo mundo devem ter oportunidades iguais de desenvolvimento e propriedade*”. Para estas empresas-aplicativos, tais discursos têm como objetivo motivar as pessoas “parceiras” a trabalharem em busca de um ideal paradisíaco de liberdade, onde não há conflitos, questionamentos ou insatisfações.

Tanto em empresas-aplicativos tradicionais (*Uber e 99POP*) quanto em aplicativos que surgiram com a intenção de afrontá-las, como é o caso da *InDrive*, *Garupa*, *Mobi Drive*, *#Partiu*, *Mobi Ingá*, entre outros, a lógica se mantém equivalente. A proposta do discurso midiático é de construir uma harmonia rumo ao “bem comum”, ocultando as necessidades individuais, projetos, insatisfações de cada pessoa trabalhadora. Com isso, na constituição dessa bolha de pessoas usuárias que enaltecem as condições do trabalho informal, elas são objetificadas pelas empresas-aplicativo que forjam um coletivo ideal, em que todas estariam livres. Como dito anteriormente, é como se fosse uma “massa de manobra” formada por pessoas usuárias que estão alienadas a projetos de terceiros (Sartre, 1960/2002).

De acordo com Freitas (2024), podemos entender que são os criadores dessas plataformas-tecnológicas, “os responsáveis por reunir as pessoas em bolhas, mas o fazem de forma dissimulada” (p. 79), pois o funcionamento do processo algorítmico não é explícito às pessoas usuárias. Quando programadores são questionados sobre sua irresponsabilidade acerca das desigualdades sociais que podem ser produzidas pelos algoritmos, O’Neil (2020) aponta que o discurso utilizado por eles é de que a tecnologia é neutra, científica e matemática, o que eliminaria o julgamento humano. Como também ocorre com os criadores de aplicativos de transporte e *delivery*, que se isentam de arcar com a responsabilidade pelas condições de trabalho que produzem, pois consideram que as pessoas inseridas nessa atividade ocupacional (as pessoas motoristas) são apenas suas “parceiras”.

Sendo assim, essas pessoas trabalhadoras de aplicativos são agrupadas em um coletivo serial pelo campo da materialidade (aplicativo), que lhes exige que se comportem de forma semelhante. Ao aderirem a essas plataformas tecnológicas, essas pessoas vivenciam projetos alheios e não delas próprias. O *marketing* sedutor ilude a pessoa usuária a acreditar que ao experienciar o trabalho informal em aplicativo, estaria adquirindo uma autonomia que não seria possível em postos formais de trabalho. O ideal harmônico proposto pelo projeto soberano que cria estas ferramentas digitais cultiva uma concepção de que todas as pessoas trabalhadoras estariam caminhando rumo à uma emancipação em relação ao que conhecemos como trabalho.

Com isso, as pessoas que programam o aplicativo se isentam da responsabilidade que possuem na deterioração da vida dessa classe trabalhadora.

3.1 Diálogo Entre o Cooperativismo e Grupos em Sartre

Freitas (2024) propõe que a pessoa usuária de ferramentas digitais pode encontrar possibilidades de enfrentamento em relação ao “terceiro que limita a sua liberdade” (p. 79). Ela ressalta que a pessoa necessita compreender seu “Ser-para-este-terceiro”. Os membros que fazem parte de um coletivo virtual podem questionar os interesses dos desenvolvedores de redes sociais e plataformas tecnológicas a partir da experiência da “contradição entre a condição imposta a elas por um mesmo terceiro e a sua liberdade” (p. 79), fazendo com que emergjam grupos reivindicatórios no interior do agrupamento serial.

Todavia, em sua análise sobre as bolhas no contexto virtual, Freitas (2024) reflete que nem sempre o ajuntamento de pessoas pode resultar em ações revolucionárias. Ela afirma que tal união pode favorecer a intensificação de conflitos que oriunda da lógica algorítmica, imputando uma “polarização de coletivos” (p. 79) como antagonistas. Conforme a característica de cada bolha, as pessoas usuárias podem apreender a outra bolha como ameaça, direcionando a sua revolta não àquelas idealizadoras das ferramentas digitais, mas ao outro coletivo que é concebido como algoz. “Nesse cenário, é como se o terceiro que designa as pessoas nas bolhas dissimulasse, através dos algoritmos, dois grupos combativos” (p. 79).

A teórica nos faz retomar como exemplo as bolhas formadas pelas pessoas usuárias motoristas de aplicativos em grupos do *Facebook*. Encontramos postagens publicadas pelo grupo de pessoas trabalhadoras que se reuniram para defender a *Uber*, direcionando suas ofensas àquelas que possuíam consciência de sua condição precária. Em um *post* realizado durante a pandemia, ao contrário de realizar questionamentos ao aplicativo, um indivíduo ratifica que “os que a criticam (a Uber) deveriam deixar de trabalhar com o aplicativo para não prejudicar a funcionalidade do aplicativo no país” (Reis, 2021, p. 79). No período pré-pandêmico, encontramos *posts* irônicos de pessoas trabalhadoras direcionados à parcela da sociedade que reivindica a sua condição de trabalho, contudo, continuam trabalhando nessa conjuntura informal.

Ao nos debruçarmos sobre as reflexões de Freitas (2024), entendemos que no conflito entre as bolhas de pessoas trabalhadoras, as pessoas que se encontram alienadas tendem a apontar as outras que possuem consciência de sua condição e tecem críticas às plataformas tecnológicas como o responsável por limitar à sua liberdade. Estas pessoas, que se encontram

em uma conjuntura alienada, apreende o *marketing* das empresas-aplicativo por uma consciência que acredita nele sem questioná-lo. Para a autora, este cenário é provocado de forma dissimulada pelo grupo soberano, que se articula “a fim de desviar os olhares para outro alvo” (p. 08).

Mesmo diante destas situações conflituosas apresentadas, Freitas (2024) argumenta que não há como construirmos uma harmonia plena nas relações humanas, pois sempre existirá momentos de conflitos; e ele é fundamental para a nossa relação com o outro, pois mostra uma relação em que não há soberania ontológica de uma pessoa sobre a outra. Além disso, a autora também alerta que o engajamento entre as pessoas depende de suas decisões em estarem engajadas com algum objetivo.

Anteriormente falamos da serialidade formada por terceiros, como um ajuntamento de pessoas que agem passivas segundo as regras impostas pelo prático-inerte. A experiência do “Nós”, portanto, não fundamenta a formação de uma comunidade cooperativa, ela possibilita a consciência dessa alienação pela apreensão da condição alienada em que as pessoas se encontram. A partir dessa experiência, as pessoas podem ou não se unir livremente para juntas lutarem contra o que lhes aliena.

Essa possibilidade de vivenciar o Nós, conforme assegura Sartre (1960/2002), daria às relações sociais de trabalho um contorno diferenciado daquele que frequentemente pode ser encontrado nos contextos laborativos. Para Sartre (1953/2009), o ser humano define-se pelo seu projeto, superando a condição que lhe é dada, transcendendo a sua situação rumo a um futuro que lhe permita ser quem ele ainda não é, mas projeta ser (Custódio & Freitas, 2017, p. 203).

A esse contexto de luta, Sartre (1960/2002) denomina como um **grupo-em-fusão**. Há pessoas trabalhadoras que apreendem a sua condição precária de trabalho. Na pesquisa de iniciação científica mencionada, o *tópico 1.3 - Sentidos que desvelam as contradições da ideologia da Uber e suas consequências: a denúncia do trabalho que desumaniza* mostra insatisfações dessas pessoas trabalhadoras (Reis, 2021, p. 56), mas enquanto elas somente denunciam a alienação em postagens isoladas, ainda o fazem sob a condição de serialidade.

São postagens oriundas da experiência de um “Nós” que é objetivado pelo olhar do outro (Nós-objeto) (Sartre, 1960/2002), pois refletem o controle realizado pelos grupos soberanos por falácias sobre a autonomia de pessoas motoristas, como se, ao mesmo tempo, fosse a pessoa empregadora e a empregada. Em uma das postagens uma pessoa colocou que “obtive a certeza que brasileiros são escravos de americanos por aderirem a um modo de trabalho que foi desenvolvido em território norte-americano” (p. 57). Ademais, outro usuário

explana “sobre o quanto a sua saúde mental foi afetada pelo período em que trabalhou como Uber” (p. 57) e, em outro enunciado, “o trabalhador versa sobre as jornadas de trabalho, as considerando precárias” (p. 57).

Como dissemos, essas postagens isoladas não significam que as pessoas estão unidas por um objetivo em comum, ou seja, “Pela identificação de ação, (onde) cada qual terá esse papel de terceiro mediando a reciprocidade entre os demais no interior da relação” (Freitas, 2018, p. 145). Contudo, essa luta pode acontecer, como ocorreu nos movimentos sociais organizados por pessoas motoristas e entregadoras de aplicativo. Como já apresentamos, os *Entregadores Antifascistas*, liderados por Paulo Galo, após tomarem consciência da sua situação precária de trabalho durante o período pandêmico, realizaram protestos na Avenida Paulista na cidade de São Paulo, exigindo condições dignas e mínimas para evitar o contágio com o vírus da Covid-19. Até esse emblemático movimento, empresas-aplicativos como *Uber*, *99POP*, *iFood*, isentaram-se da responsabilidade de ofertar álcool em gel e EPIs às suas pessoas motoristas e entregadoras, pois, de acordo com as plataformas tecnológicas, não possuíam nenhum tipo de vínculo empregatício. No entanto, a organização coletiva propiciada por este grupo de pessoas expôs a árdua realidade enfrentada por essa classe, fazendo com que o Ministério de Trabalho exigisse das empresas-aplicativos a obrigatoriedade em ofertar medidas sanitárias que garantisse a proteção de pessoas trabalhadoras.

A formação do grupo em fusão também não implica que as pessoas irão se organizar depois que superarem ou não a condição que os alienam; elas podem voltar à vida serial. No entanto, observamos que cooperativas são grupos de pessoas que se juntam e se organizam pelo projeto comum de luta contra a vida alienada. Organizando-se em grupo, distribuindo funções e tarefas, os membros identificam as exigências impostas pela materialidade e, posteriormente, distribuem entre si as tarefas fundamentais para que possam satisfazer as diferentes necessidades que correspondem aos fins comuns. Sartre (1960/2002) utiliza o exemplo de uma equipe de futebol: a vitória sob o adversário é o objetivo comum almejado por todos os jogadores, e, para alcançá-la, cada jogador cumpre uma tarefa específica no campo. Cada encargo executado pelo membro requer uma iniciativa singular de cada jogador para lidar com as possíveis circunstâncias que podem aparecer. Sartre enfatiza que esta organização interna do grupo é orientada por uma relação democrática, porém, funcional. Isto é, os instrumentos e as ferramentas disponibilizados no campo material são utilizados como um meio de executar as tarefas, mas, principalmente, de satisfazer necessidades comuns.

Dessa forma, cada membro compreende que todas as tarefas são importantes para atingir o objetivo que almejam, assim como são tomadas em conjunto (Sartre, 1960/2002). O

autor também esclarece que, ao visarem um fim comum, é necessário que abdicuem de seus interesses pessoais para se dedicarem à práxis grupal organizada. Esse processo garante o sentimento de solidariedade e de pertencimento a uma comunidade. Compreendemos que “o grupo organizado atua em múltiplas práxis individuais, mas como em um time de futebol, um conta com os demais e responde livremente às iniciativas dos parceiros” (Perdigão, 1995, p. 230.). Assim, cada integrante entende que a execução da tarefa dos demais é fundamental para que possa cumprir a sua e objetivar um fim comum. De acordo com o pensamento sartriano, essa estrutura grupal é a que mais se aproxima daquilo que entendemos como cooperativismo. Sendo os princípios de **autogestão** e **economia solidária** o que garantem o sentimento de solidariedade e a divisão de tarefas entre as pessoas que o integram.

De acordo com Alvear et al. (2023), o cooperativismo “tem raízes históricas de mais de um século e meio” (p. 48). A primeira experiência de cooperativa na modernidade ocorreu em um bairro operário em Manchester, na Inglaterra, no cerne da revolução industrial. Os autores mencionam que a Cooperativa de Rochdale foi criada com a função de obter capital para aumentar o poder da compra coletiva dos moradores da região. Eles explicam que “a maioria das cooperativas na primeira metade do século XX, estavam ligadas à agricultura, enquanto na atualidade as cooperativas urbanas estão se expandindo. Atualmente as cooperativas têm um bilhão de membros em todo mundo” (p. 48).

Em território brasileiro, o cooperativismo ocorre sem a intenção de afrontar ou se sobressair em relação ao contexto do capitalismo. Conforme Singer (2002), as cooperativas podem funcionar de modo muito similar a empresas capitalistas, como é o caso daquelas inseridas no ramo de *agrobusiness* (agroindústrias). A legislação brasileira permite que essas organizações coletivas tenham mais pessoas funcionárias do que sócias, funcionando no molde de cooperativas empresariais e não se distanciando de empresas tradicionais (Alvear et al., 2023).

Na contramão desta perspectiva, Alvear et al. (2023), embasados em Singer, apresentam que a Economia Solidária pode ser um princípio que agrega ao funcionamento de cooperativas “a solidariedade e a valorização de bens comuns” (p. 49). É uma iniciativa que abrange um movimento social que tem como foco fortalecer empreendimentos econômicos solidários democráticos e situados em direcionamentos autogestionários. Eles apresentam dados que comprovam a participação desta alternativa solidária na economia brasileira. O Observatório Nacional da Economia Solidária e Cooperativismo (ONESC) expressa que há mais de “19.708 empreendimentos, perfazendo cerca de 1.400.000 sócios e sócias” (p. 50) na qual, deste número (19.708), 1.740 enquadram-se como cooperativas.

Diante das inúmeras dificuldades enfrentadas pelas cooperativas e empreendimentos solidários, sobretudo para sobreviverem no mercado, elas precisam se institucionalizar, engessando grande parte das ações livres, transformando-as em processo. Também vislumbra-se o acesso a tecnologias adaptadas ao seu molde de funcionamento. Segundo Alvear et al. (2023), a tecnologia tradicional não corresponde aos princípios de democratização e coletividade propagada pela economia solidária. Para tanto, os autores propõem que a Tecnologia Social seria adequada aos pressupostos de organizações coletivas. Tal movimento é concebido como uma nova fase deste movimento, sendo este a “**Economia Solidária 2.0**” (p. 51), a partir da reapropriação da utilização de TICs a favor dos interesses da classe trabalhadora.

Alvear et al. (2023) apresentam o cooperativismo de plataforma como o carro-chefe desta nova fase (2.0) da economia solidária. Para os autores, as TICs possuem um potencial transformador que pode contribuir com a mudança de pensamento da população sobre as relações estabelecidas *online*. A proposta está na conversão das ferramentas digitais em dispositivos dispostos às mãos das pessoas trabalhadoras, permitindo a elas o acesso a gestão de recursos desta tecnologia. “Este pode ser definido como uma forma de organização que busca promover a colaboração e a solidariedade entre os trabalhadores e trabalhadoras de plataformas digitais” (p. 51).

Destarte, colocamos anteriormente que ações cooperativas independem de algo externo às pessoas. É a escolha livre de cada um que empreenderá suas práxis visando um objetivo em comum, por meio de uma equitativa distribuição de tarefas e funções. Não há em um grupo organizado ou um soberano, tampouco o são sobre outros. Cada um é um terceiro que unifica os demais, auxiliando a reorganização em momentos de conflito, pois estão todos unificados em um mesmo propósito.

À vista disto, a seguir, contextualizamos a *inDrive* a fim de desvelar, na sequência, se a imagem dele, divulgada por seus criadores, é coerente com um produto cujas regras exigem atitudes cooperativas de quem trabalha com este aplicativo.

3.1.1 Cooperativismo nas Plataformas Tecnológicas: Possibilidades e Desafios para uma Economia Compartilhada

Conforme o exposto, entendemos que o surgimento de plataformas solidárias tem como finalidade corresponder às demandas das pessoas trabalhadoras de aplicativo (Schor & Eddy, 2020). As autoras comentam que “mesmo diante da sua força maligna propulsora de

deterioração das condições laborais, alguns estudos têm observado potencial na tecnologia e na estrutura *peer-to-peer* (P2P)³⁸ (p. 04, tradução nossa). Elas compreendem que o crescimento das falhas das plataformas tecnológicas tradicionais corresponde a três principais dimensões: remuneração, falta de autonomia em sua atividade profissional e a falta de voz das pessoas trabalhadoras.

Esta configuração digital (P2P) funciona por meio de uma abordagem não tradicional. Isto é, tendo em vista o que a tecnologia tem proporcionado baseada em sua eficiência e rapidez em introduzir novos processos laborais, ela pode fazer o mesmo com a governança democrática das pessoas trabalhadoras, orientada pelo movimento oposto dessas à oferta de serviços precários digitais.

As plataformas de cooperativa possuem em sua base princípios semelhantes ao cooperativismo tradicional, principalmente no tocante à autogestão, economia solidária e o sentimento de cooperação. Contudo, as de plataformas operam em um formato diferente do convencional, promovendo oportunidades e, conseqüentemente, o enfretamento de novos desafios. A partir de uma readequação da tecnologia, a configuração deste novo formato de cooperativismo encontra o seu escopo na estrutura de compartilhamento de serviços *peer-to-peer*, priorizando os interesses e a distribuição de lucros nas mãos da principal classe afetada pelas conseqüências do capitalismo de plataforma – a trabalhadora. Segundo Schor e Eddy (2020), essa readequação das plataformas pode resultar em uma economia mais justa e democrática.

As autoras (2020) acrescentam que:

As cooperativas de plataforma são compreendidas como um formato econômico plural. Esta visão vai na contramão da racionalidade neoliberal do século vinte e um que se orienta por um sentido único e singular da economia. Assim, estas cooperativas funcionam por meio de um ecossistema diversificado e com arranjos diferentes das plataformas tecnológicas tradicionais, o que inclui uma governança baseada em objetivos e bens comuns, fundos sociais, divulgação de dados financeiros em bancos públicos e sem fins lucrativos. A gestão deste processo é coordenada pelo próprio trabalhador (p. 05, tradução nossa)³⁹.

³⁸ Do original, “*A decade after its founding, many in the U.S have written off the sharing economy as a malignant force degrading workers and neighborhoods. Others still see potential in the technologies and peer-to-peer structure*”.

³⁹ Do original, “*Platform cooperatives are best understood as one type of firm within a larger, more pluralist economy. This vision counters the concept of some twentieth century economic theory that the capitalism firm is optimal, and that economies should evolve toward a singular business form. Rather, it sees platform cooperatives as one type in a diverse eco-system of ownership and governance arrangements that include small and large scale*

O desenvolvimento de cooperativas de plataformas tem atraído pessoas trabalhadoras com a possibilidade de acesso às condições mínimas de trabalho. Como título de exemplo, Schor e Eddy (2020) apresentam a cooperativa de plataforma de venda de fotografias e vídeos *Stocksy*⁴⁰, na Colúmbia Britânica, fundada por Bruce Livingstone e Brianna, sendo pioneira neste ramo de economia compartilhada. Criada em 2012, a plataforma surgiu como uma cooperativa autogestionária que aderiu, posteriormente, a criação de uma plataforma tecnológica que tem garantido às pessoas a ela associadas um retorno maior de remuneração, além da valorização e reconhecimento profissional. Toda gestão é conduzida por uma diretoria norteada por uma governança democrática. Conforme as autoras, as pessoas artistas recebem 50% do valor da venda de suas imagens, vídeos, animações, em comparação com 15% de firmas tradicionais.

“A cooperativa de plataforma é uma empresa online que pertence e é governada por aqueles que nela trabalham” (Schor & Eddy, 2020, p. 23, tradução nossa)⁴¹. Isto é, as pessoas integrantes presentes na diretoria da cooperativa são eleitas em uma assembleia geral onde todas pessoas participantes possuem direito a voto para elencar as que a representarão. Esta alternativa se utiliza dos benefícios da tecnologia como uma estrutura orientada pela preocupação com os interesses da pessoa trabalhadora. Ela também pode viabilizar a criação de vínculos sociais e solidariedade entre as pessoas cooperadas. Para as autoras, essas formas de organização digital têm potencial para superar algumas fissuras ocasionadas pelas plataformas tecnológicas tradicionais. A cooperação é mútua e as pessoas trabalhadoras participam da produção do aplicativo, “por exemplo, o gerenciamento algorítmico poderá causar menos efeitos aos trabalhadores, se eles ajudarem a desenvolver os algoritmos” (p. 23, tradução nossa)⁴², além da possibilidade de recusarem clientes sem sofrerem bloqueios ou punições salariais por isso.

Scholz (2017) colabora com a compreensão do conceito de cooperativismo de plataforma em três partes. “Primeiro, o cooperativismo de plataforma baseia-se na clonagem do coração tecnológico de *Uber*, *TaskRabbit*, *Airbnb* ou *UpWork*. (...) [isto é] ele recepiona a tecnologia, mas quer colocar o trabalho em modelo proprietário distinto, aderindo, a valores

commons, trusts, varied financial arrangements (public banks, crowd-sourcing, credit cooperatives), small and owner-run businesses, non-profits, networked enterprises and others”.

⁴⁰ A *Stocksy United* é uma agência de fotos e vídeos de arte avançada e isenta de royalties, que facilita a descoberta de imagens únicas e autênticas. Fundada como uma cooperativa, “tudo o que fazemos é uma celebração a arte”.

⁴¹ Do original, “*The platform cooperative is an online enterprise that is owned and governed by those who work on it*”.

⁴² Do original, “*For example, algorithmic management is less problematic if workers help develop the algorithms and they remain accountable to worker-owners*”.

democráticos” (p. 60). Segundo, ele caminha em um percurso contrário à economia neoliberal anônima e precária. Essas plataformas podem ser aderidas e operadas por sindicatos de pessoas trabalhadoras e muitas outras formas de cooperativas, como “cooperativas multissetoriais (*multi-stakeholder co-op*), cooperativas de propriedade de trabalhadorxs (*worker-owned co-up*) ou plataformas de cooperativas dxs produusuárixs (*producer-owned platform cooperatives*)” (p. 61), ou seja, de pessoas trabalhadoras e usuárias. Por fim, o cooperativismo de plataforma se baseia na redefinição dos conceitos de inovação e eficiência, buscando o bem estar de todas as pessoas e não na distribuição de lucros na mão de poucos.

Tendo em vista que esta temática é recente, ainda não está claro como ocorre a ação coletiva das pessoas trabalhadoras nesta forma de economia. Por isso, consideramos necessário pensar na organização coletiva nesta forma de trabalho. Bunders (2022), ao discorrer sobre o funcionamento de cooperativas de plataformas de propriedade de pessoas trabalhadoras, ressalta que o isolamento e a competição promovida pelo trabalho digital dificultam o sentimento de solidariedade e a articulação de ações conjuntas. Para o autor, o cooperativismo de plataforma requer que as pessoas trabalhadoras lidem com seus conflitos e interesses individuais para assegurar a colaboração e o sentimento de solidariedade, visando enfrentar as condições precárias de trabalho.

Para realizar nossa reflexão sobre essa estrutura social de trabalho que as plataformas de compartilhamento requerem, recorreremos novamente ao pensamento do filósofo Jean-Paul Sartre (1960/2002), que define que a gênese e formação de grupos oriunda do contexto de coletivos seriais. No interior do coletivo, os indivíduos podem conjugar os seus esforços e lutar pela sua sobrevivência, buscando enfrentar as determinações materiais e sociais que os permeiam e alienam. Ao visarem uma ameaça que paira sob a sua existência, as pessoas definem um objetivo em comum, que deve ser perseguido como um projeto de todos. Partindo desta premissa, pelas estruturas grupais a pessoas integrantes evitam o retorno à vida serial, e um grupo que se auto organiza para trabalhar é o que pode proporcionar sentimentos de cooperativismo, fundamentados pelos princípios de autogestão e economia solidária.

Ao tomarmos como exemplo a realidade em cooperativas de plataforma, encontramos nos pressupostos explicados por Schor e Eddy (2020), que essa organização coletiva objetiva os princípios de governança democrática, bens e objetivos comuns. Assim, a função executada por cada pessoa integrante é importante para o funcionamento do aplicativo.

No tocante à cooperativa, as pessoas trabalhadoras que fundamentam a sua organização têm como finalidade se apropriarem da plataforma tecnológica para a operarem (Scholz, 2017). Trata-se de um movimento que busca acolher a tecnologia, porém, perpassa por uma mudança

estrutural que adere valores democráticos ao seu funcionamento, reservando às pessoas trabalhadoras – as principais interessadas – o engajamento e a participação ativa na constituição do aplicativo.

Perdigão (1995) ressalta que a conduta das pessoas que integram um grupo organizado representa uma relação interior de reciprocidade na qual, como mencionado, cada uma compreende que as tarefas das demais são necessárias para que possa concretizar a sua. Para alcançar o fim comum, o grupo produz diferenças entre as ações, possibilitando a cada integrante uma utilidade a sua conduta, e o mérito do produto final do grupo é reconhecido e compartilhado entre todas.

No grupo organizado, as regras definidas entre seus membros são utilizadas como um meio para manutenção do cumprimento das funções. Isso imprime uma relação de alteridade no interior do grupo, mas que se diferencia do contexto serializado. A diferença reside na concepção de que, nesta estrutural grupal, o Outro não é um qualquer, mas sim, alguém que executa uma função necessária à conservação do grupo. Ou seja, o desempenho das funções e atividades durante o percurso visando o fim comum irá depender das relações entre seus membros.

No entanto, Bunders (2022) afirma que, apesar das semelhanças entre a cooperativa tradicional e a de plataforma, elas diferem em sua organização. Scholz (2017) alerta que é necessário refletir sobre o potencial emancipatório das cooperativas, pois ao alterar a organização tradicional do cooperativismo para o cooperativismo de plataforma, transforma-se a relação entre seus cooperados, podendo resultar em crises e desigualdades sociais. Como as cooperativas nascem dentro do sistema capitalista de produção, Schultz salienta que o trabalho está sujeito a pressões, levando a cooperativa a reproduzir os padrões de autoexploração – longas jornadas laborais e baixas remunerações.

Sartre (1960/2002) argumenta que circunstâncias ameaçadoras podem desarticular as práxis organizadas, visto que alguma pessoa integrante do grupo pode impor a sua função sob as demais, exigindo para si o mérito do produto final do grupo, além de que, pode não desempenhar a sua função, atrapalhando assim o percurso conjunto. Sendo assim, torna-se imprescindível refletir se o modelo de cooperativa de plataforma aponta para a humanização do trabalho a partir da emancipação das pessoas trabalhadoras frente à economia compartilhada.

Comparando a cooperativa tradicional com a de plataforma, dois pontos podem ser levantados e que podem prejudicar a segunda. Na primeira, o espaço físico limita a quantidade de pessoas, já a segunda, oportuniza agregar muito mais cooperadas. O segundo ponto é que

quanto maior o número de pessoas cooperadas, maior os custos para manutenção da cooperativa de plataforma e mais propenso ocorrer divergências de opiniões, até porque algumas utilizam a plataforma como principal fonte de renda e outras a compreendem apenas como um “bico” (Bunders, 2022).

Outros fatores apontados por Bunders (2022) é que, historicamente, quando não são submetidas ao processo de institucionalização, as cooperativas tradicionais fornecem às suas pessoas trabalhadoras empregos com estabilidade e contratos de trabalho padrão, o que as tornam aptas para o acesso a direitos sociais. Outrossim, as tarefas laborais são realizadas em conjunto com outras pessoas colegas de trabalho, o que garante uma produção em equipe. No caso de plataformas produzidas por cooperativas, o trabalho ofertado é informal, o que resulta em jornadas de trabalho fragmentadas ou de meio período. As tarefas dessas pessoas trabalhadoras são realizadas solitariamente.

Ao olhar para este fator, Bunders (2022) afirma que a individualidade promovida pelo cooperativismo de plataforma acirra a competitividade entre seus membros, pois o interesse individual prevalece sobre o fim comum. Segundo o autor, esse contexto competitivo cria dilemas sociais entre as pessoas trabalhadoras, fazendo com que trabalhem por conta própria e utilizem a cooperativa apenas como uma forma de obter a renda.

A estrutura de uma cooperativa tradicional e a de plataforma também difere, como mencionado. A tomada de decisão em uma cooperativa tradicional é organizada de forma democrática, visto que as pessoas trabalhadoras votam, por meio de uma assembleia geral, em uma gestão que desejam para coordenar a organização. Com isso, a regra fundamental para governança de uma gestão é estabelecida pelo estatuto social, que funciona como uma constituição da cooperativa, assegurando a participação de todas as pessoas trabalhadoras na organização (Bunders, 2022). No tocante às cooperativas de plataformas, a sua estrutura acarreta em uma diferencial: elas empregam a sua gestão por meio de ferramentas digitais.

Estas ferramentas implicam em um novo formato de governança digital que, potencialmente, permite uma participação democrática mais eficiente. Porém, Bunders (2022) alerta que a utilização da tecnologia provoca o surgimento de perigos iminentes à estrutura de uma cooperativa, como hierarquia e a concentração do poder nas mãos de uma classe superior, que realiza o controle das pessoas trabalhadoras por meio dos algoritmos.

À vista disso, o crescimento do cooperativismo digital enquanto uma alternativa frente às consequências precárias de trabalho, tem chamado atenção pelo seu potencial para fomentar ações coletivas eficazes (Scholz, 2017). A readequação da economia compartilhada transfere a gestão da plataforma para as pessoas trabalhadoras, priorizando seus interesses e o percurso de

todas a um objetivo comum. No entanto, como apontamos, o emprego de ferramentas digitais submete esta forma de organização ao controle dos algoritmos, resultando em perigos iminentes, considerando que a política algorítmica das redes é binária.

Outro aplicativo que desponta como concorrente de plataformas tecnológicas tradicionais no Brasil é o *Mobizap*, desenvolvido pela prefeitura de São Paulo e destinado a motoristas e motociclistas. Segundo Tarnapolsky (2023), o anúncio do aplicativo revela que este projeto tem como finalidade garantir acessibilidade e uma melhor remuneração aos seus colaboradores. Essas pessoas ficariam com 89,05% do valor da corrida e de acordo com a configuração do aplicativo, não há tarifa dinâmica, isto é, não há aumento de preço em horários de picos. Além disso, Santos (2023) salienta a presença de um “botão de pânico” pelo qual, pessoas passageiras e motoristas podem acionar a Polícia Militar em situações de risco. Ao entrarmos no site do aplicativo, não encontramos informação a respeito da missão, valor ou configuração do aplicativo. Há apenas uma página com um formulário solicitando o nome, telefone e o e-mail para inscrição de pessoas trabalhadoras que desejam ingressar na plataforma.

Na cidade de Maringá, Paraná, o aplicativo *Mobingá* tem despertado o interesse de pessoas trabalhadoras motoristas. A plataforma tecnológica, criada no ano de 2017, surgiu da união de membros da cooperativa de motoristas Coopermap e a associação de motoristas de aplicativo *Driver's Support*⁴³. De acordo com informações encontradas no site do aplicativo na área “Sobre Nós”, essas pessoas buscam a valorização profissional, maior rentabilidade e segurança ao executar sua atividade profissional. Na área de “Benefícios”, o aplicativo apresenta as vantagens de se tornar um cooperado, por exemplo: 1) acesso ao *lava car*; 2) espaço para descanso na sede da cooperativa; 3) a sede da cooperativa se mantém aberta no período de 24 horas por dia; 4) uma conveniência na qual as pessoas trabalhadoras podem comprar lanches, salgados ou outras bebidas; 5) descontos em lojas que oferecem reparos mecânicos e, por fim, 6) o acesso ao aplicativo de mobilidade urbana, que não contém taxas, assegura participação no lucro e vantagens durante a viagem.

Se considerarmos a propaganda utilizada por estes aplicativos, notamos que há um claro apelo dos seus desenvolvedores ao sentimento solidário e coletivo. Como já exposto neste trabalho, ao contrário das gigantes *Big Techs*, como *Uber* e *99POP*, estas ferramentas digitais,

⁴³ A *Driver's Support* é uma associação de motoristas de aplicativos na cidade de Maringá, Paraná. Ao se tornar um associado, a pessoa motorista tem acessos a benefícios como o local da associação; ambiente de apoio 24 horas por dia; banheiros e áreas de descanso; televisão e Wi-Fi e conveniência para compra de bebidas e comidas. É definido como “porto seguro aos motoristas profissionais”, além de um “ponto de ancoragem e suporte”. Para mais, ver em: <https://www.facebook.com/driversupport.br/>

supostamente inovadoras, vão ao cerne das condições de precarização de trabalho para anunciar à pessoa motorista, que lida com o desamparo de plataformas tradicionais, um grande diferencial no seu molde de funcionamento: “*Você é importante para a nossa plataforma*”.

Concomitantemente ao processo do cooperativismo de plataforma, ao retomarmos o foco central desta pesquisa, notamos que a *InDrive*, assim como as plataformas solidárias, funciona por meio do modelo de compartilhamento *peer-to-peer* (P2P). De certa forma, essa conjuntura também poderia aproximar a *Big Tech* de uma condição de trabalho cooperativa. Se considerarmos o modelo de capitalismo de plataforma mencionado anteriormente, percebemos que esta forma de economia (P2P) enseja estabelecer uma economia colaborativa entre quem está ofertando o serviço e o consumidor. A plataforma tecnológica seria apenas uma intermediadora deste processo, o que supostamente culminaria na ausência de intervenção da empresa-aplicativo em relação ao preço da mão de obra, viabilizando o raciocínio econômico neoliberal de “livre mercado”. Em outras palavras, a utilização da metáfora “pessoa para pessoa” deseja atribuir a este modelo de negócios uma democratização da relação entre oferta/procura via negociação. Por exemplo, a pessoa trabalhadora que deseja compartilhar os seus serviços de oferta de carona, pode fazer isso a partir de uma plataforma tecnológica que disponibiliza recursos digitais para aproximar a venda de seu serviço à pessoa usuária interessada.

O modelo P2P, inserido no contexto de capitalismo de plataforma, implica em uma promessa de contato direto da pessoa motorista de aplicativo com a pessoa usuária. A princípio, esta conjuntura possibilitaria uma autonomia da pessoa trabalhadora em relação a sua atividade ocupacional, “a partir de uma ausência de hierarquia e senso de igualitarismo, presente no conceito de compartilhamento, ou seja, contribui para construção do consumo colaborativo a partir das tecnologias de ponta” (Viana & Cunha, 2021, p. 03). No caso da *InDrive*, como veremos no próximo capítulo, a plataforma funciona como uma espécie de “leilão”, na qual a pessoa trabalhadora negocia com a pessoa usuária um valor pela corrida, sem a interferência da empresa-aplicativo, que apenas sugere aos envolvidos tarifas recomendadas. Porém, salienta que a negociação é de responsabilidade da pessoa motorista e da usuária.

Ao que parece, essa negociação possibilitaria tanto a pessoa “parceira” quanto a pessoa cliente autonomia em decidir um valor considerado justo para a corrida. No entanto, como este modelo de negócios é recente, propomos uma análise das configurações do *InDrive* a fim de desvelar se esta ferramenta digital realmente estabelece uma condição de trabalho colaborativa e honesta com a pessoa trabalhadora.

4 “*Liberdade De Escolha Com o inDrive*”: delineamento para uma análise compreensiva e crítica

O título deste capítulo é a propaganda-chefe da *InDrive*. Como veremos a seguir, neste ponto do texto tratamos da contextualização da história e realidade desta *Big Tech*, a fim de esboçarmos um delineamento para uma análise compreensiva e crítica, que responda à nossa questão de pesquisa: a *InDrive* realmente cumpre com sua proposta solidária do trabalho?

4.1 O Caso *inDrive* e a “Liberdade de Escolha”

Criado no ano de 2012, em Yakutsk, na Rússia, por um grupo de motoristas independentes, o aplicativo *InDrive* surgiu como uma resposta aos preços injustos de táxi na região da Sibéria. A fundamentação de sua campanha publicitária global visa destacar a missão da empresa em enfrentar as injustiças deste ramo laboral, baseada em uma concepção solidária de tecnologia ao adotar o modelo *peer-to-peer*, no qual as próprias pessoas podem negociar os preços das corridas.

Ao entrarmos na aba “Sobre nós”⁴⁴, na página de “Nossos valores”, a empresa-aplicativo reitera que o seu surgimento ocorreu como “*um exercício contra a injustiça*”. Eles relatam que a ideia do aplicativo ocorreu na véspera de ano novo russo, em que as temperaturas costumam marcar cerca de -45°C. Diante desta situação, as empresas de táxis locais aumentavam as tarifas de suas corridas, imputando às pessoas moradoras a ausência de um meio acessível para se locomover durante o inverno. Devido a este contexto injusto que incomodavam os moradores de Yakutsk, eles decidiram organizar em redes sociais, por conta própria, uma forma coletiva de solicitação e oferta de caronas uns aos outros. “*Essa ação popular, coletiva e online acabou se tornando o aplicativo inDrive*”.

Eles aplaudem esta iniciativa e afirmam que esta organização coletiva “*uniu valores como transparência, justiça e utilização inovadora da tecnologia, a fim de desafiar a injustiça - são estes valores fundamentais que movem a inDrive hoje*”. Por conta disso, o site da empresa-aplicativo afirma que criou soluções de mobilidades e serviços que priorizam a liberdade de escolha de pessoas trabalhadoras, “*mantendo o elemento humano como centro na tomada de decisões*”. No decorrer da história da instituição, eles afirmam que esta plataforma

⁴⁴ Para mais, ver em: <https://inDriver.com/pt/our-story/about-us/>

possui um diferencial, permitindo que motoristas e passageiros possam chegar a *“um acordo sobre o preço, rota e outros detalhes de cada viagem entre si”*. Eles ratificam: *“Nosso modelo pessoa a pessoa (peer-to-peer) compreende maior transparência, desafiando muitas injustiças que caracterizam os provedores de mobilidade, como uso de algoritmos, condições inadequadas para motoristas e manipulação de preços”*.

A sua fundação ocorreu no ano de 2013. O site da empresa apresenta dados atuais que comprovam a sua presença em mais de 655 cidades em 48 países nos cinco continentes. Segundo eles, em 2022, foi o segundo aplicativo de solicitação de transporte mais baixado em todo mundo, de acordo com os dados do *Google Play Store* e da *App Store*. No entanto, não é disponibilizada a fonte destes dados. Atualmente, eles expõem que a *inDrive* tem a sua sede localizada em Mountain View, Califórnia, no cerne do Vale do Silício. Eles afirmam que *“o grupo emprega mais de 3.000 pessoas em todo mundo”*.

Conforme a sua apresentação:

A inDrive está empenhada em desafiar a injustiça nas comunidades ao redor do mundo. Além de soluções de mobilidade, ofereceremos uma plataforma para serviços de transporte intermunicipal, entrega e frete, bem como busca de emprego e serviços de tarefas sob demanda em diferentes mercados. Além de manter o jogo justo nos negócios, a inDrive administra e executa oito programas sem fins lucrativos em escala global. Dedicamo-nos a apoiar o acesso à educação, esportes e artes nas comunidades locais - afinal, o inDrive surgiu como solução orientada para pessoas e acreditamos que investir no desenvolvimento da comunidade cria oportunidades infinitas de impacto global positivo. A inDrive é uma empresa feita por pessoa, para pessoa, porque acreditamos que nenhuma tecnologia no mundo substitui a empatia humana.

Estes princípios são estampados no *slogan* de sua campanha publicitária: *“People Drive – corridas mais humanas”*. Em território brasileiro, o aplicativo conta com mais de oito milhões de viagens realizadas por mês, totalizando 200 milhões de corridas (*inDrive*, 2022). Além disso, a plataforma é destinada a pessoas trabalhadoras motoristas e motociclistas, e a sua popularização é oriunda da aplicação do seu modelo único de pessoa para pessoa e da abordagem de *“corridas mais humanas”*.

No entanto, em virtude da invasão da Ucrânia realizada pela Rússia, iniciada em 2023, o site da plataforma deixa claro que não possui mais presença legal em território russo. Eles assentam que *“a empresa se desfez de sua entidade russa e não planeja mais investimentos no mercado”*, e garantem que *“o negócio russo alienado que opera sob a marca inDrive é gerenciado e financiado de forma independente. A separação da marca está em andamento e*

esperamos concluir esse processo muito em breve. O grupo inDrive realocou todos os seus funcionários da Rússia para países mais próximos”.

Ao retornarmos para aba “Sobre Nós”, é salientado que a pessoa usuária possui liberdade de escolha ao negociar os preços de suas corridas. A respeito da **visão** da empresa-aplicativo, eles frisam que *“pessoas e comunidades em todo mundo devem ter oportunidades iguais de desenvolvimento e de prosperidade”*. Em relação à sua **missão**, o aplicativo se intitula enquanto uma ferramenta que está *“desafiando a injustiça”*. Sobre os **valores**, são apresentados três: **“propósito, desempenho e pessoas”**. No primeiro, é afirmado que a empresa-aplicativo está comprometida com a visão e a missão apresentada, e que obtém lucro a partir de princípios de economia justa. Além disso, eles comentam que mantêm programas sustentáveis e sem fins lucrativos, mas não mencionam o nome desses programas.

No tocante aos valores da instituição, eles asseguram a pessoa usuária que o objetivo da plataforma é ser *“profissional, eficiente e com iniciativa”*, e que a sua filosofia de trabalho é orientada pela metodologia *“lean”*⁴⁵. Por fim, direcionam o seu foco voltado para comunidade exterior, informando que estão focados nos serviços ofertados à pessoa cliente e que priorizam a *“fidelização, segurança e conexão emocional com a nossa marca”*. Ademais, salientam que inspiram *“crescimento pessoal”*, além de manter *“a inclusividade, meritocracia, apoio, respeito mútuo com a equipe, assim como a honestidade e o feedback direto”*. No site do aplicativo não há menção sobre a informação e coleta de dados digitais.

Ao final da página, eles salientam que *“a popularidade do aplicativo está crescendo por causa do modelo único de pessoa para pessoa e de nossa abordagem Corridas Mais Humanas”*. De acordo com a inDrive, este modelo único apresentando pela plataforma tecnológica aborda três princípios: termos transparentes, preços sempre justos e pagamentos diretos. No primeiro, eles afirmam que a transparência possibilita à pessoa motorista e à usuária um sentimento de controle, *“não há algoritmos ou manipulação de preços. Os motoristas vêem a rota exata antes de aceitar a viagem e eles também podem escolher quais pedidos responder e quais passageiros são livres para escolher um motorista”*. No segundo princípio, a inDrive assegura que o custo de serviço é justo, haja vista que o modelo de negócios de pessoa para pessoa permite que pessoas usuárias e motoristas concordem entre si por um preço justo para todas. E, por fim, no princípio de pagamentos diretos, eles garantem que a pessoa trabalhadora

⁴⁵ “Lean é uma metodologia que consiste em deixar operações de uma empresa mais enxutas, com foco em diminuir desperdícios sem prejudicar a qualidade da solução final. Esse conceito tem sido adotado por vários tipos de empresas, principalmente *startups* que precisam de alta performance com menos custos operacionais”. Para mais, ver em: <https://www.totvs.com/blog/negocios/metodologia-lean/>

motorista recebe diretamente o valor da corrida e que o preço do serviço da *inDrive* é o mais baixo do mercado.

Em um campo sugerido no site da plataforma “*seja um motorista*”, ingressamos em uma aba do site que diz respeito ao cadastro da pessoa motorista. A plataforma apresenta o “*porque os motoristas preferem o inDrive*”. O primeiro motivo apresentado é que supostamente eles possuem viagens lucrativas, isto é, a pessoa motorista pode sugerir o preço e tem a liberdade de escolha para não concordar com o passageiro. Há uma pequena tarifa pelo serviço: de 9 a 10%. Na visão deles, a pessoa pode trabalhar onde e quando quiser e tem a possibilidade de visualizar o percurso antes de aceitar o pedido. E, supostamente, é possível pular as solicitações de viagem sem penalidades. Também se disponibilizam a ficarem sempre disponíveis para ajudar a pessoa trabalhadora. Eles afirmam que possuem um suporte de 24 horas no aplicativo, ferramentas de segurança e chamadas de emergência durante as corridas.

Para tanto, é necessário realizar o *download* do aplicativo para acessar tais informações. No tópico “Sobre o aplicativo”, encontramos três documentos, regras de serviço, termos e condições e política de privacidade, que configuram o termo de acordo da pessoa usuária. Segundo Lemos e Pastor (2021), a função do termo de acordo da pessoa usuária é explicar a ampla coleta e processamento de dados diversos, ao passo que é mapeada a frequência com a qual se utiliza o aplicativo, os movimentos do *mouse*, as interações com outras pessoas usuárias, o seu endereço de IP, a sua localização e o sistema operacional do *smartphone* utilizado. O aplicativo explica que o termo de acordo da pessoa usuária é o mesmo para passageiro e motorista, e que as informações coletadas são elencadas por três categorias: “*as informações que você fornece, as informações que coletamos automaticamente e informações que obtemos de outras fontes*”.

Na primeira categoria, são registradas as informações de cadastro e perfil da pessoa usuária: nome, telefone, e-mail, cidade, idioma escolhido e a foto do perfil. São coletadas também as informações da pessoa motorista, as quais incluem os dados e a situação da carta de condução do veículo, sendo eles: o tipo, a marca, modelo, ano de fabricação, cor, placa, relatório de inspeção e a foto do veículo registrado. O aplicativo também mapeia dados pessoais da pessoa condutora, como o RG, CPF, pagamento ou informações bancárias e o histórico da carta de condução. Também é coletado o conteúdo produzido pela pessoa usuária no aplicativo, como os comentários, classificações e as avaliações das corridas realizadas.

Sobre as informações coletadas automaticamente pela empresa-aplicativo, encontramos seis áreas de registro: “*localização, transação, uso, comunicação, dispositivo e cookies, analíticos e tecnologias de terceiro*”. Eles afirmam que o registro destas informações é

importante para “*viabilizar as viagens, para suporte ao cliente, para propósitos de segurança e identificação de fraudes e para atender exigências legais*”. Na área de localização são coletadas as coordenadas de GPS e dados de *Wi-Fi* do passageiro e do motorista. As transações correspondem à utilização dos serviços da plataforma e quais os detalhes inerentes a este processo, como os dados de pagamento seguido da “*data e a hora que o serviço foi fornecido, valor cobrado, rota e distância percorrida e método de pagamento*”.

Durante o uso do aplicativo, dados como data e o horário de acesso, páginas visualizadas, falhas e recursos também são coletados, bem como os dados da comunicação da pessoa usuária com a motorista e também destas com a plataforma. Eles afirmam que a necessidade deste registro é para “*fins de suporte ao cliente, segurança e proteção, para resolver disputas entre usuários, para melhorar nossos serviços e para análises*”.

Nas informações do dispositivo são coletados da pessoa usuária e da motorista detalhes que correspondem ao uso próprio do *smartphone* da pessoa, “*tais como, marca, nome, modelo do dispositivo, agente de usuário, endereço IP, operadora móvel, tipo de rede, configurações de fuso horário, identificadores de publicidade, tipo de navegador, sistema operacional, entre outros*”. Por fim, nesta parte é apresentada a política de *cookies* do aplicativo, cuja finalidade é rastrear automaticamente o acesso da pessoa usuária em sites e aplicativos, e, com isso, possibilitar à plataforma análises e detalhes que favoreçam a experiência da pessoa e o fomento de programas de *marketing*.

A coleta de dados explanada pela *inDrive* nos levanta o questionamento de que essas informações poderiam estar sendo repassadas a terceiros que possuem interesse de compra na base de dados da plataforma. Isto é, eles poderiam estar coletando dados que interessam ao Meta, como, por exemplo, dados de geolocalização e os *websites* visitados pela pessoa usuária para vender a outras companhias e aumentar a sua rentabilidade.

4.2 As Estruturas Hegemônicas da *inDrive*, a Plataforma de Cooperativa *Senõritas Courier* e a Estrutura Social em Sartre do Grupo Organizado: convergências e Contradições em seus Fundamentos

Nesta parte, buscamos compreender e analisar como a empresa-aplicativo *inDrive* se estrutura. Para tanto, apresentamos a sua estrutura e dinâmica hegemônicas e realizamos um paralelo com uma plataforma de cooperativa, bem como com as estruturas do conjunto prático definido por Sartre (1960/2002) de grupo organizado. Essa confrontação nos auxiliou a elucidar as congruências e contradições entre a *inDrive* e uma plataforma cooperativa e de autogestão.

A plataforma cooperativa escolhida foi a *Señoritas Courier*⁴⁶, um serviço de coleta e entrega de encomendas feito exclusivamente por bicicletas, realizado na cidade de São Paulo e composto pelo coletivo de mulheres LGBTQIA+. O coletivo nasceu em 2017, tendo como fundadora a professora de artes plásticas na Universidade de São Paulo (USP) Aline Os. Esta realiza discussões assíduas sobre o direito de mulheres e a conscientização ambiental. Visando combater a precarização de trabalho e se contrapor à violência de gênero, mulheres e pessoas trans se uniram com a finalidade de se opor ao modelo de negócio de entregas em empresas tradicionais do ramo de transporte e *delivery*, como a *Uber*, *99POP* e *inDrive*.

Inicialmente, a cooperativa se desenvolveu sem uma grande estrutura, expandindo-se a partir da união de suas cooperadas e no fortalecimento de sua operação. Somente neste ano de 2024, o movimento desenvolveu a plataforma de entregas com o apoio do Núcleo de Tecnologia do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) e da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Subsidiada com recursos públicos, a plataforma é de propriedade das pessoas trabalhadoras.

No quadro comparativo indicado na sequência (Quadro 1), os conteúdos elencados nas colunas da *inDrive* e da plataforma de cooperativa *Señoritas Courier* foram produzidos a partir do estudo dos conteúdos expostos pelas duas plataformas nas abas “Sobre Nós”, “Nossos Valores” e “Nosso Impacto”. Essas abas nos forneceram informações a respeito do surgimento das plataformas, os serviços ofertados, missão, visão, valores e o funcionamento dos respectivos aplicativos. Também tomamos como aporte a configuração digital do aplicativo *inDrive* no tópico “Sobre o Aplicativo” como a compreensão do Termo de Acordo da Pessoa Usuária, abarcando principalmente os conteúdos: regras de serviço, termos e condições, e política de privacidade. Esses dados nos possibilitaram vislumbrar quais informações da pessoa motorista são coletadas pelo gerenciamento de algoritmo das plataformas. Também neste mesmo tópico encontramos informações acerca do funcionamento dos aplicativos, como a sua configuração digital P2P, que opera como um “leilão, visando entender como é feita a remuneração da pessoa trabalhadora”.

Salientamos que uma análise comparativa entre as configurações da plataforma da *inDrive* e a plataforma da cooperativa *Señoritas Courier* seria imprescindível para a compreensão deste trabalho. Segundo Santini (2024)⁴⁷, a plataforma foi apresentada ao público

⁴⁶ Para mais, ver em: <https://senhoritascc.com.br/>

⁴⁷ Para mais, ver em: <https://rosalux.org.br/como-alternativa-a-precariacao-plataforma-cooperativista-e-apresentada-na-cryptorave/>

no dia 10 de maio de 2024 durante o evento *CryptoRave*⁴⁸ e será intitulada como “*Señoritas*”. A princípio, a plataforma operará apenas na região da grande São Paulo, porém, ainda não há previsão para quando ela estará disponível para *download* no serviço de distribuição digital *Google Play Store*. Isso, portanto, dificultou a nossa coleta de informações. No entanto, a cooperativa disponibilizou um site⁴⁹ para introduzir à pessoa usuária e cliente informações fundamentais a respeito da operação da plataforma, o que agregou com a construção de nossa análise crítica e dialética.

Abaixo apresentamos o quadro comparativo.

Quadro 1 - Comparação entre a estrutura hegemônica da *inDrive*, a plataforma de cooperativa *Señoritas Courier*, conforme informado nos respectivos sites, e a estrutura sartriana do grupo organizado

CATEGORIAS	<i>InDRIVE</i>	<i>SENÔRITAS COURIER</i>	GRUPO ORGANIZADO
Concepção de pessoa trabalhadora	Sugere uma aproximação do ideal humanista, que coloca a pessoa como o centro de tudo.	A concepção de pessoa trabalhadora é daquela que luta conjuntamente pelos seus direitos e objetivos comuns.	Cada pessoa é apreendida como “a mesma”, por agirem em prol de um objetivo em comum, bem como são mediadas e mediadoras entre si.
Projeto de Ser empresa	Enfrentar as injustiças contra as pessoas trabalhadoras.	Luta contra a violência de gênero e proteção ambiental.	Atingir um objetivo comum.
Estrutura grupal e de trabalho	Coletividade serial. As pessoas trabalhadoras são ajuntadas pelo aplicativo, este as medeia.	Coletividade serial, mas mediadas por rede de apoio que auxiliam as membras a manter o objetivo comum de proteção contra a violência de gênero e proteção ambiental.	Estrutura organizada e reatualizada em curso por seus membros.
Princípios que regem as ações	Termos transparentes Preços sempre justos Pagamentos diretos	. Ciclogística para preservação ambiental . Solidariedade e Rede de Apoio . Segurança Social . Inclusão Digital para autonomia na gestão digital . Formação de coletivo identitário.	União espontânea de pessoas que, conforme as condições materiais, estabelecem objetivos comuns e autogestionam o grupo.
Ética	Deontológica (mas a base do dever cabe somente as pessoas motoristas)	Comprometimento, integridade e responsabilidade da empresa.	Transparência, integridade, cooperação, responsabilidade, cuidado e lealdade dos cooperados entre si.
Política	Regulatória das ações das pessoas motoristas	. Política ambiental . Política assistência as pessoas trabalhadoras . Identitarismo	Autogestionária

Fonte: Elaboração própria

⁴⁸ Evento anual realizado em São Paulo com a finalidade de difundir conceitos e *softwares* de criptografia e privacidade (Santini, 2024).

⁴⁹ Para mais, ver em: <https://info.senoritascc.com.br/#plataforma>

A primeira categoria em nosso quadro comparativo apresenta informações acerca da **concepção de pessoa trabalhadora**, que integra o conjunto de pessoas destas três dimensões analisadas: *inDrive*, *Senõritas Courier* e o Grupo Organizado de Sartre. De acordo com a plataforma *inDrive*, a pessoa trabalhadora possui liberdade para escolher os preços de suas viagens. Quanto à operação, há a afirmativa de que as pessoas possuem oportunidades iguais de desenvolvimento e propriedade. Ao se caracterizarem como uma “*empresa feita por pessoa para pessoa*”, posicionam a pessoa trabalhadora no cerne de sua estrutura.

Em relação à cooperativa de plataforma *Senõritas Courier*, o movimento se declara uma “porta de entrada” para mulheres e pessoas trans que lidam com as injustiças de violência de gênero no contexto da plataformização de trabalho. A cooperativa é composta por pessoas que acreditam na inclusão digital e na economia solidária. Sobre o conteúdo apropriado a respeito destas duas empresas, nos amparamos em Sartre para definir o conceito de pessoa trabalhadora que irá compor o que o filósofo define como uma estrutura organizada. De acordo com Singer (2002) e Azambuja (2009), a participação da pessoa membro na organização interna de uma cooperativa, isto é, o sentimento solidário que irá permear o grupo organizado, não implica apenas no interesse econômico, mas abarca uma apropriação política e ideológica sobre os princípios de cooperação, solidariedade, democracia e igualdade.

Para Sartre (1960/2002), o grupo organizado ocorre quando pessoas se unem em prol de um objetivo comum, produzindo tecimentos de organização e reorganização em curso em prol da conquista desse objetivo. Essa tecitura é a que nos aproxima de um movimento cooperativista. Ao visarem um fim comum, Sartre salienta que as pessoas membras necessitam abdicar de seus interesses pessoais para se dedicarem à práxis grupal organizada. Ou seja, é esta conjuntura que vai garantir o sentimento de solidariedade e o pertencimento a uma comunidade.

No tocante à segunda categoria, **projeto-de-ser empresa**, a *Big Tech inDrive*, na aba “Sobre Nós”, na página “Nossos valores”, ratifica que o seu surgimento ocorreu como “*um exercício contra a injustiça*”. Relembrando, a empresa nasceu no extremo frio durante o ano novo russo, em que constam temperaturas a cerca de -45°C . As altas taxas de tarifas de taxistas revoltou moradores da cidade de Yakutsk, que decidiram organizar, por conta própria, um coletivo de oferta de carona uns para os outros. Em contraste, a cooperativa *Senõritas Courier*, na aba “Sobre Nós”, informa que o coletivo é organizado por mulheres e pessoas trans que sofreram com as dificuldades impostas pela violência de gênero no mercado informal de trabalho. A ideia da cooperativa surgiu no ano de 2017, composta por nove pessoas, e se consolidou no ano de 2023. Apaixonadas por bicicletas, a finalidade da cooperativa é a

concepção de que bicicletas podem substituir o transporte automotivo na logística e no dia a dia.

No alicerce teórico postulado por Sartre, ainda respondendo a segunda categoria, uma cooperativa tradicional organiza-se em grupo por meio de divisão interna de funções e tarefas visando um projeto comum definido por elas próprias, aproximando-se das finalidades da *inDrive* e da cooperativa *Señoritas Courier*. Porém, o que os diferencia é que estas organizações acontecem em espaço físico delimitado, tendo uma plataforma digital mediando as relações grupais. Sartre (1960/2002) explica que as pessoas membras identificam as exigências impostas pela materialidade e, posteriormente, distribuem tarefas e funções essenciais para satisfazerem as necessidades que vão corresponder ao cumprimento da finalidade em comum.

Na terceira categoria, **estrutura grupal e de trabalho**, a *inDrive* se configura por meio de uma plataforma digital que pode ser adquirida de forma gratuita no *Google Play Store* tanto pela pessoa usuária quanto pela pessoa motorista. O aplicativo é estruturado por meio da configuração (P2P), na qual as próprias pessoas podem negociar o preço de suas corridas. Além disso, a pessoa motorista também possui liberdade de escolha para visualizar a rota antes da viagem e decidir se deseja ofertar o serviço. Caso não queira efetuar o percurso, o motorista pode, supostamente, pular as solicitações sem que haja qualquer penalidade. De acordo com o site, a sua filosofia de trabalho é orientada pela metodologia *Lean*, cuja técnica consiste em deixar operações enxutas, visando diminuir desperdícios e garantir a alta performance com menos custos operacionais.

A cooperativa *Señoritas Courier* se caracteriza por um serviço de entregas de encomendas realizadas exclusivamente por bicicletas. Para fazer a sua solicitação, é necessário entrar no site do movimento e preencher um formulário especificando qual item despachar. No entanto, com a criação da plataforma “*Señoritas*” de entregas, o aplicativo passa a mediar as relações. O algoritmo foi desenvolvido pelas pessoas membras da cooperativa em parceria com o Núcleo de Tecnologia do MTST e o Programa de Pós-graduação da Faculdade de Engenharia Elétrica e de Computação da Unicamp, e presume uma qualidade de trabalho apropriado para as ciclistas que realizam as entregas. No que diz respeito à estrutura de trabalho grupal de uma cooperativa tradicional, as pessoas integrantes entendem que as práxis individuais convergem para a conquista do mesmo objetivo. Sartre (1960/2002) argumenta que a relação interna de cooperação é orientada pela democracia e se apresenta funcional.

Na categoria, **princípios que regem as ações**, a *inDrive* postula três princípios que fundamentam a lógica da operação de sua plataforma: termos transparentes, isto é, eles

argumentam que há uma transparência total da atividade da pessoa trabalhadora, o que traz de volta o sentimento de controle. Nesse sentido, o discurso protege a invisibilidade das ações de controle do aplicativo sobre as pessoas trabalhadoras. O segundo princípio é o de preços sempre justos, pois, de acordo com a empresa, pessoas motoristas e usuárias chegam a um consenso sobre o valor da corrida. Neste caso, sugerem entender que a democracia é fácil para ser exercida. Não consideram os interesses singulares, principalmente o fato de que algumas pessoas desejam ter vantagens sobre outras; tampouco a de que as pessoas motoristas precisam receber um preço justo pelo seu trabalho, além de seus gastos para manutenção de seu trabalho que é do seu encargo. E, por fim, pagamento diretos, uma vez que os passageiros pagam diretamente aos motoristas, reduzindo custos e mantendo tarifas baixas. O aplicativo retém uma taxa de 20% do valor do repasse que é feito à pessoa colaboradora, alegando que este valor se refere à utilização da plataforma para que a pessoa motorista possa ofertar seu serviço.

Por outro lado, a cooperativa de plataforma “*Señoritas*” se identifica como um ecossistema de entregas de bike. Postulam quatro princípios que orientam a atividade de suas trabalhadoras: 1) ciclogística de forma autêntica, pois não há terceirização nem precarização de mão de obra que realiza o serviço de entregas, suscitando o uso constante de bicicletas na cidade; 2) uma cooperativa popular e solidária, composta por pessoas que acreditam na economia solidária e na inclusão digital, garantindo seguridade social, assim como uma rede de apoio para realização de atividades e projetos; 3) promover a inclusão digital da equipe, não como usuárias de um produto final, mas como alguém que está a par da gestão das ferramentas desenvolvidas; e, por fim, o 4) impacto social, buscando integrar e formar a equipe a partir da inserção de mulheres cis e pessoas trans.

Os princípios que regem o cooperativismo tradicional estão nos termos de autogestão e economia solidária. Conforme Singer (2002), a economia solidária abrange o fortalecimento de empreendimentos econômicos solidários e democráticos e que são situados em contextos autogestionários. Azambuja (2009) salienta que a autogestão do trabalho é composta pelos pressupostos de uma gestão democrática e igualitária de empreendimento, propiciando uma assembleia-geral e igualitária como órgão máximo de decisões. Sendo assim, a autonomia da pessoa cooperada é fundamental, já que seus votos elegem os membros que fazem parte da diretoria da cooperativa. Nesta assembleia, é feito um acordo coletivo que determina como será feita a divisão do lucro igualitário entre todos da cooperativa.

Na categoria **ética**, as informações de princípios que norteiam a relação empresa-pessoa usuária e da conduta das pessoas integrantes sugere uma ética deontológica, ou seja, aquela que se baseia na ideia do dever. No entanto, conforme observado, essa ética parece ser

unilateral, sendo voltada somente às ações das pessoas motoristas. Vejamos. Na página da *inDrive*, eles frisam o “*Compromisso inDrive - Segurança para todos: nosso objetivo é garantir que cada escolha que você fizer com o inDrive seja segura e protegida*”. No entanto, a plataforma tece seis normas que a pessoa motorista deve seguir durante a oferta de seu serviço. A primeira é a de que a “*fadiga é um sinal de alerta*”. Aqui, eles argumentam que as pessoas motoristas são as responsáveis pela segurança da viagem que realizam. Eles pedem à pessoa que não dirija por muitas horas e que façam pausas sempre que necessário. Além disso, ratificam que “*o inDrive busca sempre oferecer condições justas para os motoristas; não é necessário exagerar*”. Outro ponto apresentado pela empresa é o de “*Sem discriminação*”, uma vez que a plataforma segue uma política de tolerância zero para práticas discriminatórias, impondo “*por favor, trate o passageiro com dignidade e respeito*”.

Noutra norma explanada pela plataforma, “*uma pessoa - uma conta*”, eles solicitam que a pessoa motorista não deve compartilhar informações da sua conta *inDrive* com outras pessoas. Já em “*substâncias proibidas*”, o aplicativo orienta que a pessoa motorista não pode consumir bebidas alcoólicas ou transporte de drogas ilícitas enquanto estiver utilizando o serviço da empresa.

Sobre a relação ética, a cooperativa *Señoritas Courier* não especifica algum documento que norteia a conduta ética de suas pessoas cooperadas, porém, apresenta quatro princípios que condizem com a qualidade das condições que ofertam seus serviços. A cooperativa destaca a preocupação com seu “*Impacto Socioambiental*” e que os produtos das pessoas consumidoras são “*entregues de bicicletas competentes, composta por mulheres e pessoas trans*”. As entregas são realizadas conforme agenda, e mencionam que o pedido é analisado pela equipe da cooperativa, pois possibilita “*tranquilidade para quem contrata e organização para quem presta o serviço*”. O algoritmo da plataforma, que ainda será disponibilizado para *download*, é de propriedade das pessoas trabalhadoras que auxiliaram na construção da ferramenta digital, e “*garante melhores condições de trabalho e custos*”. Por último, o atendimento humanizado da cooperativa às pessoas trabalhadoras é feito por um suporte que funciona em horário comercial via *Whatsapp*.

No que se refere ao grupo organizado sartriano, a relação ética que irá regular a estrutura interna das pessoas integrantes é a fraternidade. Ao se organizarem e redistribuírem as tarefas entre si, as pessoas empenham-se com o auxílio dos demais para atingirem a finalidade em comum (Freitas, 2022a; 2022b). Em uma cooperativa tradicional, Singer (2002) e Azambuja (2009) refletem que a lealdade, transparência e integridade são diretrizes cruciais da estrutura interna dessa organização coletiva.

Por fim, a última categoria, a Política da empresa, a *Big Tech inDrive* apresenta cinco documentos que compõem a política interna da plataforma: “*Termo de Uso do inDrive, inDrive Entregas Termos de Uso, inDrive Frete Termos de Uso, inDrive Serviços Termos de Uso e regras para os usuários da plataforma inDrive Serviços*”. Desta forma, compreendemos que a plataforma institui condutas a quem fará uso dos seus serviços, o que culmina em uma política regulatória das ações das pessoas usuárias. Isso nos parece contraditório, sobretudo quando recorremos ao lema da empresa de “*liberdade de escolha com o inDrive*”.

A respeito da cooperativa de plataforma *Señoritas Courier*, também não encontramos informações explícitas no site da organização sobre sua política, mas outras informações nos dão pistas acerca de sua política ambiental e de assistência às pessoas trabalhadoras, bem como uma política identitária dos grupos de mulheres e das pessoas transgêneros.

No tocante ao grupo organizado, sua política é autogestionária. Em uma cooperativa tradicional, é comum a articulação de assembleias que possuem o objetivo de propiciar às pessoas membras um espaço para discussões. Essa conjugação de esforços em uma cooperativa viabiliza a autonomia e a participação ativa da pessoa trabalhadora em decisões que são tomadas de forma coletiva (Singer, 2002).

4.3 Afinal, A *inDrive* Cumpre com o que Anuncia e Promete?

Nesta parte, analisamos criticamente o projeto de ser “solidária” da *inDrive*, a fim de responder ao objetivo de nossa pesquisa. Aproveitamos e enriquecemos a análise com exemplos a partir de conteúdos encontrado em postagens de pessoas motoristas que integram dois grupos públicos no *Facebook* destinado a pessoas trabalhadoras do aplicativo *inDrive*.

Também levamos em consideração postagens de pessoas usuárias do *Google Play Store*. Este serviço de distribuição digital opera como um sistema para celulares *Android*, ofertando *downloads* de conteúdos digitais, como: aplicativos, jogos eletrônicos, filmes, programas de televisão, músicas, livros, entre outros. Ao entrarmos na página para realizarmos o *download* do aplicativo *inDrive*, nos deparamos com a possibilidade de “*avaliação de app*”. Neste espaço, pessoas usuárias, motoristas ou passageiras, podem atribuir uma nota de 0 a 5 e expressar comentários tidos como “*resenhas*”, nos quais indicam sua avaliação em relação à configuração do aplicativo.

Conforme apresentado no quadro comparativo, percebemos a proposta do aplicativo *inDrive* em operar em um modelo de negócio solidário. Como mencionamos, há três princípios que fundamentam a sua operação: “*termos transparentes, preços sempre justos e pagamentos*

diretos”. A finalidade da plataforma está em um formato diferente do convencional, propiciando às pessoas trabalhadoras, a princípio, novas oportunidades para o enfrentamento de injustiças no mercado de trabalho.

Em consonância com os argumentos de Bunders (2022), as plataformas tecnológicas que despontam como concorrentes às plataformas como a *Uber* e a *99POP*, utilizam-se de *slogans* que se contrapõem ao formato de operação tradicional desses aplicativos. A comunicação exposta no site do aplicativo dissemina promessas de cooperação mútua, enfrentamento de injustiças, remuneração justas e valorização profissional. Isto é, o que é expresso na página oficial da plataforma da *inDrive* vai ao encontro de princípios que se assemelham às plataformas de cooperativa e cooperativas tradicionais.

De acordo com o que foi explanado ao longo deste trabalho, a configuração digital do aplicativo (P2P) promete assegurar uma relação de pessoa para pessoa, na qual, tanto a pessoa motorista quanto a pessoa usuária, possuem autonomia sob as corridas a serem realizadas. Aqui já podemos verificar um problema: qual a responsabilidade da *inDrive* ao mediar relações entre a pessoa trabalhadora e a usuária, incitando um cenário de confrontação entre elas sobre o que seria um valor justo? Ademais, qual a sua responsabilidade para gerenciar as pessoas trabalhadoras, visto que essa liberdade de negociação reverbera diretamente na competitividade entre elas? Vejamos.

Na era digital, a racionalidade neoliberal assegura às pessoas trabalhadoras um novo mercado de trabalho balizado pelo princípio de inovação tecnológica. No entanto, essa ideologia, muitas vezes propagada pelos *slogans* de plataformas tecnológicas, é questionável, considerando que a gestão dos processos e das pessoas ocorre pelo gerenciamento algorítmico. Ao nos depararmos com Termo e Condições de Uso da plataforma, encontramos a seguinte frase: “*Independência para os motoristas. Opções para os passageiros*”. A empresa reitera ao passageiro que o seu modelo de negócio está no acordo mútuo realizado entre a pessoa passageira e a pessoa trabalhadora, afirmando que “*o inDrive não participa e não afeta de forma alguma o acordo entre o motorista e o passageiro, embora se reserve o direito de não permitir caronas inferiores aos limites legalmente estabelecidos, quando houver*”.

No que diz respeito às Taxas e Pagamentos, a plataforma deixa claro que poderá cobrar uma taxa de licença de 20% pelo uso da plataforma do valor dos serviços. Os pagamentos da corrida são depositados na conta pessoal da pessoa trabalhadora, que recebe o valor descontado da taxa de licença. Caso o passageiro cancele o pedido no meio do caminho ou não compareça à corrida, há a possibilidade de reembolso e a pessoa trabalhadora deve clicar na opção de “*o passageiro não compareceu*”. No entanto, ao nos depararmos com avaliações realizadas pelas

pessoas motoristas na *Google Play Store*, encontramos uma postagem realizada em março de 2024 que afirma o seguinte: “o suporte não é bom, ainda não tem o recurso de reembolso caso o cliente não queira pagar ou cancele no meio do caminho (já aconteceu comigo várias vezes)”. Em concordância com este relato, encontramos no grupo público de motoristas de aplicativo na rede social *Facebook*, outra pessoa trabalhadora que manifesta a sua indignação. Ela comentou que “o *inDrive* me cobrou por duas corridas que o *pax*⁵⁰ cancelou antes de eu chegar no embarque (estava dentro do tempo) (...) E não me devolveu o dinheiro. Pelo app não consigo mais acesso a um atendente pois não existe essa opção. Faço o quê?”.

Os mecanismos de controle se distanciam da técnica punitiva exercida pela figura do patrão; a dominação assume traços invisíveis e indiretos, manipulando a pessoa e a culpabilizando por não conseguir alcançar a meta idealizada. Os jogos de poder no contexto de trabalho são justificados pelo discurso de neutralidade das atividades gerenciais contemporâneas, assegurando o estado de vulnerabilidade dessas pessoas trabalhadoras e a iminente violência no trabalho. Eis a ideologia da meritocracia!

Se retomarmos o princípio elucidado pela plataforma de “*termos transparentes*” em nosso quadro de categorias, notamos que a *inDrive* afirma que “*não há manipulação de preços*”. Além disso, em outra aba do site, a plataforma também assenta que é responsável por assumir responsabilidades, assim como expressa “*agirmos com ética, sem prejudicar ninguém*”. A conduta irresponsável da plataforma em desamparar as pessoas integrantes de seu modelo de negócio é retomada por Nobrega e Gabriel (2023), ao identificarem essa classe de pessoas trabalhadoras como componentes de uma subcidadania. Rebaixa-se a mão de obra, a qualificação profissional e o custo das operações, dizimando o que compreendemos como trabalho. A economia de bicos, como é apresentado por De Stefano (2016), endossa a informalidade como uma característica vital ao mercado de trabalho. O *crowdwork*, isto é, as pequenas tarefas a serem executadas e operadas pela plataforma digital, são artimanhas utilizadas pelas empresas para ofertar à população doses homeopáticas de trabalho na contrapartida de uma procura colossal por emprego.

Diante disso, acompanhamos os resultados oriundos de uma crescente internacionalização mundial da economia japonesa e que rompeu com os padrões de produção laboral vigente; quer seja o controle rígido e físico da pessoa trabalhadora. A exportação de um modelo flexível, ágil e eficiente colaborou com a construção de um padrão internacional

⁵⁰ O termo “*pax*” é uma abreviação utilizada pelas pessoas motoristas em postagens em grupos públicos do *Facebook* para se referirem à pessoa passageira.

acentuado por uma acirrada competição no mercado de trabalho. Postos formais de trabalho passaram a ser substituídos por atividades profissionais informais, visando a redução de custos.

Cabe retomar as discussões fomentadas por Gaulejac (2007) neste trabalho. O sociólogo sinaliza que as TICs foram responsáveis por redefinir a lógica do mundo do trabalho, uma vez que, a partir da expansão de ferramentas digitais, o desempenho de cada pessoa passa a ser medido em tempo real. A tendência à adesão e ao engajamento da pessoa trabalhadora é o que norteará a sua trajetória no mercado de trabalho.

Para tanto, Gaulejac (2007) nos coloca a par da apropriação de conhecimento em relação à uma gestão organizacional que extrai da pessoa trabalhadora toda a sua iniciativa e criatividade. Trata-se de um constante processo de busca pela obtenção de resultados a fim de corresponder às expectativas de um mercado de trabalho informal e em crescente expansão. Ele observa que um fator crucial para execução destas estratégias de gestão é o anonimato de soberanos que operam ferramentas digitais, o que culmina em um cenário nebuloso. Conforme Sartre (1960/2002), podemos dizer que esses soberanos são os terceiros que unificam as demais pessoas de fora, produzindo uma estrutura serializada. No entanto, quando são forjados, ficando invisibilizados, dificultam a tomada de consciência daquelas pessoas cuja práxis está alienada nos projetos deles. Se refletirmos sobre a operação da *Big Tech inDrive*, pressupomos que há pessoas responsáveis pelo funcionamento da plataforma; contudo, nunca saberemos de fato quem são. A mundialização do trabalho encontra o seu escopo na opacidade, impondo o seu modelo ao corpo social e tornando pessoas trabalhadoras submissas a essas exigências. Assim, o ritmo da vida humana passa a ser afetado.

No tocante ao desamparo e à vulnerabilidade sofrida pelas pessoas trabalhadoras da *inDrive*, outra pessoa usuária expressou no *Facebook* a sua indignação diante de uma tentativa de assalto que sofreu enquanto realizava uma corrida pela plataforma digital. Ele avulta:

Revoltado com a inDriver, ontem sofri uma tentativa de assalto, rodei com o passageiro até o final do destino dele, chegando lá anunciou o assalto, consegui fugir... reporte ao inDriver o ocorrido, além de não receber os 40 reais pela corrida, ainda descontou a taxa de 10 por cento, isso é um absurdo.

Como podemos observar no quadro comparativo, a *inDrive* garante à pessoa trabalhadora que a plataforma foi construída para “enfrentar as injustiças”, assim como também especifica o termo “pessoas” como um dos seus três principais valores. Eles alegam em seu site que são responsáveis por manter “a inclusividade, a meritocracia, o apoio e o respeito mútuo na equipe, assim como a honestidade (...) Contribuímos com a felicidade do usuário e da equipe”. Se retomarmos Braz et al. (2022), apreendemos que as promessas

inferidas por empresas no ramo digital atreladas à progressão, inovação e mérito acobertam um sistema regido pela submissão e dependência da pessoa trabalhadora em relação à plataforma tecnológica.

Em outra postagem de avaliação em relação ao aplicativo no *Google Play Store*, uma pessoa usuária atribuiu nota 3 ao funcionamento da plataforma digital e realizou o seguinte comentário: “*hoje percebi que a inDrive no modo de motorista é muito ruim no quesito valores, se vocês querem melhorar isso, poderia colocar o valor mínimo de acordo com a distância*”. Na outra avaliação realizada pela pessoa motorista, ela atribuiu nota 1 (um) ao aplicativo e comentou que a operação em formato de leilão torna-se injusta, haja vista que a lógica sempre vai beneficiar a pessoa cliente: “*as pessoas sempre vão colocar um valor mínimo que é bom para elas e o motorista que se lasque. Acaba prejudicando a experiência com o app e fazendo optar por outras plataformas*”.

Abílio (2020b) reitera que a sua definição de trabalhador *just-in-time* faz jus a um panorama que escancara “novas formas de controle, gerenciamento e exploração” (p. 18). Na medida em que o capitalismo de plataforma se consolida como um fenômeno global que produz novas particularidades e desigualdades nacionais, a prevalência de plataformas digitais como a *inDrive* imputa a “transferência de riscos, custos e responsabilidades para o trabalhador, ao mesmo tempo em que, eliminam proteções, direitos e garantias” (p. 18). Tornou-se fácil para plataformas digitais que atuam em ramos informais transformarem um grande número de pessoas trabalhadoras disponíveis no trabalho, as quais só serão utilizadas sob determinação das empresas. Para a autora, diante desta escassa realidade, nada é garantido às pessoas motoristas, nem a remuneração, nem a carga de trabalho, nem mesmo o tempo de trabalho.

A colocação de Abílio (2020b) de que “O trabalhador uberizado adere, não é contratado. De modo que não é demitido, mas pode ser desligado” (p. 20) é expressão que confere ao jogo do capitalismo contemporâneo a possibilidade de flexibilizar leis trabalhistas, que anteriormente garantiam à pessoa trabalhadora a estabilidade em sua atividade profissional. No item “4. Obrigações do Motorista”, presente no Termo de Usuário da plataforma, o *inDrive* expressa orientações em tons de imposição que devem balizar a conduta da pessoa trabalhadora ao aderir aos seus serviços, como podemos observar no quadro abaixo confeccionado pela extração de conteúdos⁵¹ do Termo de Usuário da Plataforma.

⁵¹ Essas informações estão descritas no aplicativo da plataforma. Pela dificuldade em printar a página inteira, optamos por transcrever as informações aqui, em uma tabela, a fim de facilitar a leitura.

Quadro 2- Conteúdos referentes ao Termo de Usuário da Plataforma InDrive sobre as Obrigações do Motorista

4. Obrigações do Motorista
“Ao contatar o inDrive para oferecer os Serviços como Motorista para outras pessoas, você declara, garante e concorda que:”
- Você possui uma carteira de motorista válida e todas as permissões e autorizações necessárias para prestar os serviços; você está clinicamente apto a prestar os Serviços e autorizado a exercer Atividade Econômica Remunerada;
- Você é proprietário ou tem o direito legal de conduzir o veículo que usa para prestar os Serviços; esse veículo está em boas condições de operação e atende aos padrões e requisitos de segurança estatutários e do setor, garantindo também que o veículo tenha idade compatível com o limite legalmente aplicável, quando houver;
- Você é proprietário ou tem o direito legal de conduzir o veículo que usa para prestar os Serviços; esse veículo está em boas condições de operação e atende aos padrões e requisitos de segurança estatutários e do setor, garantindo também que o veículo tenha idade compatível com o limite legalmente aplicável, quando houver;
- Você somente prestará os Serviços usando o veículo que foi informado à inDrive, ciente de que é vedada a prestação de Serviços com veículos alheios;
- Você não permitirá que ninguém o acompanhe no veículo durante a prestação dos Serviços;
- O Usuário não prestará os Serviços enquanto estiver sob a influência de fadiga, álcool, drogas ou quaisquer substâncias entorpecentes e/ou psicoativas, nem se envolverá em comportamento inseguro ou ilegal durante a prestação dos Serviços;
- Você será responsável por calcular, cobrar e pagar ao orçamento todos os impostos aplicáveis previstos pela respectiva legislação na jurisdição de sua origem, decorrentes da prestação dos serviços aos Passageiros;
- Você atenderá às nossas solicitações razoáveis para fornecer informações relacionadas aos Serviços e ao seu uso da Plataforma;
- Você não usará as informações obtidas por meio da Plataforma para qualquer finalidade não relacionada ao uso ou à prestação dos serviços do Motorista.
- Você não se apresentará como funcionário da inDrive em redes sociais, aplicativos de mensagens, plataformas de streaming, web sites como Youtube, bem como não confeccionará uniformes, crachás ou qualquer outro material que o identifique visualmente como funcionário da inDrive.
- Você cumprirá com os requisitos de todas as leis aplicáveis relacionadas a combate à lavagem de dinheiro, sanções, anticorrupção, antissuborno, combate ao comércio ilegal e combate ao financiamento do terrorismo, proibindo o uso de trabalho infantil ou forçado, propriamente dito, e não tomará qualquer ação que possa levar a uma violação de tais leis, não facilitará, incentivará ou induzirá qualquer pessoa a participar de tais atividades.
- Você cumprirá as políticas da inDrive aplicáveis em seu país.

Fonte: Elaboração própria com dados disponibilizados pelo site da plataforma *inDrive*.

À título de ilustração, confeccionamos este quadro com algumas diretrizes postuladas pela plataforma digital e que devem ser seguidas pela pessoa motorista quando ela adere aos serviços da *inDrive*. A responsabilização da pessoa trabalhadora está no cerne da operação da plataforma. A *inDrive* esboça em sua página oficial que as suas soluções de mobilidade e

serviços são responsáveis por privilegiar “a liberdade de escolha das pessoas, mantendo o elemento humano como centro na tomada de decisões” e que o “modelo pessoa a pessoa (peer-to-peer) compreende maior transparência, desafiando muitas injustiças que caracterizam os provedores de mobilidade”. No entanto, o discurso dessas plataformas digitais, que a princípio promoveria à pessoa trabalhadora autonomia em executar a sua atividade profissional, é desmitificado por Braz et al (2022) ao revelar a constante governança e controle sobre a sua vida. O lema abraçado pelas plataformas é de que a partir de agora somos responsáveis pela gestão de nossa própria vida.

As discussões explanadas por Braz et al (2022) e Vasconcelos e Gomes (2024) neste trabalho, rompem com a ilusão de Economia de Compartilhamento. A proposta solidária da *inDrive* recai em contradições “contidas entre o discurso da liberdade, da autonomia e da solidariedade que as tecnologias tinham no início, para as condições reais e práticas do capitalismo da era digital” (Vasconcelos & Gomes, 2024, p. 22).

Abílio (2020b) relata que a afirmação do trabalho por plataformas culmina em um exercício de difícil compreensão, pois não há como definir as categorias que o estruturam. Ou seja, há um terreno opaco e confuso a respeito do crescimento da plataformização de trabalho em diferentes dimensões econômicas, formas de trabalho e tipos de serviço. A autora estabelece que plataformas digitais, como é o caso da *inDrive*, constitui-se por meio de relações que são ofertadas e executadas *online*, visto que, “não há uma predeterminação necessária sobre a localidade física onde o trabalho será realizado” (p. 17). O objetivo está em dispersar o trabalho e assegurar a centralização do controle a partir da transferência da responsabilidade e do gerenciamento do seu próprio tempo à pessoa trabalhadora.

Como já explicamos, as propagandas e políticas de *marketing* ilusórias apresentadas pela *inDrive* em seu site oficial, propõem um ideal harmônico que agrupa suas pessoas integrantes como partes de um todo universal e idêntico. Não há espaço para conflitos e diferenças, mas a “possibilidade para construção de um novo caminho no futuro”. Concordamos com Freitas (2024), para quem a utilização de ferramentas digitais na contemporaneidade caminha alinhada à finalidade de uma comunicação midiática de uma empresa que opera por meio de ferramentas digitais, de enquadrar pessoas em um lema do “bem comum”, apartando-as do conhecimento e dissipando seus projetos individuais.

À luz do pensamento de Sartre (1960/2002), encontramos fundamentos que nos auxiliam a desvelar a proposta supostamente solidária da empresa. Pessoas trabalhadoras que encontram-se à mercê desta precária atividade profissional vivenciam projetos que não são aqueles enredados ao longo do seu percurso histórico e pessoal. Podemos utilizar o termo

definido pelo autor de massa de manobra para se referir às pessoas usuárias que têm suas ações alienadas a projetos de terceiros, vivendo modos de ser que não são seus. Como indicado, há pessoas trabalhadoras que se encontram cientes de sua condição atual, tendo esta atividade como seu único meio de renda.

Também encontramos postagens no grupo público de pessoas motoristas que avaliam bem a *inDrive*. Uma pessoa trabalhadora publicou que *“muito se fala nesse grupo como é difícil trabalhar para o in Driver, 4 anos e não tenho o que reclamar, sempre faço o que acho viável, sempre consigo o mínimo para viver, hoje já realizei 30 mil corridas e que venham mais 30 mil”*. Em outra postagem, outra pessoa motorista enfatiza que vivenciou períodos difíceis com a *Uber* e a *99POP* e que o *inDrive* viabiliza frequentes bonificações: *“As pessoas reclamam da inDriver, eles dão até bônus nas corridas, o povo tá reclamando com a barriga cheia....”*. Em outro grupo público de pessoas motoristas de aplicativo, uma pessoa trabalhadora também afirma a sua afinidade com a plataforma: *“rodei muito tempo pela uber, a [sic] três semanas atrás cortaram todas as minhas promoções, inclusive turbo, que ajuda na hora do trânsito. Em questão disso resolvi começar a rodar pela inDrive. Confesso q [sic] me surpreendi, tá melhor q [sic] Uber”*.

Sobre essas divergências, Sartre (1960/2002) sinaliza que a pessoa, ao ser lançada ao mundo, encontra-se diante de um contexto pré-fixado de conteúdos produzidos antes de sua existência. É nesse campo da materialidade, que identificamos como prático-inerte, que as relações entre as pessoas serão constituídas. Ou seja, este campo medeia as relações sociais. Assim, ao passo que o prático-inerte também contempla relações de necessidade e reciprocidade, também será o fundamento que subsidiará conjunturas de servidão e opressão. Nesta perspectiva, a plataforma digital opera como um imperativo categórico de sua funcionalidade, exigindo de qualquer pessoa trabalhadora que entra em contato com ela, que se comporte de forma semelhante.

O filósofo define que o conceito de alienação está na compreensão de que a pessoa vivencia o projeto alheio que lhe é determinado pelo Outro, encontrando-se no âmago das produções deste como antipraxis. Sendo assim, quando algo é criado, sua essência precede sua existência, visto que a pessoa criadora prevê a serventia do que deseja produzir. Sua liberdade criadora é fixada no produto que retorna ao usuário como inércia. Noutros termos, as plataformas digitais ditam regras às pessoas trabalhadoras, as quais devem obedecê-las para continuar usando. Isso, portanto, desconstrói qualquer argumento sobre sua liberdade de ação sem interferência da *inDrive*. Contudo, o ideal harmônico do “bem comum” e solidário proposto pela plataforma pode convencer pessoas trabalhadoras de que ela é uma saída para a

precariedade do contexto de trabalho informal. Isso dependerá da condição atual e da necessidade da pessoa trabalhadora, que talvez precise acreditar em alguma saída para sua condição precária de vida.

Abílio (2020b) menciona que *Big Techs* são compostas por atuações que ela considera como “organizadas pela dispersão”. Ou seja, centralizam-se as formas de controle para garantir a dispersão de pessoas trabalhadoras. A finalidade da plataformização digital está em propiciar o gerenciamento e o controle da pessoa trabalhadora. A lógica de operação de uma plataforma, como é o caso da *inDrive*, está em permitir que pessoas usuárias executem as suas atividades profissionais de modo *online*, o que culmina, por exemplo, na ausência de um espaço físico e, por conseguinte, na dificuldade de interação e conjugação de esforços dessas pessoas. A partir de um movimento de dispersão, a cooperação entre as pessoas motoristas é superada por uma assídua competição que objetiva o lucro.

Por outro lado, nos deparamos com a relação estabelecida na cooperativa de plataforma *Senôritas Courier*. Neste exemplo, a plataforma digital foi criada após um duradouro tempo de conjugação de esforços entre as pessoas membras deste movimento. Em um primeiro momento, a cooperativa foi elaborada com a finalidade de superar a árdua escassez configurada no mercado de trabalho informal. A dificuldade de inserção de mulheres e pessoas trans neste ramo de *delivery*, oriunda dos efeitos da violência de gênero, possibilitou a articulação de um movimento coletivo rumo ao enfrentamento desta ameaça que paira sob suas ações. Sartre (1960/2002) enfatiza que a pessoa, ao construir a sua própria existência, lida com o campo prático-inerte. No entanto, o campo da materialidade, ao mediar as relações, tanto pode se apresentar como um limitador das ações humanas quanto um possibilitador, inclusive facilitando articulações que levam as pessoas a se organizarem em grupos para confrontar essas ameaças, como foi o caso do engajamento das mulheres e do apoio público dado para a criação da plataforma *Senôritas Courier*.

Bettoni (2002) confirma isso ao comentar que as pessoas mantêm relações essenciais com a materialidade e com o Outro, o que pode ser uma força propulsora para o libertar da própria inércia material. No entanto, em comum acordo com os pressupostos teóricos de Sartre sobre a sociabilidade, Bettoni assenta que “numa situação constituída pelo conjunto dos homens e das coisas, os homens estabelecem relações de reciprocidade e de entendimento, formando uma simples comunidade hostil” (p. 70). No contexto serial, dito neste trabalho, a relação entre as pessoas não é o suficiente para assegurar iniciativas em comum, porém, é a partir e no interior dessa estrutura serial que os grupos se constituem enquanto um livre exercício da *práxis* para vencer aquilo que foi proposto pelo prático-inerte.

A práxis individual de cada pessoa integrante de uma cooperativa é fundamental para que a organização atinja a finalidade pela qual foi construída. Isso poderá garantir a eficácia de um sistema de cooperativa que opera de forma organizada, que valoriza os princípios como a solidariedade e a divisão igualitária de bens comuns (Singer, 2002; Alvear et al. 2023). Podemos identificar esse aspecto no site da cooperativa *Señoritas Courier*. O movimento coletivo é construído a partir da inserção de pessoas membras em um ambiente de formação política e ideológica a respeito da tecnologia social, mesmo que ainda sua estrutura comporte características da coletividade serial.

Conforme Sartre (1960/2002), o conceito de “organização” irá conferir ao grupo uma estrutura interna. Dessa forma, o que irá assegurar às pessoas membras de uma plataforma de cooperativa, como é o caso da *Senõritas Courier*, é a importância de abdicar de seus interesses pessoais para que todos possam convergir suas necessidades em uma finalidade comum. Sartre tece argumentos de que “o caráter *comum* do indivíduo (ou, se quisermos, seu ser-no-grupo) torna-se poder jurídico de cada um sobre a individualidade orgânica em si mesmo e em todos os terceiros” (Sartre, 1960/2002, p. 537, grifo do autor).

No grupo organizado, as pessoas membras descobrem na materialidade as exigências a serem trabalhadas, fazendo com que cada um possa se desdobrar em várias ocupações para realização dessas tarefas. Essas ações passam a ser mutuamente necessárias umas às outras, e a práxis comum só ocorre porque cada pessoa membra compreende que a sua função é imprescindível às funções de outras pessoas (Sartre, 1960/2002). Entretanto, tal fato não elimina a existência de conflitos no interior do grupo, o que exige das pessoas integrantes sempre estarem abertas para se reorganizar a fim de manter o objetivo. A questão aqui é que se elas são mediadas por um aplicativo produzido por outras pessoas que lhes impõem regras, a autonomia para realizar a autogestão do grupo é praticamente nula. Elas teriam, sim, autonomia para resistir a essas regras, o que seria um movimento de luta contra a alienação e não um engajamento em prol da plataforma.

Considerando o exemplo da cooperativa de plataforma *Señoritas Courier*, mencionamos que o movimento irá realizar o lançamento de sua primeira plataforma digital, visando otimizar o processo de trabalho diário das pessoas cooperadas. A finalidade desta proposta é se contrapor aos modelos tradicionais de uberização de trabalho e justificar o argumento de que há possibilidade de ofertar serviços plataformizados sem colocar em risco à vida da pessoa trabalhadora, propiciando autonomia e dignidade. Porém, ao partirmos do raciocínio esboçado por Sartre (1960/2002), é de suma importância examinar que a transição

do movimento cooperativo para o campo digital, culmina no processo do que o filósofo vai conceber como institucionalização.

Ou seja, em um mercado de trabalho informal e acirrado, a cooperativa necessita institucionalizar os processos referentes à sua estrutura, para que, desta forma, consiga obter um resultado eficaz e lucrativo. Bettoni (2002) sublinha que na passagem de um grupo organizado para o institucional “o grupo incorpora novas medidas, mais poderosas que sua organização” (p. 73), ao passo que a pessoa membra passa a deixar de ser essencial à conjuntura da cooperativa, considerando que as práxis passam a ser definidas previamente, transformando a liberdade em processo.

Assim, as finalidades gerais da instituição passam a exercer sobre as pessoas membras um controle maior, resultando em um processo de hierarquia, burocracia e autoridade. Para que não haja esse engessamento das ações, tampouco que “O poder (seja) eliminado dos indivíduos e entregue a um único ente, que Sartre chama de *soberano*” (p. 73, grifo do autor), é necessário que as pessoas membras do grupo resistam, tentando, ao menos, manter características do grupo organizado, como a autogestão. Para tanto, diante de uma hierarquia, essa mediação da autogestão em um grupo institucionalizado caberia mais ao gestor, que pode mediar as relações para que o grupo não retorne à estrutura serial.

Nessa perspectiva, se direcionarmos o nosso foco para o objeto de estudo deste trabalho, compreendemos que o processo de institucionalização e soberania é semelhante ao cenário da plataforma digital *inDrive*, mas podemos considerar que ele se faz em um revés. Por mais que propague ideias solidárias, a *inDrive* imputa às pessoas motoristas os efeitos de sua operação em realidade, mas ao invés do controle excessivo e direto das ações, o que não deixa de ocorrer de certa forma pelos algoritmos, o que é institucionalizado é o abandono da pessoa trabalhadora, condição forjada pela disseminação e vulgarização do conceito de liberdade e autonomia. A precariedade enfrentada pelas pessoas trabalhadoras que utilizam os serviços da empresa, como, por exemplo, o desamparo e a vulnerabilidade enfrentadas pelas vítimas de um sistema de gerenciamento e controle humano, desvela que a empresa não cumpre com a sua proposta solidária propagada em seus canais de comunicação.

A ideia fantasiosa de que a economia de compartilhamento seria mais comunitária reside na concepção de que as plataformas podem favorecer condições adequadas para que as pessoas trabalhadoras possam encontrar no autogerenciamento e no empreendedorismo uma saída frente às mazelas da precarização do trabalho.

A lógica de exploração pautada em um funcionamento que ocorre como um “leilão”, promete à classe trabalhadora a possibilidade de escolha para poder controlar a sua atividade

profissional. No entanto, o tecimento opaco que configura a operação dessa plataforma digital, oculta a estratégia que posiciona a pessoa trabalhadora como a principal prejudicada de um ilusório progresso tecnológico, em que o único beneficiário é o cliente, mas, principalmente, os idealizadores dessas plataformas.

Considerações Finais

Nos caminhos percorridos, visamos elucidar o movimento de surgimento de empresas-aplicativo que se intitulam como “plataformas solidárias”. Ao considerarmos o panorama contemporâneo oriundo da plataformização do trabalho, compreendemos que pessoas trabalhadoras que dependem desta atividade profissional para sobreviverem encontram-se à mercê de um contexto laboral que as posicionam em uma realidade frágil, vulnerável e instável. As plataformas solidárias, principalmente aquelas que se enquadram em uma configuração de cooperativismo de plataforma, prometem a essas pessoas uma saída desse cenário precário.

Como mencionado, muitas dessas plataformas solidárias, que despontam no mercado de trabalho, utilizam-se de uma campanha publicitária que confrontam plataformas tecnológicas tradicionais (*Uber* e *99POP*). Em outras palavras, elas convidam pessoas trabalhadoras, que se encontram abatidas por serem exploradas e fragilizadas pelas *big techs* tradicionais, a se inscrevem em seu aplicativo “inovador e humanizado”. Elas propõem que a sua configuração digital P2P (de pessoa para pessoa) viabiliza liberdade de escolha, transparência no repasse de remuneração, cooperação e solidariedade. Se considerarmos as frequentes denúncias feitas à *Uber* e a *99POP* nos últimos anos, muitas pessoas trabalhadoras reivindicam exatamente pautas relatando a urgência de transparência em relação à remuneração que recebem, ausência de apoio das plataformas tecnológicas e autonomia no exercício de sua atividade profissional.

Tendo em vista que essas pautas reivindicatórias emergiram após a exposição da vulnerabilidade enfrentada por motoristas e entregadores de plataformas tradicionais durante a pandemia da Covid-19, é possível que as plataformas solidárias tenham se utilizado dessas denúncias para realizar um *marketing* alinhado às demandas desses trabalhadores, as quais vêm sendo clamadas há anos.

Como apresentamos, autores como Braz (2021), Braz et al. (2022), Nóbrega e Gabriel (2023), Gimenes e Hur (2023) e Gaulejac (2007) postulam que plataformas tecnológicas, ao estarem inseridas em um contexto de economia de compartilhamento, vendem o seu pacote de ideias “geniais” com a premissa de solucionar as contradições enfrentadas pelas pessoas trabalhadoras e revolucionar o seu percurso profissional. Para tanto, essas plataformas solidárias referem-se a si mesmas como as “salvadoras” da classe trabalhadora, o que as distanciariam da configuração de uma plataforma tradicional.

O jogo ideológico postulado por essas plataformas garante à pessoa usuária, conforme divulgado em seu molde de funcionamento, que os seus interesses serão privilegiados. É comum nos depararmos com propagandas disseminadas em mídias sociais de plataformas solidárias com ênfase em características que as diferem de empresas-aplicativos como a *Uber* e o *99POP*. Anuncia-se às pessoas trabalhadoras inúmeros benefícios, diferenciais e princípios que as aproximam de uma alternativa solidária de trabalho, como é o caso da *inDrive*, que se propaga aproximando sua configuração à de uma plataforma solidária.

O formato supostamente inovador de sua plataforma, P2P, faz com que muitas pessoas trabalhadoras realmente acreditem na possibilidade de serem beneficiadas em decidir sobre o valor de uma corrida. Porém, pela compreensão realizada até aqui, este formato tem como finalidade beneficiar apenas consumidores e não a pessoa trabalhadora. A *inDrive*, buscando se contrapor à *Uber*, também manifesta que não se utiliza de algoritmos em seu funcionamento, garantindo transparência a quem utiliza o aplicativo. No entanto, no próprio Termo de Condição de Usuários disponibilizado pela plataforma, identificamos que há uma coleta de dados pessoais tanto de pessoas motoristas quanto de usuários, assim como o rastreamento de localização ao acessar o GPS, IP e Wi-Fi. Por mais que a plataforma afirme que esta coleta ocorre para “*fins de suporte ao cliente, segurança e proteção, para resolver disputas entre usuários, para melhorar nossos serviços e para análises*”, pareceu-nos uma justificativa enganosa, visto que a plataforma opera por meio de gerenciamento algorítmico.

Quando direcionamos nossa compreensão para a história do mundo do trabalho, notamos como a funcionalidade da *inDrive* assemelha-se às configurações de instituições que existem há anos. Ao considerarmos o panorama de empresas situadas no contexto econômico do taylorismo-fordismo, verificamos que essas organizações também tinham como objetivo produzir um ideal harmônico entre as suas pessoas trabalhadoras. Profissionais, principalmente aquelas pessoas que atuavam no campo da Psicologia, eram convocados para mediar situações e evitar o surgimento de conflitos. Porém, nesse contexto, pessoas trabalhadoras desfrutavam de condições laboráveis estáveis, asseguradas após lutas históricas acerca de seus direitos. As empresas eram responsáveis por arcar com responsabilidades em relação às condições dignas para o exercício da atividade profissional das pessoas. Ao que tudo indica, o lema de “Vestir a camisa”, utilizado pelas gestões organizacionais durante anos, agora é maquiado por uma faceta aparentemente inovadora, cuja finalidade é apagar a luta histórica da classe trabalhadora pelos seus direitos mínimos. Parece-nos que a escusa ideologia atual de “tirar a camisa” da empresa para viver seu trabalho de maneira autônoma, despe a pessoa trabalhadora de qualquer proteção, deixando-a vulnerável, abandonada à sorte de que nada de ruim aconteça para que

tenha condições de resolver os problemas sozinha. No entanto, mesmo despida de proteção, o velcro da marca institucional arranha a sua pele.

Conforme o raciocínio estruturado até aqui, a *inDrive*, assim como outras plataformas tecnológicas, não se distanciam das configurações de organizações tradicionais do mundo do trabalho, no tocante aos seus discursos. A inovação na forma como opera o seu aplicativo, de pessoa-para-pessoa, é uma espécie de um leilão do valor do trabalho da pessoa motorista. O que essa empresa-aplicativo propõe é lançar a pessoa trabalhadora no seio da lógica do “livre-mercado” neoliberalista, tendo que garantir, assumir e se responsabilizar por praticamente todo o processo de sua atividade profissional, além de pagar um percentual pelo uso do aplicativo que controla seu trabalho. Desta forma, a plataforma pode estar utilizando as pessoas trabalhadoras como um “escudo” para se proteger de críticas ao seu molde de funcionamento. Por exemplo, em casos de conflitos de divergência em relação ao preço, trajeto, forma de pagamento, entre outros, a pessoa passageira pode entender que a culpada é a pessoa motorista, haja vista que, por conta do funcionamento P2P, o seu contato será direto com ela.

É até irônico apontar que, diante dos conteúdos mencionados, o jogo ideológico apresentado pela *Uber* e *99POP* torna-se justo em relação às pessoas usuárias que utilizam o seu serviço. Isso porque, em suas propagandas elas não se intitulam enquanto solidárias ou muito menos fazem menção à cooperação, igualdade e transparência de remuneração.

Quando pensamos nas propostas da *inDrive*, ela se afirma enquanto uma plataforma intermediária que tem como finalidade propiciar o desenvolvimento humano e condições de igualdade para as pessoas usuárias de seu aplicativo. Assim como frisa ser “ (...) *uma empresa feita por pessoa, para pessoa, porque acreditamos que nenhuma tecnologia no mundo substitui a empatia humana*”. A partir dos apontamentos realizados a respeito da comparação entre uma cooperativa plataforma e o pensamento de Sartre (1960) sobre grupo organizado, podemos antecipar que o molde de operação de uma plataforma pode enfrentar contradições intrínsecas no cerne neoliberal, as quais dificultam a sua tentativa de humanização de trabalho.

Muitas dessas pessoas trabalhadoras agem solitariamente, mas como todo grupo de resistência e luta insurge no seio do coletivo serial, o processo dialético da relação empresa e pessoa trabalhadora não passa ileso. Se a cooperação não é incitada e mediada pela empresa, o tiro pode sair pela culatra. Enquanto pessoas trabalhadoras “livres”, o exercício dessa liberdade poderá ser genuíno quando se conscientizarem da alienação e buscarem se unir, cooperando mutuamente e autogerindo suas ações para superar a condição do trabalho precarizado e alienado.

De antemão, ratificamos nosso entendimento de que a plataforma tecnológica *inDrive* não parece ser coerente com os princípios solidários disseminados em suas campanhas publicitárias. A estratégia que ampara a operação da plataforma digital é composta por um lema empresarial corriqueiro do mercado de trabalho: o cliente sempre tem razão! Assim, vale salientar que o crescimento desta lógica embasada no leilão da mão de obra da pessoa trabalhadora tem seduzido outras empresas que vêm aderindo a relação de trabalho *peer-to-peer*. Neste ano de 2024, a empresa *99POP* afirmou que irá ofertar às pessoas usuárias de sua plataforma a opção “99 Negocia”, cuja finalidade é viabilizar autonomia para que as pessoas passageiras possam combinar com a pessoa motorista o valor adequado pelo serviço. A negociação irá começar a partir de um valor pré-definido pela plataforma e a pessoa usuária poderá aceitar a sugestão ou sugerir uma nova proposta. Por outro lado, a pessoa motorista pode tanto acatar a solicitação da pessoa passageira quanto fazer uma contraproposta.

Além disso, a fragilidade da ideologia do P2P é que essa intersubjetividade proposta não acontece, como Sartre (1060/2002) coloca, somente de maneira diádica. Poderíamos arriscar dizer que está mais para P3P, ou seja, uma sociabilidade; isto é, quando a relação entre duas pessoas é mediada por um terceiro, no caso a empresa por meio de seu aplicativo. Se é este que medeia a relação, como dissemos, ele define as regras que beneficiam [sempre] a empresa.

Referências

- Abílio, L. C. (2020a). *Uberização: A era do trabalhador just-in-time?* Campinas, SP: Estudos Avançados.
- Abílio, L. C. (2020b). Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado? *Contracampo*, 39(2), 12–26. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579/pdf>
- Abílio, L. C. (2021). Uberização: Manicures, motoboys e a gestão da sobrevivência. In L. Marques (Org.), *Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo* (pp. 13–39). São Paulo, SP: Fundação Perseu Abramo. Recuperado de https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2021/07/Trabalho-e-informalidade-web_final.pdf
- Almeida, C. (2024, 14 de setembro). Uber é condenada a pagar R\$ 1 bi de dano moral e reconhecer o vínculo empregatício de motoristas. *O Globo*. Recuperado de <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/09/14/uber-e-condenada-a-pagar-r-1-bi-de-dano-moral-e-reconhecer-vinculo-de-emprego-de-motoristas.ghtml>
- Alvear, C. A., Neder, R., & Santini, D. (2023). Economia solidária 2.0: Por um cooperativismo de plataforma solidário. *P2P e Inovação*, 9(2), 42–61. Recuperado de <https://revista.ibict.br/p2p/article/view/6268/5851>
- Antunes, R. (2002). *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. São Paulo, SP: Boitempo Editorial. (Trabalho original publicado em 1999).
- Azambuja, L. R. (2009). Os valores da economia solidária. *Revista Sociologias*, 11(22), 282–317.
- Basílio, A. L. (2020, 7 de julho). Entregadores antifascistas: A uberização vem para suprimir direitos. *CartaCapital*. Recuperado de <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/entregadores-antifascistas-a-uberizacao-vem-para-suprimir-direitos/>
- Bettoni, R. A. (2002). A formação dos grupos sociais em Sartre. *Revista Eletrônica Metanoia*, 4, 67–75. Recuperado de https://ufsj.edu.br/portal-repositorio/File/lable/revistametanoia_material_revisto/revista04/texto09_sociabilidade_sartre.pdf
- Braz, M. V. (2021). Contribuição da sociologia clínica: reflexões históricas e epistemológicas. In M. V. Braz (Org.), *Trabalho, sociologia clínica e ação: Alternativas à individualização do sofrimento* (pp. 82–113). Editora Fi.

- Braz, M. V., Mendes, T. C., & Ferreira, Y. A. (2022). Ideologia gerencialista e plataformas de treinamento de dados para inteligência artificial (IA): Condições de trabalho e saúde. *Revista Eletrônica de Comunicação, Informação & Inovação em Saúde*, 16, 859–784. Recuperado de https://www.arca.fiocruz.br/bitstream/handle/icict/56595/4_3397.pdf?sequence=2
- Bunders, J. D. (2022). Gigs of their own: Reinventing worker cooperativism in the platform economy and its implications for collective action. *Political Science and Public Policy*. Recuperado de <https://www.elgaronline.com/edcollchap/edcoll/9781839100277/9781839100277.00019.xml>
- Castro, F. C. L. D. (2020). A manipulação de mídias de massa e armadilha do prático-inerte nas redes sociais em uma perspectiva sartriana. *Revista Controvérsias*, 16, 15–32. Recuperado de <https://revistas.unisinos.br/index.php/controversia/article/view/19849>
- Castro, F. G. D., & Ferreira, J. B. (2022). *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva*. Porto Alegre, RS: Editora Fi.
- Costa, S. D. S. G. (2009). Governamentabilidade neoliberal, teoria do capital humano e empreendedorismo. *Educação & Realidade*, 34(2), 171–186. Recuperado de <https://seer.ufrgs.br/index.php/educacaoerealidade/article/view/8299>
- D'Andréa, C. (2020). *Pesquisando plataformas online: Conceitos e métodos*. Salvador, BA: Edufba.
- Dardot, L., & Laval, P. (2009). *A nova razão do mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo, SP: Editora Boitempo.
- Espinosa, E. (2024, 3 de janeiro). Uber Moto. *Uber Brasil*. Recuperado de <https://www.uber.com/pt-BR/blog/e-acessivel-e-facil-de-usar-e-uber-moto-conheca-a-fundo/>
- Ferreira, J. B. (2022). A máquina do mundo neoliberal: Capturas e resistências à precarização da subjetividade e da vida no trabalho. In F. G. D. Castro & J. B. Ferreira (Orgs.), *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* (pp. 41–67). Porto Alegre, RS: Editora Fi.
- Freitas, S. M. P. (2018). *Sartre, psicologia de grupo e mediação grupal*. (Tese de Doutorado), Universidade Estadual de Maringá. Recuperado de http://www.ppi.uem.br/arquivos-2019/PPI_2018_SYLVIA.MARA_Tese.pdf
- Freitas, S. M. P. de (2022a). Intervenções em grupos na perspectiva existencialista. In Melo, F. F. S. de & Santos, G. A. O. (Orgs.), *Psicologia fenomenológica e existencial: fundamentos filosóficos e campos de atuação* (pp. 187–209). Santana de Parnaíba, SP: Manole.

- Freitas, S. M. P. de (2022b). Evidências sartrianas para a inteligibilidade de movimentos de tessituras grupais. In Pretto, Z., Strelow, M., & Schneider, D. R. (Orgs.), *Existencialismo e ciência: princípios metodológicos de pesquisa* (pp. 48–70). Santa Maria, RS: Arco Diretores.
- Freitas, S. M. P. de (2024). A experiência psicológica do Nós: alienação, comunidade e engajamento em *O ser e o nada*. *Revista de Filosofia*, 74–86. Recuperado de <http://periodicos.ufc.br/argumentos/article/view/92067>
- G1 Minas. (2023, 30 de novembro). Passageira de moto de aplicativo morre atropelada por ônibus em Belo Horizonte. *G1 Minas Gerais*. Recuperado de <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/11/30/passageira-de-moto-de-aplicativo-morre-atropelada-por-onibus-em-belo-horizonte.ghtml>
- Gaulejac, V. D. (2007). *Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social*. São Paulo, SP: Ideias & Letras.
- Gimenes, L. F. D. S., & Hur, D. U. (2023). Do governo algorítmico à vida modularizada: como os algoritmos regulam a nossa existência. In Lara, L. D., Cruz, L. R. D., & Passos, P. D. (Orgs.), *Digitalização da vida e produção de subjetividades* (pp. 43–55). Florianópolis, SC: Abrapso Editora.
- Gomes, M. (2023, 8 de agosto). Motorista de app humilhado por mulher que se identificava como médica diz que nunca foi maltratado: “vontade de chorar”. *G1 Goiás*. Recuperado de <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2023/08/06/motorista-de-app-humilhado-por-mulher-que-se-identificava-como-medica-diz-que-nunca-havia-sido-maltratado-em-corridas-vontade-de-chorar.ghtml>
- Harvey, D. (1994). *Condição pós-moderna* (4ª ed.). São Paulo, SP: Loyola.
- Lemos, A. (2020). Dataficação da vida. *Revista de Ciências Sociais*, 194–202. Porto Alegre, RS: PUCRS. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/civitas/a/myyQrGW4s9LnCDJDVRyyF8s/>
- Lemos, A., & Pastor, L. (2021). Experiência algorítmica: ação e prática de dado na plataforma Instagram. *Contratempo*, 132–164. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/40472/pdf>
- Milagres, L. (2023, 5 de dezembro). Ministério do Trabalho pede suspensão de transporte por aplicativo em BH. *G1 Minas Gerais*. Recuperado de <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/12/05/ministerio-do-trabalho-pede-suspensao-de-transporte-por-moto-de-aplicativo-em-bh.ghtml>
- Ministério Público do Trabalho em São Paulo. Uber é condenada em R\$ 1 bi e deverá reconhecer o vínculo empregatício de motoristas. *MPT – SP*. Recuperado de <https://www.prt2.mpt.mp.br/1108-uber-e-condenada-em-r-1-bi-e-devera-reconhecer-vinculo-empregaticio-de-motoristas>

- Neves, I. B. S., Vianna, F. R. P. M., & Sutil, B. D. N. (2021). Algorocracia: uma análise crítica sobre a gestão de algoritmos. *Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão*, 19(16), 246–256. Recuperado de https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/63985/1/2021_art_ibsneves.pdf
- Nóbrega, R. A. A., & Gabriel, Y. F. P. (2023). Capitalismo de plataforma, “big techs” e precarização de direitos sociais. *Confluências*, 25(1), 43–67. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/confluencias/article/view/57314/33969>
- O’Neil, C. (2020). *Algoritmos de destruição em massa: como o big data aumenta a desigualdade e ameaça a democracia* (1ª ed.). Santo André, SP: Editora Rua do Sabão.
- Okusiro, I. A., & Squeff, T. D. A. F. R. C. (2023). A utilização do dumping social pelo capitalismo de plataforma: o processo de uberização do trabalho. *Scientia Iuris*, 27(3), 52–74. Recuperado de <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/iuris/article/view/45838>
- Oliveira, J. (2020, 28 de junho). Galo lança a revolução dos entregadores de aplicativo. Essenciais na pandemia, invisíveis na vida real. *El País*. Recuperado de <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-28/galo-lanca-a-revolucao-dos-entregadores-de-aplicativo-essenciais-na-pandemia-invisiveis-na-vida-real.html>
- Peixoto, J. A. T. (2022). Neoliberalismo e o mito da empregabilidade: a construção e a manutenção dos sujeitos culpabilizados, infantilizados e segregados. In F. G. D. Castro & J. B. Ferreira (Orgs.), *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* (pp. 108–129). Porto Alegre, RS: Editora Fi.
- Perdigão, P. (1995). *Existência e liberdade: uma introdução à filosofia de Sartre*. Porto Alegre, RS: L&PM Editora.
- Reis, P. A. dos. (2021). O contexto do trabalho informal pela perspectiva de trabalhadores motoristas de Uber. *Projeto de Iniciação Científica (PIC)*, Universidade Estadual de Maringá, 43–65.
- Ribeiro, A. de F. (2015). Taylorismo, Fordismo e Toyotismo. *Revista Lutas Sociais*, 65–79. São Paulo, SP.
- Rusche, A., & Santini, D. (2017). Plataformas de solidariedade: a diferença entre transformar tudo em objeto de lucro e compartilhar de maneira inteligente. In T. Scholz, *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia de compartilhamento corporativa* (pp. 12–13). Fundação Rosa Luxemburgo. Recuperado de https://autonomialiteraria.com.br/wp-content/uploads/2020/07/cooperativismo-de-plataforma_web_simples.pdf
- Santiago, A. (2022, 18 de agosto). Deepfakes já circulam nas eleições: saiba o que são e como identificá-los. *Inteligência Artificial*. Recuperado de <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2022/08/18/entenda-o-que-e-e-como-identificar-deepfake-eleicoes.htm>.

- Santinni, D. (2024, 13 de maio). Uma alternativa concreta à precarização. *Tecnologia/Trabalho*. Recuperado de <https://jacobin.com.br/2024/05/uma-alternativa-concreta-a-precarizacao/>.
- Sartre, J.-P. (2002). *Crítica da razão dialética* (G. J. F. Teixeira, Trad.). Rio de Janeiro, RJ: DP&A. (Trabalho original publicado em 1960).
- Schmidt, S. (2022, 20 de dezembro). Deepfakes, o novo estágio tecnológico da desinformação: algoritmo detecta imagens e vídeos alterados com inteligência artificial. *Tecnologia da Informação*. Recuperado de <https://revistapesquisa.fapesp.br/deepfakes-o-novo-estagio-tecnologico-das-noticias-falsas/>.
- Scholz, T. (2017). *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia de compartilhamento corporativa*. Fundação Rosa Luxemburgo. Recuperado de https://autonomialiteraria.com.br/wp-content/uploads/2020/07/cooperativismo-de-plataforma_web_simples.pdf.
- Schor, J. B., & Eddy, S. (2020). *The just and democratic platform? Possibilities of platform cooperativism*. Boston College.
- Señoritas Courier. (2024). Ciclogística por mulheres e pessoas trans. *Señoritascc*. Recuperado de <https://señoritascc.com.br/>.
- Silva, A. P., & Dias, C. A. (2020). Ideologia gerencialista e discurso organizacional: instrumentalização do poder e controle social do trabalhador. *Núcleo de Estudos de Diversidade e Crítica Organizacional*. Recuperado de <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/41793>.
- Souza, F. (2022, 1 de fevereiro). Araraquara (SP) adota “Uber próprio”: motorista fica com 95% da tarifa. *Economia*. Recuperado de <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/02/01/araraquara-sp-bibi-mob-aplicativo-transporte.htm>.
- Tarnapolsky, F. (2023, 20 de março). MobizapSP, concorrente da Uber em São Paulo, já tem quase 40 mil cadastrados. *Mundo conectado*. Recuperado de <https://mundoconectado.com.br/noticias/v/32431/mobizapsp-concorrente-da-uber-em-sao-paulo-ja-tem-quase-40-mil-cadastrados>.
- Vasconcelos, T. L., & Gomes, C. M. C. (2024). Capitalismo de plataforma: crise, trabalho e lei do valor (p. 13-36). Recuperado de <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/65341/65341.PDF>.
- Viana, I. C., & Cunha, F. da. (2024). Plataformas peer-to-peer na economia compartilhada: status atual e agenda de pesquisa futura. *Future Studies Research Journal: Trends and Struggles (FSRJ)*, 16(1), e0781. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/374972944_Plataformas_peer-to-peer_na_economia_compartilhada_status_atual_e_agenda_de_pesquisa_futura.

Anexos

Anexo 1 – Prints de páginas do site da plataforma digital *inDrive*

Liberdade de escolha com o inDrive

Visão do inDrive

Pessoas e comunidades em todo o mundo devem ter oportunidades iguais de desenvolvimento e prosperidade



Missão do inDrive

Desafiando a injustiça



Valores do inDrive:



Propósito

Estar 100% comprometidos com nossa visão e nossa missão. Ganhamos dinheiro promovendo princípios de comércio justo. Mantemos programas sustentáveis sem fins lucrativos. Esses dois elementos são negócios principais com importância e propósito para nós. Agimos com ética, sem prejudicar ninguém.



Desempenho

Sermos profissionais, eficientes e com iniciativa. Atingirmos cada vez mais e com otimização de custos. Sermos ágeis, seguindo uma filosofia "lean". Assumirmos responsabilidades e sermos precisos. Usarmos o bom senso. Empreendermos melhorias e inovações contínuas.



Pessoas

Sermos focados no cliente, aprimorarmos a fidelização, segurança e a conexão emocional com a nossa marca. Desenvolvermos incansavelmente a equipe e contratarmos as pessoas mais qualificadas. Inspirarmos o crescimento pessoal. Mantermos a inclusividade, a meritocracia, o apoio e respeito mútuos na equipe, assim como a honestidade e o feedback direto. Contribuirmos para a felicidade dos usuários e da equipe.



Saiba mais sobre os valores

O inDrive proporciona liberdade de escolha a pessoas em todo o mundo

A inDrive opera nas maiores áreas metropolitanas, com os níveis mais altos de concorrência. Ela também opera em pequenas vilas, com uma população de apenas sete a oito mil habitantes, que muitas vezes têm conexões de internet muito fracas e sem mapas. Temos a capacidade de nos adaptar com sucesso às necessidades dos residentes de qualquer vilarejo, bairro ou cidade.

A popularidade do aplicativo está crescendo por causa de nosso modelo único de pessoa para pessoa e de nossa abordagem Corrida Mais Humanas.



Termos transparentes

A transparência total traz de volta o sentimento de controle. Não há algoritmos ou manipulação de preços. Os motoristas vêem a rota exata antes de aceitar a viagem e eles também podem escolher quais pedidos responder e quais passageiros são livres para escolher um motorista.



Preços sempre justos

O custo dos serviços é justo com a inDrive. Isto porque nosso modelo interpeçoal permite que os usuários concordem entre si por um preço que seja bom para ambas as partes.



Pagamentos diretos

Os passageiros pagam diretamente aos motoristas. Isto nos permite reduzir custos e manter tarifas mais baixas. O pagamento dos serviços para os prestadores é também o mais baixo do mercado.

Quem somos

A inDrive começou como um exercício contra a injustiça.

Era véspera de Ano Novo de 2012 no norte da cidade de Yakutsk, época em que as temperaturas costumam marcar -45°C. Por conta da situação extrema, as empresas de táxi locais respondiam com uma ação coordenada de duplicar suas tarifas, deixando muitos moradores sem um meio viável para se locomover durante o inverno siberiano. Esse aumento conspiratório e injusto de preços sempre irritou os cidadãos de Yakutsk, que se uniram nas redes sociais para solicitar e oferecer caronas uns aos outros e, o mais importante, para chegar a um acordo sobre um preço justo pela viagem. Essa ação popular, coletiva e on-line acabou se tornando o aplicativo inDrive.

[Ver tudo](#)



Os clientes nos escolhem porque:



O processo é rápido e simples



Temos especialistas verificados e qualificados



Preços justos

Serviços

Apenas especialistas de confiança e pedidos rentáveis

Te ajudamos a completar qualquer tarefa, por um preço justo. Encontre clientes e especialistas de forma rápida. Procure alguém para ajudar, ou obtenha pedidos pelo seu preço.

Anexo 2 – Prints de páginas do site da plataforma digital *Señoritas Courier*

[Fazer uma solicitação](#)[PT](#) ▼

Ciclogística por mulheres e pessoas trans

Serviço de coleta e entrega de encomendas na cidade de São Paulo, feito exclusivamente de bicicleta.

[Quero fazer uma cotação](#)[Fale conosco](#)

Sobre nós

Señoritas Courier nasceu em 2017, fundada por Aline Os, professora e ciclo entregadora.

Em 2023 concluímos o processo da formalização da cooperativa, composta por 9 pessoas, todas apaixonadas pela ideia de que as bicicletas podem substituir o transporte automotivo na logística e no dia a dia.

Cooperadas e cooperades exercem todas as funções: entregas, operação e atendimento, formação em mecânica e ciclo roteiros turísticos.

Desenvolvemos junto ao Núcleo de Tecnologia do MTST e da Unicamp a primeira plataforma de entregas de propriedade de trabalhadoras e trabalhadores do Brasil, impactando positivamente o sistema.



Serviços específicos para cada tipo de cliente

Analisamos cuidadosamente cada solicitação de envio, obtendo o melhor formato para entregar seu produto.

Ao longo dos últimos 4 anos nos dedicamos a entender demandas de tamanhos diversos, desde o envio de documentos, entregas regulares ou demandas sazonais.

Seja para uma entrega pontual ou para envios múltiplos, dispomos de equipe capacitada e atenciosa.

Ao optarmos por trabalhar com a logística de última milha, elaboramos nosso algoritmo próprio,

Entrega avulsa

Você quer enviar um documento para o cartório? Devolver a roupa que emprestou da amiga? De pessoa física para pessoa física, este é seu tipo de entrega.

Fazer uma solicitação

Entrega múltipla

Sua empresa precisa fazer mais do que 1 entrega por dia? Ou tem demandas recorrentes com muitas entregas? De empresa para clientes ou parceiros, este é o seu tipo de entrega.

Fazer uma solicitação



Impacto Socioambiental

Seus produtos sendo entregues de bicicleta por uma equipe competente, composta por mulheres e pessoas trans.



Entregas agendadas

Atendemos suas demandas conforme analisamos seu pedido. Mais tranquilidade para quem contrata e organização para quem presta o serviço.



Algoritmo próprio

Desenvolvemos nosso próprio algoritmo, que garante melhores condições de trabalho e custos.



Atendimento humanizado

Nosso atendimento para dúvidas e suporte funciona em horário comercial via whatsapp.

Ciclogística de forma autêntica

Não terceirizamos nem precarizamos a mão de obra que realiza os serviços de entregas, promovendo constantemente o uso da bicicleta na cidade.

Uma cooperativa popular e solidária

Nossa cooperativa é composta por pessoas que acreditam na economia solidária, garantindo a seguridade social da equipe, além de uma rede de apoio para realização de atividades e projetos.

Inclusão digital é fundamental

Promovemos a inclusão digital da equipe, não apenas como usuárias de um produto final, mas como agentes que fazem a gestão das ferramentas desenvolvidas.

Impacto social

Buscamos formar mais mulheres e pessoas trans para integrar a cooperativa. A logística é apenas a porta de entrada para as inúmeras possibilidades de projetos desenvolvidos.

