

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
NÚCLEO INTERDISCIPLINAR PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL
MESTRADO PROFISSIONAL EM TECNOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO
SOCIAL

André Dias de Almeida

UM ESTUDO DE CASO SOBRE O MODELO DE TRABALHO DA FEDERAÇÃO
NACIONAL DE COOPERATIVAS DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE DE
PESSOAS – A LIGA COOP: UM CONTRAPONTO AO TRABALHO SUBORDINADO
POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS

Rio de Janeiro

2025

André Dias de Almeida

UM ESTUDO DE CASO SOBRE O MODELO DE TRABALHO DA FEDERAÇÃO
NACIONAL DE COOPERATIVAS DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE DE
PESSOAS – A LIGA COOP: UM CONTRAPONTO AO TRABALHO SUBORDINADO
POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Tecnologia para o Desenvolvimento Social, PPGTDS, do Núcleo Interdisciplinar para o Desenvolvimento Social, NIDES, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Tecnologia para o Desenvolvimento Social.

Orientador: Flávio Chedid Henriques

Rio de Janeiro

2025

CIP - Catalogação na Publicação

A447e Almeida, André Dias de
Um estudo de caso sobre o modelo de trabalho da
Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade
Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop: um
contraponto ao trabalho subordinado por meio de
plataformas digitais / André Dias de Almeida. --
Rio de Janeiro, 2025.
181 f.

Orientador: Flávio Chedid Henriques.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Núcleo Interdisciplinar para o
Desenvolvimento Social, Programa de Pós-Graduação em
Tecnologia para o Desenvolvimento Social, 2025.

1. Cooperativismo de Plataforma. 2. Economia
Solidária. 3. Plataformização do trabalho. 4.
Precarização. I. Henriques, Flávio Chedid, orient.
II. Título.

ANDRÉ DIAS DE ALMEIDA

**UM ESTUDO DE CASO SOBRE O MODELO DE TRABALHO DA FEDERAÇÃO
NACIONAL DE COOPERATIVAS DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
DE PESSOAS – A LIGA COOP: UM CONTRAPONTO AO TRABALHO
SUBORDINADO POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS**

Dissertação de Mestrado Profissional submetida ao Programa de Pós-graduação em Tecnologia para o Desenvolvimento Social, Núcleo Interdisciplinar para o Desenvolvimento Social – NIDES, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Tecnologia para o Desenvolvimento Social.

Aprovada por:

Orientador: Prof. Dr. Flávio Chedid Henriques – UFRJ

Profa. Dra. Luciana Correa do Lago – UFRJ

Profa. Dra. Fernanda Santos Araújo – UFRJ

Profa. Dra. Letícia Pessoa Masson – FIOCRUZ

Rio de Janeiro

2025

Dedico esta dissertação (in memoriam) aos meus pais, João e Júlia, trabalhadores incansáveis, que, com seus valores e exemplos, me ensinaram a enfrentar os desafios com coragem e dignidade.

AGRADECIMENTOS

Com franqueza, posso dizer que esta dissertação foi fruto de muito esforço, devido à necessidade de conciliar a pesquisa com minhas atividades de rotina, sejam profissionais ou familiares, mas também de muita alegria, pela satisfação de poder retornar à vida acadêmica. Por isso, agradeço, primeiramente, a Deus, por ter me dado forças para enfrentar todos os obstáculos e seguir firme nessa caminhada.

Agradeço, com muito zelo e carinho, à minha querida esposa Rose e à minha linda filha Laura, que puderam compreender o quanto foi difícil todo esse processo do mestrado e por terem acreditado nesse sonho junto comigo. Por isso, agradeço a delicadeza de ambas, que entenderam o motivo de eu não poder estar presente em certos momentos de lazer e nas refeições que sempre fazemos juntos, além de não ter colaborado tanto nos afazeres domésticos.

Aos meus irmãos Alexandre, Graça e Marta, agradeço pelo carinho e pelo apoio que sempre me deram, principalmente nos momentos mais difíceis, e por acreditarem na minha capacidade de superação. Também não posso deixar de citar meus queridos sobrinhos, sobrinhas e afilhados, que também são partes importantes dessa história.

Gostaria de agradecer ao meu amigo Marcello Oliveira, pela cordialidade, incentivo e paciência em revisar os primeiros rascunhos do projeto de mestrado e por ter indicado os caminhos de como estabelecer os primeiros contatos com o universo do mestrado. Também não poderia deixar de citar as pessoas do Curso de Preparação para o Mestrado do Laboratório de Informática para Educação - LIpE-NIDES-UFRJ, principalmente Rejane, Marilda, Valquiria e Rita, por terem proporcionado boas discussões e dado excelentes dicas, mesmo em uma ocasião muito complexa, logo no início da pandemia da COVID-19. Sobre o LIpE, agradeço ainda ao Ricardo Julian e aos alunos do projeto de extensão Capacitação e Pesquisa em Gerenciamento de Resíduos Eletroeletrônicos (CPGREE), por terem compartilhado suas experiências e pela atenção dispensada.

Agradeço aos meus companheiros de trabalho da Procuradoria da UFRJ, pela parceria de sempre e por terem “segurado a barra” nos momentos mais difíceis e intensos desta caminhada. Nesse ponto, sou muito grato aos colegas do Setor de Contencioso, Amadula, Rodrigo e Nery, em especial à Nathália, pelo incentivo e pelas dicas certeiras e providenciais. Agradeço também aos Procuradores Renato Vianna, Luysien Coelho e Eudes Bernardino, pelo apoio contínuo, e ao grande amigo Paulo Velloso, pela parceria cotidiana.

A toda equipe da Liga Coop, por compartilhar seus aprendizados, experiências, lutas e desafios, vivenciados cotidianamente na construção do modelo de trabalho em que acreditam.

Nesse sentido, agradeço especialmente ao Márcio pela paciência e por disponibilizar uma parte do seu tempo às entrevistas para a pesquisa, através das quais pôde expor as etapas evolutivas do projeto da federação, em meio aos seus muitos compromissos diários, sempre urgentes.

Aos meus colegas da Turma 2023 do mestrado do NIDES, pelos bons debates que realizamos nas aulas, pela oportunidade de trocarmos experiências muito ricas e pelas cervejas que compartilhamos após as aulas, momentos jamais esquecerei. Agradeço também, a todos os servidores do NIDES, pelo notável trabalho realizado e pela dedicação contínua, e aos professores do PPGTDS, dos quais tive a oportunidade de ser aluno, pela acolhida e dedicação peculiares.

Além disso, por ter feito parte do meu primeiro contato com o Núcleo Interdisciplinar para o Desenvolvimento Social (NIDES), faço um agradecimento especial ao Professor Felipe Addor, pelas indicações sobre os melhores caminhos a seguir para conhecer o Programa, principalmente por meio da inscrição em disciplinas como aluno ouvinte, o que foi muito revelador. Agradeço, ainda, à Professora Fernanda Araújo e aos Professores Paulo Maia e Flávio Chedid, por terem aceitado a minha participação como aluno ouvinte em suas respectivas disciplinas e pela oportunidade de apresentar os trabalhos finais.

É preciso destacar o papel fundamental do Professor Flávio Chedid, ao qual sou muito grato, desde a época em que cursei a disciplina Organização do Trabalho e Autogestão. De fato, foi crucial o incentivo que me deu para apresentar o trabalho final da disciplina, mesmo que eu não estivesse tão seguro disso, visto que a minha intenção era apenas conhecer o ambiente do mestrado. Por isso, foi com muita alegria que recebi a notícia de que seria meu orientador, atribuição que cumpriu com zelo, dedicação, companheirismo e generosidade, pelo que agradeço imensamente, e pelos aprendizados e experiências compartilhados.

Não poderia deixar de expressar a minha gratidão às Professoras Luciana Lago, Fernanda Araújo e Letícia Masson, pelas importantes contribuições que deram, por ocasião da minha qualificação do mestrado. De fato, foi através de suas sugestões que pude reorientar a pesquisa, no sentido de realizá-la de forma mais madura, através de um trabalho de campo mais bem estruturado, o que proporcionou, inclusive, um cuidado maior com relação à escrita, a qual procurei fazer com mais clareza.

“Quando mil homens têm de dar combate, o desaparecimento de um só pode passar despercebido; mas quando cem dentre eles abandonam a bandeira, a posição daqueles que ficam fiéis torna-se cada vez mais crítica; todo o peso da luta recai sobre eles exclusivamente.”

Rudolf Von Ihering – A Luta pelo Direito

RESUMO

ALMEIDA, André Dias de. **Um estudo de caso sobre o modelo de trabalho da Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop: um contraponto ao trabalho subordinado por meio de plataformas digitais.** Dissertação (Mestrado Profissional em Tecnologia para o Desenvolvimento Social) - Núcleo Interdisciplinar para o Desenvolvimento Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/RJ, 2025.

Esta pesquisa analisa um modelo de trabalho de cooperativismo de plataforma, a partir de um estudo de caso da experiência desenvolvida pela Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas - a Liga Coop, como contraponto ao modelo instituído pelas tradicionais plataformas digitais de mobilidade, no caso específico dos motoristas de aplicativo. Para tanto, faz-se uma abordagem sobre o fenômeno da plataformização do trabalho, a fim de discutir seus reflexos no campo laboral, bem como uma breve análise sobre o processo de regulação dos aplicativos de mobilidade no Brasil. A partir dessa reflexão, analisa-se a estruturação do modelo de trabalho idealizado pela Liga-Coop e o seu desenvolvimento no contexto das regiões abrangidas. Nesse sentido, investiga-se as ações promovidas pela federação e por suas cooperativas associadas, através do trabalho coletivo, cuja proposta é oferecer melhorias aos seus cooperados, em termos de bem-estar, renda digna e qualidade de vida. Nessa perspectiva, buscou-se avaliar os avanços e os desafios enfrentados pela Liga Coop na implementação de tal modelo de trabalho, como meio de minimizar os efeitos deletérios inerentes à lógica das plataformas extrativas, através da conjugação das práticas da Economia Solidária aos princípios do cooperativismo de plataforma nas ações cotidianas. Ademais, foi possível constatar que os propósitos da federação se fundam na utilização de um artefato sociotécnico próprio, com o objetivo de valorizar os trabalhadores, em termos materiais e humanos, além de promover a autonomia, a colaboração e a solidariedade. Não obstante, foi possível identificar os limites encontrados na implementação desse modelo, principalmente em termos financeiros, mas também quanto à dificuldade de demonstrar suas potencialidades aos trabalhadores, uma vez que isso envolve capacidade de convencimento e geração de consciência.

Palavras-chave: Plataformização do trabalho; Precarização; Economia Solidária; Cooperativismo de Plataforma.

ABSTRACT

ALMEIDA, André Dias de. **A case study on the working model of the National Federation of Urban Mobility and Passenger Transport Cooperatives – Liga Coop: a contrast to working on digital platforms.** Dissertation (Professional Master's Degree in Technology for Social Development) – Interdisciplinary Center for Social Development, Federal University of Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/RJ, 2025

This research analyzes a platform cooperativism working model, based on a case study of the experience developed by the National Federation of Urban Mobility and Passenger Transport Cooperatives (Liga Coop), as a counterpoint to the model established by traditional digital mobility platforms, in the specific case of app drivers. To this end, we approach the phenomenon of the platformization of work in order to discuss its repercussions in the labor field, as well as a brief analysis of the process of regulating mobility apps in Brazil. Based on this reflection, we analyze the structure of the work model idealized by Liga-Coop and its development in the context of the regions covered. In this sense, we investigate the actions promoted by the federation and its associated cooperatives through collective work, whose proposal is to offer improvements to its members in terms of well-being, decent income, and quality of life. From this perspective, we sought to evaluate the advances and challenges faced by Liga Coop in implementing this work model as a means of minimizing the harmful effects inherent in the logic of extractive platforms, through the combination of Solidarity Economy practices with the principles of platform cooperativism in everyday actions. Furthermore, it was possible to verify that the federation's purposes are based on the use of its own socio-technical artifact, with the objective of valuing workers, in material and human terms, in addition to promoting autonomy, collaboration, and solidarity. Nevertheless, it was possible to identify the limitations encountered in the implementation of this model, mainly in financial terms, but also in terms of the difficulty of demonstrating its potential to workers, since this involves the ability to persuade and raise awareness.

Keywords: Platformization of work; Precarization; Solidarity Economy; Platform Cooperativism.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACI - Aliança Cooperativa Internacional
AMMASP - Associação de Motoboys e Motoristas de Aplicativos de São Paulo
AMOBITEC - Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
CEPI - Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação
CLT - Consolidação das Leis do Trabalho
CN - Congresso Nacional
CNPJ - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNTCOOP - Confederação Nacional das Cooperativas de Transporte
COOPEEB - Cooperativa de Trabalho Educacional
CPF - Cadastro de Pessoa Física
CRFB - Constituição da República Federativa do Brasil
CUT - Central Única dos Trabalhadores
DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DRACO - Delegacias de Repressão às Ações Criminosas Organizadas
EITA - Cooperativa de Educação, Informação e Tecnologia para Autogestão
EPSJV - Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio
FAURGS - Fundação de Apoio da Universidade Federal de Rio Grande do Sul
FDD - Fundo de Defesa de Direitos Difusos
FGV - Fundação Getúlio Vargas
FIOCRUZ - Fundação Oswaldo Cruz
GT - Grupo de Trabalho
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LGPD - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
MCTI - Ministérios da Ciência, Tecnologia e Inovação
MEI - Microempreendedores Individuais
MJSP - Ministério da Justiça e Segurança Pública
MTE - Ministério do Trabalho e Emprego
NT-MTST - Núcleo de Tecnologia do Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto
OCB - Organização das Cooperativas Brasileiras
OCERGS - Organização das Cooperativas do Estado do Rio Grande do Sul
OIT - Organização Internacional do Trabalho
PLP - Projeto de Lei Complementar
PNAD - Pesquisas Nacionais por Amostra de Domicílios
RGPS - Regime Geral de Previdência Social
SAC - Serviço de Atendimento ao Consumidor
SENAES - Secretaria Nacional da Economia Solidária
SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados
SINTRAPLI - Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul
STF - Supremo Tribunal Federal
TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TI - Tecnologia da Informação
TIC - Tecnologia da Informação e Comunicação
TJRS - Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul
TST - Tribunal Superior do Trabalho
UFSCAR - Universidade Federal de São Carlos
UNISOL - Central de Cooperativas e Empreendimentos Solidários

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 Motivação para a pesquisa	14
1.2 Contexto	16
1.3 Problema de pesquisa	21
1.3.1 Delimitação da pesquisa	22
1.4 Justificativa	23
1.5 Objetivos	24
1.5.1 Objetivo Geral	24
1.5.2 Objetivos específicos	24
1.6 Metodologia	25
1.6.1 Metodologia de pesquisa	25
1.6.2 Procedimentos metodológicos	26
1.6.3 Estrutura da dissertação	29
2 A PLATAFORMIZAÇÃO DIGITAL DO TRABALHO DE MOBILIDADE	30
2.1 O fenômeno da plataformização e seus reflexos	30
2.2 Os serviços de mobilidade por plataforma no brasil	39
2.3 A regulação das plataformas digitais de mobilidade no brasil	48
3 O COOPERATIVISMO E A ECONOMIA SOLIDÁRIA COMO MATRIZES	57
3.1 A Economia Solidária como fundamento do cooperativismo de plataforma	57
3.2 O território como lugar de novas possibilidades	66
3.3 Os artefatos sociotécnicos como ferramentas do cooperativismo de plataforma	71
4 A FEDERAÇÃO DE COOPERATIVAS LIGA COOP	79
4.1 O modelo trabalho da Liga Coop	79
4.1.1 A origem da federação e sua composição atual	79
4.1.2 A interlocução com o poder público e os projetos da federação	83
4.1.3 A geração de caixa, os custos de operação e a segurança dos clientes	88
4.1.4 A remuneração dos cooperados e as deliberações no âmbito da Liga Coop	91
4.1.5 O cooperativismo de plataforma como essência da Liga Coop	94
4.2 As cooperativas associadas à Liga Coop e suas características	98
4.2.1 A Cooperativa do estado do Rio Grande do Sul	98
4.2.2 A Cooperativa do estado da Paraíba	108
4.2.3 A Cooperativa do estado de Santa Catarina	113

4.2.4 A Cooperativa do estado do Rio de Janeiro	118
4.2.5 A Cooperativa do estado do Ceará	123
4.2.6 A Cooperativa do estado de São Paulo.....	128
4.3 A Equipe Técnica de Gestão Estratégica da Liga Coop	135
4.3.1 Diálogos e parcerias.....	135
4.3.2 O processo de regularização das novas cooperativas	138
4.3.3 Os conflitos e os obstáculos enfrentados	140
4.3.4 As metas e os novos projetos da Liga Coop.....	143
5 ANÁLISE DO CASO ESTUDADO	146
5.1 Elementos característicos do modelo de trabalho Liga Coop.....	146
5.2 Os propósitos da federação	150
5.3 Os limites encontrados	155
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	160
REFERÊNCIAS	164
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista - Presidentes das cooperativas	178
APÊNDICE B – Roteiro de entrevista – Presidente da Liga Coop.....	180

1 INTRODUÇÃO

1.1 Motivação para a pesquisa

A presente pesquisa analisa uma estrutura de trabalho articulada por meio de uma federação de cooperativas, cuja finalidade é atuar sobre as bases do cooperativismo de plataforma, no contexto do trabalho dos motoristas de aplicativo. Não obstante, como forma de compreender melhor esse processo, sob o ponto de vista social, considerei crucial analisar, também, a dinâmica de trabalho que se processa por meio das plataformas digitais capitalistas.

De fato, esta pesquisa apresenta um modelo de trabalho coletivo, que possui alicerces no cooperativismo, na autogestão e na Economia Solidária, para atuar como alternativa à estrutura das grandes empresas, identificando o seu alcance na geração de trabalho e renda, diante da desregulamentação decorrente da crise do capitalismo. Além disso, considerei relevante investigar a participação dos trabalhadores na formulação das ações em prol dos seus interesses, a partir de uma gestão compartilhada de propósitos, como elemento catalisador de uma transformação social.

Dito isso, é importante ressaltar que esta pesquisa representou um bom e grande desafio, entre tantos outros que vivenciei. Vale dizer que, como filho de retirantes, minha vida foi permeada por dificuldades, mas isso nunca interferiu no delineamento dos meus propósitos, tampouco impediu o fortalecimento das minhas amizades e convivências ou de tudo aquilo que acredito e sonho, nem mesmo minou minhas esperanças nas fases mais críticas, como o desemprego que enfrentei por quase dois anos.

Então, baseado no que sempre defendi, a partir das minhas convicções pessoais, penso que a força do coletivo pode vir a possibilitar a redução das mazelas e desigualdades sociais. De fato, isso também sustenta a minha crença no poder da colaboração, para gerar mudanças positivas, principalmente no campo do trabalho, onde a união de esforços é essencial para ultrapassar os obstáculos e construir soluções melhores para todos. Nesse prisma, considero fundamental o fato de minha formação ter sido integralmente em estabelecimentos públicos, pois foi nesse ambiente que pude ampliar o aprendizado sobre os valores coletivos e a colaboração.

Com isso, o interesse pelos temas sociais levou-me a cursar a faculdade de Direito e, no ano de 2012, graduei-me pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – Unirio. Nessa oportunidade, pude aguçar meu conhecimento sobre temas sociais, inclusive na perspectiva da nova geração dos direitos fundamentais. Ao concluir a graduação, realizei o exame da Ordem

dos Advogados do Brasil, embora exerça atividade técnica-administrativa na UFRJ, desde 2005, após 12 anos na iniciativa privada.

Para mim, um grande divisor de águas foi ter a oportunidade de conhecer, ainda na graduação, o movimento “Direito Achado na Rua”, cuja essência é discutir o direito a partir de uma compreensão democrática, social e inclusiva. De fato, o objetivo desse movimento é legitimar os movimentos sociais, com base na liberdade, na solidariedade e na conscientização política, assimilando os direitos humanos como parte de um processo que nasce do embate de classes. Por isso, na minha monografia, realizei uma análise sobre a responsabilização da Administração Pública, decorrente da fiscalização inadequada do trabalho terceirizado.

Sobre o mestrado, esse foi um objetivo que sempre almejei, o que passou a ser uma possibilidade a partir do momento que conheci o Programa de Pós-Graduação de Tecnologia para o Desenvolvimento Social do NIDES, ocasião em que pude analisar as linhas de pesquisas. A identificação e a afinidade foram imediatas, principalmente em razão do meu interesse em pesquisas que envolvem questões de cunho social. Assim, a singularidade da interdisciplinaridade e a proposta de promover projetos focados na participação popular e na transformação social foi o que me moveu a desenvolver uma pesquisa sobre trabalhadores.

Vale notar que a motivação dessa pesquisa também é contribuir para o debate sobre a importância da união dos trabalhadores no combate aos problemas decorrentes das transformações no mundo do trabalho. Neste aspecto, acredito que é possível construir estruturas de trabalho mais dignas, em sentido amplo, em termos de valores, com o potencial de trazer vantagens aos trabalhadores, em contraponto àquelas estruturas que os aliena e desumaniza. Por evidente, a falta de oportunidades, aliada à deterioração das condições gerais de trabalho, aumentam o desalento e a angústia dos trabalhadores, o que torna premente a elaboração de modelos contra-hegemônicos de trabalho, capazes de mitigar tais condições, como analisado no presente estudo.

Dessa forma, a pesquisa dedica-se à redescoberta da força dos trabalhadores, através de mecanismos que possibilitam a elevação dos seus interesses, apoiados no espírito da participação democrática e inclusiva, em que pese os inúmeros desafios e obstáculos enfrentados. De fato, a matriz das mudanças precisa ser feita, fundamentalmente, por meios de mecanismos que coloquem os trabalhadores no centro das decisões, na esperança de que os novos arranjos de trabalho gerem soluções apropriadas às suas demandas.

1.2 Contexto

Em entrevista concedida ao Instituto Humanitas Unisinos, em 2020, a socióloga Ana Claudia Moreira Cardoso descreve uberização, ou uberismo, como um modelo de relação laboral, predominante atualmente, em que empresas capitalistas submetem os trabalhadores a rotinas de trabalho extenuantes, através de atividades exercidas por meio de plataformas digitais de trabalho. Para ela, isso decorre da inexistência de uma regulação estatal que assegure garantias mínimas e direitos a esses trabalhadores.

Cardoso (2020) aponta que esse modelo é baseado em uma nova orientação tecnológica, com assento no lucro, na exploração dos trabalhadores e na transferência dos riscos, constituindo uma nova fase do capitalismo, que reorganiza a produção e confere traços cada vez mais incomuns às relações entre trabalhadores e empresas (Kalil, 2020a). Trata-se, portanto, de uma forma de externalização das atividades de trabalho, proporcionada pelo desenvolvimento tecnológico, que culmina na retirada dos direitos dos trabalhadores (Christo; Masson, 2024). Assim, as relações de poder são reafirmadas para eliminar as instituições protetivas do trabalho, forjadas ao longo de séculos, ao custo de muita luta (Antunes, 2024).

Segundo Kalil (2021), uberização é um termo inspirado no modelo de negócios desenvolvido pela empresa Uber para englobar o trabalho realizado por meio de plataformas digitais. No entanto, ele destaca que esse termo não abrange a realidade de outros arranjos de trabalhos, também conduzidos através de plataformas digitais, como o chamado *crowdwork*¹, que não segue, necessariamente, a mesma modelagem da Uber. Kalil (2020a) salienta que as empresas ligadas a esses negócios dão ênfase à centralidade da tecnologia, mas desconsideram todo trabalho humano envolvido, ignorando o fato de que sem os trabalhadores não seriam viáveis. Na verdade, são empresas que, usando a linguagem do “empreendedorismo”, propagam a ideia de flexibilidade, autonomia e liberdade de escolhas, apesar de todo o peso decorrente dessas escolhas incidir sobre os ombros dos trabalhadores, como desemprego, doenças laborais e envelhecimento (Scholz, 2016).

Para Abílio (2020a), a uberização é uma tendência global em curso, que revela uma materialização das transformações políticas pelas quais passou o mundo do trabalho por décadas. A autora sustenta que essa tendência estabelece uma nova forma de subordinação,

¹ Segundo Kalil (2020a), nesse tipo de arranjo, uma multidão de pessoas é contratada, via plataforma digital, para executarem tarefas online para empresas ou outros indivíduos. Ele aponta que essa relação também é chamada de terceirização *on-line*, pois os empregadores transferem determinadas atividades, anteriormente executadas por funcionários, a uma grande e indefinida rede de trabalhadores.

controle, gerenciamento e organização do trabalho, como uma espécie de monopólio que transforma e reduz o trabalhador em um “trabalhador *just-in-time*”², que passa a uma condição em que deve estar permanentemente disponível para ser utilizado, mas remunerado apenas pelo que estritamente produz.

A autora salienta ainda que, para além da questão da flexibilidade ou do mero resultado da inovação tecnológica, a uberização, num contexto global, “dá visibilidade a elementos que são insistentemente invisibilizados e diretamente associados à constituição da periferia em sua especificidade no desenvolvimento capitalista” (Abílio, 2020a, p. 113), ou seja, dá ênfase às características de informalidade que já existiam na periferia global. Nessa compreensão, Christo e Masson (2023) defendem que esse fenômeno não é uma tendência abstrata que ocorre de maneira uniforme em diferentes contextos, entendendo que sua análise deve ser feita a partir de uma abordagem contextual, não universalista.

Antunes e Filgueiras (2020) consideram que a uberização é um modelo que se relaciona com uso de ferramentas digitais e da internet, para gerar produção e trabalho, embora mascarando e negando o que efetivamente significam, para inviabilizar a proteção do trabalhador. Nesse aspecto, as plataformas digitais usam a narrativa de que fazem apenas uma mediação entre o trabalhador e os clientes, embora detenham todos os mecanismos tecnológicos para promover e organizar a oferta e a demanda de diferentes setores da economia (Abílio, 2020a). Assim, o trabalho é tomado sob certa medida, mas apenas no tempo da necessidade de quem o contrata, conforme assinalam Christo e Masson (2023).

Abílio, Amorim e Grohmann (2021) utilizam o termo “*trabalho subordinado por meio de plataformas digitais*” para definir esse tipo de relação, pois entendem que a noção de mediação pode obscurecer a verdadeira ação de dominação e exploração que essas plataformas exercem sobre os trabalhadores, que nunca é neutra. Para os autores, não se trata de uma mera mediação entre oferta e demanda de serviços, mas sim de um mecanismo de degradação do trabalhador, que representa uma nova forma de exploração e concentração da riqueza, mormente através da “espoliação da multidão” (Scholz, 2016, p. 24-25).

Ademais, Grohmann (2020) ressalta que “plataformização do trabalho” descreve melhor o fenômeno do trabalho digital do que “uberização”, considerando que esse termo circula nas diversas esferas como metáfora, mas não abrange “a multiplicidade de atividades de trabalho

² Para efeito de comparação, Pessanha (2024) descreve *Just-in-Time* (JIT) como uma técnica de gestão ou sistema de administração da produção, a partir do qual uma empresa coordena os processos de compras e produção para que tudo seja feito de forma enxuta e no tempo em que deve ser produzido, transportado ou comprado, na hora exata.

mediadas por plataformas além da própria Uber” (Grohmann, 2020, p. 111-112). Nesse cenário, o que está em jogo são os novos meios de concentração de demanda de trabalho e, ao mesmo tempo, a dispersão da mão-de-obra (Abílio (2020b), especialmente através de um assalariamento disfarçado, na forma de trabalho desregulamentado, e de uma nova dinâmica de realização da lei do valor (Antunes, 2018).

Nesse sentido, Alvarez *et al* (2021) sublinha que as novas tecnologias possuem a capacidade de transformar, positiva ou negativamente, as práticas profissionais, sendo a forma negativa a mais evidente, por compreender os aspectos relativos à precarização do trabalhador, com repercussões na sua saúde e nas condições de exercício do trabalho. Nesse aspecto, Baudin e Nussold (2018 *apud* Alvarez *et al*, 2021) destacam que os efeitos da digitalização podem ser analisados, dentre outras perspectivas, a partir dos impactos que causam no emprego e na proteção social, com desafios legais e implicações nos modos de organização e gestão do trabalho.

Grohmann e Qiu (2020), citando Casilli e Posada (2019), reforçam que o fenômeno da “plataformização do trabalho” define uma nova configuração de trabalho, com mecanismos que geram vínculos de dependência nos trabalhadores, através da qual mantêm suas atividades laborais, embora oculte uma lógica de submissão estabelecida pelo “controle ou gerenciamento por algoritmos”³. Assim, o controle geral do trabalho é feito por quem tem o poder de definir as regras e como elas são operadas (Abílio, 2020b).

Logo, a oferta de serviços feita por meio das grandes plataformas constitui um modelo de trabalho baseado em infraestruturas digitais, associado ao padrão de economia capitalista, como método exclusivo para a realização de um negócio empresarial (Oliveira; Carelli; Grillo, 2020). No entanto, isso é feito através de uma lógica de vigilância e controle, com o objetivo é extrair renda e valor de forma acentuada, o que veio a ser conhecido como “capitalismo de plataforma” (Srnicsek, 2018, 2021, 2022 *apud* Pessanha, 2024).

Para Kalil (2021), esse termo é o que melhor fundamenta o fenômeno das plataformas digitais, por quatro motivos: coloca as plataformas digitais no centro do debate; é uma das expressões do capitalismo e não de algo isolado; evidencia a capacidade de adaptação do

³ De acordo com Grohmann e Salvagni (2023), algoritmo significa a um conjunto automatizado de instruções para transformar dados em resultados desejados. Com relação às plataformas, os autores destacam que os algoritmos coletam os dados de consumidores e, principalmente, de trabalhadores, permitindo o gerenciamento dos seus comportamentos e desempenhos, de modo que sirva para a reconfiguração das atividades de trabalho, embora isso dependa de decisões (técnicas e políticas) das empresas que utilizam esse tipo de controle. Os autores consideram que os algoritmos são escolhas, e não mera aleatoriedade das plataformas, para a efetivação de comandos automatizados de gerenciamento remoto da força de trabalho.

capitalismo como força dominante da sociedade; e dá visibilidade aos efeitos das novas tecnologias sobre o universo do trabalho, como a precarização.

Isso representa uma transformação profunda dos processos produtivos, que se tornam cada vez mais flexíveis, especialmente através da adaptação da força de trabalho em prol dos interesses do capitalismo financeiro e da descentralização da produção (Christo; Masson, 2024). Em essência, significa um novo ciclo de acumulação do capital, que, segundo Carvalho e Nogueira (2024), constitui uma tendência antiga, mas que foi levada ao extremo com o desenvolvimento das novas tecnologias da informação e comunicação (TICs).

Tudo isso aponta para a necessidade de uma regulação dessas plataformas digitais, em razão do modelo de negócio que praticam, pois, nesse universo, o que mais importa são os lucros auferidos, ou mesmo os descontos concedidos aos clientes, e não a eliminação da precariedade do trabalho. Logo, a partir dessa constatação, o governo brasileiro elaborou um projeto de lei, intitulado PLP nº 12/2024, que teve discussões preliminares no âmbito do Congresso Nacional (CN), mas atualmente está arquivado, cuja finalidade era a de regular os serviços realizados por plataformas digitais de mobilidade de pessoas no território nacional, embora tenha enfrentado muitas críticas, inclusive dos próprios trabalhadores, o que também é objeto de análise desta pesquisa.

Noutro giro, é preciso analisar outras configurações de trabalho por plataforma que possam servir de contraponto ao modelo estabelecido pelas grandes plataformas digitais. Nesse sentido, Kalil (2020b) entende que novas formas de trabalho podem ser desenhadas sob a ótica da organização e ação, tendo as pessoas como grandeza e não o lucro para o capital, apesar das dificuldades e desafios que isso pode envolver. Para isso, o autor destaca que é preciso impulsionar o apoio técnico e financeiro às estruturas coletivas solidárias, como as cooperativas.

Como sustenta Antunes (2018), a nova feição do capital sobre o mundo do trabalho será o “lexo dominante”, mormente através de processos como a uberização, caso não haja nenhum tipo de resistência, organização e confrontação suficiente para obstar a precarização cada vez mais intensa e estrutural, intrínseca a essa “nova morfologia do trabalho”. De fato, novas formas de controle do trabalho exigem dos trabalhadores novas maneiras de organização e resistência (Huws, 2014 *apud* Grohmann, 2020). Nessa ótica, é preciso identificar os valores circulantes que são compartilhados nas experiências cotidianas dos trabalhadores, o que abrange a produção da saúde, entendida como a possibilidade de debater e recriar normas de vida e de trabalho, como salientam Christo e Masson (2023).

Para Alvarez *et al* (2021), essas novas configurações de trabalhos podem emergir a partir de uma reserva de normas alternativas, construídas pelos próprios trabalhadores, com base nas suas experiências cotidianas. Segundo as autoras, isso quer dizer que os indivíduos “transgridem” as normas existentes ou as distorcem, para se apropriarem delas à sua maneira, embora não seja possível garantir, a priori, um sucesso nessa intenção. Assim, se a plataformização do trabalho não é um processo inevitável, os trabalhadores também não são “inorganizáveis”, havendo, então, a possibilidade de enfrentamento, por meios de brechas, fissuras, possibilidades e protótipos (Grohmann; Salvagni, 2023). Para isso, é importante ter como base as novas formas de economia, pensadas sob uma perspectiva social e solidária, a partir das territorialidades e das redes interlocais (Coraggio, 2005).

Christo e Masson (2023), citando Schwartz (2005), destacam que essas “renormatizações” são resultados de escolhas realizadas no curso do trabalho, haja vista a insuficiência e as contradições que existem nas “normas antecedentes” que estão postas, o que pode viabilizar a produção futura de técnicas e saberes como patrimônio coletivo. Para as autoras, a produção de novos conhecimentos sobre o trabalho exige critérios e inserção de valores do bem comum, o que também deve envolver conhecimentos científicos e a experiência, bem como ética e diálogo para a construção de novos saberes.

Congregando essas características, é importante destacar que novas experiências estão surgindo como realidades possíveis, nas quais os trabalhadores são colocados como centro das decisões, especialmente através de arranjos com suporte na autogestão, na Economia Solidária e no cooperativismo de plataforma, como preconizado por Trebor Scholz (2016). Nesse caminho, o presente estudo faz uma análise sobre uma federação nacional de cooperativas de mobilidade – A Liga Coop, cujo objetivo é desenvolver um modelo de negócio e de relações de trabalho diferente do que é estabelecido pelas grandes plataformas digitais, como será oportunamente exposto.

Cumprе salientar que, antes de analisar as particularidades inerentes à federação de cooperativas, optou-se por realizar uma reflexão acerca do fenômeno da plataformização do trabalho na conjuntura atual e como isso é aperfeiçoado em âmbito nacional. Além disso, faz-se uma análise acerca das questões relativas à regulação das plataformas digitais, uma vez que não há transparência quanto às diretrizes contratuais que utilizam e os critérios de remuneração que adotam pelos serviços prestados.

Por outro lado, na esteira das propostas que são colocados como contraponto a esse modelo, observa-se que o cooperativismo de plataforma e a Economia Solidária passaram a ter importância peculiar para alguns grupos. Por isso, entendeu-se que também seria importante

realizar uma leitura desses elementos, no contexto das articulações coletivas de trabalhadores, para uma melhor compreensão de como os processos da federação de cooperativas são geridos.

Não obstante, isso também pressupõe analisar a potência dos territórios como lugares das novas possibilidades, o que dialoga com a tecnologia social utilizada nesses processos, dada a importância estratégica que podem oferecer às infraestruturas desses arranjos.

1.3 Problema de pesquisa

Considerando que o trabalho intermediado pelas grandes plataformas digitais representa uma lógica de dominação territorial, materializada na exploração da mão-de-obra disponível, para gerar novos mercados, novas dinâmicas e outras relações de trabalho (Alvarez *et al*, 2021), é preciso investigar que tipo de estratégia está sendo desenvolvida pelos trabalhadores para mitigar essa realidade.

Com essa intenção, a presente pesquisa analisa um fenômeno contemporâneo, fora do controle do pesquisador, com base num estudo de caso sobre um arranjo de produção autogerido por trabalhadores, para averiguar as vantagens que pode oferecer, em contraposição ao modelo dominante.

Nesse aspecto, a elaboração de uma questão de pesquisa é um passo importante para fornecer a chave para esse estudo, conforme aponta Yin (2001). Nesse sentido, foi formulada a seguinte questão: Quais as vantagens que a Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas pode obter a partir de um modelo de trabalho coletivo, estruturado na solidariedade dos trabalhadores, em contraposição à forma de negócio adotada pelas grandes plataformas?

A partir de tal questão principal, foram elaboradas as seguintes questões secundárias:

- a) Por que um modelo de trabalho pautado no cooperativismo de plataforma e na Economia Solidária pode ser uma alternativa ao oferecido pelas plataformas digitais, a partir da experiência dos próprios trabalhadores?
- b) Que elementos esse modelo de trabalho precisa reunir para trazer melhorias aos trabalhadores, em termos de renda e qualidade de vida?
- c) Como podem ser mitigadas as limitações e os desafios encontrados no desenvolvimento de tal modelo de trabalho?

Assim, seguindo as diretrizes propostas por Yin (2001), essas questões foram respondidas com base na pesquisa realizada, em diálogo com o referencial teórico utilizado.

1.3.1 Delimitação da pesquisa

A pesquisa analisa a experiência desenvolvida pela Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop, mormente em torno de um modelo de trabalho autogerido, buscando avaliar os avanços e entender as limitações e os desafios que enfrentam.

A título de contextualização, é importante ressaltar que, no Brasil, há aplicativos de transporte de passageiros, alternativos aos das grandes plataformas digitais, que são projetados com base nas necessidades dos trabalhadores, com o fim de possibilitarem uma geração de renda melhor. É o caso, por exemplo, do aplicativo Me Busca⁴, que atua na cidade de São Paulo, que, de certa forma, pode representar um incômodo às grandes plataformas.

Outro exemplo, conforme registra Neto (2024), diz respeito ao observado no município de Santa Rita do Sapucaí, cidade localizada no sul do estado de Minas Gerais. Nesse município, existem aplicativos de transporte de passageiros geridos pelos próprios trabalhadores, que buscam independência financeira e melhores ganhos. Na verdade, são pequenas empresas que criam aplicativos para servir como opção de mobilidade, embora com uma base limitada de motoristas e corridas, mas com potencial de garantir bons rendimentos. É o caso da Mobi Vale, Klick Driver e Vale Driver, esta última com o aplicativo já rodando em cidades pequenas de outros estados. Segundo Neto (2024), essas empresas utilizam percentuais de descontos e preços de corridas inferiores aos praticados pelas grandes plataformas.

Noutra perspectiva, o foco da pesquisa é a análise de uma federação de cooperativas, cuja proposta é oferecer uma forma de trabalho que une os princípios do cooperativismo tradicional aos fundamentos da Economia Solidária, na intenção de construir um modelo pautado no cooperativismo de plataforma, servindo de paradigma às cooperativas filiadas. Vale notar que se trata de uma organização com abrangência nacional, que realiza serviços de mobilidade urbana de passageiros por meio de um aplicativo próprio, na intenção de conferir mais autonomia aos trabalhadores e segurança aos clientes.

⁴ Lançado em São Paulo no ano de 2022, o aplicativo ‘Me Busca’ foi desenvolvido por uma empresa brasileira, com o apoio da Associação de Motoboys e Motoristas de Aplicativos de São Paulo (AMMASP). Fonte: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/um-rival-para-uber-99-motoristas-de-sp-preparam-aplicativo-proprio-para-ter-maior-remuneracao-25398476>.

Porém, antes de explorar propriamente as características do modelo de trabalho da federação, foi feita uma análise sobre o fenômeno da plataformização do trabalho, realizando uma abordagem no contexto do Brasil, além de uma discussão específica sobre os projetos de regulação dos serviços de mobilidade. Em complemento, foram analisadas as particularidades da Economia Solidária e do cooperativismo, como elementos fundamentais e de suporte ao cooperativismo de plataforma, além de uma exploração sobre o território, como um lugar de novas possibilidades, e os recursos sociotécnicos que são aplicáveis a esse modelo.

1.4 Justificativa

Partindo da constatação de que o trabalho mediado pelas grandes plataformas expressa uma realidade na qual os trabalhadores assumem os riscos do negócio, sem garantias de direitos ou proteção legal, o presente estudo buscou analisar uma estrutura criada e gerida pelos próprios trabalhadores, na intenção de poderem deliberar sobre os caminhos que desejam trilhar, especialmente para a produção de trabalho digno, em toda sua amplitude, em termos de valores.

De fato, esse tipo de trabalho carrega muita inquietação, por envolver uma quantidade imensa de trabalhadores (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021), cada vez mais tratados como coisas, reflexo da falta de oportunidades de geração de renda estável, o que precisa ser destacado. Essa realidade é experimentada por muitos indivíduos no decorrer da vida profissional, mas se intensificou com o processo de uberização, o que despertou o interesse do pesquisador pelo tema.

Importante destacar que a *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022* (IBGE, 2023) apresenta um amplo panorama do trabalho sobre plataformas no Brasil. Segundo dados da PNAD Contínua, em 2022, mais de 1,5 milhão de pessoas trabalhavam em plataformas digitais de aplicativos de serviços no país, como um meio de obtenção de renda, já num contexto de profundas mudanças no mundo do trabalho. No entanto, esse processo foi impulsionado pela pandemia da COVID-19, o que provocou a eliminação de muitos postos de trabalhos formais.

Nesse universo, entre as pessoas que trabalham em plataformas digitais como atividade principal, 704 mil estavam enquadrados como condutores de transporte particular, excluindo os aplicativos de táxi. Isso mostra que a informalidade e a invisibilidade atingem, diuturnamente, vários trabalhadores, posto que são submetidos a um tipo de trabalho sem vínculo formalizado, o que sugere um debate sobre a necessidade da regulação dessas atividades, como defende a

Procuradora do Trabalho Clarissa Ribeiro Schinestsck, ao comentar o ineditismo da PNAD contínua, ainda que tivesse um caráter experimental (Belandi, 2024).

Noutro giro, é preciso perquirir se o conhecimento acumulado pelos trabalhadores pode ser um diferencial na elaboração de ações, visando enfrentar os problemas por eles vivenciados cotidianamente. Nessa linha, Alvarez *et al* (2021) sugere a criação de mecanismos que valorizem o conhecimento prévio dos trabalhadores sobre seus trabalhos, bem como sobre seus processos saúde-doença e de subjetivação, acreditando que a potência do encontro e a escuta de suas experiências podem contribuir “para produzir uma nova realidade”. (Alvarez *et al*, 2021, p. 6).

Vale dizer que isso envolve alternativas ao trabalho mediado pelas plataformas capitalistas, especialmente por meio do modelo do cooperativismo de plataforma, uma vez que esse modelo se guia por princípios que valorizam o ser humano, embora seja necessário um certo tempo para essa realidade se consolidar (Scholz, 2016). Nessa perspectiva, isso mostra a importância do presente estudo e justifica a escolha pelo tema de pesquisa.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo Geral

Com base na ideia de que o trabalho humano pode ser estruturado a partir do intercâmbio em redes de empreendimentos coletivos, a pesquisa teve como objetivo geral analisar um modelo de trabalho fundamentado no cooperativismo de plataforma, a partir de um estudo de caso junto à Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop.

1.5.2 Objetivos específicos

A partir dessa ideia, os objetivos específicos da pesquisa foram delineados a partir dos seguintes pontos:

- a) Conhecer a Liga Coop, buscando entender seus propósitos e as articulações que são feitas em torno das cooperativas que a integram;
- b) Observar as ações que são desenvolvidas no âmbito da federação, visando o seu fortalecimento e a consecução dos seus objetivos;

- c) Refletir acerca dos resultados colhidos, avaliando os avanços, as limitações e os desafios encontrados pela Liga Coop, a partir do modelo de trabalho adotado.

1.6 Metodologia

1.6.1 Metodologia de pesquisa

O percurso trilhado nesta pesquisa assenta-se no estudo de caso acerca de uma experiência que está sendo construída pela Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas, contextualizando-o a partir do referencial teórico e da pesquisa de campo.

A escolha pelo estudo de caso deu-se pelo fato dessa metodologia se aplicar à análise de um fenômeno social contemporâneo, dentro do contexto da vida real, cujos limites não são claramente definidos e sobre o qual o pesquisador não possui controle, conforme explica Yin (2001). Nesse sentido, como guia metodológico estratégico, foi utilizada a obra “Estudo de Caso: Planejamento e Métodos”, com o “desejo de se compreender fenômenos sociais complexos” (YIN, 2001, p. 21).

Para isso, dentre as estratégias utilizadas nesta pesquisa, de essência qualitativa, estão aquelas correlatas ao estudo de caso, como revisão bibliográfica, a técnica da observação direta e a entrevista semiestruturada. Dessa forma, foi realizada uma abordagem sobre os aspectos essenciais ao estudo, com o objetivo de aprofundar os pontos de interesse do pesquisador (Earp; Hildenbrand, 2014).

De acordo com Yin (2001), determinar questões de pesquisa exige preparação. Para isso, revisar a literatura sobre o tópico do estudo é uma das maneiras que se utiliza para se atingir esse objetivo. Logo, dentre as técnicas usadas na pesquisa, a revisão bibliográfica e a análise de pesquisas anteriores sobre o tema foram primordiais, considerando a proposta de ampliar o campo de conhecimento e de generalizar teorias, o que possibilita a construção de novas questões de pesquisa, como sugere Yin (2001). Nessa perspectiva, a pesquisa procurou articular a base teórica com os resultados colhidos na pesquisa, no sentido de compreender melhor o objeto do estudo, em torno da experiência conduzida pela federação de cooperativas.

Para isso, a bibliografia utilizada nesta pesquisa teve como referência obras com abordagens nos seguintes temas: plataformação do trabalho, com “*O Privilégio da Servidão*” (Antunes, 2018), “*Trabalho em plataformas: regulamentação ou desregulamentação? o exemplo da Europa*” (Hiessl et al, 2024), “*Trabalho por plataformas digitais: do*

aprofundamento da precarização à busca por alternativas democráticas” (Grohmann; Salvagni, 2023), *“Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataformas”* (organizadores: Neder; Henriques, 2024), *“A Regulação do Trabalho via Plataformas Digitais”* (Kalil, 2020); Economia Solidária, com *“Introdução à Economia Solidária”* (Singer, 2002) e *“Economia Solidária Digital: caminhos para potencializar políticas e ações baseadas em cooperação e solidariedade”* (Milanez; Rubim, 2024); cooperativismo de plataforma, com *“Cooperativismo de Plataforma”* (Scholz, 2016); e sobre os artefatos sociotécnicos, com *“Tecnociência Solidária: um manual estratégico”* (Dagnino, 2019). Além dessas obras, foram utilizados artigos científicos relacionados aos respectivos temas.

Nesse particular, Eco (1996) sustenta que realizar uma pesquisa pressupõe dar forma orgânica às reflexões que lhes são precedentes, mas é preciso que o pesquisador se empenhe, para que os leitores compreendam os resultados, com o cuidado para não realizar generalizações indevidas. Nesse passo, o autor destaca que é necessário utilizar as ferramentas apropriadas, tanto na busca quanto na apresentação das provas, de modo que possam validar (ou não) os argumentos sobre os quais o pesquisador se propôs a refletir. Isso serve, portanto, como requisitos de verificabilidade, para que o objeto de pesquisa seja reconhecido publicamente.

Noutro giro, Boni e Quaresma (2015) ensinam que o ponto de partida da investigação científica deve ter por base o levantamento de dados. Nesse aspecto, indicam que é necessário realizar uma revisão bibliográfica preliminar, para que o pesquisador possa observar os fatos e os fenômenos de forma adequada, em busca das informações de que necessita.

Ademais, as autoras também destacam que o pesquisador precisa estabelecer um contato com pessoas essenciais ao estudo, de modo que possa obter os dados necessários à pesquisa e colher as informações que sejam úteis à busca de evidências. Por isso, com essa finalidade, foi utilizada a técnica da observação direta e da entrevista semiestruturada, que serviram como estratégias fundamentais ao levantamento de dados que foi realizado no curso desta pesquisa.

1.6.2 Procedimentos metodológicos

Conforme sublinha Yin (2001), no conjunto dos procedimentos metodológicos aplicáveis à pesquisa empírica, a fase exploratória do estudo de caso contém algumas etapas importantes, ainda que beneficiadas pelo desenvolvimento prévio de proposições teóricas. Noutro giro, Eco (1996) sustenta que isso significa aprender a pôr em ordem as ideias e ordenar

os dados, para fins de documentação, construindo, assim, um arcabouço teórico que seja útil a outros pesquisadores.

Nesse sentido, a fase exploratória da pesquisa constou das seguintes etapas: planejamento, levantamento, coleta, organização, análise e interpretação dos dados e a composição do relatório final dos resultados da experiência estudada.

Vale destacar que, para contribuir com a tarefa da coleta de dados, foram elaboradas algumas proposições, procurando estabelecer um vínculo com as questões de pesquisa, além de outras variáveis de interesse, como o referencial teórico, como sugere Yin (2001). Com isso, foram elaboradas as seguintes proposições:

- a) O cooperativismo de plataforma é uma forma viável de organização do trabalho para a oferta de serviços de mobilidade urbana;
- b) O trabalho realizado por cooperativas de mobilidade urbana é capaz de proporcionar geração de renda e qualidade de vida, em contraste com a forma de trabalho individualizada das plataformas capitalistas;
- c) As cooperativas de mobilidade urbana podem obter maiores ganhos com a utilização de artefatos sociotécnicos.

Quanto ao levantamento de dados, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com seis presidentes de cooperativas associadas à Liga Coop e com o presidente da federação. Neste sentido, foram elaborados dois roteiros de entrevistas: um direcionado ao presidente da federação; e outro direcionado aos presidentes das cooperativas, a fim de captar a percepção de cada um sobre o modelo de trabalho, a forma que se articulam a partir desse modelo, e a realidade que cada uma dessas cooperativas experimenta, no contexto dos seus estados.

No entanto, é importante registrar que, antes da realização dessas entrevistas, dez cooperativas foram previamente selecionadas, mas não foi possível colher as informações de quatro delas, em razão de insucessos nas tentativas de contato. Sobre isso, inicialmente, dois presidentes demonstraram o interesse de participar, embora não tenham respondido às sugestões de datas para as entrevistas, apesar das várias reiteraões realizadas. Já um terceiro presidente, em momento algum respondeu ao convite e um quarto alegou falta de tempo para conceder a entrevista, em razão do trabalho.

Vale destacar que a entrevista realizada com o presidente da federação deu-se em razão do papel chave que desempenha desde a criação da federação, bem como na condução dos projetos voltados à estruturação do modelo de trabalho. Nesse intento, na linha que sugere Gil

(2008), os instrumentos de coleta de dados devem ser modulados e aperfeiçoados conforme a necessidade da pesquisa, permitindo uma investigação mais profunda e aberta.

As entrevistas foram conduzidas de forma virtual, entre os dias 06/06/2025 e 23/09/2025, por meio da plataforma Google Meet, em razão de os entrevistados estarem localizados em outros estados. Todas as entrevistas foram gravadas, com o prévio consentimento de cada participante, através da submissão do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), ficando registrado que a participação de cada um seria voluntária e que seus nomes não seriam divulgados. Desse modo, a identificação de cada cooperativa foi feita apenas com referência ao estado em que estão localizadas, de modo a resguardar o anonimato dos participantes. Além disso, foi pontuado que as entrevistas teriam finalidade exclusivamente acadêmica.

Não obstante, a única identificação registrada na pesquisa foi a do presidente da federação, que também acumula a presidência da cooperativa do estado do Rio Grande do Sul, em razão de não ter feito nenhuma objeção quanto a isso, o que também apoia, como forma de dar autenticidade ao que fora relatado.

Cumpra esclarecer que, servindo como fonte secundária à pesquisa, foram colhidos dados de uma entrevista conduzida pelo professor Flávio Chedid Henriques e pela estudante Júlia Soares, com o presidente da federação, realizada em outubro de 2023, fruto de uma pesquisa vinculada a um projeto financiado pelo CNPq. Com isso, vale dizer que a aproximação e os primeiros diálogos do pesquisador com a federação foram viabilizados pelo Professor Flávio Chedid, gerando o interesse em pesquisar o projeto da Liga Coop.

Em relação à técnica da observação direta, essa foi desenvolvida através da participação do pesquisador nas reuniões semanais da equipe técnica da Liga Coop. Importante destacar que essas reuniões têm o propósito de reavaliar, continuamente, as estratégias e ações previamente delineadas, além de analisar os resultados alcançados pela federação. Dessa forma, foi possível acompanhar as deliberações sobre os projetos da Liga Coop, bem como analisar os desdobramentos das ações desenvolvidas por cada departamento técnico da federação. Essas participações ocorreram entre os dias 21/03/2025 e 08/08/2025, via plataforma Google Meet, através das quais se pode extrair informações fundamentais à pesquisa, através das anotações e observações realizadas.

Por certo, a metodologia aqui apresentada precisou ser continuamente reavaliada, de modo a permitir que a pesquisa tivesse uma condução adequada, dentro de um prazo razoável. Dessa forma, buscou-se uma consistência científica, seja na conformidade com as ideias

existentes, seja trazendo novas informações aos grupos de interesses, articulando os elementos teóricos, empíricos, analíticos e políticos que envolvem a pesquisa acadêmica.

1.7 Estrutura da dissertação

Em termos estruturais, a dissertação foi elaborada da seguinte forma:

- a) Na primeira parte, faz-se uma análise do modelo de trabalho inerente às grandes plataformas digitais, discutindo os reflexos do fenômeno da plataformização sobre os trabalhadores. Também é contextualizado, em linhas gerais, o papel do Estado enquanto regulador de atividades e garantidor de direitos mínimos aos trabalhadores, como proteção previdenciária, segurança, remuneração, entre outros. Nesse ponto, discute-se o Projeto de Lei nº 12/2024 elaborado pelo Governo Federal, fazendo uma abordagem crítica sobre as deliberações ocorridas e as definições de prioridades que foram pautadas;
- b) Na segunda parte, analisa-se o cooperativismo de plataforma como alternativa ao modelo de trabalho mediado pelas plataformas digitais, fazendo uma reflexão a partir dos territórios, como lugares estratégicos para o desenvolvimento das práticas cooperativas. Além disso, analisa o papel da Economia Solidária e da autogestão como indutores dos modelos de trabalho estruturados pelos trabalhadores, bem como discute-se a importância do uso das tecnologias sociais, como mecanismos potencializadores de novas possibilidades para o trabalho coletivo, no alcance dos objetivos almejados pelos trabalhadores;
- c) Na terceira parte é feita uma apresentação dos dados colhidos na pesquisa de campo, onde se busca discorrer sobre a formação, a experiência e os propósitos da federação de cooperativas, notadamente em relação ao modelo de trabalho que está sendo desenvolvido. Além disso, outras particularidades foram discutidas, como aquelas inerentes ao aplicativo utilizado pela federação e as articulações que são feitas no âmbito das cooperativas que a integram.
- d) A partir das evidências colhidas, na última parte é feita uma análise dos avanços, limitações e os desafios encontrados no processo de implementação do modelo de trabalho da Liga Coop, compondo, assim, o quadro de análise crítica de descobertas da experiência estudada.

2 A PLATAFORMIZAÇÃO DIGITAL DO TRABALHO DE MOBILIDADE

2.1 O fenômeno da plataformação e seus reflexos

Segundo assinala Ricardo Antunes, em sua obra *O Privilégio da servidão*, o lado oculto do avanço das Tecnologias da Informação, impulsionado pela transformação ocorrida em escala global, acabou por criar uma outra classe de trabalhadores, a qual denomina como “novo proletariado de serviços”, fragmentada, precarizada e com diminutos direitos. Vale notar que a expansão do trabalho *on-line* possibilitou a invisibilidade das grandes corporações globais, que dominam tanto o aparato financeiro como o complexo mundo dos negócios (Antunes, 2018).

Nessa perspectiva, Pessanha (2022) entende que as plataformas digitais fazem a intermediação entre a virtualidade do digital e a materialidade do real, tramando isso, simultaneamente, como meio de comunicação e de produção. Dessa forma, as plataformas atuam externamente extraindo valor dos demais setores da economia, além de ampliar a precarização do trabalho, num processo que o autor define como “vampirismo digital”, visto que a captura de renda é feita exatamente por quem não produz nada. Portanto, num contexto de oferta finita e a demanda ilimitada, é possível notar uma espécie de imperialismo digital-financeiro desenvolvido sob as seguintes bases: reestruturação produtiva a partir da digitalização de dados; oligopólio da financeirização; neoliberalismo (Pessanha, 2022).

Coraggio (2005), analisando questões inerentes à economia de mercado, assevera que, no contexto da globalização, a competição promovida pelo neoliberalismo é considerada uma lei universal, que institucionaliza a ideia de que cada indivíduo deve procurar inserir-se no mercado e competir exitosamente, seja pela produção própria, pelo acúmulo de ativos ou pela sua capacidade de trabalho. O autor ressalta que essa competição pode se aproximar de uma situação de concorrência apta a produzir efeitos destrutivos, pelo descarte de componentes financeiros e materiais, mas também de direitos e aptidões humanas. Nesse sentido, ainda que o desenvolvimento capitalista seja um processo de inovação criativa, tem a capacidade de destruir as forças produtivas, com efeitos graves para o desenvolvimento humano.

Segundo Antunes (2020), uma nova etapa da ciberindústria do século XXI, sob o comando do capital financeiro, possibilitou o desenvolvimento de um sistema de oferta diversificada de serviços por plataformas, que utiliza aplicativos de smartphones ou tablets para funcionar como instrumentos de controle sobre os trabalhadores. Por trás disso, há nova

tendência mercadológica, conhecida como economia de compartilhamento⁵ e relacionada ao consumo moderno, que tem um significado bastante contraditório.

De fato, Slee (2017) afirma que a economia do compartilhamento propaga um “livre mercado inóspito e desregulado” em áreas do cotidiano das pessoas que antes estavam protegidas. Ele observa que as companhias que dominam a economia de compartilhamento tornaram-se grandes potências, lucrando e mantendo suas marcas através de um desempenho intensamente invasivo nas trocas que intermedeiam. Assim, trata-se de uma sistemática aplicada às grandes corporações, as quais constroem grandes fortunas corroendo comunidades reais, através do incentivo a outras formas de consumismo, o que contribui para um futuro desigual e precário.

Para o Kalil (2021) o uso desse termo é objeto de críticas, visto que, intrinsecamente, o termo “compartilhar”, por essência, diz respeito a uma transação motivada por generosidade e altruísmo, com base na identidade comunitária que existe entre as pessoas, sem intenção de lucro. No entanto, ele destaca que, quando uma troca ocorre no mercado, seja de bens ou de serviços, o que há, de fato, é uma transação movida por um interesse envolvendo dinheiro. Nesse caso, não há um compartilhamento no sentido social, uma vez que a intenção é meramente o lucro.

Segundo Grohmann e Qiu (2020), a plataformização do trabalho envolve atividades profissionais realizadas por meio de, não apenas de uma, mas de uma variedade de plataformas digitais. Assim, com base nas classificações de Woodcock e Graham (2019) e Schmidt (2017), eles salientam que essas plataformas podem ser divididas em: plataformas que transportam pessoas e coisas, que são mais conhecidas; plataformas de microtrabalhos online (crowdwork) ou de moderação de conteúdo para as mídias sociais, que retém os trabalhos “invisíveis”, por serem realizados “por trás das telas”; e as plataformas de *freelancers*, que contemplam uma variedade de trabalhos informais, como serviços de manutenção em geral, atividades domésticas etc.

Outrossim, Abílio (2020a) aponta que, por ser um fenômeno de abrangência global, a uberização contempla diferentes ocupações, qualificações, níveis de remuneração e condições de trabalho, ou seja, desde motoristas de aplicativos a cientistas⁶, sem que haja uma forma

⁵ Segundo Munaro e Bertoldo (2020), economia compartilhada é uma prática comercial que possibilita o uso coletivo de determinados serviços, unindo, num mesmo plano, quem quer ofertar e quem quer consumir. Na perspectiva de Miller (2016), significa que as pessoas criam e compartilham entre si bens, serviços, espaços e dinheiro. No entanto, segundo Slee (2017) o altruísmo inerente à ideia de compartilhamento foi subvertido pelas plataformas digitais para envolver o lucro, utilizando um sistema de vigilância e classificação sem critérios objetivos, que repercute negativamente nos trabalhadores que operam por meio delas.

⁶ O documentário ‘GIG - A Uberização do Trabalho’ apresenta algumas atividades que já estão em processo de

necessariamente definida. Desse modo, a autora entende que é processo de informalização com novos mecanismos de precarização do trabalho, num contexto de provisoriedade que já se torna permanente, e que vai além do trabalho situado na periferia do sistema capitalista. Por seu turno, Antunes (2024, p. 10-11) alerta que “as grandes plataformas digitais se apresentam como capazes de incluir essa enorme força de trabalho sobrando em suas múltiplas e distintas atividades, reescritas, ressignificadas e aviltadas”.

Nesse contexto situa-se a Uber, empresa fundada em 2010, com matriz nos Estados Unidos e estabelecida em mais de 70 países, que conta, no Brasil, com 5 milhões de “parceiros” cadastrados e mais de 125 milhões de usuários, conforme dados de maio de 2024⁷. No entanto, há outras empresas em expansão no país, com a mesma lógica de oferta de serviços por aplicativo, como é o caso da 99 e da inDrive, cujas atividades encontram respaldo na livre iniciativa e livre concorrência, para utilizar regras e lógicas próprias no uso da tecnologia e potencializar a “superexploração do trabalho” (Santini, 2024).

O fato é que essas regras são unilaterais e meramente aderentes, o que facilita a ocultação de informações importantes para a realização dos serviços (Christo; Masson, 2024), tornando praticamente impossível questionamentos por parte dos trabalhadores. Além disso, o rendimento médio desse tipo de trabalho é baixo⁸ e não há garantia mínima de direitos trabalhistas ou previdenciários, visto que as plataformas se desviam das obrigações trabalhistas, à míngua de uma legislação que ordene esse tipo de atividade, o que repercute na proteção da saúde desses trabalhadores, como sublinham Christo e Masson (2024).

Assim, em razão da progressiva perda das “formas socialmente reguladas” de trabalho (Abílio, 2020a, p. 121), há um fator de incerteza que envolve a oferta de serviços pelas plataformas digitais. Por certo, não há previsibilidade de ganhos ou garantia de que essas plataformas atenderão as demandas dos trabalhadores, o que denota uma estabilidade fluida nesse tipo de negócio e rebaixa o padrão de proteção trabalhista, pela desregulação do mercado de trabalho, segundo entende Kalil (2020b). Para ele, isso dificulta a percepção coletiva da vivência sobre as mesmas condições de trabalho, além de não contribuir para a superação da

plataformização, como aquelas voltadas a profissionais de marketing digital, limpeza e serviços domésticos, trabalho de cuidado, professores de ensino particular, serviços de manutenção em geral, entre outras. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=cMPnAfrMLCk>.

⁷ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/mais-de-120-milhoes-de-usuarios-e-5-milhoes-de-parceiros-uber-revela-dados-ineditos-sobre-seu-impacto-no-pais>.

⁸ Carvalho e Nogueira (2024) apontam, no contexto do Brasil e com base na PNAD Contínua dos trabalhadores de aplicativo (IBGE, 2023), que a remuneração dos motoristas por aplicativo, por exemplo, é cerca de 10% menor que a remuneração média nacional.

ideia de enxergar os demais como concorrentes, o que aumenta a individualização, ao ponto de as relações ficarem cada vez mais difusas, em razão do isolamento desses trabalhadores.

Além disso, Christo e Masson (2023) entendem que as plataformas digitais colocam os trabalhadores em situação de permanente insegurança, pois não oferecem nenhuma garantia de continuidade do trabalho, além de serem constantemente ameaçados de banimento, considerando que não têm o direito de apresentar suas versões dos fatos. Isso é potencializado pela individualização intensa inerente a esse modelo de trabalho, o que dificulta a criação de laços de solidariedade e de organização da classe trabalhadora (Antunes; Filgueiras, 2020).

Para Cardoso (2020), esses trabalhadores assemelham-se a peças de um jogo, no qual estão sempre perdendo, num contexto em que tudo está além de seus controles, uma vez que são gerenciados pela lógica dos algoritmos, articulada pelas próprias plataformas. Nesse jogo, eles precisam cumprir determinadas etapas para receberem certos “prêmios” como recompensa, que, na verdade, são humanamente irrealizáveis. Dessa forma, enfrentam situações em que precisam estar, continuamente, provando a si mesmos, embora esgotando-se, para que possam construir um mínimo de controle sobre esse ambiente de trabalho (Christo; Masson, 2024). Isso significa que as plataformas estabelecem um tipo de domínio e submissão, por via dos algoritmos, o que é descrito por Cardoso (2020) como gestão gamificada⁹. Ou seja, uma forma-desafio é lançada ao trabalhador, embora nada lhe seja garantido, nem mesmo a remuneração pelo trabalho executado, que se traduz em risco assumido, na medida em que a bonificação pode nunca chegar (Abílio, 2020b).

Segundo Alvarez *et al* (2021), isso configura uma “forma-desafio de controle do trabalho”, por meio de estímulos à produtividade, de modo que o trabalhador fique o maior tempo possível disponível conectado à plataforma, mas sem nenhuma garantia de obtenção de vantagens, o que Scholz (2013 *apud* Alvarez *et al*, 2021) define como “gamificação do trabalho”. Logo, a tecnologia associada a esse sistema representa novas formas de espoliação e exploração do trabalho (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021), pela extrema capacidade das plataformas digitais de realizarem, em tempo real, o gerenciamento remoto do trabalho, o que caracteriza um novo momento histórico do capitalismo financeiro, denominado “capitalismo de vigilância” (Zuboff, 2018 *apud* Alvarez *et al*, 2021).

⁹ Segundo Cardoso (2020), é como se o trabalhador estivesse dentro de um jogo, no qual precisa cumprir etapas para receber bonificações. No entanto, as regras são construídas com metas propositalmente quase inatingíveis, embora, ainda assim, o trabalhador prossiga conectado ao seu “game/labor”.

Vale dizer que a expansão dos serviços por plataformas digitais, além de acentuar a precarização do trabalho, alargou as jornadas de trabalho¹⁰, embora a baixa remuneração seja uma característica marcante desse processo, como destacam Carvalho e Nogueira (2024). Segundo os autores, a categoria dos motoristas de aplicativo e entregadores são as mais evidentes nesse cenário, em razão da expansão que essas atividades tiveram nos últimos tempos. No entanto, isso também é resultado da maior visibilidade que tiveram nas redes sociais, principalmente a categoria dos entregadores, conforme aponta Alvarez *et al* (2021).

No quadro brasileiro, a adesão dos trabalhadores a essas plataformas decorre da falta de oportunidade de trabalhos formais, resultado da intensa flexibilização do arcabouço normativo trabalhista, precisamente a partir da última reforma da legislação trabalhista, que parece ter instituído a informalização como regra (Abílio, 2021). Por outro lado, Kalil (2020a) entende que a legislação trabalhista não é capaz de dar respostas a uma realidade que tem características inéditas, apontando que a defesa de sua aplicação irrestrita desconsidera as transformações ocorridas no campo do trabalho. Portanto, ele defende um aperfeiçoamento de certos aspectos da legislação, para que seja possível atender às demandas dos trabalhadores, sem subverter o conceito de relação de emprego.

No entanto, há trabalhadores que também buscam as plataformas digitais com a intenção de terem mais autonomia e flexibilidade, sem a pretensão de serem registrados via CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), embora almejem o reconhecimento pelo trabalho (Grohmann; Salvagni, 2023), ainda que não haja uma regulação específica para elas. Nesse aspecto, Filgueiras (2022) entende que há contradição que precisa ser denunciada, para que os interesses dos trabalhadores sejam orientados por meio da luta, como pressuposto, e não por um discurso patronal aparente. No entanto, é preciso reconhecer que a CLT sofreu uma flexibilização profunda, a partir da reforma instituída pela Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, que eliminou muitas garantias, anteriormente asseguradas aos trabalhadores.

Importante notar que, no período compreendido entre os anos de 2015 e 2022, houve um aumento absoluto de, aproximadamente, 500 mil motoristas no transporte de passageiros no país, de acordo com análise feita por Carvalho e Nogueira (2024), em Pesquisas Nacionais por Amostra de Domicílios Contínuas (PNAD) e PNAD Contínua¹¹, do Instituto Brasileiro de

¹⁰ A PNAD Contínua realizada no terceiro trimestre de 2024 aponta que, apesar de os condutores de automóveis plafatormizados terem um rendimento médio maior que os condutores de automóveis não plafatormizados, eles registram jornadas mais extensas, com elevado grau de informalidade.

¹¹ A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) do IBGE investiga as condições do mercado de trabalho do país a partir de uma amostra com mais de 210 mil domicílios, distribuídos por cerca de 3.500 municípios. Esta amostra é visitada, a cada trimestre, por cerca de 2 mil agentes de pesquisa, levantando informações sobre os trabalhadores do país, inclusive aqueles sem vínculo de trabalho formal. A

Geografia e Estatística (IBGE). Segundo os autores, isso está associado a uma elevação na proporção de trabalhadores autônomos, o que provavelmente decorre da inserção de motoristas trabalhando em plataformas digitais.

Com efeito, nessa situação estão inseridos os trabalhadores autônomos, os que buscam as plataformas apenas como geração de renda complementar, além daqueles que estão desempregados e recorrem às plataformas como forma de sobrevivência, em meio ao cenário atual da plataformização do trabalho (Grohmann; Salvagni, 2023). É como se a uberização fosse capaz de exercer um novo tipo de gestão do desemprego (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021), embora, para a maioria das pessoas, esse tipo de trabalho não seja uma mera escolha, “mas uma contingência por falta de opção assalariada” (Christo; Masson, 2023, p. 4). No entanto, as plataformas não cumprem uma função social, escondendo-se sob o falso manto da responsabilidade, da generosidade e do altruísmo, quando, na verdade, inviabiliza qualquer canal de acolhimento e de diálogo humanizado com trabalhadores, revelando-se uma atividade de trabalho não reconhecida como valor social (Christo; Masson, 2024).

Nesse aspecto, é possível constatar que, por trás dessa configuração, “há o desejo do capital de remunerar o trabalhador apenas quando está em operação, se desresponsabilizando por sua reprodução fora do processo produtivo” (Carvalho; Nogueira, 2024, p. 19). Sobre isso, Abílio (2020a) sugere que o gerenciamento utilizado pelas plataformas digitais é capaz de incorporar, por meio de instruções automatizadas ainda pouco conhecidas, aspectos da vida cotidiana de trabalhadores, usuários e consumidores. Logo, o objetivo dessas plataformas se manifesta, precipuamente, por meio de uma dinâmica complexa, através da qual ampliam seus negócios, aplicando estratégias de controle dos trabalhadores aos seus comandos, o que ratifica o poder de dominação do sistema capitalista (Pessanha, 2022).

O resultado disso é precarização intensa do trabalho e a ausência de um piso de remuneração justo, embora haja trabalhadores que prefiram atuar no modelo das plataformas digitais pela oferta que propõem, seja como fonte de renda complementar, seja pela suposta liberdade conferida, o que “vem se consolidando como mito entre esses trabalhadores” (Carvalho; Nogueira, 2024, p. 19). Isso talvez seja resultado da infiltração de falsas lideranças nas categorias desses trabalhadores, “plantadas” pelas próprias plataformas, a fim de procurar estabelecer seu “padrão” de negócio, como já ocorreu na Espanha, segundo destaca o pesquisador Murillo Van Der Laan, da Unicamp (2024).

E assim constrói-se a falsa ideia de liberdade, ou seja, de o trabalhador “ser o seu próprio patrão”, quando na verdade não existe emancipação prática alguma, conforme aponta Carelli (2017 apud Alvarez *et al*, 2021). Nesse aspecto, o trabalhador acaba subordinando seu processo de trabalho aos objetivos da empresa, fazendo com que a subjetivação do trabalho apareça como uma forma de “colonização afetiva”, ainda que esse trabalhador seja rotulado como “empreendedor autônomo ou trabalhador independente” (Marrero, 2024, p. 115).

Rômulo Labronici (2021), analisando as proposições de Antunes (2020), sugere que a liberdade empreendedora incutida nesses trabalhadores é ilusória, visto que os riscos e os custos das atividades de trabalho acabam sendo suportados por eles. Assim, se por um lado a autonomia empreendedora serve para mascarar as contradições de classes produzidas pelo capital, por outro explicita e evidencia suas diferenças, uma vez que converte o trabalhador em um “quase-burguês” que se “autoexplora” (Labronici, 2021).

Porém, apesar de toda a complexidade que há na relação trabalhador-plataforma, parece não haver consenso entre os trabalhadores quanto à necessidade de uma regulação. Muitos entendem que haverá excesso de regras, o que limitará a autonomia e a liberdade de escolha, dado que muitos se compreendem como empreendedores, mesmo que para realizar o “trabalho por conta própria” precisem assumir os custos da reprodução social desse tipo de trabalho, como sublinha Marrero (2024). No entanto, há uma infinidade de trabalhadores que reconhece nesse tipo de trabalho uma forma de sobrevivência, ou mesmo de liberdade, em relação a um patrão fixo.

Gian Amato (2022) observa que esse movimento já foi observado no caso dos motoboys brasileiros que trabalham em Portugal, os “estafetas, que se posicionaram contrariamente à regulação dos serviços mediados pelas plataformas que atuam no país¹², por entenderem que isso poderia resultar na diminuição generalizada de renda, além de perda de autonomia e liberdade negocial. Segundo Gian, eles sustentam esse posicionamento com base em casos que ocorreram na Espanha, a partir do advento da Lei Rider¹³, que provocou a saída de algumas empresas do país, porém sem avaliar a questão das garantias que tal lei assegurou aos trabalhadores, em relação ao trabalho nas plataformas digitais.

¹² Como parte do Livro Verde sobre o Futuro do Trabalho de 2021, que segue a diretiva da Comissão Europeia sobre o vínculo nas plataformas digitais, o governo português encaminhou ao parlamento proposta de lei para regularizar os serviços realizados por plataformas, a fim de assegurar a garantia de direitos aos trabalhadores.

¹³ Segundo pesquisa realizada pelo Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação da Fundação Getúlio Vargas - CEPI FGV Direito/SP (2021), o Real Decreto-ley 9/2021, conhecido como Ley Rider espanhola, foi editado em 2021 por iniciativa do Ministério do Trabalho da Espanha, com foco nos serviços de entrega por plataformas digitais, sendo pioneiro no continente europeu. Dentre outras garantias, estabeleceu a presunção de vínculo empregatício para os trabalhadores, além do direito à informação e à revisão das decisões automatizadas, possibilitando aos seus representantes legais acesso aos algoritmos que regem as atividades em tais plataformas.

Por outro lado, Carvalho e Nogueira (2024) entendem que, ainda que possa oferecer uma situação melhor que a atual, a regulação do trabalho plataformizado, se não for feita de forma adequada, pode gerar um efeito adverso, que é a institucionalização de formas precárias de trabalho, ou seja, de subemprego, criando uma categoria de trabalhadores com menos direitos, o que não eliminaria a precarização. Para eles, a legislação trabalhista brasileira é flexível o bastante e já possibilita a incorporação dos trabalhadores de plataformas digitais em um dos contratos de trabalho formal que está disponível, com garantia de direitos.

Não obstante, é necessário observar os desdobramentos desse processo, para analisar se todos os trabalhadores serão submetidos ao processo de plataformização e saber se desregulação trabalhista será uma realidade. Vale notar que, ao contrário das previsões sobre o fim do trabalho, da classe trabalhadora ou mesmo da vigência da teoria do valor, pelo advento das novas tecnologias, o que se verifica é a ampliação do trabalho cada vez mais precarizado, abarcando diversas esferas de labor, como ressalta Antunes e Filgueiras (2020).

Destarte, no curso do trabalho por aplicativos, uma parte do valor gerado pelos trabalhadores é apropriada pelas plataformas digitais, sendo que os custos dessa “produção” são suportados por eles, pelo uso dos seus carros, motocicletas ou bicicletas, além das despesas com a seguridade social, embora essa apropriação também contemple valores subjetivos, como os dados gerados¹⁴ por esses trabalhadores. Vale dizer que as plataformas transformam os instrumentos de trabalho em capital constante, mas sem a necessidade de o terem como propriedade formal (Antunes; Filgueiras, 2020). Nesse aspecto, “não acrescentam valor em movimento, mas evitam a desvalorização na etapa de circulação da qual fazem parte” (Pessanha, 2024, p. 27).

Segundo Marx (2013), trabalho é uma fonte essencial de valor que se integra à mercadoria durante o processo de produção. Partindo dessa premissa, argumenta que a mais-valia corresponde a um excedente do valor da mercadoria sobre seu preço de custo, resultante de um trabalho realizado, mas não pago. Assim, na extração da mais-valia, o trabalho não pago, ou “sobretabalho”, é integrado à jornada do operariado, para além do trabalho necessário à produção da mercadoria. Nesse sentido, a mais-valia é agregada à produção e transformada em lucro para o capital, na medida em que oculta a exploração do trabalho realizado (Ramos, 2019).

¹⁴ Grohmann e Salvagni (2023) destacam que os algoritmos são abastecidos por dados coletados dos trabalhadores e consumidores, significando um ativo valioso para as plataformas, uma vez que esses dados são transformados em capital (valor). Para eles, essa crescente centralidade dos dados para o monitoramento da vida das pessoas pode ser definida como “dataficação”, que possui, inclusive, uma dimensão ideológica. Nesse sentido, os dados também fazem parte da lógica de acumulação capitalista, representando, simultaneamente, capital fixo e circulante, quando usurpados dos trabalhadores.

Isso ilustra bem a dinâmica do trabalho realizados por meio de plataformas digitais, uma vez que os trabalhadores não recebem o valor integral dos serviços que realizam, mas tão somente uma fração do que é pago pelos clientes, ficando o excedente com as plataformas, pela dita “intermediação” que afirmam realizar (Pessanha, 2024). Portanto, é um processo que mascara a expropriação da força de trabalho, propriamente na forma de geração de mais-valia, contribuindo para intensificar a precarização do trabalho, uma vez que os trabalhadores não têm o seu valor reconhecido (Antunes, 2018).

Noutro giro, Fernando Gastal de Castro (2020) sustenta que, em termos de novas formas de trabalho, passamos da subjetividade como coisa e como máquina, ou seja, como recurso (o ser singular, produtivo e contributivo, social e moralmente) para a subjetividade como capital (o ser como senhor da sua própria exploração), o que traz, como consequência, sofrimento humano. Segundo o autor, essa subjetividade é autodestrutiva por não agregar nenhum valor em si mesma, de tal modo que o sistema capitalista segue, progressivamente, utilizando o indivíduo de maneira irracional, pois passa a medir sua capacidade de adaptação com base numa hipotética multifuncionalidade. Ele define esse fenômeno como ditadura do flexível, que é fruto de uma anomalia inerente às organizações capitalistas.

Conforme Castro (2020), isso mostra que a estrutura construída pelo sistema capitalista é eticamente inaceitável, visto que nesse esquema o dinheiro é quem dita o ritmo do tempo, que passa a ser menos real e mais abstrato, fazendo valer a máxima de que tempo é dinheiro. Isso traz implicações deletérias para toda a sociedade, pois o *ethos* capitalista deixa de ser qualitativo e passa a ser integralmente quantitativo, medido agora pelo *chronos*, o que é intensificado pelas novas tecnologias. Logo, essa questão é muito significativa, uma vez que envolve um mecanismo hegemônico, que relativiza o ser humano e o induz a um individualismo exacerbado, além de produzir inúmeras formas de mal-estar psíquico, o que culmina num sofrimento que não é só individual, mas também coletivo.

Portanto, nos processos de plataformização do trabalho, essa subjetividade omite a figura que estabelece o controle sobre os trabalhadores, de modo que invisibiliza “o outro” que os domina, configurando uma verdadeira organização na dispersão (Harvey, 1998 *apud* Abílio, 2021). Nesse sentido, segundo Dardot e Laval (2016), há um poder que postula uma liberdade de escolha como pressuposto de que os sujeitos serão conduzidos por uma “mão invisível”, a qual fará as “escolhas” necessárias e proveitosas a cada um e a todos. No entanto, isso compreende a existência da “máquina” responsável por manter todas as “engrenagens” funcionando e prontas a atender às necessidades de todo o conjunto. A grande novidade disso,

segundo os autores, é a modelagem de um sistema capaz de tornar os sujeitos aptos a suportarem as condições que lhes são impostas, cada vez mais duras, mas que eles próprios produziram.

Nesse particular, Abílio (2020a) pontua que as plataformas digitais mascaram sua verdadeira atuação, com o subterfúgio de que realizam apenas uma mediação entre oferta e procura, quando na realidade estabelecem as regras de distribuição do trabalho e determinam o seu valor. Segundo a autora, essas plataformas manipulam o tempo de trabalho, principalmente através da extensão da sua duração, regulando a oferta e a procura de acordo com seus interesses. Isso revela formas de controle cada vez mais rígidas sobre os trabalhadores, com consequências sobre a intensificação do trabalho (Christo; Masson, 2024).

Sobre isso, Grohmann e Salvagni (2023) registram que já existem greves de trabalhadores das plataformas digitais ao redor do mundo, revelando um baixo índice de trabalho decente¹⁵ nessas plataformas, o que, para eles, demonstra ser necessário construir alternativas desde baixo, para além da regulação desse trabalho.

Portanto, no universo do trabalho, a interferência do neoliberalismo, via plataformização, acentua a precarização e desencadeia a eliminação progressiva de direitos, contribuindo para desmobilizar as discussões sobre o bem comum e ainda ampliar a fragmentação dos coletivos de trabalho (Christo; Masson, 2024). No entanto, isso pode servir para fustigar os trabalhadores a lutarem por autonomia e liberdade, ou mesmo pensarem em outras formas de organização de trabalho. Como sugere Antunes (2020), a nova morfologia do trabalho da era digital pode desencadear uma nova morfologia de lutas sociais, de auto-organização e de novas formas de representação, iniciando-se uma nova fase de lutas, agora voltadas ao novo proletariado de serviços.

2.2 Os serviços de mobilidade por plataforma no Brasil

No enfrentamento dos desafios contemporâneos, especialmente em relação às soluções para os problemas inerentes às formas de trabalho baseadas nas plataformas digitais, o próprio Estado, de forma anômala e sem muita transparência, com o argumento de que busca oferecer melhorias aos trabalhadores e à população, tenta se colocar como um agente intermediador no desenvolvimento desse tipo de atividade.

¹⁵ Segundo Grohmann e Salvagni (2023), a expressão trabalho decente foi cunhada em 1999 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), e faz parte dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).

É o que se observa, por exemplo, no plano elaborado pela Prefeitura de São Paulo em torno da criação de um aplicativo público de mobilidade urbana, chamado MobizapSP, para concorrer com as grandes plataformas digitais (Kruse, 2023). Esse aplicativo foi lançado em março de 2023 com a promessa de devolver 90% do valor das tarifas aos motoristas parceiros, a fim de promover uma remuneração mais justa e vantajosa aos trabalhadores, porém sem previsão de oferta de preços dinâmicos¹⁶. De acordo com Bazani e Ferrari (2023), o serviço é disponibilizado por um consórcio de empresas de tecnologia¹⁷, escolhido por meio de processo licitatório, na modalidade de concorrência pública¹⁸, que recebe, como contrapartida, uma taxa de administração de 10,95% do valor de cada corrida, paga pelos motoristas que aderirem à plataforma (Kruse, 2023).

Vale notar que, pouco tempo depois do lançamento do aplicativo, alguns motoristas desistiram do serviço, retornando aos aplicativos das grandes plataformas, por considerarem que a iniciativa da prefeitura de São Paulo não deu certo, como informou Syozi (2024). Um dos problemas se refere ao tempo de espera pelas corridas, em comparação com as outras plataformas, provavelmente pelo fato de a adesão dos motoristas não ter sido tão ampla. A MobizapSP alega que isso decorre de uma questão de oferta e demanda, que apresenta variações regionais e ainda é impactada por dias e horários específicos. No entanto, o serviço também não conta com uma avaliação satisfatória nas lojas digitais, apresentando dificuldades, principalmente em relação às formas de pagamento (Syozzi, 2024).

Destarte, a ideia fica esvaziada de sentido se não houver o interesse dos motoristas, mas também dos próprios consumidores, que precisam colaborar nesse processo. Vale salientar que os sindicatos e associações de motoristas do setor informaram que sequer foram consultados na ocasião da elaboração do projeto, a fim de contribuir na estruturação e no funcionamento do serviço, ou mesmo em assuntos como segurança, penalidades e outras preocupações muito caras a essa categoria. Além disso, o serviço é objeto de questionamento pelo Ministério Público de São Paulo, conforme destacam Bazani e Ferrari (2023), em razão tanto das irregularidades constatadas na contratação do consórcio como em relação ao modelo de operação do aplicativo

¹⁶ De acordo com Slee (2017), no caso da Uber, preço dinâmico significa pagamento de tarifas mais altas aos motoristas, nos horários de maior demanda, para incentivar mais carros nas ruas, restringindo, no entanto, o serviço apenas aos clientes que podem pagar. Para Kalil (2020a), as empresas alegam que o principal objetivo do preço dinâmico é aumentar a oferta de viagens, mas há evidências de que esse mecanismo só serve para redirecionar os motoristas quando a demanda aumenta, não levando em conta o local em que eles se encontram, mas apenas o dos passageiros.

¹⁷ Consórcio 3C, formado pelas empresas CLD – Construtora, Laços Detetores e Eletrônica Ltda., Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda. e CSX Inovação S/A. Fonte: Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 29 de julho de 2022, Mobilidade e Trânsito.

¹⁸ Concorrência Nº: 002/ SMT/2022. Processo Nº 6020.2022/0013257-6. Disponível em: https://diariooficial.imprensaoficial.com.br/doflash/prototipo/2022/Julho/29/cidade/pdf/pg_0102.pdf.

na cidade. Dentre os apontamentos feitos pelo Ministério Público, estão: a ausência de estudo de impacto econômico; a falta de indicação da fonte de custeio; o abuso de poder econômico; a concessão disfarçada de repasse de subsídios; e a falta de concorrência no processo de contratação.

Considerando a situação apresentada, é preciso destacar que o Estado pode criar mecanismos que propiciem melhorias na oferta de serviços de interesse público, como o de mobilidade urbana. Entretanto, é preciso pontuar que sua função compreende, principalmente, a de exigir que as atividades desenvolvidas por particulares no território nacional sejam efetuadas com qualidade, observados os princípios da livre iniciativa e a livre concorrência. Para isso, há os regramentos legais, mas o Estado também precisa promover ações que tragam dignidade aos trabalhadores, principalmente através de políticas públicas voltadas às iniciativas desenvolvidas por eles próprios.

Ainda assim, regular os serviços que são efetuados por meio de plataformas digitais no território nacional pode ser importante, não apenas no campo jurídico, mas também no aspecto social, para que esse tipo de atividade seja reconhecido como trabalho de fato (Christo; Masson, 2024). No entanto, é uma questão que requer um amplo debate, de modo que se busque respostas adequadas aos anseios dos trabalhadores. Por exemplo, é possível criar boas condições de trabalho para os motoristas de aplicativo, sem tornar o serviço mais caro para o usuário, a ponto de inviabilizar as atividades desses trabalhadores.

Atualmente, a legislação brasileira regulamenta o transporte remunerado de pessoas, através da instituição de diretrizes gerais da atividade, mas não abrange as garantias de direitos aos trabalhadores. É o caso da Lei nº 13.640¹⁹, de 2018, que alterou a lei 12.587²⁰, de 2012, com a finalidade de definir a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, bem como de atribuir aos Municípios e ao Distrito Federal a competência exclusiva de regulamentar e fiscalizar a atividade. Dentre as atribuições, estão aquelas relativas à cobrança de tributos municipais pela prestação do serviço e à exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), embora sem muita efetividade, especialmente com relação aos serviços prestados por meio das plataformas digitais.

¹⁹ Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

²⁰ Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

De fato, não existe, em âmbito nacional, uma norma regulatória ampla para essa atividade, que garanta direitos mínimos aos trabalhadores e deveres para as empresas, o que deixa os trabalhadores numa situação de completo vácuo jurídico. Ademais, o reconhecimento do vínculo trabalhista, no caso específico dos motoristas de aplicativo, não é consenso na Justiça Trabalhista brasileira, haja vista as decisões divergentes que vêm sendo proferidas, inclusive no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho (TST). Em relação a esse ponto, a Uber sempre esteve na defensiva, argumentando que a sua relação com os motoristas parceiros é de natureza meramente civil, jamais de relação trabalhista, mobilizando o sistema de justiça para se utilizar de uma espécie de contestação contínua, de modo a arguir pela inaplicabilidade dos direitos trabalhistas, como destaca Zanatta (2024).

Um exemplo desse posicionamento está na decisão proferida pela 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, no Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1092-82.2021.5.12.0045, de dezembro de 2022, que, em razão da carência de elementos mínimos caracterizadores da relação de emprego, julgou improcedente o recurso de um motorista de aplicativo que pedia o reconhecimento do vínculo empregatício com a Uber. No mesmo sentido, já havia decidido a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, no Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038, de 2020, pela negativa do pedido de outro motorista, com fundamento na ausência de subordinação jurídica entre ele e a empresa. Por outro lado, a 8ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, em decisão emblemática, no Agravo de Instrumento nº 100853-94.2019.5.01.0067, de dezembro de 2022, rejeitou o exame de recurso da Uber do Brasil, reconhecendo o vínculo de emprego de uma motorista do Rio de Janeiro.

Isso expõe a inexistência de uniformidade de entendimento em relação à questão, apesar de ainda não haver uma legislação que resguarde os direitos desses trabalhadores. De fato, na maioria dos casos, a Justiça Trabalhista afirma que a empresa não exerce poder diretivo sobre os motoristas parceiros, embora sempre defenda a necessidade de uma regulamentação específica sobre a matéria.

Vale notar que a Ministra Maria Cristina Peduzzi, do TST, declarou que os trabalhadores que exercem serviços sobre plataforma devem possuir direitos mínimos, mas entende que é urgente uma mudança na legislação trabalhista pátria, que possa resguardar os direitos desses trabalhadores, trazendo estabilidade, além de servir para solucionar os impasses surgidos, dado que a “revolução 4.0”²¹ está cada vez mais presente. A Ministra conclui que é inadiável a

²¹ Revolução 4.0, segundo Ricardo Antunes (2020), diz respeito a um fenômeno que promove a ampliação sistemática da digitalização e informatização dos processos produtivos, tornando-os progressivamente mais automatizados.

atuação do Poder Legislativo com relação ao tema, através da elaboração de regras que sejam capazes de resolver os conflitos trazidos por essa categoria de trabalhadores.

Já no Supremo Tribunal Federal (STF), reiteradas decisões foram proferidas sobre essa questão, no sentido de que não há vínculo de emprego entre o motorista e os aplicativos de transportes. Exemplo disso foi a decisão da 1ª Turma, na Reclamação nº 60.347/MG, de dezembro de 2023, que, por unanimidade, julgou pela inexistência do vínculo trabalhista em reclamação apresentada pela empresa Cabify, derrubando decisão anterior da própria Justiça do Trabalho. Um dos argumentos sustentados pelos ministros é de que a relação estabelecida entre o motorista e a plataforma digital mais se assemelha a de transportador autônomo, cuja natureza é meramente comercial. Além disso, há ministro do STF que entende que, no Brasil, a pejetização²² já está consolidada nesse tipo de relação, enquanto a corte trabalhista considera que esse tipo de relação é ilegal.

Em outra decisão, proferida na Reclamação nº 63.823/SP, de fevereiro de 2024, o STF voltou a negar o vínculo trabalhista entre o trabalhador e uma plataforma digital, com o ministro relator, Cristiano Zanin, destacando que os “precedentes do Supremo Tribunal Federal consagram a liberdade econômica, de organização das atividades produtivas e admitem outras formas de contratação de prestação de serviços”, em mais um passo para uniformizar o entendimento no sentido da negativa de vínculo.

Por tudo isso, parece que o Estado e a justiça ignoram às condições a que estão submetidos os trabalhadores mediados pelas plataformas digitais, pois se mostram ineficazes justamente pelo fato de não reconhecerem os direitos desses trabalhadores (Christo; Masson, 2023). Isso gera uma situação de completa insegurança e instabilidade, visto que essas decisões são de cunho meramente neoliberal, o que pode significar a extinção da Justiça do Trabalho no Brasil, em razão da perda de sua funcionalidade e sentido, conforme ressalta Antunes (2024).

Não obstante, Juraszek e Lisbôa (2020) lembram que a legislação trabalhista surgiu da necessidade de proteger o trabalhador, através da criação de princípios de proteção e leis, com o objetivo de minimizar as desigualdades existentes entre as partes do contrato de trabalho e diminuir a condição de vulnerabilidade do trabalhador. Não obstante, é o contrário do que se observa nas decisões proferidas pela justiça brasileira, relativas ao trabalho realizado por meio das plataformas digitais, em que pese o fato de a proteção dos trabalhadores ter sido desmantelada pela reforma trabalhista, de 2017.

²² Para Antunes, pejetização nada mais é do que uma forma de mascarar uma relação assalariada, ou seja, “de dizer que não é assalariado quem é assalariado”. Para ele, isso aumenta a informalidade e a devastação das relações dos direitos sociais, previdenciários e trabalhistas (Antunes; Soldera, 2020).

Importante destacar que bons ventos sopram na direção da União Europeia, conforme noticiado pelo Parlamento Europeu²³, em abril de 2024. Com efeito, na intenção de corrigir as anomalias do chamado “trabalho por conta própria” e assegurar direitos aos trabalhadores, os eurodeputados aprovaram, em abril de 2024, no âmbito da Comissão Europeia, um projeto de lei, denominado Diretiva de Trabalho em Plataformas, que visa regular o uso de algoritmos nos locais de trabalho, propor regras de proteção de dados dos trabalhadores de aplicativos, bem como garantir padrões mínimos de proteção. O texto aprovado estabelece que os Estados-Membros terão dois anos para incorporar as disposições da Diretiva em suas legislações nacionais. No entanto, cada país deve definir, em âmbito nacional, suas regras específicas, as quais regulamentarão as circunstâncias em que esses trabalhadores passarão a ser considerados funcionários das gigantes digitais, deixando para as plataformas o ônus de provar o contrário.

O bloco europeu estima que milhões de trabalhadores que atuam em plataformas digitais estejam classificados como autônomos de forma equivocada, uma vez que estão submetidos às mesmas regras dos trabalhadores formais. Portanto, com a finalidade de desfazer a zona cinzenta que caracteriza o trabalho por aplicativo, a Diretiva de Trabalho em Plataformas, além de ajudar a determinar a condição correta dos trabalhadores, vem para estabelecer as primeiras normas sobre o uso do sistema de controle por algoritmos das plataformas digitais no âmbito do continente europeu. Com isso, essa diretiva pode ser considerada a iniciativa mais ampla e completa existente até o momento para a proteção dos trabalhadores que atuam nas plataformas digitais, como destacam Gonsales, Laan e Roncato (2024).

Segundo ressalta o pesquisador da Unicamp Murillo Van der Laan, em entrevista concedida a Cátia Guimarães, da Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio da Fiocruz, em 2024, a experiência da diretiva europeia é considerada uma regulação de trabalho sobre plataformas digitais promissora e forte, quando comparada com outras, por contemplar todos os trabalhadores plataformizados. Conforme frisou, o texto da diretiva adota a presunção do vínculo empregatício entre o motorista e a plataforma e ataca a “gestão algorítmica” das plataformas, exigindo, com isso, maior transparência das empresas.

O pesquisador informa que essa regulação dispõe que os trabalhadores precisam ser informados sobre os dados que serão utilizados na construção dos seus perfis nas plataformas. Além disso, estabelece um limite de tempo e de tipos de informações que podem ser processadas por elas sobre esses trabalhadores, bem como impõe a elas a obrigatoriedade de consultarem os representantes dos trabalhadores sobre qualquer alteração em seus sistemas de

²³ Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/press-room/20240419IPR20584/parlamento-adota-diretiva-sobre-condicoes-de-trabalho-nas-plataformas-digitais>. Acesso em: 19. jul. 2024.

algoritmos. A diretiva ainda determina que, se um trabalhador for contratado para atuar como fiscal das atividades realizadas pelas plataformas, ele não pode ser demitido deliberadamente, ter seus salários suspensos ou sofrer qualquer tipo de sanção.

Van der Laan destaca que a ideia da diretiva foi inspirada na Lei Rider espanhola, aprovada em 2021, que, curiosamente, foi iniciativa do poder judiciário espanhol, a partir de decisões que confirmavam as denúncias da inspetoria de trabalho do país, sobre a existência de trabalhadores classificados como “falsos autônomos”. De fato, o judiciário evidenciou casos que configuram evidente subordinação e que, por isso, as plataformas deveriam reclassificar os trabalhadores, reconhecendo o vínculo de trabalho. Para o pesquisador, a Lei Rider foi muita paradigmática, no sentido de garantir mais transparência aos trabalhadores, com relação às operações conduzidas pelas plataformas.

Nessa perspectiva, Gonsales, Laan e Roncato (2024) sustentam que a diretiva europeia é importante no sentido de jogar luzes aos tribunais e poder chamar atenção ao redor do mundo, no sentido de influenciar as iniciativas legislativas que têm como cerne a regulação do trabalho sobre plataformas digitais, como é o caso do Brasil, onde a discussão precisa amadurecer para avançar mais.

Cumprе esclarecer que não existe uma norma universal, que parametrize a relação entre os trabalhadores de aplicativo e as plataformas digitais, a fim de resguardar o mínimo de direitos, mas que não signifique a usurpação da soberania de cada país de organizar as suas próprias normas. Nesse contexto, foi noticiado²⁴ que um novo estudo da Organização Internacional do Trabalho (OIT) pretende avançar rumo à criação de uma norma internacional do trabalho, com vistas a apoiar os trabalhadores dessa nova economia, embora nada de concreto ainda tenha sido produzido nesse sentido, estando a iniciativa, atualmente, apenas no campo das intenções.

O que existe até o momento é um relatório da OIT, intitulado *Realizing Decent Work in the Platform Economy*²⁵, publicado no ano de 2024, que fornece informações sobre a forma com que os países lidam com esse novo modelo de trabalho, contemplando seus desafios e oportunidades, e ainda apresentando práticas e regulações que estão sendo adotadas pelos países ao redor do mundo. Esse relatório é acompanhado de um questionário, a ser respondido pelos

²⁴ Disponível em: <https://www.ilo.org/pt-pt/resource/news/novo-relat%C3%B3rio-sobre-economia-de-plataforma-marca-primeira-etapa-rumo-%C3%A0>.

²⁵ Disponível em: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms_909906.pdf

Estados-Membros, na intenção de que isso possa levar ao estabelecimento de uma norma internacional, a ser discutida nas futuras Conferências Internacionais do Trabalho.

Não é demais ressaltar que, no contexto nacional, o Estado Brasileiro deve zelar pela defesa dos direitos individuais e coletivos consagrados na Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), em consonância com o princípio da dignidade da pessoa humana, não se admitindo retrocessos quanto ao seu dever de tutela. Nesse sentido, é fundamental o Estado exerça o seu papel de guardião dos direitos dos trabalhadores, a fim de garantir patamares mínimos protetivos, como, remuneração justa, carga horária de trabalho adequada, acesso à previdência social, à segurança, ao descanso digno, à saúde, aos bem-estar, entre outros direitos.

Pela perspectiva das empresas, algumas sugestões são apresentadas, mas não passam de meros paliativos. É o caso, por exemplo, da Uber Brasil, que, com base numa pesquisa encomendada junto ao Instituto de Pesquisa Datafolha²⁶, de 2021, disponível em seu site²⁷, invoca os aplicativos como rede de segurança financeira, que confere autonomia e flexibilidade, sustentando que é preciso promover a inclusão dos trabalhadores de aplicativo na previdência social, visto que estão sujeitos a doenças e acidentes. Segundo a empresa, a legislação brasileira referente ao assunto (lei nº 8.213/91²⁸) garante aos inscritos na Previdência Social o acesso aos benefícios previdenciários, mesmo àqueles que inscrevem de forma simplificada, como é o caso dos Microempreendedores Individuais (MEI), o que poderia abranger os trabalhadores de aplicativo. No entanto, muitos não aderem a essa modalidade, pelo fato de as horas trabalhadas nos aplicativos serem muito variáveis.

Então, a empresa defende um ajuste no sistema previdenciário, por meio de uma alteração na legislação, de modo a adaptá-la à dinâmica do trabalho por aplicativos. Considera que, dessa forma, as plataformas podem facilitar a inscrição desses trabalhadores, sendo que o tributo deve contemplar os valores arrecadados mensalmente por cada trabalhador, de modo que seja proporcional aos seus ganhos. Inclusive, essa é a ideia defendida pela maioria dos trabalhadores entrevistados na referida pesquisa, embora outros prefiram a cobrança de um valor fixo mínimo mensal, desde que mantido o caráter “flexível” da atividade.

Ora, sem um normativo específico que regule as obrigações dessas empresas, como um trabalhador de aplicativo, que realiza uma carga de trabalho mensal desgastante para sobreviver,

²⁶ Pesquisa Futuro do Brasil - Motoristas e Entregadores, realizada entre 13 de agosto e 20 de setembro de 2021, com 2.431 motoristas e entregadores de aplicativos de mobilidade e entrega, das cinco regiões do país.

²⁷ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/datafolha-revela-que-motoristas-e-entregadores-preferem-ser-profissionais-independentes-mas-desejam-mais-protecao>.

²⁸ Lei nº 8.213/91, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências.

conseguirá recolher uma contribuição mínima para ter acessos aos direitos previdenciários, sem a garantia de que a Uber, ou empresas similares, realmente recolherão sua parte na contribuição? Além disso, como fazer esse recolhimento se a maioria dos trabalhadores atuam em outras plataformas, concomitantemente? E como será, de fato, definida a fórmula de arrecadação, considerando que não há uma proposta unânime nesse sentido? São questões pertinentes, que precisam ser levadas em conta, para que se possa garantir o mínimo de direitos e dignidade aos trabalhadores que atuam nessas plataformas. Portanto, não basta afirmar, como retórica, que é importante a incorporação dos trabalhadores de aplicativos no sistema previdenciário, sem haver certeza de que os encargos não serão suportados apenas por eles.

Segundo Cravo e Monteiro (2023), o governo de Luiz Inácio Lula da Silva, por meio do Ministério do Trabalho, defende a implementação de medidas que possam garantir a proteção social aos trabalhadores de aplicativos. Porém, o governo entende que esses trabalhadores não podem ser considerados microempreendedores individuais, visto que, além de ser um trabalho que envolve danos materiais (defeitos ou acidentes com carros e motos), há a necessidade de uma ampla cobertura de seguridade social. No entanto, o governo entende que o mundo do trabalho mudou e não há por que se repetir os antigos modelos de negociação, sendo preciso construir uma nova relação entre o capital e o trabalho, desde que garantido os direitos dos trabalhadores.

Slee (2017) revela que a Uber expressa um verdadeiro desdém com relação à regulação dos serviços intermediados pelas plataformas digitais, pois alega que é um mecanismo ultrapassado e que só serve para atender aos interesses arraigados no território, impedindo que os novos negócios baseados na tecnologia possam crescer e ter continuidade como alternativas viáveis. Segundo o autor, essa concepção corporativista ignora o fato de que as regulações devem existir para contribuir no rastreamento daquilo que os próprios usuários desses sistemas não podem enxergar sozinhos. Nesse aspecto, Kalil e Rugitsky (2021) destacam que os avanços tecnológicos não são impeditivos para a luta por sociedade emancipada, não havendo oposição em relação a isso, mas haverá cobrança pelas promessas não cumpridas.

Logo, com relação às atividades realizadas por meio de plataformas digitais no território brasileiro, a atuação estatal precisa ser efetivada através da construção de uma regulação robusta e eficaz, para permitir o controle e a supressão de contínuas arbitrariedades. Vale dizer que o Estado precisa assegurar o seu papel de regulador dessas atividades, para que os trabalhadores deixem de ser caracterizados como de “segunda classe”, excepcionais ou específicos, como aponta Cardoso (2020).

2.3 A regulação das plataformas digitais de mobilidade no Brasil

Mirando a regularização dos serviços de mobilidade de passageiros mediados por aplicativos, o governo brasileiro criou, em 2023, no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, um grupo de trabalho tripartite (GT), instituído pelo Decreto nº 11.513/2023²⁹, que teve duração de 150 dias.

É importante ressaltar que, em fevereiro de 2023, foi elaborado um manifesto envolvendo vários pesquisadores e pesquisadoras brasileiros, denominado “Manifesto sobre a Regulação do Trabalho Controlado por ‘Plataformas Digitais’: pela garantia de direitos dos trabalhadores e trabalhadoras no Brasil”³⁰, que é anterior aos debates realizados no âmbito da comissão tripartite criada pelo governo. Esse manifesto abordou as questões que atingem os trabalhadores das plataformas digitais, que são reflexos da ausência de uma regulação sobre esse trabalho, dentre elas: precarização; camuflagem das relações de trabalho reais; exploração e deterioração da dignidade dos trabalhadores; salários insuficientes; jornadas exaustivas; acidentes; ausência de recolhimentos previdenciários e tributários; ausência de proteção e segurança social; fragmentação das organizações coletivas; amplitude das categorias atingidas; regramento unilateral; desprezo à soberania nacional; e informalidade.

Nesse sentido, como contribuição, esse grupo de pesquisadores estabeleceu algumas balizas que pudessem contribuir nos debates sobre a regulação das plataformas digitais no Brasil, tais como: proteção para toda a classe trabalhadora; reconhecimento do vínculo de emprego como ponto de partida; regulação pública como forma de atenuar a desigualdade de poder; garantia de direitos trabalhistas como salário, jornada máxima de 8 horas, intervalos, férias e 13º salário; proteção de dados pessoais e transparência de sistemas automatizados; proteção social e tributação condizentes com as operações das empresas no Brasil; incentivo ao desenvolvimento de plataformas públicas e de cooperativas.

Já o documento “Síntese Especial”³¹, nº 17, de 2024, do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE)³², registra que o grupo de trabalho tripartite constituído para discutir as diretrizes de um projeto de lei para regular as plataformas digitais

²⁹ Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023, “Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas”.

³⁰ Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/manifesto-sobre-a-regulacao-do-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais-pela-garantia-de-direitos-dos-trabalhadores-e-trabalhadoras-no-brasil/>.

³¹ Disponível em: <https://www.dieese.org.br/sinteseespecial/2024/sinteseEspecial17.html>.

³² DIEESE é uma entidade criada e mantida pelo movimento sindical brasileiro, com o objetivo de desenvolver pesquisas que subsidiem as demandas dos trabalhadores.

de mobilidade no Brasil, foi formado pelos seguintes membros: os representantes dos trabalhadores de aplicativos, que foram divididos em dois subgrupos, sendo um de transporte por passageiros e outro de entregadores de mercadoria; os representantes das empresas; e os representantes do governo federal. Esse grupo teve como base trabalhar não a partir de relações cíveis estabelecidas entre duas empresas, como pretendiam as plataformas, mas sim do conceito de relação de trabalho intermediado, ainda que sem vínculo.

De acordo com o referido documento, as deliberações começaram no mês de junho de 2023 e, dentre as propostas trazidas pelos trabalhadores, havia aquelas que dispunham sobre regulação tributária e trabalhista do setor de plataformas digitais, prevalência dos acordos e convenções coletivas, direitos sindicais, flexibilidade na definição de horário de trabalho e descanso, jornada de trabalho, seguridade social, remuneração mínima, transparência nas informações, saúde e segurança e condições de trabalho.

Pelo lado das empresas, segundo o DIEESE, o objetivo foi o de apresentar propostas que privilegiassem mais o modelo de negócio, com destaque para a segurança jurídica, a independência do(a) trabalhador(a) e a neutralidade competitiva, e bem menos àquilo que fosse relacionado às questões trabalhistas e direitos dos trabalhadores. Com efeito, em relação aos trabalhadores, as empresas apresentaram propostas limitadas, como a oferta de um seguro contra acidentes em complementaridade à seguridade social (em detrimento de medidas preventivas), piso salarial mínimo para uma jornada mensal efetivamente trabalhada, com base em 220 horas, mas seguridade social que fosse de responsabilidade exclusiva dos trabalhadores.

Vale notar que, de acordo com o DIEESE, nem todas as propostas dos trabalhadores tiveram êxito, embora o governo tivesse intervindo para que as empresas aceitassem, por exemplo, contribuir com a previdência dos trabalhadores, sob um regime específico. Além disso, a proposta de ganhos mínimos passou a contemplar a soma dos valores referentes aos custos dos serviços efetuados, bem como a inclusão de uma proposta sobre transparência das informações relativas aos ganhos remuneratórios do(as) trabalhadores(as). Importante destacar que projeto de lei acabou considerando apenas os motoristas, muito pelo fato de não ter havido um acordo com o subgrupo dos trabalhadores de entrega de mercadorias.

Assim, o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12, de 2024, estabelecia, em seu Art. 3º, que os trabalhadores integrariam a categoria profissional de “motorista de aplicativo de veículo automotor de quatro rodas”, embora mantendo-os, para fins trabalhistas, como profissionais autônomos. Então, não haveria vínculo de exclusividade entre os trabalhadores de aplicativos e as empresas, tendo eles, em tese, liberdade para decidir os dias, horários e períodos de se conectar nos aplicativos das plataformas, sem relação de habitualidade.

Vale destacar que, com relação à alegada flexibilidade aos trabalhadores, para o DIEESE havia uma certa limitação nisso, com reflexos na remuneração, pois, quanto menos viagens fossem realizadas, menores seriam as pontuações e, por consequência, piores seriam as ofertas de serviços para eles. Além disso, os horários de maior demanda se sobreporiam aos horários de repouso, o que poderia fazer com que esses trabalhadores tivessem que realizar uma jornada de trabalho exaustiva para alcançar uma remuneração condizente a um sustento digno. Segundo a entidade, esses fatores já demonstram a relação de hipossuficiência dos trabalhadores frente ao poder das plataformas, sujeitos que estão a punições, como suspensão temporária ou exclusão do aplicativo.

Frisa-se que o Art. 5º do projeto de lei previa que as empresas seriam autorizadas a implementar certas “práticas” sem que isso configurasse relação de emprego, dentre elas: adoção de normas e medidas para conferir mais segurança e coibir abusos; adoção de normas e medidas objetivando manter a qualidade dos serviços prestados, o que inclui suspensões, bloqueios e exclusões; e a utilização de sistemas de acompanhamento, em tempo real, da execução dos serviços e dos trajetos realizados. Ademais, havia a previsão de que deveriam ser “observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma”, o que deixava margem ao estabelecimento de mecanismos unilaterais e de práticas abusivas, como o direcionamento do trabalho por meio de algoritmos, indo de encontro ao princípio da transparência nas relações, que, em tese, deveria possibilitar o acesso do trabalhador às informações sobre viagens, pontuações, remuneração, bloqueios, suspensão e exclusão (Art. 8º).

Pelo projeto, a remuneração mínima do motorista de aplicativo, por hora rodada, estava prevista em R\$ 32,10 (Art. 9º, § 2º), valor proporcional ao salário-mínimo nacional, o que teria relação com o período entre o aceite da corrida e à chegada ao destino do passageiro e não ao período logado no aplicativo, como defendiam os trabalhadores. Assim, pelos cálculos realizados, ficou definido que, desse valor, R\$ 8,03 referiam-se aos serviços efetivamente prestados e R\$ 24,07 aos custos operacionais do trabalhador, sendo esse último um valor considerado indenizatório e vinculado ao uso do aparelho celular, ao combustível, aos impostos, à manutenção e depreciação do veículo e ao seguro automotivo (Art. 9º, § 3º). O texto previa um reajuste anual desses valores, seguindo o aplicado ao salário-mínimo nacional (Art. 9º, § 4º) e estabelecia que, nos casos em que o valor recebido pelas horas trabalhadas fosse inferior ao definido pela lei, a empresa deveria realizar o repasse complementar da diferença, vedada a limitação de distribuição de viagens quando o trabalhador atingisse essa remuneração mínima (Art. 9º, § 6º).

Quanto à contribuição para a Previdência Social, o projeto previa o recolhimento obrigatório, tanto pelos trabalhadores, que seriam enquadrados como contribuinte individual, quanto pelas empresas, com desconto na fonte. Essa contribuição deveria ser realizada pelas plataformas, no percentual fixo de 7,5% sobre o salário de contribuição dos trabalhadores (Art. 10), observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), e o recolhimento de 20% sobre o mesmo valor para as empresas (Art. 10, § 2º). Para tanto, o salário de contribuição deveria corresponder a 25% de todo o valor que fosse repassado ao motorista pelas empresas, ou seja, sobre aquilo que auferido por mês (Art. 10, § 1º). Com isso, segundo previa o projeto, os motoristas passariam a ter acesso aos direitos previdenciários, como auxílio-doença e aposentadoria.

Para o governo, quem já contribuía para a Previdência Social como Microempreendedor Individual (MEI), passaria a contribuir pelo novo regime previdenciário, por ser bem mais adaptado à realidade dos motoristas, pois, enquanto o microempreendedor contribui com um valor fixo, o projeto estabelecia uma contribuição proporcional ao tempo trabalhado. Por isso, o regime do MEI poderia não ser vantajoso para quem só dirigisse nos finais de semana. Além disso, de acordo com o governo, o regime do MEI só permite ganhos (em 2024) de até R\$ 6.800 mensais, sendo, por isso, um limitador em relação ao proposto no projeto de lei. O governo ressaltou ainda que a aposentadoria do MEI é limitada a um salário-mínimo mensal, enquanto o PLP nº 12/2024 trazia a possibilidade de o motorista receber uma aposentadoria até o teto da Previdência, a depender da contribuição mensal que fosse realizada.

Inicialmente, as plataformas resistiram à ideia da obrigatoriedade do recolhimento da contribuição patronal, sob o argumento de que nesse tipo de relação contratual não há vínculo de trabalho, o que as desobrigariam dessa cobrança. No entanto, o governo decidiu arbitrar, defendendo a ideia de que, dessa forma, seria possível garantir proteção previdenciária aos trabalhadores, nos moldes do que é estabelecido nas relações de trabalho assalariado.

Assim, mesmo sem a construção de muitos consensos, o grupo de trabalho encerrou suas atividades em 30 setembro de 2023, com o governo federal apresentando o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024 ao Congresso Nacional, em 05 de março de 2024. O projeto teve como relator o deputado federal Augusto Coutinho, do partido Republicanos-PE, mas ainda está em tramitação, sem caráter de urgência, no âmbito da Câmara dos Deputados, onde pode sofrer alterações.

Em seu voto preliminar, o relator indicou concordâncias com determinadas ideias inseridas no projeto de lei, mas também apontou modificações que deveriam ser feitas no texto. Um ponto de convergência dizia respeito à representação sindical, mesmo que esse fosse um

ponto de discordância entre os motoristas de aplicativo. Segundo o relator, a falta de representatividade poderia fragilizar a organização coletiva desses trabalhadores e a defesa dos interesses da categoria, inviabilizando a negociação coletiva, principalmente quanto às condições de trabalho e de remuneração, que é uma questão considerada central, inclusive em âmbito mundial. Além disso, entendeu que o debate em torno desse tipo de trabalho tem reflexos em questões mais amplas, principalmente num contexto de uma economia cada vez mais digitalizada, o que requer um equilíbrio entre a inovação tecnológica e a proteção social.

Com isso, foram feitas algumas alterações no texto do PLP, principalmente em relação ao recolhimento da contribuição previdenciária dos motoristas. Nesse ponto, com a justificativa de promover um melhor equilíbrio na distribuição do ônus previdenciário, foi proposta uma redução na alíquota de contribuição dos motoristas, que passou de 7,5% para 5%, com aumento na alíquota das empresas, que subiria de 20% para 22,5%, preservando a arrecadação proposta pelo governo. Também foi aprimorado o limite mínimo do salário de contribuição do motorista, que passaria a ter como referência a jornada de 176 horas mensais, bem como incluído um dispositivo que pudesse contemplar os motoristas eventuais, prevendo uma fórmula diferenciada para a apuração do salário de contribuição desses motoristas, para que não houvesse retenção de contribuição para além do teto do RGPS.

O relator também atendeu ao pleito das plataformas tecnológicas menores, que, para poderem entrar nessa atividade, praticam taxas de intermediação mais baixas. Nesse sentido, o relator entendeu que, do jeito que a contribuição previdenciária foi delineada no projeto, não havia efeitos concorrenciais neutros, o que configurava entraves à entrada de novas empresas nesse setor. Assim, para contemplar a demanda das pequenas plataformas, foi incluída uma proposta de alíquota de recolhimento máximo, no percentual de 4,5%, o qual deveria ser aplicável especificamente a essas empresas, com incidência sobre a soma dos valores cobrados dos seus usuários, descontados os pagamentos referentes a pedágios e outras despesas imprescindíveis à prestação desse serviço.

Quanto ao tempo de conexão do trabalhador na plataforma, o relator entendeu que seria necessário o estabelecimento de critérios claros para isso, com a imposição de descanso obrigatório. Segundo ele, o texto do projeto estabelecia um período máximo de 12 horas diárias de conexão em uma mesma plataforma, o que não impediria de, após esse período, o motorista pudesse se conectar em outra plataforma e trabalhar até a exaustão. Nesse aspecto, considerando o que dispõe a CLT, foi estabelecido um período mínimo de 11 horas em que o motorista deveria permanecer desconectado das plataformas, dentro de um prazo de 24 horas, para cumprir repouso obrigatório.

Outrossim, foram especificados no substitutivo os direitos e os deveres das plataformas, dentre os quais a disponibilidade de um canal humanizado de atendimento aos motoristas, a exigência de autorização para o transporte de menores de idade e a realização de consultas de antecedentes criminais dos motoristas, de modo a conferir mais segurança aos motoristas e aos usuários. Nesse contexto, também foi estipulada a obrigatoriedade de criação de filtros que pudessem permitir às mulheres que optassem por fazer viagens apenas com motoristas mulheres.

Não obstante, talvez o debate pudesse ter sido aprofundado, no sentido de criar mecanismos de vedação a todo tipo de discriminação, de modo a abranger o público LGBTQIA+, a população negra e indígena, bem como os deficientes físicos e visuais, levando em conta que o preconceito ainda é muito marcante na sociedade brasileira. Segundo Christo e Masson (2023), nesse tipo de trabalho há muitas situações de discriminação, sejam elas de cunho racial ou de classe, assim como de assédio moral e sexual.

O substitutivo contemplou o direito de o motorista poder fazer a portabilidade do seu histórico de prestação de serviços entre as plataformas, o que abrangeria os dados de desempenho, total de viagens realizadas e avaliações. Também foi exigido critérios claros para suspensão, bloqueios e demais penalidades aplicadas aos motoristas, por força dos termos de uso e do contrato. Nesse sentido, as plataformas precisariam apresentar o resumo do incidente que gerou a penalidade, indicando as cláusulas infringidas, o prazo de defesa do motorista e a respectiva resposta, respeitados os casos passíveis de sanção preventiva unilateral, como maus-tratos ou abandono de pessoas vulneráveis, agressão física e sexual e embriaguez em serviço, desde que garantido o direito à ampla defesa.

Feitas essas considerações, é preciso ressaltar que esse projeto de lei sofreu muitas críticas, principalmente de pesquisadores, juristas e trabalhadores, em razão dos debates preliminares não terem sido feitos com a devida profundidade, e as propostas apresentadas terem sido tão amplas como deveriam. Por isso, Gonsales, Laan e Roncato (2024) consideram que o grupo de trabalho não conseguiu traduzir todos os interesses e necessidades das categorias dos trabalhadores envolvidos.

Nesse aspecto, vale notar que o bloco de representantes dos trabalhadores não contemplou os representantes das cooperativas e associações de trabalhadores de aplicativos de plataformas digitais, bem como a categoria dos entregadores não foi incluída na redação final do projeto de lei, em razão de falta de consenso, conforme destacou Cátia Guimarães, em reportagem publicada em 14 de maio de 2024, pela Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio (EPSJV), da Fiocruz.

Para Antunes (2024), ao considerar o motorista como autônomo, o projeto legaliza e aceita uma exigência fundamental das plataformas, pois o deixa à margem das legislações protetoras do trabalho existentes no Brasil. Nesse sentido, ele sustenta que o projeto faz “evaporar” a real condição de subordinação e o assalariamento, que realmente há no trabalho em plataformas digitais, embora sem direito a férias, 13º salário, descanso semanal, jornada regulamentada, fundo de garantia por tempo de serviços, e o reconhecimento dos direitos mínimos das mulheres, que nem sequer podem pensar em engravidar.

Para Rodrigo Carelli (*apud* Guimarães, 2024), o texto do projeto de lei possui termos que estão muito associados às plataformas, assumindo “toda uma gramática nova”, especialmente aqueles que visam negar a existência da relação de trabalho nesse tipo de atividade. Nesse sentido, o autor esclarece que o termo “operadora de aplicativo”, expresso na própria descrição do projeto, não significa empresa, mas sim um programa que serve de interface à plataforma digital que as empresas utilizam para realizar sua atividade econômica. Ademais, ele afirma que o projeto, ao definir o trabalhador de plataformas como autônomo, na verdade criou um “trabalhador de segunda categoria”.

Assim, em que pese o texto do DIEESE ter sublinhado “que esse processo se deu com novos atores sociais, que estavam pela primeira vez em um processo de negociação - uma nova categoria de trabalhadores(as), em um novo tipo de relação de trabalho”, parece que, ainda assim, prevalece o viés da hegemonia e dos interesses da ideologia neoliberal, com impactos profundos para esses trabalhadores. De fato, em termos de elaboração de políticas públicas e definição de direitos, os trabalhadores quase nunca são considerados ou ouvidos (Christo; Masson, 2023).

Já o professor e pesquisador da Unicamp, Marco Gonsales (*apud* Guimarães, 2024), assegura que o projeto de lei, na forma que foi concluído, é contraditório, pois criou uma figura inexistente, que é a do “autônomo livre”, que na verdade não tem liberdade alguma. Segundo ele, a suposta “liberdade” que o projeto confere aos trabalhadores acaba sendo tolhida, ao impor a observância de regras unilaterais, estabelecidas pelas plataformas, como o controle por algoritmos, inclusive no estabelecimento de bloqueios aos trabalhadores.

Com efeito, isso significa dizer que o Estado atua com mais ênfase na desregulamentação dos mercados, principalmente o de trabalho e o financeiro (Antunes, 2018), pois, do ponto de vista tecnológico, “quando é mais fácil proteger o trabalho, mais difícil se torna politicamente implementar essa regulação, por conta da assimetria de forças em que a retórica joga papel muito importante” (Antunes; Filgueiras, 2020, p. 38).

Outra crítica se refere à remuneração mínima do trabalhador pela hora trabalhada. Guimarães (2024) aponta que o projeto dispõe que, para o alcance da remuneração mínima, é preciso que seja contabilizado o tempo entre a aceitação da viagem e a chegada do passageiro ao destino, o que tem sido considerado “hora engajada” em vez de “hora logada”, ou seja, não considera o tempo em que o trabalhador está ativo no aplicativo e à disposição da empresa, no aguardo das próximas “ordens”. Para além disso, a “hora engajada” também não considera, no cálculo da remuneração, o “tempo de recuperação da força de trabalho ou tempo de formação para o trabalho” (Christo; Masson, 2024, p. 88).

Na realidade, não basta uma regulação que demonstre a vontade estatal de estabelecer diretrizes e normas básicas de uma relação de trabalho delineada, essencialmente, pelo sistema capitalista sem a participação efetiva dos trabalhadores, pois, a depender da forma em que o processo é conduzido, essa regulação pode mais atrapalhar do que ajudar (Christo; Masson, 2023). Nesse contexto, Kalil (2020b) argumenta que é preciso garantir expressão de voz dos trabalhadores, como atores importantes nesse processo, indo além de formalidades jurídicas, pois, atualmente, esses trabalhadores não contam com proteção social. Entretanto, o autor entende que o foco de análise da regulação deve ter como fundamento o Direito do Trabalho, por ser o instrumento de justiça social apto a permitir distribuição de renda e promoção de bem-estar a partir do trabalho, em contraste com a desigualdade brutal que existe entre trabalhador e as plataformas digitais, que só potencializa a precarização (Kalil, 2020a).

Outrossim, Silva (2024) avalia que o processo de regulação dessas plataformas envolve disputa em torno da narrativa do lugar e dos direitos e deveres dos trabalhadores e trabalhadoras, das empresas e do governo com a sociedade, o que define resultados. A autora considera que essa disputa se dá, inclusive, no âmbito das redes sociais, pois ideias diferentes são colocadas em conflito, em razão das intenções apresentadas nesse espaço.

Nessa circunstância, é preciso que os trabalhadores estejam cada vez mais associados ao projeto de produção da atividade de trabalho, por serem eles os verdadeiros protagonistas desse processo, uma vez que seria difícil, ou impossível, acessar os aspectos das normas de trabalho sem a colaboração dos próprios interessados na produção do saber sobre esse trabalho (Nouroudine, 2011 *apud* Alvarez *et al*, 2021). Portanto, na construção de mudanças no trabalho é fundamental reconhecer os saberes dos trabalhadores sobre o seu trabalho, o que também deve privilegiar a análise das consequências sobre sua saúde, advindas do mesmo (Christo e Masson, 2024), o que talvez tenha faltado no debate do projeto de lei proposto pelo governo federal.

Não obstante, é importante destacar que já existe outro Projeto de Lei Complementar, registrado como PLP 152/2025³³, de autoria do deputado Luiz Gastão (PSD-CE), cujo relator também é o deputado Augusto Coutinho (Republicanos-PE). Esse projeto foi apresentado em 16 de junho de 2025 e atualmente encontra-se em fase de deliberação na comissão especial dedicada ao tema.

³³ PLP nº 152/2025: Regula os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital.

3 O COOPERATIVISMO E A ECONOMIA SOLIDÁRIA COMO MATRIZES

3.1 A Economia Solidária como fundamento do cooperativismo de plataforma

Grohmann e Qiu (2020) defendem que as tradições revolucionárias podem fornecer as bases para a resistência e a consciência da classe, de modo que os trabalhadores se fortaleçam como cidadãos, por meio de um ativismo que os impulsionem a lutar por democracia econômica e justiça social. Nesse aspecto, Antunes (2018) aponta que é necessário erigir uma nova forma de sociabilidade, de modo a criar possibilidades de frutificar o trabalho humano e social, visando ao atendimento das necessidades coletivas. Para o autor, essas possibilidades têm o condão de fornecer um novo sentido à vida, seja no trabalho ou fora dele, em que liberdade e necessidade possam ser mutuamente conjugadas.

Com efeito, Pessanha (2024) defende que, em face do processo de plataformização digital, alguns esforços têm sido desenvolvidos e tentados, embora com algumas limitações para avançar, em razão do monopólio que detém o capitalismo de plataforma. Ainda assim, o autor acredita que o conhecimento coletivo, “como bem intangível e riqueza multiplicável, possa ser adiante utilizado na direção do pós-capitalismo” (Pessanha, 2024, p. 54). De fato, o enfrentamento às grandes empresas de tecnologia envolve o desafio de entender a forma como se organizam e operam, o que requer imaginação e criatividade (NT-MTST, 2024).

No contexto do Brasil, a diversidade de novas soluções produtivas é uma força motriz capaz de impulsionar a construção de uma cidade cooperativa, com a materialidade de outra economia, popular e solidária, para a reprodução ampliada da vida, em contraposição à estrutura imposta pelo neoliberalismo. Isso remete ao “direito à cidade”, ou seja, ao direito de disputar projetos que estejam em sintonia com os desejos e interesses da classe trabalhadora, em que a reprodução da vida seja construída coletivamente, através de uma forma de produção autogestionária (Lago; Petrus; Mello, 2022).

Nesse aspecto, na construção de um novo modelo de organização do trabalho, por via do cooperativismo, a Economia Solidária pode servir de matriz, considerando seu histórico de contribuição para as demandas dos trabalhadores, com forte tradição, desde a década de 1980, nas lutas contra a precarização dos trabalhadores (Zanatta, 2024). Com isso, uma nova configuração pode surgir como alternativa aos trabalhadores das plataformas, a partir do trabalho pautado em valores democráticos e laços de cooperação (Salvagni, 2024), em que pese os desafios que o cooperativismo ainda enfrenta no Brasil. Assim, as experiências brotadas na

economia solitária possibilitam a abertura de espaços para a criação de cooperativas de trabalhadores, indicando novos caminhos (NT-MTST, 2024).

Então, a partir da necessidade de incluir os trabalhadores nos processos de produção, o patamar do cooperativismo pode ser elevado a uma nova modalidade, conhecida como cooperativismo de plataforma. Segundo Trebor Scholz (2016), através dessa ideia, é possível manter o destaque ocupado pela tecnologia no desenvolvimento econômico, gerando impactos sociais positivos aos trabalhadores, em contraponto à lógica da “economia de compartilhamento”, que, de acordo com o autor, nada mais é do que uma armadilha de salários baixos.

Zanatta (2024) considera que o cooperativismo de plataforma oferece novas possibilidades, com características distintas do capitalismo de plataforma, pois se baseia em valores democráticos e solidários, tais como: respeito ao direito constituído e às regras do cooperativismo; criação de valor econômico agregado a um serviço cooperado; eficiência econômica associada a processos democráticos de gestão; valorização do trabalho cooperado; mobilização da comunidade e do sistema cooperativista para criação de modelos federados de intercooperação. Isso justifica aquilo que o autor denomina de “plataformização solidária”, pois o que está em jogo é a solidariedade, a redistribuição, o reconhecimento e a democratização.

Contudo, antes de discutir as formas de contribuição que a matriz da Economia Solidária pode oferecer ao modelo do cooperativismo de plataforma, é importante tecer algumas considerações a respeito do próprio cooperativismo, a partir de uma breve contextualização histórica e conceitual sobre a sua formação, inclusive em âmbito nacional.

No aspecto sociológico, Pinho (1966 *apud* Gil; Farias, 2013) descreve a cooperação como uma forma de integração social que envolve ações conjugadas de pessoas que se unem, formal ou informalmente, em prol de um objetivo comum. Quando essa união é feita de forma organizada, com base legal e de acordo com estatutos previamente definidos, originam-se as cooperativas, que são organizações controladas e gerenciadas pelos próprios trabalhadores, com base no associativismo, na solidariedade e na autogestão (Gil; Farias, 2013).

Vale dizer que, nessas organizações, a contribuição de cada integrante é substancial a todo o conjunto, embora a interação entre eles possa abranger também ambientes complexos (Gambetta, 1996 *apud* Webering, 2020). Assim, é possível minimizar as dificuldades coletivas com novos sentidos, através de uma organização capaz de recuperar a autonomia e o potencial de emancipação dos trabalhadores, a partir de um equilíbrio entre a racionalidade substancial/cognitiva, vinculada a valores, e a racionalidade funcional/objetiva, vinculada a objetivos, como enfatiza Desroche (2006 *apud* Webering, 2020).

De fato, o cooperativismo teve origem no início do século XIX, com a fundação da Cooperativa de Rochdale, no Reino Unido, pelos chamados Pioneiros de Rochdale, onde se originaram os princípios cooperativistas (Webering, 2020). Nesse cenário, Gil e Farias (2013) apontam que o cooperativismo surge no bojo de um processo pelo qual se procurava atenuar os desequilíbrios econômicos e sociais oriundos da Revolução Industrial, a partir de uma doutrina econômica e social ancorada na liberdade, no humanismo, na democracia, na solidariedade, na igualdade, na racionalidade e no ideal de justiça social. Assim, o cooperativismo funda-se como uma forma de processar a economia com base no trabalho e não no capital, na ajuda mútua e não na concorrência ou competição, nos valores e necessidades humanas e não na acumulação individual do dinheiro ou na exploração do trabalho, tendo como pilar resgate da dignidade das pessoas, como forma de integrá-las à sociedade (Gil; Farias, 2013).

No Brasil, o cooperativismo surgiu no final do século XIX, sob a influência do cooperativismo europeu (Gil; Farias, 2013), mas também esteve “ligado ao movimento de formação e luta dos sindicatos, portanto, vinculado a um projeto político oriundo da classe trabalhadora” (Ramos; Ferreira; Coutinho, 2021, p. 28), ocasião em que foram constituídas as primeiras cooperativas brasileiras. No entanto, a partir de 1969, as cooperativas passaram a ser representadas pela Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), entidade criada para defender os interesses do cooperativismo no Brasil e unir o movimento cooperativista no contexto nacional, embora mantendo um forte monopólio de representatividade, que vigora até os dias atuais. Com o advento da Lei nº 5.764/1971³⁴ as cooperativas passaram a ser definidas como sociedades de pessoas de natureza civil, com forma e natureza jurídicas próprias, sem fins lucrativos e não sujeitas à falência, sendo constituídas para prestar serviços a seus associados.

Sobre a OCB é importante dizer que essa organização foi constituída durante o período da ditadura militar, fator que possibilitou a imposição de um forte controle do Estado sobre o movimento cooperativista, que foi ainda mais assegurado pela própria estrutura da Lei nº 5.764/1971, criada no governo Médici (Ramos; Ferreira; Coutinho, 2021). Essa condição, em certa medida, só pôde ser revista a partir das diretrizes delineadas pela Constituição Brasileira de 1988, propriamente por meio do postulado da livre associação, o que possibilitou a diminuição do intervencionismo estatal, imposto por meio da OCB, como apontam Ramos, Ferreira e Coutinho (2021).

³⁴ Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.

Noutro giro, com base na revisão feita no contexto da Aliança Cooperativa Internacional (ACI), de 1995, Cenzi (2009 *apud* Gil; Farias, 2013) descreve os princípios do cooperativismo como sete, sendo eles: adesão livre e voluntária; gestão democrática; participação econômica dos membros; autonomia e independência; educação, formação e informação; intercooperação e; interesse pela comunidade. Segundo Hendges e Schneider (2006), esses princípios não podem ser exercitados de forma isolada, visto que não há hierarquia entre eles.

Então, como fundamento, a ideia do cooperativismo é atender às necessidades dos trabalhadores, servindo como trilha de muitas possibilidades. Vale dizer que, através de práticas de solidariedade, o cooperativismo pode ser capaz de produzir e integrar experiências, para gerar renda, bem-estar e dignidade aos trabalhadores, e ainda proporcionar uma sobrevivência justa e duradoura. Isso tem norte na diretriz esculpida, no âmbito da Organização Internacional do Trabalho, na Recomendação nº 193³⁵, de 2002.

Grohmann e Salvagni (2023) destacam que, no contexto da plataformaização do trabalho, uma nova modalidade de cooperativismo, o cooperativismo de plataforma, pode ser uma boa iniciativa nessa direção, embora seja um processo que precisa nascer de baixo, apoiado nas comunidades. No entanto, os autores argumentam que não se pode esperar que essas alternativas solucionem, a um só tempo, todos os problemas do trabalho, visto que se trata de experimentos em andamento, em que é preciso entender e reinventar a questão das escalas, com base na intercooperação.

Nesse particular, Scholz (2016) observa que as pessoas até compreendem bem a parte do “cooperativismo”, mas a parte “plataforma” ainda continua misteriosa, especialmente como um meio através do qual intermediários ou trabalhadores podem oferecer seus serviços. Cabe ressaltar que, nessa dinâmica, o princípio da alteridade inerente ao direito do trabalho³⁶, que explica a existência do “outro” que determina e garante as condições de trabalho, assumindo os riscos da atividade, torna-se fluido, de modo que o próprio trabalhador, ou mesmo o consumidor, parecem assumir esse papel.

Contudo, Grohmann e Salvagni (2023) apontam que é preciso reconhecer que os

³⁵ De acordo com a referida Recomendação, o termo cooperativa significa “associação autônoma de pessoas que se unem voluntariamente para atender às suas necessidades e aspirações comuns, econômicas, sociais e culturais, por meio de empreendimento de propriedade comum e de gestão democrática”. Disponível em: <https://www.ilo.org/pt-pt/resource/r193-sobre-promocao-de-cooperativas>.

³⁶ Princípio do direito do trabalho, segundo o qual os riscos da atividade econômica não podem ser transferidos ao empregado, nos termos do Art. 2º, da CLT, que dispõe: “Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço”. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/tesauro/pesquisa.asp?pesquisaLivre=PRINC%C3%8DPIO%20DA%20ALTERIDADE>. Acesso: 15 dez. 2025.

arranjos alternativos, enquanto novas possibilidades, apresentam limites e contradições, mas isso não pode ser usado como desculpa para não agir ou refletir sobre elas, entendendo que as saídas são reconhecidas como complexas. Entretanto, Lúcio (2024) considera que, nos projetos e iniciativas que miram outras trajetórias, os caminhos podem ser difíceis e árduos, mas, acima de tudo, necessários e alvissareiros.

A partir dessa compreensão, há uma necessidade de pensar uma sociedade a partir da igualdade entre seus membros, notadamente com o estímulo de uma economia sem competição. Ou seja, uma sociedade estruturada com base na solidariedade e na cooperação, conforme salienta Singer (2002), que defende que esse caminho deve ser erigido pelo estímulo à associação entre indivíduos que possuam as mesmas condições, ao invés do estabelecimento de contrato entre partes desiguais, como um modelo que possibilite superar o capitalismo, não em termos econômicos estritos, mas sim de valores para uma vida melhor.

Com isso, surge a ideia da Economia Solidária, que se fundamenta, segundo Singer (2002), na busca por uma sociedade menos desigual, representando outro modo de produção, cujos princípios básicos são a propriedade coletiva e o direito à liberdade individual, de modo que os indivíduos possam atuar num ambiente de solidariedade e igualdade, embora, para isso, seja necessário contemplar mecanismos estatais de redistribuição de renda. Além disso, essas experiências se estendem para o espaço público, com vistas a construir um ambiente socialmente justo e sustentável, centrado no desenvolvimento humano e no atendimento às necessidades do coletivo (Juraszek; Lisboa, 2020).

Vale dizer que a Economia Solidária exprime uma mudança de paradigma, onde todos os indivíduos trabalham e tomam decisões de forma conjunta, reproduzindo um exemplo autêntico de empresa solidária, em resposta à exploração capitalista, sendo, por isso, um símbolo de libertação humana (Gil; Farias, 2013). Nesse caminho, essa empresa solidária tem uma administração democrática, através da prática da autogestão, sendo os trabalhadores os donos dos meios de produção, embora as decisões de rotina devam ser de responsabilidade das pessoas escolhidas pelos sócios, para atuarem na diretoria da organização (Singer, 2002). Por isso, possui uma intrínseca relação com o cooperativismo, já que as cooperativas são, em essência, empresas solidárias (Gil; Farias, 2013).

Singer (2002) destaca que, para que a autogestão se realize efetivamente, todos os sócios devem ser informados das questões que ocorrem no âmbito da organização, como os problemas existentes e as alternativas disponíveis para as suas soluções. Assevera que a eficiência econômica não é o mérito principal da autogestão, mas sim o desenvolvimento e a emancipação humana, considerando que a participação dos indivíduos nas discussões e decisões coletivas os

educa e conscientiza, tomando-os autoconfiantes, seguros e sujeitos históricos. Nesse sentido, vale a pena o empenho pela Economia Solidária, pela possibilidade de atender melhor às demandas dos consumidores ao invés do que oferece o varejo capitalista. Mas é preciso que as práticas norteadas a esse fim não sejam baseadas na lógica do lucro, mas sim nos critérios adequados ao bem comum (Laville, 2009) e à coletividade.

Nesse aspecto, Lago (2022) esclarece que a Economia Solidária, como projeto político-econômico, pautado no associativismo, na solidariedade e na autogestão, gera capacidade de ao menos minimizar as barreiras impostas pela racionalidade capitalista, nas diversas dimensões da vida humana, e de levar as formas de economia popular a um outro patamar, a fim de atenuar as dificuldades dos indivíduos. Tal ideia pode emergir a partir das territorialidades, precisamente onde se desenvolvem as práticas da economia popular. Então, na conjuntura do desenvolvimento endógeno, as realizações coletivas, com raízes nos territórios, podem ser capazes de trazer qualidade de vida, através de um processo coletivo e democrático.

Nessa perspectiva, a dimensão territorial, no contexto do cooperativismo de plataforma e da Economia Solidária, possui certa complexidade, de modo que pode abranger, não somente uma localidade específica, mas também regiões conjugadas de forma mais ampla, inclusive em áreas metropolitanas de determinados municípios, como é o caso da federação de cooperativas, objeto desta pesquisa.

Para Laville (2009), a existência de um saber popular em economia é inegável e merece atenção, em termos de compreensão das racionalidades internas de certas iniciativas. Vale dizer que, mesmo que tais iniciativas ainda não tenham conseguido alcançar um certo nível de autonomia que as possibilite sair de uma condição marginal, elas têm potencial de deixar de se limitar, unicamente, à condição de gerir a miséria. No entanto, o autor entende que há muitas questões sobre as capacidades da Economia Solidária de ultrapassar o plano da reprodução das condições de vida para o plano de uma reprodução mais alargada, ou seja, de poder passar do um nível de sobrevivência e subsistência, a formas mínimas de acumulação.

Singer (2002) afirma que a Economia Solidária surge como resposta às crises empresariais, ao desemprego e à exclusão social, sendo que, em determinadas regiões, essa matriz já atingiu uma dada dimensão, que já domina a vida econômica e direciona a sua expansão pelo território, gerando trabalho e renda. Nesse aspecto, Juraszek e Lisbôa (2020) salientam que há um esforço de determinados pensadores no sentido de compreender as iniciativas da Economia Solidária, não apenas como geração alternativa de trabalho e renda, mas também de ressaltar o seu potencial estratégico de minimizar os problemas sociais decorrentes da crise do fordismo e do estado de bem-estar social.

Segundo Alvear, Neder e Santini (2023), a Economia Solidária pode ser caracterizada como um movimento social que aspira a construção de uma sociedade mais justa, através de um ambiente econômico estruturado em bases radicalmente democráticas, numa perspectiva de socialismo autogestionário. No entanto, os autores defendem que é preciso avançar no sentido de uma Economia Solidária 2.0³⁷, propriamente a partir do modelo de plataformas de cooperativismo, de propriedade coletiva e pertencentes às próprias pessoas que geram valor através delas.

Nesse cenário, Milanez e Rubim (2024) destacam o surgimento de um campo de transição da Economia Solidária, a partir de sua contextualização histórica, denominado “Economia Solidária Digital”, que busca a autonomia do Brasil no universo digital, dentro da concepção de que as tecnologias devem servir às pessoas e não o contrário. Para os autores, a Economia Solidária Digital representa o desenvolvimento de uma economia voltada ao enfrentamento dos desafios colocados pela era digital, tais como aqueles apresentados pelas plataformas digitais de trabalho, o que dialoga com a ideia de desenvolver um modelo de cooperativismo baseado em plataformas de trabalho. Vale dizer que essa é uma alternativa aos grandes conglomerados tecnológicos, com capacidade de criar uma governança democrática nos empreendimentos coletivos.

Com isso, Milanez e Rubim (2024) sintetizam alguns princípios considerados centrais para a construção de políticas públicas para o cooperativismo de plataforma no Brasil, que tem base no manifesto denominado “Plano de ação para cooperativismo de plataforma”³⁸, nascido no âmbito do seminário do Cooperativismo de Plataforma e Políticas Públicas, realizado em junho de 2022, na cidade de Porto Alegre, descritos a seguir:

1. Autogestão e democracia no ambiente de trabalho;
2. Articulação com movimentos mais amplos por soberania digital e autonomia tecnológica;
3. Aproveitamento de redes pré-existentes;
4. Promoção de trabalho decente;
5. Garantia de direitos, com o combate a falsas cooperativas;
6. Utilização de tecnologias livres e articulação com movimentos desse setor;

³⁷ Os autores usam essa expressão como um jogo de palavras com o termo 2.0 para se referir aos empreendimentos solidários que usam as plataformas digitais para seu próprio funcionamento e ampliação de sua democracia interna, e, ainda, para ressaltar a importância do cooperativismo de plataforma, a partir da história e da experiência do movimento de Economia Solidária.

³⁸ Disponível em: <https://digilabour.com.br/pt/manifesto>.

7. Gestão de dados para o bem comum;
8. Propriedade de dados e infraestruturas — e não somente de softwares dos aplicativos;
9. Articulação de diferentes setores — por exemplo, transporte, alimentação, educação e tecnologias —, incentivando a intercooperação como vetor da escala na economia de plataformas;
10. Combates a desigualdades de gênero, raça, sexualidade, entre outros, na organização do trabalho e na construção das tecnologias;
11. Articulação com associações e sindicatos;
12. Incentivo a circuitos locais de produção e consumo e à economia circular.

Nesse particular, o cooperativismo de plataforma surge como possibilidade de, no máximo, enfrentar as plataformas capitalistas ou de, no mínimo, atenuar seus impactos sobre os trabalhadores, conforme aponta Rafael Grohmann (2020). Para ele, isso deve envolver a propriedade coletiva, a transparência de dados e o trabalho co-determinado, sem qualquer sistema de vigilância excessiva no ambiente de trabalho. Por outro lado, o autor frisa que, mesmo num meio coletivo, eventualmente podem ser notados alguns resquícios da financeirização, peculiar das plataformas capitalistas, ou mesmo os discursos que permeiam a “racionalidade empreendedora”, fatores que coexistem sob tensões e contradições, o que é possível de ocorrer, também, no ambiente do cooperativismo.

De fato, é preciso de uma forma de organização social que melhore o acesso e a oferta de serviços à sociedade e proporcione benefícios a todos, principalmente através da geração de empregos, de modo oposto ao que dispõe o padrão capitalista, posto que esse utiliza uma tecnologia que “promove a racionalidade instrumental em detrimento de todas as outras racionalidades possíveis” (Alvear; Henriques; Nepomuceno, 2015, p. 241).

Versiani (2022) entende que as cooperativas são “unidades produtivas solidárias” que exercem autogestão, promovem o diálogo e respeitam, sobretudo, o tempo socialmente necessário do trabalho e a proteção dos trabalhadores, ainda que exista certa submissão do sistema solidário ao sistema capitalista, especialmente quanto a valores das mercadorias e dos serviços. Por isso, defende que o cooperativismo de plataforma precisa ter critérios claros, discutidos a partir das contradições do sistema capitalista, cujas avaliações precisam ser contínuas e periódicas, no sentido de ser um modelo de trabalho que respeite os patamares mínimos de proteção do trabalhador, como jornada de trabalho digna e remuneração justa.

Contribuindo nessa ideia, Lia Tiriba (2023), em coautoria com Paulo de Jesus, esclarece que o valor ético-político de cooperação decorre de uma visão de mundo que atribui solidariedade aos sujeitos a partir da ação de cada um no alcance dos objetivos comuns, o que pode tornar possível a realização do empreendimento coletivo. Nesse ponto, a autora entende que a cooperação é um instrumento de prática social capaz de propiciar outro tipo de economia e, ao mesmo tempo, outro tipo de sociedade, com a predominância da propriedade comum dos meios de produção e da reprodução ampliada da vida.

Por isso, o cooperativismo de plataforma, enquanto organização de trabalho alicerçada na Economia Solidária, não pode ser confundido como uma configuração que utiliza os critérios do neoliberalismo e incentiva a competição e o individualismo, ou seja, com aquilo que se convencionou chamar de empreendedorismo.

Segundo Penteado e Cruz Junior (2020), Singer (2018) já sustentou que a ideia de empreendedorismo está embebida de uma ilusão meritocrática, muito embora entendam que o perfil do empreendedorismo ainda não tenha sido bem compreendido pela teoria social, pois é um fenômeno complexo e relativamente novo, com muito apelo e aceitação, principalmente nas classes populares. Não obstante, é uma ideia que, cantando maravilhas, fiska os trabalhadores a um desejo antigo, que é a ilusão de não se subordinar e de tomar as suas próprias decisões (Santini e Rüsche, 2016).

Nesse sentido, o empreendedorismo funciona como um operador “ideológico” e gerencial do capital sobre a classe trabalhadora, com a transferência de toda a carga de responsabilidade sobre os erros e os acertos, como sinalizam Abílio, Amorim e Grohmann, (2021). Por isso, iniciativas que tenham os trabalhadores como definidores de suas necessidades precisam ser construídas através de “saídas coletivas”, que envolvam trocas de experiências e aspectos comuns, como a possibilidade de gerar resistência (Christo; Masson, 2024).

Scholz (2016) frisa que é preciso ser realista quanto aos sucessos e fracassos da Economia Solidária, embora seja inegável o efeito que as cooperativas desse sistema gerem nos trabalhadores, em termos de reorganização do trabalho. Ele destaca que as cooperativas já demonstraram capacidade de promover novas ideias e gerar empregos mais estáveis, além de proteção social, mesmo funcionando no ambiente de monopólio do sistema capitalista, o que comprova que o cooperativismo de plataforma também envolve confronto e competição.

Nesse aspecto, o autor acredita que, em meio à competição do mercado, no qual o lucro de empresas como a Uber gire em torno de 20% a 30%, é possível de as cooperativas de plataforma oferecerem serviços por preço mais justos, com um lucro que gire em torno de 10%, o que, posteriormente, poder ser traduzido em benefícios sociais aos trabalhadores. Dessa

forma, as cooperativas funcionam como um importante instrumento de construção de poder econômico aos grupos marginalizados, trazendo perspectivas reais de mudança (Sholz, 2016).

Sem embargo, é importante destacar que os territórios podem oferecer mecanismos para a implementação de mudanças no contexto do trabalho, a partir da utilização dos princípios do cooperativismo, da autogestão e da Economia Solidária. Sobre isso, Slee (2017) entende que os bens comuns urbanos e digitais podem servir de espaços para o desenvolvimento de novos modelos de trabalho e de colaboração. De fato, o desenvolvimento de algumas soluções reais pode ser conduzido a partir da perspectiva de análise da realidade de determinados locais, como defende Santini (2024).

3.2 O território como lugar de novas possibilidades

No contexto da luta de classes, Antônio Thomaz Júnior (2014) entende que os territórios representam uma parte fundamental dos processos de realização do trabalho. Nesse sentido, considera que o movimento territorial da classe trabalhadora é uma expressão geográfica da plasticidade do trabalho, o que permite entender que existem diferentes formas e manifestações de trabalhadores.

Rodolfo Canto Sáenz (S/D), analisando o panorama do desenvolvimento econômico territorial da América Latina, com suporte nos postulados da teoria do desenvolvimento endógeno³⁹, ressalta que as bases territoriais do desenvolvimento são diferentes de um lugar para outro, pois as realidades e condições de cada local mudam, mas as políticas de desenvolvimento precisam ser construídas com base em fatores econômicos, sociais, ambientais, institucionais, políticos e culturais, combinados nos territórios.

Não obstante, Sáenz (S/D) sustenta que os atores locais podem contribuir para a construção do desenvolvimento social e econômico, por meio do diálogo e do consenso, numa lógica que congregue certas dimensões que não podem ser negligenciadas, como a distribuição de excedentes, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental. No entanto, o autor sugere que é preciso ter cautela com relação à adoção de certos modelos, que, em tese, são eficazes em determinados territórios, mas que podem não ser em outros, em razão da realidade de cada local, gerando expectativas não cumpridas, o que resulta no abandono de propostas e conhecimentos valiosos.

³⁹ Entre os postulados, Sáenz considera fundamental o conceito de endogeneidade do ponto de vista econômico, que, segundo Boisier, significa “a apropriação e o reinvestimento regional de parte do excedente para diversificar a economia regional, dando-lhe uma base permanente para a sustentabilidade a longo prazo” (Boisier, 2003, p.41 *apud* Sáenz, SD).

Em termos de metrópoles, o comum cultural, segundo Hardt e Negri (2009 *apud* Harvey, 2014) inclui tanto o produto do trabalho como os meios de produção futura. Ou seja, não é apenas o território que é compartilhado, mas também as línguas, as práticas sociais ou os modos de sociabilidade, que são os fatores que definem as relações. Isso pressupõe que o comum também deve ser garantido àqueles que participam da sua produção, ou seja, reivindicado por aqueles que são responsáveis pela sua elaboração, nesse caso, os trabalhadores.

Ainda assim, é preciso criar mecanismos que incentivem a inserção dos trabalhadores nas deliberações comunitárias, no sentido de fortalecer suas habilidades, vivências e experiências desenvolvidas em cada território, a fim de promover uma inclusão social baseada no conhecimento coletivo. Essa, inclusive, pode ser uma estratégia para o fomento de políticas públicas que tenham repercussão no universo do trabalho, criando oportunidades e impactando positivamente os territórios.

Noutro giro, Milanez e Rubim (2024) consideram que, em termos de construção de tecnologias desde baixo, as localidades importam. Para eles, esse enfoque pode promover uma abordagem inclusiva e sensível às particularidades de cada território, significando uma garantia de resposta eficaz às suas demandas, embora os territórios possam abranger regiões bem amplas. Desse modo, os autores registram que a tecnologia precisa ser entendida como uma ferramenta ampla, de modo a envolver também as práticas sociotécnicas próprias dos contextos específicos dos territórios, embora isso abranja processos decisórios aptos a descartar tecnologias consideradas prejudiciais à comunidade.

É importante destacar que, nesse processo de inclusão, as necessidades concernentes ao bem da vida dos atores sociais, bem como a vulnerabilidade que os afetam, são elementos que precisam ser considerados. Sobre isso, Alicia Tena *et al* (2021) aponta que a vulnerabilidade possui um conceito múltiplo, envolvendo dimensões e aspectos sociais relacionados à família, às características ambientais, econômicas, culturais e políticas. Nesse sentido, a vulnerabilidade está associada aos riscos que afetam os indivíduos com carências para suprirem seus próprios meios de subsistência, de tal modo que os impede de contemplar o bem-estar num contexto sócio-histórico, territorial ou cultural, reflexo de uma lógica econômica mundial classista excludente.

Para os autores, são as condições sociais que definem a vulnerabilidade dos indivíduos, de tal modo que ela pode se manifestar no âmbito de saúde/doença, bem como no plano ambiental, educacional e econômico. Porém, entendem que essa vulnerabilidade não pode estar associada propriamente à noção de fraqueza, pois isso retiraria a possibilidade da participação desses indivíduos no desenvolvimento de ações capazes de mitigá-la ou mesmo eliminá-la.

Quanto a isso, Christo e Masson (2024) pontuam que os coletivos de trabalhadores possuem papel fundamental na construção dos saberes ajustáveis às situações concretas de trabalho, o que é relevante e envolve estratégias de enfrentamento de riscos que lhes são inerentes. Do contrário, os trabalhadores poderão estar susceptíveis às organizações que mais contribuem para desagregar os coletivos, bem como enfraquecer as possibilidades de cooperação, o que culmina na quebra da solidariedade entre eles.

Nesse passo, Echeverri *et al* (2023) entendem que o desenvolvimento territorial pressupõe “a urgência de estabelecer mecanismos institucionais que promovam um sistema participativo e aberto, que torne possível a formulação de soluções a partir da base, o que tem impacto direto na definição e na implementação de políticas públicas” (2003, p. 1). Para isso, assegura que é necessário estimular uma coesão territorial que proporcione a integração dos atores com papéis de destaque na implementação de políticas de desenvolvimento local, de modo que eles possam apontar os objetivos e traçar estratégias afirmativas e redistributivas, com discriminação positiva⁴⁰, incluindo ações de reconhecimento e visibilidade.

Nesse sentido, o cooperativismo pode ser uma opção interessante, na medida em que os atores sociais são capazes de criar estratégias conjuntas para o atendimento de suas demandas. Além disso, o cooperativismo pode ser um meio de inclusão dos trabalhadores na economia de um país, trazendo vantagens, no sentido de permitir que a participação social exista de fato, viabilizando um projeto de nação mais justa, embora, para isso, seja necessário o apoio estatal. De fato, é preciso democratizar o acesso aos fundos públicos, em detrimento da concentração de poder econômico nas mãos de poucos privilegiados.

Laville (2009) aponta que os responsáveis pelos projetos populares, voltados ao associativismo e ao cooperativismo, insistem na indispensabilidade da ação pública, embora defendam que as políticas públicas devam ser elaboradas a partir da necessidade de se repensar, continuamente, os respectivos modos de intervenção, não apenas nos planos econômico e social, mas também no plano político, de modo que seja possível integrar as iniciativas, para que se construa uma sociedade mais justa e democrática.

Segundo Echeverri *et al* (2003), a cooperação possui elementos essenciais para a construção de um modelo que congregue, ao mesmo tempo, as dimensões política e econômica, o que resulta na formação de mecanismos de articulação entre os grupos marginalizados pelo modelo hegemônico. Logo, a abordagem territorial pode permitir o aproveitamento do

⁴⁰ De acordo com Cera (2010), discriminações positivas, também conhecidas como ações afirmativas, compreendem políticas públicas ou programas privados que têm o objetivo de reduzir desigualdades. Isso pressupõe algum tipo de compensação, com a finalidade de corrigir um grave problema social.

conhecimento comunitário acumulado, contribuindo para um desenvolvimento social mais inclusivo. Nesse contexto, os postulados da solidariedade podem servir como fundamentos para a mobilização coletiva, oferecendo soluções para as crises locais, através de ações que promovam o trabalho justo e igualitário, embora isso possa envolver sucessos e fracassos.

Isso “implica uma forma particular de organizar os processos de desenvolvimento” (Echeverri *et al*, 2003, p. 9-10), sendo a cooperação o elemento que pode impulsionar uma gestão de negócios mais justa, gerando sinergias, vínculos, novas comunicações, alianças e solidariedades. Desse modo, os membros de uma determinada comunidade associam-se e organizam-se de forma autônoma para gerenciar um projeto que reúna competências, responsabilidades e diferentes funções. Nesse aspecto, Echeverri *et al* (2003) ressaltam que é possível buscar uma interação solidária, ainda que existam fatores menos tangíveis nesse processo, como confiança, exercício da cidadania, abertura democrática, capacidade de identificar interesses comuns e informalidade.

No contexto cubano, por exemplo, Guethón e Sánchez (2016) destacam que os estímulos ao estabelecimento de cooperativas vêm da compreensão de que essa é uma forma capaz de movimentar e transformar a economia, atendendo às necessidades da população, além de servir para o enfrentamento dos desafios futuros. Dessa forma, como parte do processo de mudanças, as cooperativas contribuem para o desenvolvimento da sociedade, gerando trabalho e renda, além de possuir importância estratégica, apesar das dificuldades que possam existir.

Por certo, essa ação indica a necessidade de rever a dependência dos trabalhadores em relação ao sistema econômico dominante, uma vez que, num contexto de crise, inúmeras consequências sociais podem surgir, como o desemprego, aprofundamento da pobreza e desalento, fazendo com que aceitem qualquer tipo de trabalho para sobreviver (Antunes, 2024), o que afeta, principalmente, os mais vulneráveis. Assim, é importante capacitar os indivíduos para contribuírem no desenvolvimento dos territórios, criando oportunidades e novas possibilidades, especialmente por via de um cooperativismo conjugado à solidariedade, que é justamente a base do modelo de trabalho construído pela federação de cooperativas Liga Coop, objeto deste estudo.

Para isso, David Harvey (2014) defende uma mudança de paradigma, de modo que seja possível usar o poder do trabalho coletivo para a construção do bem comum, mantendo sob o controle dos trabalhadores tudo aquilo que eles possam produzir como valor. Todavia, o Estado deve estar obrigado a oferecer bens públicos com finalidades públicas, possibilitando às organizações populares de se apropriarem de tais bens, para ampliar as qualidades dos comuns não mercantilizados e, assim, instituir um novo comum.

Não obstante, ainda que cada local tenha suas capacidades, potencialidades e experiências, essas precisam ser conhecidas, de modo a tornar possível uma articulação coletiva madura, reflexiva e progressiva, no sentido de permitir um programa de ação realista (Sáenz, S/D).

Por conseguinte, são necessárias ações estratégicas que congreguem técnica e experiência, no sentido de somar esforços e intenções rumo a um desenvolvimento social mais justo, embora isso não seja uma lógica autorrealizável ou tenha garantia de sucesso. Dessa forma, é preciso integrar os indivíduos nos territórios, de modo pujante e cooperativo, através de uma invenção societal autêntica e dotada de sentido, capaz de notabilizar um modo de produção estruturado na “atividade autodeterminada” (Antunes, 2018, p. 305).

Para isso, é preciso impulsionar mudanças políticas importantes, tais como defende Harvey (2014), ao sugerir que a retomada das ações deve ter como referência a teoria dos comuns, de tal modo que o “reconhecimento político de que os comuns podem ser produzidos, protegidos e usados para o benefício social transforma-se em um modelo para resistir ao poder capitalista e repensar a política de uma transição anticapitalista” (Harvey, 2014, p. 167). O autor, citando Ostrom (1990 *apud* Harvey, 2014), afirma que os indivíduos podem conceber mecanismos coletivos para administrar os recursos da propriedade comum, em benefício individual e coletivo, embora estejam limitados a certos fatores, como a dependência das formas hierárquicas de controle, principalmente quando isso envolve grandes escalas.

A esse respeito, Salvagni (2024) afirma que, embora o eixo dos processos produtivos de trabalho justo e digno seja organizado com base na divisão coletiva de tarefas, não há como cogitar a ausência total de hierarquia, seja porque isso facilita a gestão, seja porque há pessoas que não querem assumir responsabilidades coletivas. Assim, se numa escala local, algumas situações podem, em tese, ser resolvidas coletivamente, isso pode não ser uma realidade em um nível mais global, em razão da complexidade e dos interesses envolvidos. Nesse caso, é necessário recorrer a uma hierarquia de responsabilidades (Slee, 2017), pois a escala ampliada pressupõe a existência de embates e disputas em torno de propostas.

De todo modo, a luta pela emancipação coletiva precisa ser estimulada, primordialmente, através da compreensão de que o capitalismo, para extrair renda, se apropria da força de trabalho daqueles que efetivamente produzem. Nessa perspectiva, Harvey (2014) entende que é necessário fortalecer o comum, em termos locais, a partir da mistura de iniciativas, mas os fatores relativos a esse processo precisam estar fora do âmbito do mercado, para que ele tenha sucesso.

Por oportuno, é importante destacar que, no âmbito da federação estudada, os

territórios correspondem os municípios e as regiões (metropolitanas ou não) em que cada cooperativa desenvolve suas atividades, propriamente nos estados em que possuem sede. Então, é importante considerar que, ainda que essas cooperativas sigam os propósitos de cooperação e solidariedade preconizados pela federação, cada uma tem uma capacidade de operação, o que envolve geração de renda, demanda, confiança, comunicação com os clientes, entre outros fatores, que se somam e constituem os fundamentos de suas existências.

3.3 Os artefatos sociotécnicos como ferramentas do cooperativismo de plataforma

Segundo Andrew Feenberg (2010), as metas da sociedade moderna não podem ser definidas e especificadas, no decorrer do tempo, apenas por um tipo de conhecimento, como era para os gregos. Para o autor, essas metas parecem escolhas arbitrárias e meramente subjetivas, sobretudo no aspecto tecnológico, o que pode levar a uma crise civilizatória, da qual, presume-se, não haverá opção de fuga. Por esse motivo, o autor defende, como fundamento da Teoria Crítica da Tecnologia, da qual advoga, que a tecnologia só pode ser adequada pela humanidade se submetida a um processo mais democrático, tanto na forma (design) quanto no desenvolvimento, de modo que a democracia seja permanentemente estendida à tecnologia.

Dessa maneira, Feenberg (2010) entende que as pessoas são afetadas pelas mudanças tecnológicas e se veem cada vez mais convencidas da necessidade de estabelecer um controle democrático sobre elas, na medida em que protestam e inovam, propriamente através das mobilizações que ocorrem no âmbito de suas escolhas. Assim, para o alcance das demandas humanas mais urgentes, as pessoas devem assumir a questão tecnológica no seu ambiente de convivência, numa dimensão plural, ainda que isso esteja no campo das meras expectativas.

Nessa linha, Dagnino, Brandão e Novaes (2004) asseguram que é preciso haver a adequação do conhecimento científico e tecnológico, para que seja possível desenvolver outro tipo de tecnologia – a Tecnologia Social, como parte de um processo voltado a atender às necessidades humanas, desde que os resultados sejam apropriados coletivamente. Segundo o autor, isso significa adequar a tecnologia convencional aos mecanismos de produção e circulação de bens e serviços, principalmente nos circuitos não-formais da economia, através da aplicação de critérios suplementares aos critérios técnico-econômicos usuais. Assim, como um novo código sociotécnico, esses critérios devem ter como norte a participação democrática nos meios de trabalho, a sustentabilidade econômica dos empreendimentos solidários, a capacitação autogestionária e o atendimento aos requisitos relativos ao meio ambiente e à saúde dos trabalhadores.

Nesse cenário, o conhecimento coletivo acumulado pode servir como base cognitiva importante para o surgimento de novas soluções tecnológicas, a partir da colaboração dos trabalhadores (Alvear; Neder; Santini, 2023). Vale dizer que é possível adequar a tecnologia para que sejam desenvolvidos artefatos sociotécnicos úteis aos empreendimentos solidários, funcionando como mecanismos aptos a permitir avanços no campo do trabalho, desde que mantidos sob o controle dos trabalhadores. Isso pode fortalecer os atores que estão à margem do modelo capitalista, gerando trabalho e renda, a partir do lugar onde a Tecnologia Social é desenvolvida.

Dagnino (2014) defende que as organizações públicas, situadas em diferentes partes do aparelho do Estado e da sociedade em geral, como as universidades e os centros de pesquisa, podem contribuir para o desenvolvimento dessa “Tecnologia Social”, posto que estão diretamente envolvidas na geração de conhecimento científico e tecnológico. No entanto, o autor sublinha que esses atores ainda não estão plenamente capazes de assimilar tal diretriz, sendo preciso certa sensibilização, para que a tecnologia originada desse processo possa realmente trazer sustentabilidade aos empreendimentos autogestionários, como os verdadeiros destinatários.

Então, no contexto dos arranjos coletivos e solidários, as tecnologias alternativas, apropriadas às suas formas de organização e valores (Alvear; Neder; Santini, 2023), podem desempenhar um papel fundamental, enquanto ferramentas úteis ao trabalho cooperativo. Mas, na elaboração e construção dessas soluções, é preciso uma interação entre os trabalhadores e os desenvolvedores de Tecnologia da Informação (TI), a fim de possibilitar o advento de um código de algoritmos com protagonismo social e capacidade trazer benefícios à coletividade, como destacam Alvear, Neder e Santini (2023). Segundo os autores, a tecnologia estruturada na solidariedade e no livre compartilhamento de conhecimentos pode ser o caminho para o alcance da soberania digital dos empreendimentos econômicos solidários.

Na mesma perspectiva, Milanez e Rubim (2024) entendem que, nos arranjos coletivos e solidários, forjados com base na Economia Solidária Digital, a adoção da tecnologia precisa ser feita de forma crítica, para ir além do determinismo tecnológico. Isso envolve reconhecer a existência de algumas complexidades, mas também implica compreender que as tecnologias não são ferramentas neutras, uma vez que carregam valores em si, de modo que refletem as relações de poder. Dessa forma, os autores entendem que a criação das tecnologias deve envolver a “cosmovisão” das localidades para poder servi-las, propriamente através da formulação de ideias, com a ética do cuidado, para a resolução dos problemas.

Para Dagnino (2014), a tecnologia convencional, afeita aos desideratos do capital, utiliza a mão-de-obra disponível como eixo para maximização da produtividade e do lucro. Nesse contexto, vale observar que, nos processos de trabalho mediados pelas plataformas digitais, as empresas não aproveitam o potencial humano e intelectual dos trabalhadores, dado que sua ordem de prioridade é apenas a exploração da mão-de-obra excedente do mercado formal.

Vale notar que, no tocante às grandes plataformas, Abílio, Amorim e Grohmann (2021) sustentam que elas usam a estratégia de que são apenas empresas de tecnologia, utilizando-se uma posição de pseudoneutralidade para assegurar que se restringem à provisão de um encontro eficiente entre oferta e procura. Entretanto, o que fazem é um gerenciamento automatizado, que interfere diretamente na distribuição e precificação do trabalho, com as marcas sócio-técnico-políticas dos seus próprios produtores (Grohmann; Salvagni, 2023), o que significa uma evidente assimetria de poder entre essas empresas e os trabalhadores (Kalil, 2020a).

Sobre esse aspecto, Dagnino (2014) aponta que uma das características mais marcantes da tecnologia convencional é a segmentação, visto que seu controle não é feito por aqueles que realmente produzem, por isso alienante, tendo por trás um verdadeiro monopólio de grandes empresas. Por isso, o autor defende que toda a criatividade produtiva que essa tecnologia convencional inibe e descarta, pode ser aproveitada e liberada no interior dos empreendimentos autogestionários.

Scholz (2024) considera que é possível uma “internet das pessoas”, formulada através de uma coalizão de designers, trabalhadores, artistas, cooperativas, desenvolvedores, sindicatos, advogados, entre outros, capaz de mudar o formato das estruturas, de modo que todos possam colher os frutos dos seus próprios trabalhos. Para isso, Lúcio (2024) entende que é necessário regular o uso e a propriedade das inovações tecnológicas coletivamente, para ter significado de produto humano e objeto de pactuação social, para o alcance do bem comum.

No entanto, Zanatta (2016) destaca que, no Brasil, ainda é preciso avançar muito nesse propósito, visto que, embora tenha ocorrido o fortalecimento do cooperativismo no país, são raras as cooperativas dedicadas ao setor de tecnologia, com possibilidade de dar mais impulso aos serviços pela internet.

Sobre isso, Dagnino (2014) argumenta que isso não depende somente da maneira solidária como se organiza o trabalho, mas também do “substrato tecnológico e científico”, que precisa ser transformado para produzir a tecnologia que vai ser utilizada nos empreendimentos autogestionários. Nesse aspecto, ele entende que, para além da cooperação e da autogestão, é

necessário que os empreendimentos disponham de uma tecnologia social que impulse a inclusão social.

Nesse ponto, a união entre os movimentos da Economia Solidária e as organizações que atuam na em prol das tecnologias livres é essencial, como forma de promoção do desenvolvimento de novas ferramentas tecnológicas favoráveis aos trabalhadores, como registra Santini (2024). O autor ressalta que as tecnologias de software livre de código aberto possibilitam o compartilhamento entre as organizações coletivas, potencializando, com isso, a multiplicação de soluções, de modo a criar um ambiente benéfico aos envolvidos, sem que haja concentração ou monopólio. O autor destaca que esse mecanismo permite a adaptação da tecnologia para cada contexto, considerando as necessidades e complexidades de cada localidade, de modo a ampliar os resultados.

Para Grohmann e Salvagni (2023), isso abre o leque de oportunidades para se construir novos desenhos institucionais, bem como ampliar o conceito de cooperativismo de plataforma. Eles indicam que, nesse caminho, é possível acreditar na plataformização da Economia Solidária, com tecnologias sendo de propriedade dos trabalhadores, como alternativa aos conglomerados tecnológicos, no sentido de ampliar o potencial do cooperativismo de plataforma e democratizar as relações de trabalho e a autogestão dos processos, o que também inclui luta por igualdade de gênero, raça e de outros marcadores sociais.

Não obstante, o Núcleo de Tecnologia do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto prefere usar o termo “soluções tecnológicas digitais”, por fazer mais sentido, ao invés de “plataforma”, pois entende que esse termo remete a um conceito associado a uma grande empresa de tecnologia, que realiza mediação entre oferta e demanda, capturando os dados dos usuários para gerar novos conhecimentos, com a intenção do lucro ou em benefício dos interesses dos seus acionistas. Logo, a partir das novas experiências é preciso subverter a lógica das grandes plataformas de tecnologia, travando outros tipos de disputa, de modo a obter uma vitória intangível ao formato moldado pelo capital (NT-MTST, 2024).

Nesse aspecto, Dagnino (2019) sustenta que isso pode ser possível através da Tecnociência Solidária, que decorre da ação de produtores de um empreendimento solidário sobre os processos de trabalho que, em razão do contexto socioeconômico, ensejam um controle cooperativo e autogestionário, com a possibilidade de provocar modificações nos produtos gerados, para que os ganhos advindos desses processos possam ser apropriados pelo empreendimento, segundo a decisão coletiva. Dessa forma, os conhecimentos desses produtores devem ser empregados com o objetivo de promover a produção de bens e serviços de forma

solidária, respeitando os valores e os interesses coletivos, de modo a satisfazer suas necessidades.

No mesmo sentido, Grohmann e Salvagni (2023) sustentam que, no ambiente do cooperativismo de plataforma, os aspectos tecnológicos são importantes. Com isso, defendem que é preciso imaginar formas de os trabalhadores se apropriarem das tecnologias digitais a seu favor, como parte de um movimento de governança democrática, em prol da organização cooperativista. Nesse contexto, salientam que a utilização de tecnologias livres, com códigos abertos, deve ter relação com busca por “tecnologias não alinhadas”, que não dependam da infraestrutura das grandes plataformas, como Google, Apple e Microsoft. Logo, concluem que é preciso articular as lógicas do cooperativismo de plataforma com propostas em torno de infraestruturas autônomas e da soberania dos dados, embora seja necessário evitar cair em um “tecnossolucionismo”.

Dagnino, Brandão e Novaes (2004) entendem que essa Tecnologia Social deve se amoldar em uma plataforma de inclusão, o que permite uma atuação em rede apta a integrar os movimentos e os atores sociais àqueles que detêm os recursos cognitivos, políticos e econômicos, necessários à implementação dos marcos de referência dessa tecnologia. Destarte, essa atuação em rede pode viabilizar o atendimento às demandas dos trabalhadores, alavancando, inclusive, a expansão da Economia Solidária nos empreendimentos comunitários e a criação de um padrão de governança coerente com valores perseguidos pelos atores sociais. Portanto, essa tecnologia deve estar baseada na interação do conhecimento científico com o conhecimento popular, de modo que a transformação social seja aliada à geração de conhecimento.

Outrossim, essa Tecnologia Social não deve ser construída de cima para baixo, mas sim horizontalmente, o que deve compreender uma agenda de pesquisa que contemple os atores sociais relevantes, ou seja, aqueles que podem articular as mudanças que interessem a uma camada considerável da sociedade. Porém, isso não significa incluir os excluídos na economia formal capitalista, mas sim integrar os trabalhadores numa nova organização do trabalho, que privilegie a Economia Solidária e não aquela que favorece os detentores do capital.

Com isso, o Núcleo de Tecnologia do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto sustenta que é preciso colocar os trabalhadores no centro das discussões sobre a tecnologia, como forma de lhes conferir autonomia, através de um ambiente de cooperação, como passo importante para se alcançar a “soberania digital popular” (NT-MTST, 2024). Logo, é importante reforçar a ideia de que, a partir de iniciativas populares participativas, é possível encontrar soluções que

possibilitem a superação da precarização do trabalho imposta pela plataformização, afeita às grandes empresas de tecnologia.

Conforme ressaltam Alvear, Neder e Santini (2023), a questão que se apresenta é saber como converter a tecnologia existente, em termos de base técnica, a fim de permitir que os arranjos coletivos possam exercer a gestão de seus recursos, não se subordinando ao padrão tecnológico hegemônico. Desse modo, para que os valores do cooperativismo de plataforma estejam presentes na construção dessa nova tecnologia, é preciso utilizar os princípios do *design justice*⁴¹ (Grohmann; Salvagni, 2023), no sentido de se trabalhar para alcance dos resultados comunitários, de modo que não seja possível a reprodução do “racismo algorítmico” e de outros elementos deletérios, característicos das arquiteturas tecnológicas das empresas capitalistas.

Ainda assim, Milanez e Rubim (2024) destacam que, em termos de escala de competitividade, é um desafio construir plataformas que possuam escalas suficientes para competir com as grandes empresas digitais que monopolizam o mercado. Nesse aspecto, argumentam que tanto a propriedade como a gestão das plataformas devem estar sob a responsabilidade dos trabalhadores, desde que seja garantida a eles a prerrogativa de voz e o controle dos processos.

Sem embargo, Zanatta (2024) considera que, como modelo alternativo, a plataformização solidária ainda enfrentará alguns desafios para, enfim, poder avançar no Brasil. Nessa constatação, ele afirma que a construção de softwares e plataformas não podem ser pautados sob bases instrumentais, ou seja, apenas para atender a um fim pré-determinado, mas sim norteados à prática dos valores comunitários, a partir de um *design* próprio. Para ele, isso demandará processos que envolvam decisões de diversos aspectos, tomadas de forma comunitária e não autoritária, bem como uma estrutura de governança eficaz, de matriz coletiva, para gerir os dados pessoais e outros ativos imateriais produzidos coletivamente.

Relevante considerar que o debate sobre as exigências do século XXI, principalmente aquelas relacionadas ao trabalho humano, pode ser conduzido a partir das sociedades

⁴¹ De acordo com Milanez e Rubim (2024), esses princípios foram desenvolvidos por uma rede conhecida como “Design Justice”, liderada por Sasha Constaza-Chock, compreendendo as seguintes diretrizes: utilizar o design para sustentar e empoderar as comunidades, bem como para procurar a libertação de sistemas exploratórios e opressivos; centralizar as vozes das pessoas diretamente impactadas pelos efeitos do processo do design; priorizar o impacto do design na comunidade, e não as intenções do designer; compreender a mudança como emergente de um processo responsável, acessível e colaborativo, não como uma meta no final de um processo; ver o papel de designers como pessoas facilitadoras, e não como peritas; acreditar que cada pessoa é perita graças à sua própria experiência, trazendo contribuições únicas e brilhantes para um processo de design; partilhar conhecimento e ferramentas de design com as comunidades; trabalhar para resultados sustentáveis, liderados e controlados pelas comunidades; trabalhar para soluções não exploratórias que nos reconectam com a Terra e com as outras pessoas; antes de procurar novas soluções de design, procurar o que já está funcionando na comunidade, honrando e valorizando o conhecimento e práticas tradicionais, indígenas e locais.

estruturadas sob os princípios da coletividade e da solidariedade. Nesse sentido, a luta e a força dos trabalhadores livres precisam ser a essência de um movimento de conquista progressiva, vital e irreversível, para que o controle dos meios de produção não seja mais estabelecido e ordenado pelo poder do capital (Novaes, 2018).

Evidentemente, as condições postas pelo sistema hegemônico não podem ser vistas como sendo as únicas numa sociedade tão dinâmica quanto complexa. De fato, como defende Novaes (2018), é necessário realizar uma análise crítica desse sistema, em especial no contexto do trabalho, de modo que seja possível apontar as contradições e os limites da ciência e tecnologia nele existentes. Com isso, mudanças nos paradigmas são indispensáveis, a fim de possibilitar uma transformação social realista, posto que é primordial para a própria existência e emancipação humanas. Nesse sentido, a incubação e o desenvolvimento de novas iniciativas tecnológicas podem contribuir para amenizar o cenário de desequilíbrios existentes no mercado, uma vez que esse é dominado pelas grandes corporações (Milanez e Rubem, 2024).

Conforme Alvear, Neder e Santini (2023), é possível conceber plataformas digitais mais justas e solidárias, sem a visão imediatista do lucro, para promover melhores condições de trabalho e maiores benefícios aos trabalhadores, como salário justo e proteção social, bem como desenvolvimento pessoal e profissional, sendo seu principal ativo as informações geradas pelos próprios usuários. Além disso, essas plataformas podem estabelecer um espaço real de voz aos trabalhadores e possibilitar a participação de todos nas deliberações coletivas de seus interesses.

Por essa perspectiva, o sistema de tecnologia voltado ao cooperativismo de plataforma, e aplicável aos movimentos coletivos solidários, deve compreender as seguintes diretrizes: orientação pelos objetivos dos usuários; administração coletiva; moderação ativa no ambiente de cooperação; flexibilidade para readequações dos objetivos do coletivo; transparência; processo emancipatório; e avaliação da participação de cada parte do processo, o que envolve direitos e obrigações (Alvear; Neder; Santini, 2023).

Nesse contexto, Milanez e Rubim (2024) consideram que a construção de infraestruturas digitais comunitárias como recurso da Economia Solidária Digital, pode promover igualdade, justiça social e democracia econômica, em resposta às questões econômicas, políticas e sociais do século XXI, propriamente aquelas relacionadas aos cenários da economia digital contemporânea. Os autores ressaltam que não se trata apenas da construção de aplicativos, posto que a tecnologia deve ser entendida como parte dos processos sociais e não apenas como algo que resolverá, necessariamente, os problemas dos trabalhadores.

Noutro giro, Santini (2024) pontua que o cooperativismo de plataforma tem como cerne a auto-organização dos trabalhadores, como proposta de alavancar a cooperação e a

solidariedade, como também ocorre no cooperativismo tradicional. No entanto, a diferença entre esses dois tipos de organizações está no uso da tecnologia para criação e uso de plataforma, com o propósito de alcançar os objetivos almejados pelos trabalhadores. Ele registra que, em relação aos serviços de mobilidade, essa tecnologia pode proporcionar resultados inovadores, na medida em que facilita a interação entre passageiros e motoristas, de uma forma mais amigável e fácil, através de aplicativos de propriedade dos próprios trabalhadores, maximizando os resultados.

Vale dizer que é preciso uma cultura institucional favorável à Tecnologia Social, a fim de viabilizar uma agenda de pesquisa e de formação de recursos humanos, em par com a Economia Solidária, como pontua Dagnino (2014). Para isso, é preciso alargar essa tecnologia de modo que possa ser aplicada no conjunto dos diferentes projetos dos atores sociais, proporcionando mudanças que atendam aos interesses dos indivíduos excluídos da dinâmica do capital.

Ademais, ainda que seja preciso elaborar uma regra geral de proteção e de provimento de garantias mínimas aos trabalhadores que atuam por meio das plataformas digitais, é possível observar que há, no âmbito dos territórios, experiências alternativas, surgidas a partir dos alicerces da tecnologia social, da Economia Solidária Digital e do trabalho coletivo, com potencial para atender às demandas dos trabalhadores, como observam Milanez e Rubim (2024). No entanto, os autores entendem que é preciso que essas novas experiências se materializem com base no respeito aos valores humanos, às diferenças de gênero ou raça, de modo que possam trazer transformações positivas, dentre as quais melhorias à saúde corporal e mental, descanso adequado, além de remunerações justas e dignas aos trabalhadores.

Nesse passo, Dagnino (2019) sustenta que a tecnociência com valores solidários só poderá emergir nos espaços que possuam a capacidade de convergir interesses coerentes com um desenvolvimento alternativo àquele dominado pela tecnologia capitalista, compreendendo-se como proposta de adequação sociotécnica inspirada na contribuição da teoria crítica de Feenberg.

Ainda assim, há que se ter cautela na utilização das novas tecnologias nas organizações solidárias, pois, de acordo com Santini (2024), não existe solução mágica ou universal, de modo que uma plataforma tecnológica desenvolvida para um local pode não ser adequada a outro. No entanto, é preciso criar estratégias para mitigar esses obstáculos, através de adequações da tecnologia convencional, de modo que possam servir aos objetivos dos empreendimentos solidários mais amplos, compreendendo-se que o conhecimento e a organização comunitária vêm de um processo anterior ao desenvolvimento das tecnologias (Milanez; Rubim, 2024).

4 A FEDERAÇÃO DE COOPERATIVAS LIGA COOP

Nessa seção é feita uma apresentação da federação Liga Coop, a partir do modelo de trabalho desenvolvido, seus propósitos, limites e desafios, assim como de algumas cooperativas filiadas, com base na perspectiva dos seus respectivos presidentes. Desse modo, são descritas as articulações que são realizadas pela federação, a percepção sobre o modelo de trabalho proposto pela Liga Coop e as especificidades existentes no contexto de cada região.

Além disso, é feita uma análise sobre os dados colhidos nas reuniões da equipe técnica da federação, notadamente das que foram realizadas entre os dias 21/03/2025 e 08/08/2025. Essas reuniões são planejadas com o propósito de reavaliar as estratégias, discutir o planejamento das ações e analisar o resultado do trabalho de cada departamento da Liga Coop. Nesse contexto, são importantes para a realização de ajustes e intervenções nos processos de trabalho, bem como para a identificar os avanços e obstáculos ao projeto da Liga Coop.

Cabe registrar que, dentre dez cooperativas selecionadas para entrevista, não foi possível coletar os dados de quatro delas, em decorrência de tentativas infrutíferas, alheias à pesquisa.

4.1 O modelo trabalho da Liga Coop

4.1.1 A origem da federação e sua composição atual

A origem da Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas, a Liga Coop, remonta a uma experiência que se confunde com a própria formação da Cooperativa de Mobilidade Urbana do Estado do Grande do Sul, a Comobi/RS. Segundo o diretor-presidente da federação, Márcio Guimarães, a ideia de formar uma federação surgiu da intenção de atuar com serviços de mobilidade com base em um modelo diferente das grandes plataformas de mobilidade, que pudesse congrega os princípios do cooperativismo com os fundamentos da Economia Solidária, com o argumento de que, através desses arranjos, é possível potencializar o trabalho autogestionário e coletivo.

Guimarães lembra que a Comobi/RS percebeu que caminhar sozinha seria muito difícil, embora entendendo que, primeiramente, deveria ter uma estrutura mais consolidada. No entanto, em decorrência dos problemas que a cooperativa enfrentou com o primeiro aplicativo, de propriedade de uma empresa⁴² de Fortaleza, começou a pesquisar outros movimentos de

⁴² Fábrica 704 App.

trabalhadores que também o utilizavam. Segundo ele, esse aplicativo gerava problemas de travamento, afetando o trabalho dos cooperados, embora até hoje esteja no mercado.

Com isso, foi feito um mapeamento, por meio do qual foi possível identificar outras cooperativas que enfrentavam o mesmo problema com o aplicativo, como a Coopama, de São Paulo, hoje CoopMov/SP, e a cooperativa de Imperatriz do Maranhão. A partir daí, iniciou-se um diálogo com outras cooperativas, como a Coopertran, de Minas Gerais, e com a de Araraquara/SP, na intenção de unir forças, no sentido de criar uma federação de cooperativas, embora, posteriormente, tenha havido um distanciamento com relação a essa última cooperativa, uma vez que estava mais voltada a um modelo instituído pela prefeitura daquela cidade.

Então, a interlocução inicial entre as cooperativas gerou boas ideias, mas com a compreensão de que uma federação só teria visibilidade se fosse um movimento nacional, com cada estado possuindo ao menos uma cooperativa, através de um processo em que o trabalhador fosse, de fato, o dono do negócio. A partir daí, foi iniciado um contato com a Sicredi Pioneira, por meio da Casa Cooperativa, no intuito de buscar um auxílio para o projeto. Assim, em 2022, foi promovido um evento que reuniu nove cooperativas, conhecido como Encontro das Cooperativas de Plataforma de Mobilidade Urbana, que foi a pedra fundamental para o lançamento da federação.

Com o amadurecimento do projeto, em maio de 2023, a federação foi fundada, ocasião em que a Comobi/RS propôs a cessão de direitos de seu aplicativo de trabalho, o Liga Coop, à federação, em função de sua boa funcionalidade. De fato, como a ideia era construir um projeto nacional, as cooperativas entenderam que a proposta de usar um mesmo aplicativo com as mesmas características seria interessante. A partir disso, a federação tornou-se responsável pela marca Liga Coop, incorporando-a, inclusive, ao seu nome.

Guimarães registra que, quando surgiu a ideia de formar uma federação de cooperativas singulares de mobilidade urbana, a Organização das Cooperativas Brasileiras não foi favorável, indicando que seria melhor a realização de uma parceria com a CNTCOOP, Confederação Nacional das Cooperativas de Transporte. Ocorre que as cooperativas queriam ter mais autonomia e direito de gerir seus negócios e, por isso, formaram a federação, o que a OCB entendeu, embora isso tenha gerado um certo distanciamento, naquela ocasião.

Nesse ponto, é importante destacar, como aponta Zanatta (2024) que a escolha pelo cooperativismo pode implicar consequências institucionais e em obstáculos específicos, considerando a prerrogativa que a OCB possui quanto ao registro das cooperativas legalmente

instituídas no Brasil, condição que já foi ratificada pelo próprio Supremo Tribunal Federal, conforme observa o autor.

Vale notar, neste particular, que, apesar de fundada, a federação ainda não possui um registro, em razão de fatores burocráticos e legais que envolvem essa formalização, como afirmou Guimarães. Entretanto, ele sustenta que, apesar de toda complexidade que envolveu a formação da federação, a OCB já sinalizou que não impedirá o seu registro, considerando que há uma relação de cordialidade entre elas.

Atualmente, a federação possui nove cooperativas utilizando o aplicativo da Liga Coop, que estão baseadas nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Maranhão, Pernambuco, Paraíba, Ceará, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Há outras duas que ainda não utilizam o aplicativo, seja porque está em fase final de formalização na junta comercial da sua região ou ajustando-se às regras de mobilidade urbana do local, como é o caso da cooperativa de Brasília, seja porque está finalizando a integralização das cotas-partes e a formalização das matrículas dos seus cooperados, como é o caso da cooperativa de Santa Catarina.

Além dessas, há seis cooperativas em processo de incubação, o qual é desenvolvido pela federação para orientá-las na construção dos processos administrativos internos, mostrando a importância dos princípios do cooperativismo e da formação dos cooperados. Esse processo também envolve o auxílio na parte jurídica e contábil, para agilizar os trâmites de liberação do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) nas juntas comerciais, como nos casos das cooperativas do Espírito Santo, Goiás, Bahia, Pará, Piauí e Uberlândia/MG.

Guimarães entende que esse processo de incubar novas cooperativas permite à Liga Coop ganhar capilaridade e expandir o projeto a nível nacional, tornando-o sólido, desde que respeitadas as características e a cultura de cada região ou estado. Então, nesse processo, as cooperativas associam-se à federação e os cooperados passam, obrigatoriamente, por um curso de formação, ministrado pela equipe nacional de operações da federação. Assim, cumpridos os requisitos, as cooperativas estarão aptas a integrar a federação, embora seja necessário destacar que a formação é apenas parte do processo, que precisa ser contínuo e coletivo, uma vez que, por si só, não é a questão definidora sobre a ideia do cooperativismo que a Liga Coop defende. Dessa forma, a formação deve ser apenas um meio e não um fim em si mesma.

De todo modo, para começar a utilizar o aplicativo, a cooperativa deve possuir um número mínimo de cooperados, que precisa estar relacionado com a demografia do local, conforme orientado pela federação. No entanto, isso também envolve processos burocráticos, pois, em muitos casos, é preciso observar o normativo referente aos serviços de aplicativos de passageiros existente no local, de modo a evitar problemas e gerar prejuízos ao cliente e à

federação. Então, há casos em que a cooperativa já está integrada, mas ainda assim não opera com o aplicativo, porque depende da burocracia local, como é o caso de Brasília.

Ademais, a cooperativa só deve abrir o aplicativo se já possui uma estratégia traçada, o que também faz parte da formação que ela adquire na incubação, pois, do contrário, poderá ter sua imagem prejudicada, como sustenta Guimarães. Logo, além de observar os trâmites burocráticos, a cooperativa deve achar o momento adequado para começar a utilizar o aplicativo, considerando a formação pela qual passou e a estrutura que já possui, embora a federação aponte alguns parâmetros mínimos para que isso aconteça, como a divulgação do aplicativo na região. De fato, a formação é importante, mas a necessidade de obtenção de recursos para a divulgação do aplicativo também é um elemento que precisa ser destacado.

Vale destacar que o estado de Minas Gerais possui três cooperativas diferentes, o que a federação respeita, pois isso é um fator relacionado com a cultura de cada região. Assim, entre as associadas de Minas Gerais, há a Coopertran, uma das fundadoras da federação, a Cooperativa de Poços de Caldas, e ainda a de Uberlândia, que está em fase de incubação. A Coopertran, por exemplo, é uma cooperativa de transporte de âmbito nacional, com mais de 20 anos, que investiu fortemente num aplicativo, mas não obteve sucesso. Com isso, seus cooperados aprovaram a integração à federação, mas decidiram que só utilizarão o aplicativo da Liga após quitar o anterior.

Por outro lado, foi destacado que nada impede que uma cooperativa tenha núcleos regionais num mesmo estado, considerando a sua capacidade de expansão, o que a federação respeita, como afirmou o presidente. No entanto, é preciso que ela tenha capacidade técnica e seus processos internos estejam robustos, embora a prioridade seja que a cooperativa se fortaleça de forma unificada no estado.

É preciso pontuar que, ainda que as cooperativas utilizem o mesmo aplicativo, o critério de preço adotado pela federação é regional. Desse modo, cada cooperativa define o preço que irá praticar em suas operações, o que varia regionalmente, pois isso depende de fatores locais, como oferta e demanda. De fato, isso está dentro da esfera de autonomia das cooperativas, embora seja necessário observar o critério de preço justo, tanto para o cliente quanto para o cooperado. Ainda assim, a federação orienta às cooperativas sobre alguns modelos de precificação, para garantir valores justos para comunidade de usuários, mas sempre respeitando a autonomia das cooperativas.

De todo modo, em períodos de menor demanda, embora os preços praticados pelas cooperativas sejam, em média, um pouco mais altos que os das grandes plataformas, em momentos de pico não há aplicação de tarifas dinâmicas, que Guimarães considera abusivas,

como ocorre nas *big techs*. Além disso, enquanto as grandes plataformas retêm um percentual considerável do valor da corrida, em torno de 58%, segundo cálculos da federação, na esfera das cooperativas da Liga Coop, apenas 12% vão para elas, conforme definido em assembleia, beneficiando diretamente o trabalhador. Por isso, Guimarães considera fundamental que os cooperados alertem aos clientes, para que estejam atentos a esses aspectos, pois preços baixos podem impactar negativamente na remuneração e nas condições de trabalho dos motoristas cooperados.

Vale destacar que o cliente de uma cooperativa pode usar o aplicativo na região de outra cooperativa da Liga, porque o aplicativo é nacional, embora possa encontrar preços de corridas diferentes, um pouco para baixo ou para cima, pois isso vai depender da precificação que a cooperativa escolheu praticar na região. Nesse caso, a cooperativa que executa a corrida será a detentora do valor pago por esse cliente, sendo certo que, independentemente da gestão que ela faça do aplicativo, vale o preço da corrida praticado na região, embora o aplicativo seja integrado nacionalmente.

4.1.2 A interlocução com o poder público e os projetos da federação

Guimarães ressalta que o aplicativo utilizado atualmente pelas cooperativas não pertence à federação, mas sim a uma empresa⁴³ de Jundiaí/SP, com a qual foi celebrado um contrato de locação, em nome da federação, cujo pagamento mensal é distribuído entre as cooperativas, conforme o número de corridas realizadas por cada uma. No entanto, a Liga Coop teme que, se houver uma oferta pela compra dos direitos desse aplicativo, a empresa desenvolvedora pode, eventualmente, realizar a venda, o que vai prejudicar o trabalho da federação. De fato, como sustenta Slee (2017), quanto mais uma comunidade cria um bem comum saudável, distintivo e único, maior é a possibilidade de ele atrair investimentos, tornando-se um produto com potencial para ser comprado e vendido.

Por esse motivo, Guimarães informou que já está em andamento a criação de aplicativo próprio da Liga Coop, através de um projeto desenvolvido em parceria com a Fundação de Apoio da Universidade Federal de Rio Grande do Sul (FAURGS), baseado em software livre⁴⁴ e código aberto, que poderá, inclusive, ser distribuído a outros empreendimentos do cooperativismo de plataforma no futuro. Esse projeto está sendo desenvolvido com recursos

⁴³ DevBase Tecnologia.

⁴⁴ De acordo com Divino (2021), software livre pode ser considerado um movimento político-filosófico em prol da liberdade de acesso ao código-fonte de um produto ou sistema computacional pela comunidade de usuários, embora isso possa vir envolver alguma forma de monetização.

públicos, por meio de um programa de direitos difusos do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), vinculado ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos – FDD⁴⁵, que conta com a articulação do Ministério do Trabalho e Emprego. Nesse sentido, Guimarães entende que a Liga Coop pôde demonstrar a importância do seu projeto, pela resposta positiva que obteve do governo federal, por meio de ambos os Ministérios, o que credita à boa atuação da equipe técnica da federação, que conseguiu apresentar os planos trabalhos de forma adequada, após superada a desconfiança inicial.

Em termos de liberação de recursos, segundo Márcio Guimarães, a Secretaria Nacional da Economia Solidária, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), a SENAES, teve um papel fundamental, especialmente através do assessor do Ministério, Carlos Alberto Grana, que pôde compreender a importância do projeto de cooperativismo idealizado pela Liga Coop. Nesse aspecto, o presidente da federação considera que a luta por financiamento estatal e por política pública para o movimento da federação precisa ser contínua, através do diálogo institucional junto ao governo federal, compreendendo que isso também envolve uma fiscalização rígida.

Guimarães destaca que Pepe Vargas, ex-prefeito de Caxias do Sul, foi uma pessoa fundamental para a abertura desse diálogo com o governo federal, pois pôde orientar sobre como atuar com políticas públicas e a necessidade de mostrar seriedade em relação aos projetos da Liga. Essa orientação ocorreu justamente na ocasião da mudança de governo, no início de 2023, uma vez que estava prevista a recriação da Secretaria Nacional de Economia Solidária, momento que seria propício para a apresentação do projeto. Além disso, sugeriu que a federação planejasse a troca de aplicativo, buscando um que fosse de propriedade do movimento. Então, nessa mesma ocasião, ele apresentou Guimarães ao ex-presidente do Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), Marcos Mazzoni, que sugeriu a ideia de um aplicativo baseado em software livre.

De fato, Alvear, Neder e Santini (2023) defendem que, para alavancar a soberania digital solidária, é preciso o desenvolvimento de plataformas estruturadas em software livre, bem como em soluções reaproveitáveis, adaptáveis e replicáveis. No entanto, há que considerar que, nesse aspecto, a luta por fundo público é de suma importância, ainda que as barreiras sejam muitas,

⁴⁵ Criado pela Lei da Ação Civil Pública (Lei 7.347/85) e regulamentado pela Lei n.º 9.008/95, o Fundo de Defesa de Direitos Difusos, vinculado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública e à Secretaria Nacional do Consumidor, tem como missão a defesa e a recomposição de danos causados a direitos difusos e coletivos nela elencados.

tanto em relação ao custo de capital envolvido no desenvolvimento da nova plataforma, quanto para a formação de uma base de usuários sólida (Zanatta, 2024).

Nesse sentido, Santini (2024) defende que o uso de licenças livres precisa servir como condição de financiamento público, partindo da premissa que, se seu uso é público, deve ser produzido com recurso público. Para ele, a estruturação de um software livre, por essência, tem a ver com a construção de um bem comum digital, para que possa ser apropriado, administrado e controlado pelos próprios trabalhadores, o que envolve processos de escuta e consulta a esses trabalhadores como também à sociedade civil.

Por outro lado, não obstante à busca de fomento junto ao governo federal, há uma interlocução mais ampla, visto que a Liga também vem dialogando com deputados federais e senadores, com ênfase na construção de políticas públicas para as cooperativas de trabalhadores que atuam em plataformas digitais.

Então, como parte desse desafio, existe a ideia de elaborar um projeto de lei específico para o cooperativismo de plataforma, de iniciativa da Liga Coop, para o qual se busca uma frente parlamentar mista no Congresso Nacional. Nesse sentido, a deputada Denise Pessoa, do Partido dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul, foi convidada para compor a presidência dessa comissão, uma vez que conhece o movimento da Liga Coop desde o seu início, em Caxias do Sul. No Senado Federal, o senador Izalci Lucas, do Partido Liberal do Distrito Federal, entendeu a importância desse projeto, segundo Márcio Guimarães, não somente com relação à existência de um aplicativo de propriedade dos trabalhadores e do potencial de circulação de riqueza dentro do país, mas também quanto ao tratamento e armazenamento dos dados dos trabalhadores.

Não obstante, apesar de toda essa intenção, não há certeza de que haverá êxito na construção desse projeto, mas Guimarães afirmou que a Liga continuará na luta por esse objetivo. Outrossim, independente do apoio partidário que está sendo construído, ele defende a ideia de uma legislação que estabeleça as bases para o cooperativismo de plataforma no Brasil e que tenha os trabalhadores como o elemento central.

Vale dizer que a justificativa da federação para a elaboração de um projeto de lei para o cooperativismo de plataforma está no fato de a Lei nº 5764/71, que rege o cooperativismo no Brasil, ser antiga, ainda que contemple o ramo do cooperativismo de transportes. No entanto, a Liga Coop aponta que há cooperativas de trabalhadores que utilizam aplicativos próprios, como a Senhoritas Courier, de transporte de entregas por bicicleta, além dos movimentos de motoentregadores, que atuam através de plataformas. Então, Guimarães entende que é preciso

criar uma diretriz para esses arranjos, que possibilite, inclusive, a formação de uma central de cooperativas de plataforma.

Desse modo, a Liga defende uma lei específica para as cooperativas que trabalham por meio de plataformas, para que não fiquem sujeitas à Lei nº 5.764/71, nem mesmo à lei dos aplicativos, Lei nº 13.640/2018. Nesse sentido, Guimarães entende que, embora esta última lei esteja relacionada aos serviços de transporte de passageiros e sirva para disciplinar de forma geral a matéria, não contempla os trabalhadores cooperados. Por isso, a defesa é no sentido de que o cooperativismo de plataforma precisa ganhar força e avançar, o que torna necessário um planejamento legislativo nesse sentido.

Guimarães lembra que, quando o Secretário Nacional da Economia Solidária, Gilberto de Carvalho, conheceu o projeto da Liga Coop, afirmou que essa poderia ser uma oportunidade de mudança, entendendo que, se houver um projeto de lei bem organizado para o cooperativismo de plataforma, poderá servir de base para uma regulamentação posterior das plataformas de mobilidade, o que a federação defende e acredita.

Para a Liga, o diálogo com o poder público é importante, embora entenda que, na esfera dos municípios, o trabalho por aplicativos de mobilidade esteja sendo tratado de forma errônea. Guimarães destaca que isso decorre do fato de haver entes municipais que defendem que o aplicativo seja controlado pelo poder público, o que, na sua visão, revela-se um equívoco, pois o aplicativo deve ser dos trabalhadores e o município não pode tomar conta disso, como fazem com os táxis. Por outro lado, na concepção da Liga Coop, o poder público municipal deveria apoiar o cooperativismo de plataforma, enquanto movimento de trabalhadores, uma vez que os recursos gerados a partir dos serviços oferecidos circulam dentro dos próprios municípios.

De fato, a Liga Coop não segue nenhum modelo de aplicativo transporte de pessoas regulado por prefeituras, por entender que há problemas nesse formato, principalmente em relação às garantias de direitos e à segurança jurídica quanto à continuidade do modelo. No entanto, as cooperativas seguem as diretrizes gerais de cada local para os serviços de transporte, por questões regulatórias e legais. Para a Liga, se hoje há um gestor que pensa de um jeito, amanhã pode ter outro com um pensamento diferente e isso vir a prejudicar as cooperativas, que não podem ficar condicionadas às mudanças políticas.

Noutro giro, o presidente da Liga Coop entende que, em relação à regulação dos serviços de mobilidade por aplicativo, o Projeto de Lei nº 12/2024, do governo federal, continha questões essenciais aos trabalhadores, como seguridade social obrigatória e valor mínimo para as corridas. No entanto, ele ressalta que nas discussões desse projeto as empresas buscaram defender seus próprios interesses e não uma pauta comum, ainda que o grupo de trabalho que

deliberou sobre o assunto tenha sido tripartite (governo, trabalhadores e empresas). Além disso, o fato de o grupo de trabalhadores ter sido representado por sindicatos gerou uma mudança de perspectiva, uma vez que a maioria dos motoristas não reconhece a legitimidade dessas entidades, preferindo não se vincular a nenhuma delas, conforme registra Guimarães.

Nesse sentido, Guimarães aponta que a Liga Coop está propondo um modelo diferente, sustentável e com base no cooperativismo, através de uma plataforma de propriedade dos trabalhadores, com um planejamento de, no futuro, ter sobras, para serem distribuídas entre eles. Por isso, destaca que a Liga se espelha no modelo da cooperativa de Rochdale, muito embora também utilize o substrato de outros movimentos, como o dos trabalhadores que se organizam para recuperar fábricas falidas⁴⁶, em torno da capacidade que o trabalho autogerido pode proporcionar. Dentro dessa perspectiva, a Liga defende um trabalho digno aos seus cooperados, de modo que possibilite descanso adequado e equilíbrio na saúde física e mental.

Guimarães registrou que a Liga Coop também está conseguindo recursos importantes por meio de emendas parlamentares, o que, a partir do primeiro projeto aprovado e subsidiado, possibilitou o fechamento das contas da federação, do ano de 2024, contemplando tudo o que foi proposto até então. Nesse sentido, a federação já possui novos projetos, com a previsão de futuras liberações, que servirão como subsídios voltados ao desenvolvimento da federação.

Cabe assinalar que os recursos públicos aprovados para os projetos da Liga Coop são liberados por intermédio da Unisol Brasil⁴⁷ (Central de Cooperativas e Empreendimentos Solidários), uma instituição parceira que recebe, administra e gere esses recursos, por ser uma exigência legal, pelo fato de a federação ainda não ter três anos de existência, nem capacidade técnica para isso. No entanto, quem define a alocação desses recursos é o próprio projeto, que precisa ser seguido rigorosamente, conforme aprovado.

No entanto, Guimarães destacou que a busca por captação de recursos junto aos gestores públicos é feita diretamente pela equipe de relações institucionais da Liga Coop. Então, a federação trabalha com projetos, mas os recursos não ficam em sua conta, de modo que ainda não possui um caixa próprio para isso. De fato, tanto os recursos para a construção do novo

⁴⁶ Como parte do conjunto de lutas dos trabalhadores, as Empresas Recuperadas por Trabalhadores(as) – ERTs, segundo estudos, constituem uma prática de resistência e ação direta, através da qual os trabalhadores tornam-se sujeitos de experiências coletivas e, intrinsecamente, inovadoras para as relações sociais de produção e trabalho (Sígolo; Henriques, 2019).

⁴⁷ Conforme disposto em seu site, a Unisol Brasil tem como escopo: incentivar as iniciativas da Economia Solidária; fortalecer o cooperativismo por meio da participação democrática e intercooperação; promover debates sobre mudanças legislativas em consonância com realidade da Economia Solidária; representar politicamente empreendimentos e cooperativas, ampliando sua participação e inclusão social; estimular redes de cooperação produtiva e comercial que contribuam para a distribuição de renda e melhoria da vida dos trabalhadores. Disponível em: <https://unisolbrasil.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 02 out. 2025.

aplicativo, quanto aqueles relativos às emendas parlamentares, vinculados aos projetos de desenvolvimento da federação, passam, necessariamente, pela SENAES, mas são liberados, necessariamente, por meio da Unisol Brasil.

Por isso, não há como empreender de forma coletiva sem recursos ou apoio algum, como considera Salvagni (2024), que aponta ser necessário recorrer a políticas públicas que possibilite acesso aos recursos iniciais, bem como sirva como custeio à formação técnica e à gestão da organização coletiva, como mecanismo de transformação social. Do mesmo modo, Singer (2002) salienta que as cooperativas de produção precisam do apoio do poder público, pelo fato de os trabalhadores não possuírem capital e propriedade necessários ao alcance dos objetivos da organização, embora esse apoio raramente seja efetivado.

4.1.3 A geração de caixa, os custos de operação e a segurança dos clientes

Considerando a necessidade da geração de um caixa próprio, a federação decidiu em assembleia que, dos 12% recolhidos pelos cooperados ao aplicativo, 2% irão para a federação e 10% para as cooperativas, embora esse mecanismo ainda não esteja em prática. Com isso, para que a federação não dependa somente de recursos de fomento governamental, será criado um caixa próprio, que, atualmente, só existe nas cooperativas. Planeja-se, também, a geração de receita para a Liga Coop através de um programa de *cashback*⁴⁸ que retenha um percentual de 15% sobre o valor que é pago de seguro obrigatório pelos cooperados. Atualmente, como o valor desse seguro é de R\$ 1.000,00, por motorista, que é pago através do recolhimento de R\$ 0,22, por corrida, 15% ficarão destinados à federação. Além disso, a intenção é que, no futuro, sejam aplicados programas de *cashback* em todos os contratos celebrados pela Liga Coop, para fortalecer o seu caixa.

Guimarães destacou que esse seguro, chamado Seguro App, é obrigatório por lei e garante uma cobertura em caso de morte ou invalidez de motoristas ou dos passageiros, na ocorrência de acidentes durante as corridas. É um seguro que tem uma cobertura de R\$ 100.000,00, mas que pode chegar a R\$ 500.000,00, abrangendo o motorista cooperado e mais quatro pessoas, cobrindo também despesas médicas, hospitalares e odontológicas, em até R\$ 15.000,00.

⁴⁸ Modelo de programa de recompensas que devolve parte do valor gasto pelo cliente no pagamento de um produto ou serviço. Disponível em: <https://www.serasa.com.br/carteira-digital/blog/como-funciona-cashback/>. Acesso em: 26 out. 2025.

Quanto à capacidade de as cooperativas manterem os custos de manutenção de um aplicativo próprio da Liga Coop, Guimarães informou que o projeto ainda está em desenvolvimento, mas a federação acredita que, depois de pronto, os recursos que as cooperativas conseguirem apurar serão viáveis à manutenção do aplicativo. No entanto, ele destaca que está previsto, dentro do escopo do próprio projeto, um suporte financeiro de um ano e meio, voltado à manutenção e organização do aplicativo, o que traz certa tranquilidade às cooperativas. Após esse período, acredita-se que todas elas já estejam trabalhando de forma sustentável, de modo a possibilitar a manutenção e operação contínua do aplicativo.

Sobre a diferença entre o custo de locação do aplicativo de uma empresa e o de manutenção de um aplicativo próprio, o presidente destacou que, atualmente, o custo associado à locação do aplicativo apresenta diversos desafios e complexidades. Não se trata apenas do valor cobrado pela plataforma, mas também dos custos das bandeiras de cartão de crédito, que têm o maior peso dentre os principais encargos. Isso porque, a escolha das operadoras de pagamento é restrita às opções definidas pela própria plataforma locada, o que eleva significativamente as despesas das cooperativas. Por outro lado, no que diz respeito ao desenvolvimento do aplicativo próprio, ele afirma que ainda não é possível apresentar uma resposta conclusiva, uma vez que o projeto se encontra em andamento. Destaca-se, contudo, que o investimento inicial voltado à sua criação é elevado, sendo previsto um suporte financeiro para um ano e meio, com uma expectativa de custo na ordem de R\$ 11 milhões.

Após a conclusão do projeto, estima-se que o custo anual de operação e manutenção do aplicativo esteja entre R\$ 1,3 e R\$ 1,5 milhão. Esse montante inclui as despesas com APIs (Interfaces de Programação de Aplicações) do Google, que são aquelas relacionadas às tecnologias de geolocalização, o que é fundamental nesse tipo de serviço, sendo que também está em desenvolvimento um sistema robusto de armazenamento de endereços digitais, cuja implementação representa um desafio financeiro adicional. Apesar dessas demandas, acredita-se que seja possível manter a sustentabilidade operacional da plataforma e da Liga Coop como um todo.

Guimarães destaca que os aspectos financeiros referentes às despesas da federação também estão diretamente relacionados ao processo de formação dos cooperados, pois é essencial conscientizá-los sobre fatores que afetam os custos operacionais das cooperativas, embora seja necessário reconhecer que isso faz parte de um processo contínuo e coletivo, como já destacado. Desse modo, é importante explicá-los, por exemplo, sobre a política do não cancelamento de corridas, que, por sua vez, devem ser atribuídas aos motoristas que estiverem

mais próximo dos passageiros. Ele explica que isso evita o desperdício de recursos, uma vez que envolve deslocamentos e, consequentemente, o uso do sistema de georreferenciamento.

Questionado sobre as funcionalidades do aplicativo utilizado atualmente pela Liga, desenvolvido pela empresa de Jundiaí, comparando-o com outras plataformas, o presidente da federação informou que as ferramentas disponíveis no aplicativo são similares aos demais, já que o aplicativo é contratado e não há intervenção da federação na sua configuração. Porém, ressaltou que, no aplicativo atual, não existe um algoritmo tomando conta do trabalho, ou seja, não há controle ou direcionamento automatizado, uma vez que o projeto da Liga possui foco na humanização.

Por isso, para o aplicativo em construção, a ideia é contar com a participação de uma equipe de fiscalização, com o objetivo de atuar na questão dos algoritmos. Nesse sentido, a ideia é que haja equipe formada por professores, cooperativas voltadas à área de tecnologia, como a EITA⁴⁹ (Cooperativa de Educação, Informação e Tecnologia para Autogestão), além da Fundação Rosa Luxemburgo e do Observatório do Cooperativismo. Então, a proposta é que haja uma fiscalização da plataforma por uma equipe colaborativa, como uma espécie de observatório, para garantir que a estrutura funcione realmente em favor dos trabalhadores.

Além da construção de um aplicativo próprio, Guimarães aponta para a necessidade do desenvolvimento de infraestrutura de rede própria e de data centers localizados no país. Ele destaca a relevância de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento de data centers comunitários, que poderiam atender tanto ao modelo de trabalho da Liga Coop quanto a outros projetos tecnológicos nacionais. Apesar disso, além de exigir investimentos significativos, ele entende que o debate sobre essas questões esteja apenas começando no país.

Isso pode impactar, inclusive, na questão do armazenamento de dados dos motoristas e dos clientes da plataforma, uma vez que tem relação com o aspecto de proteção e segurança. Então, visando assegurar o tratamento soberano desses dados, a Liga Coop já iniciou conversas com os Ministérios da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) e do Trabalho, para destacar a importância de hospedar as informações no Brasil, por meio de data centers próprios. Guimarães afirma que isso pode ser realizado como política pública, aproveitando a rede nacional já criada pelo SERPRO.

Além disso, o presidente da federação registrou que, para o novo aplicativo, uma equipe técnica está desenvolvendo uma estrutura chamada de “cofres digitais”, com o objetivo de

⁴⁹ Eita é uma cooperativa de trabalho que desenvolve tecnologia em diálogo com organizações e movimentos sociais populares, com o propósito voltado à Educação, Informação, Tecnologia e Autogestão. Disponível em: <https://eita.coop.br>. Acesso em: 07 ago. 2025.

garantir mais segurança e proteção no armazenamento dos dados de clientes e dos cooperados. Essa estratégia tem como finalidade evitar vazamentos de informações sob a gestão da federação e estão alinhadas à proposta de criação de uma estrutura nacional para manter a soberania sobre os dados gerados no Brasil, evitando que fiquem armazenados nos sistemas de nuvem das grandes empresas multinacionais.

No aplicativo em uso, a administração dos dados é realizada pela empresa desenvolvedora, por ser a proprietária do sistema. Contudo, por existir um contrato de locação, a Liga determina que a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) seja integralmente cumprida.

No que diz respeito à segurança, Guimarães afirmou que o aplicativo em desenvolvimento contará com um recurso que exigirá do cliente, no momento do seu cadastro na plataforma, a realização de uma *selfie*, a fim de garantir maior proteção aos motoristas. Nesse sentido, caso seja necessário solicitar uma corrida para terceiros, não haverá impeditivo, desde que a pessoa também seja identificada por meio de *selfie*, assegurando que a viagem somente seja aceita mediante essa validação. Este mecanismo já está presente no aplicativo atual, porém restrito aos clientes cadastrados, não contemplando terceiros.

Ele destaca que, mesmo no aplicativo atual, a Liga optou por não autorizar o cadastro de adolescentes na plataforma, enquanto não houver uma definição adequada acerca da supervisão parental no âmbito da Liga. Para o novo aplicativo, a ideia é permitir que pais solicitem corridas para seus filhos adolescentes, desde que enviem uma *selfie*, juntamente com Cadastro de Pessoa Física (CPF) e demais dados requeridos pela plataforma. Tais medidas integram o sistema de segurança da Liga Coop, abrangendo todas suas cooperativas, o que está sendo aprimorado no aplicativo em desenvolvimento.

4.1.4 A remuneração dos cooperados e as deliberações no âmbito da Liga Coop

Acerca da remuneração que os cooperados conseguem auferir mensalmente, bem como os custos que esses profissionais precisam arcar, Guimarães esclarece que há uma planilha de cálculo, elaborada pela Liga Coop, na qual são registrados todos os encargos dos cooperados. Esses custos abrangem não apenas a manutenção dos veículos, mas também despesas essenciais do trabalhador, como vestuário, moradia (aluguel ou financiamento), parcelas do automóvel e alimentação, o que resulta em um gasto médio (estimado) de R\$ 2,00 por quilômetro percorrido.

A Liga Coop considera que o rendimento ideal para o trabalhador deve ser de, aproximadamente, R\$ 3,00 por quilômetro rodado, embora atualmente esse valor esteja em

torno de R\$ 2,70. Todavia, como o número de cooperados ativos nas cooperativas é menor, em comparação com a base de motoristas das grandes plataformas, os deslocamentos realizados por eles são mais extensos, incluindo os trajetos para irem buscar os passageiros. Dessa forma, para a Liga Coop, o ideal é a realização de 15 ou 16 corridas diárias, correspondendo, em média, a 8 ou 9 horas de trabalho, como forma de promover qualidade de vida ao cooperado, embora todos compreendam que o projeto da federação ainda está em desenvolvimento e necessita de um aprimoramento constante para avançar.

Por outro lado, a Liga aponta que o ganho médio de um motorista nas grandes plataformas é de R\$ 1,22 por quilômetro rodado, o que, para as cooperativas, é insuficiente até mesmo para pagar os custos de manutenção dos veículos. Sobre isso, Guimarães lembra na ocasião das discussões sobre o projeto de regulação do governo federal, os sindicatos reivindicavam R\$ 2,00, por quilômetro rodado, mas ele argumenta que esse montante cobre apenas as despesas básicas dos motoristas, sem nenhum ganho real, o que, segundo ele, inviabiliza qualquer planejamento pessoal. Por isso, a Liga Coop sugere incluir mais R\$ 1,00, como forma de proporcionar uma remuneração mais justa e economia anual aos cooperados.

Nesse contexto, Grohmann e Salvagni (2023) entendem que as alternativas ao capitalismo de plataforma, como as cooperativas de trabalho, não substituirão, pelo menos a médio prazo, as grandes plataformas. Eles explicam que isso decorre das dificuldades provenientes do efeito de rede e da forte pressão da concorrência exercida por essas plataformas, com formas ampliadas de rentismo e financeirização, embora essas dificuldades não devam ser encaradas como obstáculo ao projeto do cooperativismo de plataforma. No entanto, ainda assim, o cooperativismo de plataforma também pode ser cooptado, pois “seus sentidos” estão em constante disputa, o que revela possíveis contradições nos caminhos dessa construção.

Quanto às assembleias da federação, o presidente informou que elas ocorrem de forma *on-line*, pelo menos duas vezes ao ano, podendo haver outras, o que vai depender do surgimento de demandas urgentes. Essas assembleias envolvem a tomada de decisões sobre assuntos de grande interesse dos cooperados e a deliberação sobre projetos relevantes para a Liga Coop. São realizadas através da plataforma Google Meet, que não é o ideal, mas que, atualmente, não há como ser diferente.

Guimarães entende que é necessária, ao menos, três assembleias ao ano, mas isso ainda não é possível, porque o custo é alto, uma vez que é obrigatória a publicação das assembleias em jornal impresso de grande circulação, como determina a lei. Para ele, esse é um dos motivos

pelo qual o projeto de lei do cooperativismo de plataforma precisa avançar, de modo a viabilizar o surgimento e a integração de novas cooperativas à Liga Coop.

Em relação à divisão interna de responsabilidades pelos processos de gestão da Liga, o presidente destacou que foi formada uma equipe técnica composta por diretorias específicas para cada assunto, ideia tem origem no projeto Acelera Coop, promovido pela Sicredi Pioneira, do qual a Comobi/RS participou.

Nesse cenário, a equipe técnica da Liga Coop reúne: a diretoria executiva, que acompanha o desenvolvimento de todos os projetos da Liga, identificando os avanços, limites e dificuldades, no âmbito de cada departamento; a diretoria jurídica e contábil, responsável pelas questões legais e financeiras da federação, bem como pelo assessoramento jurídico e contábil às cooperativas, principalmente nos processos de registro nas juntas comerciais dos estados; a diretoria de operações, que é responsável pelos processos de incubação de novas cooperativas e pela formação dos novos cooperados; e o Conselho de Administração, que compreende o presidente e os diretores.

Essa equipe se reúne semanalmente, em encontros que também conta com a participação: do gerente nacional de operações da Liga, responsável pelos cursos de formação dos cooperados; do gerente administrativo, que presta apoio técnico-administrativo a todos os departamentos da Liga; do gerente de tecnologia da Liga, responsável pelas questões técnicas e de pagamento envolvendo o aplicativo do movimento; e da equipe de supervisão do Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC). Vale destacar que 80% do pessoal que compõe essa equipe é formado por motoristas cooperados, considerando que possuem formação específica em determinadas áreas, como tecnologia de informação e administrativa, sendo o restante contratado. Nessas reuniões são apresentadas as ações desenvolvidas por cada equipe, em seus respectivos projetos, que passam pela apreciação e orientação do Conselho de Administração e da diretoria executiva, de modo que possam propor eventuais ajustes.

Por outro lado, Guimarães destaca que, num contexto mais amplo, a assembleia dos cooperados é o elemento fundamental. Isso porque, são nessas assembleias que se definem as questões de interesses mais urgentes para os cooperados, desde ajustes nas ações específicas de trabalhos aos critérios para o ingresso dos novos cooperados, embora sempre respeitando o que cada cooperativa define como suas questões internas. Nesse contexto, ao Conselho de Administração da Liga Coop cabe zelar pelo respeito às decisões coletivas, como aquela em que a assembleia dos cooperados definiu o percentual de 12% dedicados às cooperativas sobre aquilo que auferem os cooperados, para a manutenção de cada uma delas. A própria federação

entendeu que, com esse montante, as cooperativas podem começar a pagar suas contas, organizar-se administrativamente e, ainda, ter um planejamento para sobras futuras.

Vale notar que, no âmbito das cooperativas, há decisões que cabem ao Conselho de Administração, embora tudo deva ser comunicado aos cooperados. Por outro lado, há decisões coletivas que não podem ser mudadas por esse conselho, como o preço comum das corridas. No entanto, há casos em que, por exemplo, se o valor do combustível subir, o Conselho de Administração precisa agir rapidamente, elevando o valor do minuto da corrida, para não haver impacto negativo no ganho do cooperado. Em regra, as decisões principais são dos cooperados, desde que aprovadas em assembleia, mas há situações, dispostas em estatuto, em que o Conselho de Administração pode agir, para evitar prejuízos à cooperativa.

Sobre a existência de hierarquia entre as decisões das cooperativas e da federação, Guimarães informou que a federação é uma instância de segundo grau, definidora das regras gerais, as quais as cooperativas precisam seguir. Nesse aspecto, eventual troca de aplicativo ou a mudança no percentual de recolhimento mensal dos cooperados são questões que não podem ser definidas isoladamente pelas cooperativas, pois o assunto deve ser trazido à federação para uma decisão conjunta, após as deliberações nas suas respectivas assembleias. Por outro lado, ele destacou que as decisões adotadas pela federação não interferem nas decisões definidas na esfera das cooperativas, a ponto de haver conflito, justamente porque as cooperativas são autônomas em determinadas questões. No entanto, como as cooperativas são associadas à Liga Coop, suas decisões não podem estar em descompasso com o estatuto da federação, para não gerar discrepâncias, ao ponto de a federação precisar agir para resolver a questão.

4.1.5 O cooperativismo de plataforma como essência da Liga Coop

Guimarães destaca que as cooperativas trabalham para construir uma política de cancelamento mínimo de corridas, de tal modo que qualquer dificuldade de acesso dos clientes seja resolvida através de um canal direto, fator que a Liga Coop considera importante para o fortalecimento da própria autogestão inerente ao seu modelo de trabalho.

Então, em relação à interação com os clientes, a Liga propõe um atendimento humanizado, realizado diretamente por pessoas, para facilitar o contato com a comunidade, embora isso seja parte de um processo em construção. Apesar disso, ainda existem desafios na comunicação interna para reforçar que, mesmo sendo um projeto em desenvolvimento, ele precisa ser consolidado com o esforço coletivo. Guimarães entende que esse desafio ainda esbarra no efeito deletério provocado pelas grandes plataformas nos trabalhadores, que as

cooperativas precisam enfrentar, através de uma formação contínua. Nesse sentido, o entendimento é que a opção pelo cooperativismo não pode ser por mero acaso, mas sim como possibilidade real de melhoria a todos.

Segundo Guimarães, a forma de equacionar essa questão deve ser pela via da educação cooperativa. Por isso, ele afirmou que as cooperativas não podem mais integrar cooperados que não passem pelo curso de cooperativismo da Liga Coop, pois entende que isso é importante para fortalecer o próprio movimento do cooperativismo, o que é compartilhado pelas cooperativas.

Essa é uma ideia defendida por Salvagni (2024), que considera importante pensar na formação crítica, pois entende que o ato de cooperar não significa apenas viver e trabalhar com dignidade, mas também é forma de resistir e lutar contra a ordem capitalista, o que precisa ser difundido e aprendido. A autora entende que essa dinâmica envolve, inclusive, pensar na perspectiva de gênero nos empreendimentos cooperativos. Nessa perspectiva, vida digna envolve uma perspectiva relativa, que depende muito do que cada pessoa considera como valor.

Guimarães considera que a formação dos cooperados ainda precisa avançar, para fortalecer o projeto do cooperativismo de plataforma que a Liga defende. Com esse objetivo, a federação firmou uma parceria com a Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), em um projeto de expansão em Economia Solidária, que já conta dois anos de duração. Além disso, está negociando convênio uma cooperativa de trabalho educacional, a Coopeeb⁵⁰, para a formação de novas lideranças. Para o futuro, a Liga pretende adquirir uma plataforma de ensino, para ampliar o intercâmbio com professores universitários, no sentido de viabilizar uma colaboração, mas também servir para a promoção de debates.

Noutro giro, para a Liga Coop o projeto cooperativista deve ser essencialmente autogestionário, de modo que os trabalhadores tenham autonomia para se organizar, apesar de ser um processo difícil de concluir, em razão das dificuldades de alinhar as diferentes opiniões. Por isso, nas deliberações coletivas é preciso considerar sempre o macroambiente, evitando tudo aquilo que possa interferir na organização.

Ademais, a federação está desenvolvendo um projeto de implantação de um selo da Liga Coop. Isso significa que as cooperativas passarão por uma verificação, de três em três meses, por uma equipe técnica da federação, para analisar como está a condução dos seus processos internos. O objetivo desse projeto é verificar se os processos administrativos, contábeis, e

⁵⁰ A Coopeeb é uma cooperativa de trabalho educacional integrada por professores e técnicos em educação, que oferece serviços de educação básica, cursos de formação profissional de jovens e cursos de formação de lideranças. Disponível em: <https://coopeeb.com.br/quem-somos/>. Acesso em 02 jul. 2025.

financeiros estão todos em dia e se os processos de autogestão e de organização administrativa estão em conformidade com as diretrizes preconizadas pela federação. Essa é uma ideia nova, segundo Guimarães, de orientação cooperativa, com o objetivo de garantir que os princípios do cooperativismo estejam sendo colocados em prática, além de reafirmar a necessidade de identificação das cooperativas com a transparência.

Guimarães lembra que o movimento iniciado pela Comobi/RS foi um grande desafio, pelo fato de muitos motoristas de aplicativo em Caxias do Sul terem visões políticas distintas, embora estivessem submetidos aos mesmos efeitos da precarização do trabalho nas grandes plataformas. Por isso, ele defende que a mobilização dos trabalhadores deve priorizar o trabalho coletivo, sem apologia partidária, destacando a importância do diálogo para unir o grupo e garantir o sucesso do movimento, pois o momento é de reorganização dos trabalhadores, com o objetivo de melhorar suas condições de trabalho e de vida.

No entanto, ele entende que, quando se discute sobre Paul Singer, não dá para fugir de uma concepção política, pois isso está ligado à própria conscientização dos trabalhadores. Por isso, ele destaca a importância da política para a organização de classe e para a luta que a Liga defende. Nesse sentido, reafirma a necessidade de promover debates tanto na esfera das cooperativas quanto na federação, com todo cuidado necessário, uma vez que os trabalhadores não estão totalmente desprendidos da política. Para ele, é preciso avançar na direção de diálogos mais qualificados, algo que é ausente no ecossistema das grandes plataformas, que favorece o individualismo.

Nessa perspectiva, vale dizer que o movimento do cooperativismo de plataforma precisa conjugar sobrevivência econômica com um sentido político forte, como salientam Grohmann e Salvagni (2023).

Zanatta (2024) sublinha, inclusive, que no cooperativismo de plataforma as pessoas são valorizadas na politização de sua participação na plataforma, de modo que não são apenas usuárias que contribuem para a construção do valor econômico, mas também na medida em que cooperam com o poder do voto.

Por isso, Guimarães entende que a Liga Coop desenvolve hoje o cooperativismo de plataforma, justamente porque traz a humanização para o ambiente de trabalho, além da cooperação, notadamente através de um modelo diverso do oferecido pelas grandes plataformas digitais, ainda que seja um processo complexo e em construção. Com isso, defende que o projeto da Liga represente um movimento de fato e não de romantização, de prática e não de teoria, de luta e de organização coletiva, pois a ideia é de que os cooperados lutem por uma

forma de trabalho melhor, muito embora isso envolva erros e acertos, mas mantendo a consciência de que os resultados não serão imediatos.

Sobre isso, Singer (2002) considera que os processos com base na Economia Solidária possibilitam a criação de um novo ser humano, a partir de um meio que privilegia a cooperação e a solidariedade como formas de comportamento, em razão das regras de convívio social com essência na igualdade de direitos, no poder de decisão e na partilha de perdas e danos entre todos os seus membros.

Nessa perspectiva, Laville (2009) entende que os fundamentos da Economia Solidária merecem atenção, pois considera que o ponto de vista de alguns observadores mudou. De fato, há um interesse resultante de uma legitimação, que gera a capacidade de induzir uma pressão sobre os poderes públicos, para garantir direitos plenos a essa economia. Nesse sentido, é preciso lutar pela definição de políticas que apoiem as iniciativas coletivas, sedimentadas na Economia Solidária, não somente nos planos econômico e social, mas também no plano político, visto que estimulam a aprendizagem da vida pública, o que favorece a participação nas discussões sobre os problemas quotidianos.

Como afirma Singer (2002), o modelo de trabalho estabelecido sobre as bases da Economia Solidária pode oferecer uma vida melhor aos indivíduos, não somente no sentido de consumir mais com menos dispêndio, mas também como benefício, em termos de relacionamento familiares e comunitários, de escolha de um trabalho que lhes traga satisfação, de autonomia no desenvolvimento das atividades produtivas, de participação nas decisões que os afetam e na segurança conferida pela organização coletiva.

No entanto, é preciso ter cautela na criação de arranjos coletivos para fazer frente à platformização do trabalho, pois, nesse caminho, pode haver limites e contradições. Mas isso não deve servir de obstáculos às novas alternativas que surgem às configurações capitalistas, desde que seus potenciais emancipatórios não sejam romantizados, ao ponto de se tornarem inviáveis, uma vez que isso envolve relações de poder e lutas de classe, mas também induz a aprender com o passado (Grohmann; Salvagni, 2023).

Portanto, não é razoável supor que seja um processo fácil, pois, durante o percurso, pode haver contratempos e tensões, às vezes inevitáveis. Mas o caminho para a construção desse processo exige enfrentar desafios em nome de um objetivo maior, que é o fortalecimento do empreendimento coletivo, com o propósito de ampliar sua relevância, através da solidariedade entre seus pares e a sociedade.

4.2 As cooperativas associadas à Liga Coop e suas características

4.2.1 A Cooperativa do estado do Rio Grande do Sul

Uma das primeiras cooperativas a integrar a federação, a Comobi/RS, originária de Caxias do Sul, é presidida por Márcio Guimarães e é composta por um total de 1972 cooperados, dos quais 770 estão ativos na plataforma da Liga Coop. Atualmente, atende em 27 municípios do estado do Rio Grande do Sul, mas com a intenção de fazer uma expansão para outros municípios, de modo a cobrir todo o estado. Nesse cenário, Porto Alegre foi a primeira capital do país a ser atendida pelo aplicativo da Liga Coop, que já completa dois anos. Vale dizer que muitas das ideias gestadas na esfera dessa cooperativa serviram de base ao projeto da federação Liga Coop.

Guimarães informou que começou a trabalhar como motorista de aplicativo em outubro de 2017, por indicação do seu irmão, que era motorista em Porto Alegre. No entanto, isso aconteceu mais por necessidade de conhecer a cidade de Caxias do Sul, uma vez que ele havia montado um escritório imobiliário no município, pois era empresário desse ramo. Antes disso, havia passado por um período conturbado em Florianópolis, onde tinha um escritório imobiliário, mas que, em razão da violência crescente naquela cidade, que atingiu a sua própria família, resolveu mudar-se para Caxias do Sul.

Então, no início de 2018, encontrou um grupo de motoristas de aplicativo numa mobilização contra o normativo do município de Caxias do Sul ⁵¹, relativo ao serviço de mobilidade, que continha regras prejudiciais aos trabalhadores. Como estava estudando Direito à época, Guimarães verificou que o normativo realmente continha vícios de inconstitucionalidade e, por isso, resolveu integrar o movimento. Nesse período, representou os motoristas na câmara de vereadores da cidade e numa audiência pública realizada no Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TJRS), que contou com a presença dos representantes das grandes plataformas, para deliberar sobre temas de interesse dos trabalhadores, embora sem nenhum avanço significativo, por conta da intransigência das empresas.

⁵¹ Lei nº 8257, de 05 de janeiro de 2018, de Caxias do Sul/RS. Dispõe sobre a prestação do serviço de transporte motorizado privado individual e remunerado de passageiros por aplicativos (STAP/Caxias), e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/caxias-do-sul/lei-ordinaria/2018/826/8257/lei-ordinaria-n-8257-2018-dispoe-sobre-a-prestacao-do-servico-de-transporte-motorizado-privado-individual-e-remunerado-de-passageiros-por-aplicativos-stap-caxias-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 27 out. 2025.

Assim, ainda em 2018, um grupo de motoristas de Caxias do Sul começou a desenvolver um projeto para a criação de uma cooperativa, mas para trabalhar com base na ideia do cooperativismo de plataforma, como alternativa às grandes plataformas, tendo em vista às condições precárias que vivenciavam. No entanto, no início de 2020, quando a cooperativa estava prestes a ser lançada, veio a pandemia da COVID-19, o que impossibilitou o avanço do projeto. Com isso, cada um foi cuidar dos seus familiares, numa época que foi muito complicada para todos os motoristas de aplicativo, como sustentou Guimarães.

A cooperativa só veio a ser fundada em agosto de 2021, embora enfrentando alguns desafios, particularmente em relação à parte documental, pelo fato de o padrão de cooperativa tradicional possuir critérios mais rígidos de formalização. Assim, em 01 outubro de 2021, o aplicativo de trabalho foi lançado, com o nome Liga By Comobi, obtendo sucesso na cidade de Caxias do Sul, uma vez que os motoristas já vinham fazendo uma boa divulgação, formando uma base de clientes, antes mesmo do seu lançamento.

Na etapa de documentação, o projeto teve o apoio de uma cooperativa do sistema financeiro do Rio Grande do Sul, chamada Sicredi Pioneira, integrante do Sistema Sicredi⁵², que atua em 21 municípios do estado, entre o Vale dos Sinos e a Serra Gaúcha. Para a Comobi/RS, essa aproximação facilitou o contato do grupo de motoristas de aplicativos com a experiência do cooperativismo tradicional, além de contribuir para a criação do estatuto da cooperativa.

Com relação ao intercâmbio entre o cooperativismo tradicional e a Economia Solidária, Guimarães considera que essa é a essência da própria Comobi/RS, lembrando que, em muitas vezes, a OCB não manifestava boa aceitação quanto à ideia de identificação da cooperativa com a Economia Solidária, mas isso também ocorria por parte do movimento da Economia Solidária, quando se falava de OCB. No entanto, ele entende que é possível comportar as duas ideias, a partir da compreensão de que a Comobi/RS é uma cooperativa de plataforma, mas com essência na Economia Solidária.

Nesse sentido, a autogestão é uma das bases de existência da Comobi/RS, mas Guimarães considera que isso faz parte de um processo complexo e difícil de se realizar na prática, embora a cooperativa tenha avançado bastante nesse sentido. Ele ressalta que, quando se percebe algo que pode gerar impactos negativos à cooperativa, o Conselho de Administração

⁵² Segundo o site oficial, a Sicredi é a primeira instituição financeira cooperativa do Brasil que oferece produtos e serviços financeiros aos associados (empresas), que adquirem pequenas cotas, o que lhes dá direito à voz sobre as decisões do negócio, bem como de participar dos resultados. Fonte: <https://www.sicredi.com.br/site/sobre-nos/>

age rapidamente, mas sempre informando aos cooperados sobre as mudanças realizadas. No entanto, isso não interfere na participação de cada um nas atividades importantes da cooperativa, como a organização de grupos e comitês, considerando que os cooperados não são apenas motoristas, mas também agentes ativos no dia a dia da cooperativa.

Sobre a interlocução dos cooperados com os clientes, a Comobi/RS tem por diretriz um atendimento pessoal e diferenciado, o que reflete na própria avaliação dos cooperados. A proposta da Comobi/RS é oferecer um serviço humanizado, através do contato mais direto dos cooperados com os clientes, no dia a dia, além de zelar pela política do cancelamento mínimo de corridas, que é uma regra que a cooperativa estabeleceu, em decisão coletiva, com o objetivo fidelizar a base de clientes. E nas situações mais críticas, esse atendimento envolve a assistência da própria presidência, de modo que sejam adotadas soluções mais rápidas. Por isso, Guimarães reitera que a formação dos cooperados é um passo importante, visto que é uma etapa desse processo, o que contribui para que eles possam trabalhar com qualidade, desenvolvendo uma comunicação mais direta com quem utiliza o aplicativo.

Acerca da questão previdenciária, precisamente sobre o recolhimento mensal do tributo pelos cooperados, o presidente da ComobiRS afirmou que esse é um dos maiores desafios da cooperativa. Isso porque a Lei 5.764/71 prevê que o recolhimento do INSS seja feito tanto pelo cooperado quanto por parte das cooperativas. Por outro lado, a Lei nº 13.640/2018, que regula o transporte por aplicativos, dispõe que o motorista deve fazer o recolhimento como contribuinte individual.

Então, fica uma situação paradoxal e difícil, porque, se cooperativa disser que o recolhimento é obrigatório, o cooperado ressalva que a Lei nº 13.640/2018 dispõe que o recolhimento tem caráter individual e ele está enquadrado como motoristas de aplicativo. Logo, a cooperativa prefere seguir, por ora, o que disciplina a lei dos aplicativos, de modo que cada cooperado decide de que forma vai realizar o recolhimento previdenciário.

Guimarães sustenta que, em termos reais, muitos cooperados vêm de uma situação de precarização intensa, que não os permite, ainda, ter uma sobra financeira para realizar seu recolhimento previdenciário. Isso porque, o percentual de 12%, que destinam à cooperativa, somado a outros impostos que já pagam, atinge um valor considerável, o que reflete, inclusive, na própria capacidade de a cooperativa se manter ativa. Apesar de tudo, a Comobi/RS indica ao cooperado que a contribuição ao INSS é importante, porque traz uma segurança social, de modo que ele compreenda que isso não é custo, mas sim uma garantia para o seu futuro.

Sobre a possibilidade de um diálogo com a Central Única dos Trabalhadores - CUT, em busca de algum tipo de representatividade para os cooperados enquanto motoristas de

aplicativo, Guimarães informou que os cooperados não são filiados à Central, embora essa organização tenha dado muito apoio ao movimento da Liga Coop, principalmente em Porto Alegre, cedendo alguns locais para a realização de reuniões. Nesse sentido, a CUT abriu as portas à cooperativa, o que fez com a relação se tornasse muito boa, também através da construção de diálogos sobre a Economia Solidária, inclusive com encontros realizados em Brasília.

Já em relação à interlocução com algum sindicato da área de mobilidade, Guimarães destacou que no Rio Grande do Sul há o Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul (SINTRAPLI). Esse sindicato apoia o movimento do cooperativismo, mas o que existe é apenas uma relação de respeito, não havendo nenhum tipo de vínculo com a cooperativa. Isso tem a ver com o fato de a Liga Coop não estar ligada a nenhum movimento sindical, embora seja importante ressaltar o papel da CUT na defesa dos trabalhadores.

Logo, quanto à identificação dos cooperados como categoria profissional, Guimarães salienta que os motoristas de aplicativo, no geral, consideram-se empreendedores, mas entende que a formação desenvolvida pela Liga Coop pode mudar esse quadro, embora isso continue sendo um desafio para as cooperativas, ainda que seja um processo contínuo e coletivo. Na Comobi/RS, por exemplo, o que se defende é que os cooperados sejam reconhecidos, acima de tudo, como trabalhadores, sendo preciso avançar nessa direção, mesmo que não seja um processo simples, diante de uma realidade distorcida, advinda das grandes plataformas. Então, a ideia é que os cooperados voltem a se identificar como trabalhadores e que deixem a falsa visão de que são empreendedores, pois, no contexto real, isso é bem diferente do que se imagina.

Nesse aspecto, Guimarães ressalta que a informação, a partir da educação, tem que ser a base da mudança, para sair do fetichismo do empreendedorismo que muito se propaga, principalmente entre os trabalhadores autônomos. Para ele, a educação, como um princípio do cooperativismo, tem que ser o elemento de destaque, defendendo que exista, no âmbito das cooperativas, um investimento maior na formação cooperativa, sempre com o apoio da federação.

Na Comobi/RS, há cooperados que se dedicam apenas ao uso aplicativo da federação, trabalhando de sete a oito horas por dia, com um retorno financeiro, às vezes, melhor do que um motorista que trabalha, de treze a quatorze horas, em outras plataformas. No entanto, como esse processo ainda está em construção, a maioria dos motoristas ainda trabalha nas outras plataformas. Para Guimarães, isso requer um trabalho contínuo de conscientização, seja dos clientes e dos próprios cooperados, de modo que entendam que o uso mais frequente do

aplicativo da Liga Coop é o que vai possibilitar o fortalecimento do movimento. Isso porque as grandes plataformas retêm, em média, um percentual de 42% do preço da corrida, contra os 12% que são praticados pela Liga Coop. Ou seja, no aplicativo da Liga, 88% dos valores das corridas ficam com o motorista, enquanto nas outras plataformas esse percentual, em média, é de 58%. Por isso, o objetivo é que, em médio e longo prazo, o cooperado trabalhe, no máximo, cinco dias por semana, de sete a oito horas por dia, que é o período de trabalho ideal para esses trabalhadores.

Mas isso ainda depende da compreensão geral do que significa valor justo para as corridas, que, segundo o presidente, ainda é baixa, repercutindo na capacidade do cooperado de auferir renda. Porém, é uma ideia que vem avançando e os clientes já estão começando a ter um entendimento disso, assim como os próprios cooperados. Por isso, ele frisa a importância do curso de formação para os motoristas, pois defende que é através desse processo que eles poderão conhecer os princípios e as bases do cooperativismo, bem como a importância do trabalho coletivo, de modo que, ao final, possam decidir, de forma livre, espontânea e esclarecida, se realmente participarão do movimento proposto pela Liga Coop.

Então, com relação à liberdade de os cooperados poderem trabalhar em mais de um aplicativo, Guimarães informou que não há problema nenhum nisso, visto que, atualmente, a maioria não consegue garantir um sustento adequado usando apenas o aplicativo da Liga Coop. Portanto, não há uma obrigatoriedade, embora os cooperados entendam que é preciso fazer pelo menos uma corrida, por dia, no aplicativo, uma vez que isso é fruto de uma decisão coletiva, a qual todos devem respeitar. Por outro lado, ele entende que os cooperados devem se manter firmes nos ideais preconizados pela cooperativa, para que o projeto realmente tenha sucesso, embora os ganhos não sejam imediatos, pois isso demanda trabalho progressivo.

Indagado sobre a importância do uso do aplicativo da Liga pelo cooperado, como caminho para a sustentabilidade da própria cooperativa, Guimarães destacou que isso é importante, mas faz parte de um processo de transição, entendendo que essa compreensão deve avançar mais. Por isso, ele reforça que o engajamento dos trabalhadores pode ser fortalecido através da formação cooperativa, a qual é promovida de forma contínua na Comobi/RS, para que o projeto da Liga tenha resistência.

Quanto à política de diversidade na cooperativa, Guimarães sublinhou que ainda é preciso progredir mais nesse diálogo, através de um projeto de inserção bem articulado, para que, no futuro, o movimento possa ter, por exemplo, pessoas transsexuais entre os cooperados. É um ponto que ele considera importante, pois significa dar oportunidade às pessoas. Entretanto, ressalva que ainda existe um certo receio entre alguns cooperados quanto a isso,

embora a cooperativa já tenha produzido avanços nesse sentido. Ele salienta que há muitas mulheres entre cooperados, como também a categoria mulher no aplicativo.

Por outro lado, foi decidido, coletivamente, que certos diálogos devem ser evitados dentro movimento, principalmente aqueles de cunho político, ideológico ou religioso, pois Guimarães considera que ainda não há um amadurecimento suficiente para essas discussões no ambiente da cooperativa. Nesse sentido, enfatiza que as pessoas que conduzem o processo de formação sabem da importância de se discutir sobre conscientização, para que os cooperados entendam que o respeito deve estar acima de qualquer questão que seja colocada, independente da opinião pessoal de cada um.

Não obstante, há situações consideradas tabus na cooperativa, como é o caso, por exemplo, de admitir pessoas condenadas por crimes, ainda que de menor poder ofensivo, embora a Comobi/RS já tenha entre seus cooperados uma pessoa que passou pelo processo de ressocialização, sendo considerado um dos mais dedicados, atualmente. Na verdade, a cooperativa tem todo um cuidado em relação a isso, pois avalia o tipo de crime cometido, mas entende que a ressocialização é importante, principalmente através do trabalho. Por outro lado, para crimes mais graves, como estupro e latrocínio, a cooperativa decidiu não liberar o ingresso, uma vez que envolve questões complexas, que refletem no cuidado e segurança dos próprios clientes.

Por isso, regionalmente, as Delegacias de Repressão às Ações Criminosas Organizadas (DRACO) são responsáveis pela emissão de certidões negativas de antecedentes criminais dos motoristas, que possuem validade de seis meses. Além disso, monitoram constantemente o aplicativo para garantir mais segurança a todos, sendo que os cooperados têm ciência dessa medida. Foi nesse contexto que, em Caxias do Sul, a delegacia foi consultada sobre a possibilidade do ingresso da pessoa condenada por crime, ainda que sob a responsabilidade do próprio presidente da cooperativa, embora haja casos em que a própria Draco orienta não permitir o ingresso, o que a cooperativa respeita.

De todo modo, a política de inclusão social feita pela cooperativa é uma questão que o Conselho de Administração assume como de sua responsabilidade, embora todos os cooperados saibam que a cooperativa trabalha com processos de inclusão social. Por isso, Guimarães sustenta que o diálogo com a Draco é uma questão interna à administração, uma vez que envolve a investigação de pessoas que estão ingressando na cooperativa, incluindo aquelas que estão em processo de ressocialização.

O presidente salienta que esse é um dos legados que a cooperativa pretende deixar como marca do movimento, no sentido de que há lideranças nas quais os cooperados podem confiar,

além de ressaltar que as decisões adotadas pelo Conselho de Administração são decorrentes de um trabalho construído coletivamente, para trazer conquistas a todos. Com isso, entende que os cooperados precisam confiar nas decisões adotadas pelos responsáveis pela gestão, como parte do fortalecimento da própria cooperativa.

Por outro lado, Guimarães destaca que não há um levantamento de antecedentes criminais em relação aos clientes, uma vez que isso não é legalmente permitido. No entanto, o aplicativo da Liga possui um recurso simples, não utilizado pelas grandes plataformas, que permite a verificação da filiação e do CPF do cliente diretamente junto à Receita Federal. É um tipo de mecanismo que traz mais segurança aos cooperados, de forma que a Comobi/RS não considera isso um custo, mas sim um investimento, visto que cada passageiro cadastrado gera um valor agregado à cooperativa, ainda que esse filtro requeira um aperfeiçoamento.

Quanto à questão da segurança e da qualidade dos veículos, Guimarães destacou que, diferentemente das grandes plataformas, que não fazem vistorias, na Comobi/RS os veículos são vistoriados antes mesmo de começarem a circular. Ele enfatizou que a intenção é que essas vistorias passem a ocorrer semestralmente, a fim de evitar futuras reclamações dos clientes e impactos negativos à cooperativa. Nesse sentido, Guimarães defende que as cooperativas devem assumir essas questões como parte do amadurecimento do próprio projeto da Liga Coop, de modo que sigam um mesmo padrão, porque a marca da Liga é única e o movimento é nacional.

Sobre os desafios do cooperativismo, Guimarães lembra que a Comobi/RS passou por situações difíceis, momentos após sua fundação. Ele revela que, nos primeiros dias, logo após o lançamento do aplicativo, a Comobi/RS conseguiu atender, aproximadamente, 12 mil chamadas diárias. No entanto, com o passar do tempo, esse número caiu para 1000 corridas, o que começou a impactar negativamente na cooperativa, ocasionando uma dívida de 300 mil reais, em razão do investimento inicial feito. Segundo ele, havia número suficiente de cooperados para atender as corridas, mas o aplicativo utilizado na época, locado da empresa Fortaleza, começou a apresentar sérios problemas de travamento, principalmente nos horários de maior movimento.

De fato, ele afirma que isso foi muito ruim para a cooperativa, porque havia uma boa demanda de clientes em Caxias do Sul, mas não eram atendidos, por conta dos problemas no aplicativo, o que gerou uma queda significativa no número de cooperados. Em consequência disso, a Comobi/RS esteve prestes a fechar, embora também houvesse outros problemas ocorrendo simultaneamente, como a perda dos processos internos de gestão, envolvendo questões administrativas, contábeis e de princípios do cooperativismo.

Guimarães salientou que, nessa mesma época, precisou se afastar, devido a problemas de saúde, cogitando, inclusive, não retornar mais ao trabalho de transporte por aplicativo. O fato é que a pessoa que assumiu interinamente a cooperativa percebeu que a situação estava difícil, e que, por isso, havia uma movimentação dos cooperados para encerrar as atividades, o que desencadeou um comunicado de assembleia geral para tratar do assunto.

Então, em maio de 2022, Guimarães retornou à cooperativa, apenas para verificar o que estava acontecendo, deparando-se com um cenário realmente caótico, com as pessoas desacreditadas, uma situação que, segundo ele, não espelhava o espírito inicial de construir um movimento novo de trabalhadores. Com isso, afirmou que a decisão a ser tomada sobre o futuro da cooperativa caberia aos dos próprios cooperados, mas que, dependendo do que decidissem, os apoiaria, assumindo toda a responsabilidade, como presidente, por aquela situação. Se fosse no sentido de continuar, seria necessário reconstruir a cooperativa.

O fato é que, por conta de todas as dificuldades enfrentadas, os 13 cooperados remanescentes daquela assembleia decidiram entrar em contato com a vice-presidente da Sicredi Pioneira, Heloísa Lopes, para receber orientações sobre como proceder diante daquela situação de crise, justamente pelo fato dela ter sido a pessoa que sempre acreditou no projeto da cooperativa. Com isso, eles foram à sede da Sicredi, em Nova Petrópolis, e de lá convidados a ir à Casa Cooperativa, entidade que ela preside, ocasião em que passaram por uma verdadeira imersão na história e nas “dores do cooperativismo”, como definiu Guimarães.

Ele destaca que isso possibilitou o amadurecimento dos cooperados em relação a vários processos, principalmente com relação à reorganização interna da cooperativa, embora a Organização das Cooperativas do Estado do Rio Grande do Sul (OCERGS), braço da OCB que representa as cooperativas no estado, também tenha sido importante nessa reorganização, através da indicação das boas práticas cooperativas e na ajuda em processos básicos de organização interna, administrativa, contábil, financeira e jurídica.

Com isso, o grupo de 13 cooperados fez um juramento, no sentido de seguir com o movimento, mantendo a ideia do projeto original da Comobi/RS, fato que lembram até hoje. Assim, no final de 2022, os cooperados começaram o projeto, com a motivação de reconstruir a cooperativa, embora ainda sem os recursos necessários para fazer a mudança do aplicativo. No entanto, Guimarães lembra que alguns cooperados resolveram arcar com um novo aplicativo, através de recursos próprios, embora não fosse uma questão tão simples, visto a taxa de locação de um novo aplicativo, à época, beirava em torno de R\$ 12.000,00.

Então, foi feito um contrato para a locação de outro aplicativo, dessa vez desenvolvido por uma empresa de Jundiaí/SP, que a Comobi/RS passou a usar em suas operações, em

substituição àquele da empresa de Fortaleza. Esse novo aplicativo veio apresentar uma performance substancialmente melhor que o anterior, sendo mantido o nome Liga by Comobi, embora posteriormente mudado para Liga Coop.

Nesse período, foi instituído o novo conselho fiscal da cooperativa, que conseguiu reorganizar as finanças, ocasião que também foi convocada uma nova assembleia para eleger o novo tesoureiro. Isso permitiu a realização de um trabalho correto, mesmo com a existência de uma dívida em torno de R\$ 380.000,00, que, atualmente, está equalizada, de acordo com Guimarães. Ele aponta que, se não fossem as enchentes que atingiram o estado do Rio Grande do Sul, em janeiro de 2024, essa dívida já estaria paga e a cooperativa poderia estar trabalhando com sobras.

A partir disso, os cooperados começaram a entender que era preciso expandir o projeto para outras cidades e não ficar somente em Caxias do Sul. Assim, a Comobi/RS iniciou as interlocuções para realizar reuniões em Porto Alegre, com o objetivo de organizar a cooperativa na capital. Para Guimarães, essa foi realmente a virada de chave, mesmo com poucas pessoas acreditando no projeto.

O presidente destaca que, dentre os elementos que contribuíram para a reestruturação da Comobi/RS, o projeto “Aceleração Cooperativa”, patrocinado pela Sicredi Pioneira, merece destaque, justamente porque abriu portas para a cooperativa. A partir desse projeto, os cooperados foram convidados a participar do Gramado Summit, que é um evento sobre inovação importante, do Legado Coop, que é uma experiência de imersão no legado cooperativista, e de um projeto sobre cooperativismo no Uruguai. Além disso, passaram por uma etapa de formação na Escola Internacional de Autogestão, considerado um divisor de águas para a Comobi/RS, pois foi através dessa formação que os cooperados começaram a circular nos ambientes acadêmicos e a obter apoio ao movimento.

Em relação à diferença entre cooperados cadastrados e cooperados ativos, Guimarães informou que a Comobi/RS possui regras, decididas em assembleia, sobre as atividades do cooperado. Por isso, para que eles sejam considerados ativos, é preciso que façam corridas pelo aplicativo, desde que estejam com a documentação do carro em dia e a vistoria e a habilitação em ordem. Por outro lado, há cooperados que estão integrados, mas não ativos no aplicativo, em decorrência de problemas no veículo, o que inviabiliza sua atividade, ainda que temporariamente.

A Comobi/RS também considera importante haver um diálogo sobre a saúde mental dos cooperados, principalmente para discutir questões como síndrome do burnout, de modo que eles saibam identificar e pedir ajuda, quando necessário. Isso porque há cooperados que

necessitam de apoio, mas não sabem a quem recorrer, porque é uma situação delicada, a qual precisa ser abordada, para o bem de todos. Segundo Guimarães, isso pode ter relação com a submissão dos motoristas às plataformas digitais de trabalho, principalmente através de serviços realizados de forma precária, geralmente de 14 a 15 horas por dia, sem que conquistem absolutamente nada, o que impacta na saúde física e mental.

Noutro giro, uma situação interessante, diz respeito a uma atuação específica da Comobi/RS durante as cheias que atingiram o estado do Rio Grande do Sul, entre abril e maio de 2024. De acordo com Guimarães, a cooperativa atuou na linha de frente para ajudar às pessoas atingidas pelas chuvas, inicialmente em Caxias do Sul, mas depois em outros municípios atingidos, movidos pela intenção de participar do processo de reconstrução do estado. Essa atuação tem muita relação com o princípio cooperativista de interesse pela comunidade, como salientou Guimarães.

Conforme revelou, a cooperativa atuou desde o início das ocorrências, uma vez que as pessoas perceberam que não era apenas uma simples enchente, mas sim uma tragédia, que começou na Serra Gaúcha e causou perdas de vidas, destruições de casas, além de paralisar completamente o comércio. Então, a Comobi/RS ingressou nesse processo, inicialmente, através de uma parceria com abrigos, mas também participando de um projeto de cozinha solidária, que havia sido criado para atender aos desabrigados. De fato, os cooperados faziam transporte de alimentos para os abrigos, preparavam refeições e coletavam marmitas nos postos parceiros.

Com isso, foi construída uma rede de apoio, inicialmente com poucos cooperados, para levar as pessoas aos abrigos, mas também trazendo os amigos que se dispunham a ajudar nos resgates. Então, outros cooperados também começaram a atuar, inclusive com a contribuição de pessoas que vieram de outros estados, uma vez que o poder público estava demorando nas ações de socorro e resgate, conforme pontuou Guimarães.

Ele sustenta que aquele período serviu como uma grande lição para a cooperativa, pois considera que o cooperativismo foi, de fato, colocado em prática e que, por isso, a luta por uma causa melhor aos trabalhadores vale a pena. Nesse aspecto, ele ressaltou que houve um grande engajamento de todos, com muita entrega e empenho na ajuda aos atingidos pela tragédia. Como diz, isso tem a ver com os valores que os cooperados comungam, pois refletem o ideal de vida em que acreditam. Portanto, as ações desenvolvidas foram muito simbólicas, servindo como um caminho a ser trilhado para o alcance dos seus objetivos.

No entanto, esse período foi difícil para a cooperativa, pois o tempo de inatividade impediu a geração de receita. Diante disso, foi necessário contrair um empréstimo junto à

Sicredi Pioneira para quitar o aluguel do aplicativo de trabalho. O pagamento desse empréstimo só pôde ser iniciado em maio de 2025, o que garantiu que os compromissos financeiros dos cooperados fossem mantidos em dia.

Por fim, Guimarães informou que pretende renunciar à presidência da Comobi/RS, pois percebeu que não é possível conciliar a gestão da cooperativa e da federação. Ele entende que o vice-presidente da cooperativa é uma pessoa com boa capacidade de liderança e, por isso, está apto a assumir a função. Contudo, ressalta que a cooperativa pertence ao coletivo e o direito à voz é inegociável. Nesse sentido, compreende que há momentos em que a organização precisa de uma renovação, mas o trabalho do presidente exige seriedade, uma vez que sua atuação tem impacto na vida de várias pessoas.

4.2.2 A Cooperativa do estado da Paraíba

A cooperativa da Paraíba adota o modelo de trabalho promovido pela Liga Coop, que considera inovador em termos de cooperativismo, ressaltando que sua organização surgiu dentro da própria estrutura da Liga Coop. Contudo, há um paradoxo, atualmente enfrentado pela cooperativa, que decorre da boa capacidade de atrair passageiros em contraste com a dificuldade de recrutar novos cooperados e convencê-lo a aderir ao projeto da Liga Coop. Segundo o presidente da cooperativa, tal resistência ocorre devido ao ceticismo e à desconfiança dos motoristas, que vêm da experiência negativa nas grandes plataformas de mobilidade.

A proposta da cooperativa é conferir uma remuneração mais justa aos cooperados e promover a gestão coletiva, dentro da concepção do modelo de trabalho defendido pela Liga Coop. Com isso, os cooperados participam ativamente de gestão e contribuem para o fortalecimento do trabalho coletivo, contrapondo-se ao contexto de precarização característico das grandes plataformas. Ainda assim, o presidente ressalta que há desafios a serem superados, como a questão da proteção social e previdenciária, cuja solução depende, na sua visão, de ações específicas do poder público, voltadas aos trabalhadores de serviços por aplicativo. Porém, ele observa que as propostas de regulação discutidas até o momento para esses profissionais têm se revelado inadequadas.

O presidente da cooperativa possui formação em Administração e Logística, com 20 anos de experiência na área, tendo ocupado o cargo de gestor de logística em uma rede de franquias. Atualmente, concilia o trabalho de motorista de aplicativo com o de administrador de um restaurante, exercendo também a presidência da cooperativa, função que assumiu em abril de 2025.

Ele relatou que iniciou sua atividade como motorista de aplicativo há seis anos, após um incêndio no centro de distribuição da empresa em que trabalhava, o que resultou na paralisação das operações. Em decorrência disso, não conseguiu recolocação profissional em sua área de atuação, o que o motivou a entrar para a atividade de transporte por aplicativo, antes mesmo do início da pandemia da COVID-19, o que agravou suas condições profissionais.

De fato, a cooperativa entrou em operação, efetivamente, em 1º de setembro de 2025, já utilizando o aplicativo da Liga Coop, mas antes passou por um processo de formalização rígido, em razão dos procedimentos burocráticos existentes no estado da Paraíba, que durou, aproximadamente, quatro meses.

A cooperativa nasceu a partir de um processo de formação que existe na Liga da Coop, uma vez que não havia um diálogo anterior dos motoristas de aplicativo do estado da Paraíba nesse sentido, até conhecerem o projeto da federação. Isso porque há divulgação de vídeos na internet sobre as atividades da Liga Coop, o que permite aos motoristas acessarem grupos específicos do seu estado. Então, o grupo da cooperativa surgiu dessa forma, com os participantes acessando o link disponibilizado pela federação.

Assim, quatro meses após o início dos diálogos, já havia 20 motoristas, embora sem nenhum vínculo prévio, quando foi realizado o primeiro curso de formação em cooperativismo da federação, voltado ao estado da Paraíba. Dessa maneira, a cooperativa teve origem dentro de uma iniciativa conduzida pela própria federação, que é divulgada na internet. Esse processo inicial teve duração de, aproximadamente, quatro meses e os motoristas que completaram o curso foram considerados os fundadores da cooperativa. Atualmente, há 54 cooperados filiados, mas a intenção é de realizar, futuramente, uma expansão para atender todo o estado da Paraíba.

No momento, a cooperativa está atendendo apenas na Capital, João Pessoa, pelo fato de ter apenas poucos meses de funcionamento. No entanto, o objetivo é ampliar, gradativamente, a cobertura, para fortalecer o trabalho da cooperativa em outros municípios. Inclusive, já existem motoristas de outros municípios interessados em trabalhar no modelo da Liga, embora o número ainda seja pequeno, considerando a demografia do local, como é o caso de Campina Grande. De fato, o presidente entende que é um processo gradual, que envolve divulgação, mas com o potencial de dar certo, embora considere que o número mínimo ideal numa cidade do estado grande seja de 50 motoristas.

O presidente ressaltou que a intenção da cooperativa não é concorrer com grandes plataformas, mas oferecer um atendimento diferenciado aos clientes e qualidade de trabalho aos cooperados, além de uma remuneração justa. Por isso, a Liga Coop promove cursos de formação na Paraíba para novos motoristas interessados em ingressar na cooperativa, de modo

que há um critério rígido para isso. Após a conclusão desse curso, o profissional pode optar por entrar na cooperativa voluntariamente ou preferir não aderir ao modelo de trabalho.

Os motoristas interessados iniciam o curso de formação já com uma noção básica do projeto, pois recebem algumas orientações prévias da própria cooperativa nesse sentido, como direitos e deveres dos cooperados. No momento, cerca de 200 pessoas participam do curso, embora haja desistências, o que é uma realidade, mas faz parte de um processo de amadurecimento, que não é de curto prazo, mas que, no geral, a cooperativa considera positivo.

O fato é que há um pessoal que demonstra interesse em conhecer o trabalho da cooperativa, mas é resistente a novas ideias e a novos projetos. Então, muitos aguardaram a cooperativa começar a operar para iniciar o curso, porque observaram que o movimento está tendo êxito, com os clientes satisfeitos, elogiando o aplicativo e o trabalho realizado pela cooperativa. Vale observar que a cooperativa está começando a fazer um trabalho de divulgação intenso, inclusive em rádios. O presidente sustenta que isso contribuiu, significativamente, para a boa aceitação do aplicativo, logo no primeiro dia de funcionamento em João Pessoa.

Inicialmente, a cooperativa pretendia começar com 200 motoristas, mas optou por iniciar as atividades com os 54 já integrados, o que se considera um acerto, porque isso tem gerado um retorno satisfatório. O fato é que há motoristas querendo integrar a cooperativa, o que é importante, mas há um consenso de que, a partir de determinado momento, manter o grupo enxuto é essencial, para garantir qualidade no atendimento e preservar os princípios do cooperativismo, conforme defendido Liga, evitando disputas internas e queda de remuneração.

Por isso, há o entendimento de que a filiação de novos cooperados será suspensa após ser atingido um determinado número de cooperados por cidade, para não impactar no movimento, questão que será definida melhor na assembleia de cooperados. Nessa assembleia, inclusive, já será decidido o número máximo de cooperados em João Pessoa e terá como parâmetro o número de habitantes da cidade. Vale notar, também, que o preço das corridas praticado atualmente é provisório e foi estipulado pelo Conselho de Administração da cooperativa, porque o valor definitivo para a capital será decidido em assembleia, com a votação de todos os cooperados.

Entretanto, o presidente destaca que o maior problema não é captação de clientes, mas sim convencer outros motoristas a aderirem ao projeto da Liga Coop, visto que ainda há uma certa desconfiança, mesmo após o sucesso alcançado em João Pessoa. Isso decorre da ideia que alguns têm de que seja mais um aplicativo, igual aos das grandes plataformas, mas não percebem que há todo um movimento de trabalhadores por trás. Então, há uma resistência, mesmo com a demonstração de que se trata de uma cooperativa de trabalhadores, que está

conseguindo um bom número de clientes na capital do estado, graças ao sucesso da divulgação inicial.

No que diz respeito à questão previdenciária, a cooperativa ainda não definiu nenhum parâmetro, pois, até o momento, esse assunto não foi objeto de deliberação. Porém, o presidente informou que uma parte dos cooperados já realiza contribuições para a previdência social, especialmente como microempreendedor individual (MEI), com a finalidade de assegurar uma proteção futura. Entretanto, observou que nem todos contribuem para o INSS, reconhecendo que essa é uma questão importante para o debate interno. Logo, a proposta é incluir esse assunto nas próximas assembleias, destacando a relevância da proteção social para os cooperados.

Em relação à identificação dos cooperados como uma categoria profissional de motoristas de aplicativo, o presidente observa que, após a participação no curso de formação sobre cooperativismo, os cooperados passaram a perceber que são proprietários do próprio negócio e integrantes de um projeto que valoriza a participação coletiva. Por isso, no seu ponto de vista, a compreensão é de que há uma ideia de empreendedorismo vinculado à inserção desses trabalhadores na cooperativa, sem, porém, limitar-se a isso, pois entende que o cooperativismo abrange dimensões mais amplas.

O presidente esclarece que, anteriormente, o trabalho realizado nas grandes plataformas proporcionava uma renda suficiente para a subsistência do trabalhador. Contudo, ao longo do tempo, essa atividade ficou banalizada, tornando-se inviável depender exclusivamente dela para garantir sustento. Para ele, mesmo quando o trabalhador possui um veículo novo, que não demanda uma manutenção imediata, pode haver a percepção equivocada de que está obtendo bons rendimentos, quando na realidade não está. Isso porque, inevitavelmente, o veículo exigirá manutenção e o motorista terá que direcionar boa parte dos ganhos para esse custo, o que vai diluir praticamente tudo o que conseguiu, além da desvalorização do patrimônio.

Por esse motivo, a cooperativa adota o conceito de preço justo, definido como o valor real a ser recebido pelo trabalhador, estipulado por meio de uma tarifa decidida coletivamente, que não é exorbitante, mas sim equilibrada tanto para os motoristas quanto para os clientes. Por outro lado, se o valor for muito superior ao praticado pelas grandes plataformas, a cooperativa perderia clientes e comprometeria sua própria existência. Portanto, a tarifa praticada pela cooperativa é um pouco maior, mas com o diferencial de oferecer qualidade ao cliente, especialmente no atendimento, que compreende cordialidade e a apresentação adequada dos veículos, que devem estar com manutenção regular e ar-condicionado funcionando, o que é obrigatório.

Em comparação com as grandes plataformas, a proposta da cooperativa é construir uma nova realidade para o trabalhador, através da qual as decisões são tomadas de forma conjunta e transparente, incluindo a definição de preços das corridas, cujo objetivo é proporcionar ganhos reais e qualidade de vida ao cooperado. O presidente aponta que a formação cooperativa da Liga Coop tem um papel fundamental nesse processo, pois explica a importância dos princípios do cooperativismo, vinculando-os a um modelo de trabalho inovador, com potencial de sucesso.

Ademais, através desse modelo, os cooperados têm a oportunidade de deliberar e tomar decisões coletivamente acerca das questões relacionadas ao exercício de suas atividades, com direito à voz e voto. Dessa forma, os cooperados reconhecem que o cooperativismo está fundamentado em princípios de dignidade, valores e respeito, em sentido amplo, o que não se observa nas grandes plataformas, como destacou o presidente.

Com relação à possibilidade de os cooperados atuarem em mais de um aplicativo, ele ressaltou que não existe restrição, pois alguns motoristas dependem dessa flexibilidade e não há condições, neste momento, de exigir exclusividade em relação ao aplicativo da Liga. De fato, a demanda por corridas na cooperativa ainda é reduzida, pois as operações estão em fase inicial e o crescimento dos clientes ocorre de forma gradual. No entanto, a cooperativa recomenda que os cooperados mantenham o aplicativo da Liga Coop sempre ativo, dando-lhe preferência a ele em relação aos demais, até por questão de lealdade, dentro da compreensão de que são donos do negócio, de modo que a cooperativa possa crescer e se consolidar.

O presidente acredita que, em determinado momento, a cooperativa estará com uma base de clientes consolidada e os cooperados passarão a usar, exclusivamente, o aplicativo da Liga. No entanto, o objetivo não é ampliar excessivamente o quadro de cooperados, para evitar um cenário de oferta superior à demanda e competição desleal, como observado nas grandes plataformas. Dessa forma, a cooperativa busca garantir um atendimento de qualidade aos clientes, proporcionando condições dignas de trabalho e remuneração adequada aos cooperados.

Questionado sobre a proposta do cooperativismo de plataforma da Liga Coop, ou seja, se seria parte de um processo de conscientização política dos cooperados ou se seria voltado apenas ao atendimento das necessidades financeiras dos trabalhadores, o presidente afirmou que, em sua perspectiva, esse trabalho não deve envolver questões políticas, uma vez que, no seu entender, o cooperativismo não constitui um movimento político.

Por essa razão, afirmou que, dentro da cooperativa, as discussões sobre política são vedadas, a fim de preservar a essência do modelo de trabalho que está sendo desenvolvido. Com isso, ressalta que a atuação da cooperativa não pode envolver uma intenção política de

fundo, para evitar conflitos, ainda que reconheça a importância do apoio do poder público tanto na implementação de políticas públicas quanto na liberação de recursos para os projetos da federação, independentemente das preferências ou posicionamentos dos gestores públicos.

Em relação ao projeto de regulação proposto pelo governo federal para o trabalho de motoristas de aplicativos, de 2024, o presidente destacou que acompanha atentamente os debates sobre o tema. Observou que a proposta inicial do governo não avançou, mas já existe uma nova proposta em discussão, reconhecendo a possibilidade de haver um diálogo entre a regulação do trabalho por aplicativos e o modelo cooperativista da Liga Coop, embora ressalte que se trata de modelos diferentes.

Ele observa que as propostas de regulação desenvolvidas até o momento carecem de transparência e foram influenciadas pelo lobby intenso das grandes plataformas. Além disso, destaca que não houve participação efetiva dos motoristas de aplicativo no processo de elaboração dessas medidas, o que reduziu as expectativas quanto consolidação de garantias efetivas de direitos e proteção desses trabalhadores. Nesse contexto, o presidente sugere a adesão dos motoristas de aplicativo ao modelo do cooperativismo, pela viabilidade e potencial que ele pode oferecer, em termos de benefícios concretos.

Por fim, dentre os desafios enfrentados pelo modelo do cooperativismo, o presidente avalia que, atualmente, o principal obstáculo consiste em convencer aos motoristas de aplicativo de que estão submetidos a um trabalho degradante nas grandes plataformas, arcando com custos elevados, para obterem retornos limitados. Assim, é fundamental atrair novos motoristas para a cooperativa, apresentando-os ao modelo de trabalho da Liga Coop, de modo que também possam fazer parte desse projeto e sair do domínio das grandes plataformas.

4.2.3 A Cooperativa do estado de Santa Catarina

A Cooperativa de Santa Catarina é relativamente nova, pois foi registrada em setembro de 2025, mas ainda não começou suas operações com o aplicativo da Liga Coop, porque está em fase de integralização de cotas e de formalização das matrículas dos cooperados, que já estão prontos para começar a atuar. No entanto, segundo o presidente da cooperativa, o engajamento de novos motoristas tem sido o principal desafio, em razão da necessidade de "ver para crer" o modelo de trabalho que a cooperativa apresenta. Ele sustenta que o grande diferencial desse modelo é o que pode oferecer em termos de renda e qualidade de vida.

O presidente afirmou que trabalha como motorista de aplicativo desde 2020, embora já tenha trabalhado no comércio e indústria, entre outros setores, mas sempre foi apaixonado por

dirigir. Logo, unir essa paixão à possibilidade de ganhar dinheiro tornou-se uma opção atraente. Ele revelou que conheceu a federação por acaso, através da internet, enquanto pesquisava sobre carros elétricos. Assim, numa live sobre o aluguel desses veículos, mencionaram o projeto da Liga Coop, embora a informação tenha sido vaga e sem detalhes, mas apenas sobre a necessidade de ser cooperado. Foi então que ele decidiu buscar mais informações, por conta própria, que o possibilitou descobrir de fato o projeto.

Ele considera que o movimento de formar a cooperativa foi muito desafiador, principalmente no sentido de encontrar as pessoas certas para essa finalidade. Até que conheceu o presidente da cooperativa de São Carlos/SP, que o apresentou ao Márcio Guimarães, presidente da Liga Coop e da cooperativa do Rio Grande do Sul. Assim, conheceu o projeto e resolveu formar uma cooperativa em Santa Catarina para integrar o projeto da Liga, embora não tivesse a intenção de ser uma liderança, mas apenas participar de forma ativa, impulsionado pelo interesse no projeto.

No entanto, após a primeira reunião em Santa Catarina e a formação do grupo, percebeu uma certa inércia dos motoristas, o que o motivou a pedir ajuda ao gerente nacional de operações da federação, perguntando como impulsionar a iniciativa no estado. Com isso, ele incentivou o grupo a mobilizar as pessoas, unindo forças para divulgar o projeto da Liga nas redes sociais e em grupos de motoristas. De fato, hoje a cooperativa está fundada, mas finalizando algumas pendências, para poder iniciar oficialmente as operações com o aplicativo da Liga Coop em Santa Catarina.

O presidente defende que o projeto da Liga Coop tem uma proposta inovadora, mas apresenta um grande desafio, visto que é desconhecido dos motoristas de aplicativo, o que gera, inicialmente, um receio natural. Contudo, ao participarem das reuniões, eles compreendem a iniciativa e começam a reconhecer o potencial que o modelo pode oferecer. De fato, é preciso gerar um engajamento para que novos motoristas iniciem o curso de formação da Liga Coop. Ainda assim, a cooperativa já possui um grupo de, aproximadamente, 300 motoristas, que passaram pelo curso, dos quais cerca de 150 estão aptos a iniciar as operações.

De fato, para o ingresso de novos filiados, as cooperativas exigem o cumprimento de certos requisitos, dentre os quais a participação no curso de cooperativismo e de Economia Solidária. Isso porque é fundamental que os interessados conheçam esses pilares, pois a vontade apenas não é suficiente sem o conhecimento necessário, como assinala.

Segundo o presidente, por ser pautado na autogestão, o projeto da federação não tem, necessariamente, uma liderança centralizada, porque todos os cooperados são responsáveis e cada um contribui com sua parte. Assim, ninguém precisa supervisionar estritamente tudo, uma

vez que o cooperativismo é a união de pessoas que colaboram e trabalham em prol de todos. Então, o objetivo de participar do projeto é a busca por qualidade de vida, além de melhorias nas condições de trabalho, ao contrário do que se observa nas grandes plataformas, que cada vez mais exploram os motoristas. Por isso, ele acredita que o modelo do cooperativo surge como uma alternativa viável, pois não há um único proprietário e as decisões são tomadas coletivamente. Nesse sentido, ressalta que a assembleia dos motoristas é soberana e suas deliberações devem ser respeitadas.

Ele entende que o modelo da Liga pode assegurar melhores rendimentos ao cooperado, uma vez que a maior parte daquilo que é auferido pelo seu trabalho é destinado a ele. Além disso, o capital resultante dessa produção permanece no Brasil, circulando nas regiões em que a cooperativa atua, o que é considerado crucial, pois possibilita o intercâmbio com outros setores, fortalecendo a economia local. Isso é amplamente discutido no grupo de Santa Catarina, pois é visto como possibilidade de colocar a Economia Solidária realmente em prática, uma vez que se busca manter o dinheiro gerado pelos trabalhadores circulando onde o negócio está localizado.

Assim, os motoristas que se juntam à cooperativa já incorporam a visão do modelo de trabalho proposto pela Liga, a partir da participação no curso de formação, compreendendo o funcionamento e a importância do projeto. De fato, por ter participado de todas as reuniões de formação, desde o início do movimento, o presidente acabou assumindo a cooperativa de Santa Catarina, embora reconheça a necessidade de um progresso do movimento no estado.

O presidente destacou que o processo de filiação e matrícula dos motoristas é rigoroso, abrangendo a verificação da documentação dos veículos, dos documentos pessoais e do histórico civil dos motoristas. Essa cautela visa garantir segurança, que é um aspecto primordial apontado pela federação, para prevenir futuros problemas à cooperativa. Concluída a fase de legalização, várias cidades já estão aptas a iniciar as operações com o aplicativo da Liga, e os motoristas já demonstram grande entusiasmo para começar a trabalhar no projeto. Ressalta-se, contudo, que após a conclusão do curso de formação os motoristas são integrados a outro grupo, onde recebem as informações iniciais sobre o trabalho. Aqueles que realmente demonstram interesse em aderir ao projeto serão filiados à cooperativa.

Além disso, ele informou que, como a cooperativa é de âmbito estadual, o desejo é de que haja cooperados em todas as cidades de Santa Catarina. No entanto, ele reconheceu que esse objetivo será alcançado gradualmente, especialmente porque a cooperativa ainda depende dos recursos de integralização de cotas dos cooperados, pois não possui investimentos iniciais que permitam uma divulgação mais ampla. Então, a estratégia atual é iniciar a divulgação

através do boca-a-boca, principalmente através dos membros fundadores, conversando diretamente com as pessoas.

A estratégia inicial é começar as operações em Blumenau e nas suas cinco ou seis cidades vizinhas, área que será atendida pelos cerca de 150 cooperados, que são considerados os fundadores da cooperativa. Florianópolis, a capital, será incluída posteriormente, considerando que esse processo requer um amadurecimento progressivo. Com isso, o objetivo é iniciar o trabalho onde a cooperativa consegue atender de forma qualificada e diferenciada, oferecendo um bom serviço, como é defendido pela Liga Coop.

A partir disso, um esforço de convencimento será iniciado para atrair novos motoristas, através de um trabalho de divulgação, considerando que as informações nos grupos de motoristas de aplicativo são impulsionadas de forma muito rápida. Acredita-se que a cooperativa, ao oferecer corridas rentáveis, terá a capacidade de iniciar operações bem-sucedidas nessas cidades e, conseqüentemente, atrair mais motoristas, pois a rentabilidade funciona como um importante fator de motivação.

Em relação à questão previdenciária, o presidente entende que, devido à natureza plataformizada desse tipo de trabalho, os motoristas devem contribuir para o INSS. Ele ressalta a importância dessa contribuição, mesmo na ausência de uma regulamentação mais ampla sobre os serviços de plataformas no Brasil. Contudo, estabelecendo-se uma regulamentação, a cooperativa entende que a federação precisará observar às diretrizes definidas para a questão.

Ele observa que a maioria dos motoristas de aplicativo não contribui para o INSS, nem possui registro como microempreendedor individual (MEI), o que resulta na ausência de qualquer planejamento futuro. Ele próprio precisou cancelar seu registro de MEI, pois a legislação proíbe a inscrição de dirigentes de pessoas jurídicas nessa modalidade. Por essa razão, atualmente, ele contribui para o INSS como autônomo, modalidade de recolhimento que também é adotada por outros motoristas. Na verdade, alguns estão inscritos como MEI pela necessidade de emitir notas fiscais a clientes corporativos, mas a verdade é que a maioria não realiza qualquer tipo de recolhimento.

Ele esclareceu, todavia, que a impossibilidade de ser MEI decorre da sua posição como dirigente da cooperativa. A justificativa para isso é que, no futuro, uma vez consolidada a cooperativa, ele poderá receber uma remuneração pelos serviços exclusivos prestados a ela.

Quanto a um possível diálogo entre o modelo cooperativista e um normativo que venha regular os serviços de aplicativo, o presidente tem a percepção de que, embora a regulação seja crucial para proteger os trabalhadores que atuam nas grandes plataformas, essa concretização é incerta. Ele argumenta que todas as propostas regulatórias que pôde conhecer tiveram a

influência de interesses políticos, precisamente para beneficiar mais as empresas do que os motoristas. Para ele, os motoristas não foram ouvidos por aqueles que elaboraram os projetos de lei, de modo que suas vozes e experiências diárias não foram consideradas.

Ele informou ter acompanhado as discussões sobre o tema até 2024, mas está ciente de que já existe um novo projeto, do ano 2025. Contudo, destacou que a proposta apresentada pelo governo federal, em 2024, foi paralisada em função da união dos próprios motoristas de aplicativo, que, com o apoio de alguns deputados, conseguiram retirar a urgência da pauta de votação no Congresso Nacional. Para ele, isso significou um alívio, pois acredita que, se esse projeto fosse aprovado, inviabilizaria o trabalho da categoria.

Em sua análise, o presidente destacou que o único ponto relevante daquele projeto estava no item que reconhecia que 75% do faturamento dos motoristas de aplicativo é comprometido pelos custos que ele precisa arcar, o que é uma realidade. Dessa forma, os impostos devidos por esses profissionais seriam calculados sobre 25% do rendimento total e não sobre a totalidade apurada, o que representaria um certo alívio financeiro para a categoria.

Ele estima que cerca de 90% dos motoristas de aplicativo trabalham nessa atividade em tempo integral e não em busca de renda extra. Então, sugere que a maioria dos cooperados está procurando uma forma mais justa de obter renda. Logo, ainda que a cooperativa não esteja em operação, há uma grande expectativa em relação ao uso do aplicativo da federação. Acredita-se que a identificação com a cooperativa se dará pelo reconhecimento do motorista como dono do próprio negócio, através de um modelo que busca transparência e valorização do trabalhador.

Para o presidente, o diferencial do aplicativo da federação está no seu formato, que proporciona melhores oportunidades de renda, trabalho mais dinâmico e qualidade no atendimento. Isso permite que os cooperados trabalhem menos, mas com ganhos superiores, embora a proposta não seja, necessariamente, de pouco trabalho, mas sim de uma dedicação menos exaustiva, de modo a possibilitar maior convivência com os familiares e lazer, ao contrário do que é observado nas grandes plataformas.

No tocante ao fato dos cooperados poderem trabalhar em mais de um aplicativo, o presidente da cooperativa reconhece que, no início, haverá poucas corridas no aplicativo da Liga Coop, uma vez que os clientes precisarão conhecer a plataforma. Então, baseado na experiência de outras cooperativas, ele entende que não é viável exigir exclusividade dos cooperados em relação ao uso do aplicativo da Liga Coop, mas é fundamental que ele permaneça sempre ligado. A expectativa é que, com o aumento gradual dos pedidos pelo

aplicativo da Liga, os cooperados naturalmente deixem de usar outros aplicativos, o que está alinhado com o objetivo principal da cooperativa.

Ele afirma que a intenção não é competir com as *big techs*, mas sim oferecer um serviço diferenciado e receber um valor justo por isso. Para ele, esse deve ser o diferencial da cooperativa, haja vista que existem passageiros dispostos a pagar por um serviço de qualidade.

Em relação ao cooperativismo de plataforma poder estar atrelado a um processo de conscientização política, o presidente acredita que a consciência também envolve curiosidade. Ele observa que os motoristas são naturalmente curiosos e buscam saber de tudo o que está acontecendo, mas também são facilmente influenciados, o que é ruim. Por outro lado, a introdução do conceito de Economia Solidária no contexto das cooperativas é um fator positivo, pois serve para conscientizar os cooperados de que, ao mesmo tempo que o negócio é deles, também serve para fortalecer a economia local.

Sobre os desafios encontrados, o presidente da cooperativa destacou que o maior deles reside na dificuldade de convencimento, pois os motoristas de aplicativo, de modo geral, só acreditam quando os processos dão resultados, o que exige um esforço para demonstrar a viabilidade da proposta da Liga Coop. Assim, apesar do interesse inicial em aderir ao movimento, a ausência nas reuniões de formação impede a adesão, pois é através delas que as possibilidades de mudança são apresentadas.

Por fim, o presidente enfatizou que as reuniões da cooperativa são quinzenais, ocorrendo tanto de dia quanto à noite, para facilitar a participação de todos. No entanto, muitos motoristas entram na espiral das grandes plataformas, por conta da necessidade de subsistência, e não dedicam ao menos duas horas em um encontro *on-line*, que poderia trazer melhorias a eles. Não obstante, afirma que é difícil um motorista desistir do projeto se realmente ele participar de todas as reuniões. Assim, embora o desafio seja atrair mais motoristas para o movimento, o presidente acredita que isso pode vir a mudar quando a cooperativa começar a operar e obter sucesso, ocasião em que o projeto será visto com bons olhos.

4.2.4 A Cooperativa do estado do Rio de Janeiro

A cooperativa de motoristas de aplicativo do Rio de Janeiro foi fundada com o objetivo de buscar melhores condições de trabalho e dignidade para a categoria. Entretanto, o presidente da cooperativa ressalta que o modelo cooperativista também apresenta desafios, como a necessidade de engajamento dos motoristas, mas oferece vantagens, como a utilização de um

aplicativo próprio do movimento, que permite precificação justa para os serviços, bem-estar aos cooperados e um atendimento humanizado a todos, que é diferente das grandes plataformas.

Com efeito, ele entende que a insatisfação dos motoristas de aplicativo advém de uma precarização intensa, que se consubstancia na cobrança de taxas abusivas e da falta de dignidade no tratamento dispensado pelas grandes plataformas a esses trabalhadores. Por isso, o presidente enfatiza que o modelo de trabalho colaborativo pode conferir sustentabilidade e servir de contraponto ao domínio das grandes plataformas.

Ele informou que já atuou na área da construção civil, propriamente na área de suprimentos, e começou a trabalhar como motorista de aplicativo em 2019. Após um ano, retornou à iniciativa privada, mas devido a dificuldades econômicas e estruturais no país, voltou aos aplicativos, onde permanece até hoje. Então, considerando essa interrupção de um ano, afirmou que já acumula cinco anos de experiência como motorista de aplicativo, embora enfrentando desafios constantes.

Com isso, em 2024, um grupo de motoristas de aplicativo do Rio de Janeiro enxergou a oportunidade de colaborar com o projeto da Liga Coop, através da formação de uma cooperativa para atuar no estado. Assim, em novembro daquele ano a cooperativa foi fundada, com o propósito de assegurar melhorias aos motoristas, como rendimentos adequados, qualidade de vida, além de promover um trabalho digno. Então, o objetivo é evitar que esses trabalhadores sejam tratados meramente como números e submetidos a relações abusivas prevalentes nas grandes plataformas.

De fato, o presidente considera que é vantajoso trabalhar no modelo proposto pela Liga Coop, justamente porque está baseado em um aplicativo que permite intervenções pelos trabalhadores em aspectos que julgam fundamentais. Dentre os quais, há aquele referente ao critério da precificação justa, através do qual os cooperados podem definir, coletivamente, os preços que irão cobrar pelos serviços, além do enfoque na qualidade do serviço ao cliente.

Ele salienta que a interlocução da cooperativa com a federação teve início com a divulgação do trabalho da Liga Coop na internet, incluindo uma entrevista com o gerente nacional de operações, por meio da qual foi possível compreender a relevância do modelo de trabalho desenvolvido. A partir disso, foi reunido um grupo de 45 motoristas, sediados na capital do Rio de Janeiro, para participar do curso de formação oferecido pela federação e desse grupo surgiram os fundadores da cooperativa. Na verdade, embora alguns motoristas já se conhecessem, a maioria iniciou um diálogo somente durante o curso de formação e se encontrou formalmente apenas na assembleia de fundação da cooperativa.

Com relação ao início das operações da cooperativa e à utilização do aplicativo da Liga Coop, o presidente informou que o processo tem sido conduzido de maneira gradual. Não obstante, embora o início tenha sido difícil, os avanços foram significativos desde a fundação da cooperativa, o que abrangeu o registro do estatuto, a formalização na junta comercial do estado e a subsequente obtenção do alvará de funcionamento, concedido pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Nesse percurso, foram realizados cursos de formação para os cooperados, a integralização de cotas e a inclusão de novos membros. Posteriormente, a cooperativa decidiu abrir o sinal do aplicativo, inicialmente para testes, sobretudo em eventos na zona sul da capital. Inclusive, são nessas ocasiões que a cooperativa aproveita para realizar a divulgação do trabalho, expondo *banners* do aplicativo nos eventos.

Segundo o presidente, a cooperativa emprega um mecanismo, denominado carinhosamente de "maçaneta" pelos cooperados, que funciona como um sistema de "abertura de corrida". Por meio desse mecanismo, os cooperados abordam os passageiros e negociam o valor da corrida, que, na verdade, é calculado pelo próprio aplicativo. Assim, embora a cooperativa tenha iniciado suas operações nesse formato, o presidente considera que o processo já ocorre de forma orgânica, com a expectativa de lançar o aplicativo oficialmente na cidade do Rio de Janeiro ainda em 2025.

Em relação aos municípios do Rio de Janeiro onde a cooperativa atuará, o presidente destacou que, a princípio, o foco da cooperativa será na capital. Entretanto, considerando que as cooperativas da Liga operam em formato regional, a cooperativa buscará se expandir para o interior do estado, visando atender a municípios de menor porte, o que está em consonância com a proposta da federação, em razão do funcionamento regionalizado do aplicativo.

Ele acredita que, dessa forma, é possível alcançar um número suficiente de clientes de uma determinada localidade, por meio de uma proposta sustentável, através da qual os recursos oriundos do trabalho permanecem circulando na própria região. Assim, a cooperativa expandirá suas operações onde houver interesse e demanda. Inclusive, o presidente menciona que já existe um grupo de motoristas de cidades costeiras interessados em iniciar as atividades da cooperativa, como a região de Cabo Frio.

Sobre o número de cooperados já filiados à cooperativa, o presidente informou que o número ainda é reduzido, pois conta com apenas 75 cooperados habilitados. Porém, ressaltou que isso se deve à dificuldade de convencer os motoristas a aderirem às mudanças e a compreenderem que existe um novo modelo de trabalho, que pode proporcionar renda melhor a eles.

Por isso, a cooperativa está realizando um trabalho de corpo a corpo, de divulgação e de impulsionamento, via marketing digital, para atrair mais motoristas de aplicativo ao projeto, visando ao aumento do número de cooperados. No entanto, o presidente considera fundamental realizar um dimensionamento para determinar a quantidade ideal de motoristas para atender à demanda da capital. De fato, a cooperativa encontra-se em fase de implementação, mas a transição definitiva requer um número substancialmente maior de cooperados.

No que diz respeito à visão do cooperativismo, a cooperativa percebe que seus membros já começam a compreender o potencial do modelo de trabalho proposto pela Liga Coop. Em razão disso, eles empenham tempo e recursos no projeto, principalmente através da integralização das suas cotas-partes, investindo naquilo que consideram apropriado, em termos de trabalho e renda. Ademais, o presidente afirma que os cooperados demonstram um engajamento forte no trabalho de divulgação da cooperativa, por meio da participação nos eventos-teste de divulgação do aplicativo.

Com relação à previdência social, o presidente esclareceu que o cooperado é um profissional autônomo, sem vínculo empregatício. Além disso, entende que a maioria dos motoristas de aplicativo não segue as disposições da legislação de mobilidade, por entender que não há um regulamento definitivo para a atividade. De fato, observou que as discussões sobre a nova proposta de regulação dos aplicativos de trabalho, de 2025, ainda se encontram em fase preliminar de debates na Câmara dos Deputados. Assim, diante da indefinição sobre o tema, a cooperativa prefere aguardar o momento oportuno para abordar a questão, para poder atuar dentro da legalidade. Por esse motivo, no âmbito da cooperativa, o recolhimento previdenciário fica a critério de cada cooperado.

O presidente observa que os cooperados se identificam como motoristas profissionais, justamente pelo fato de a maioria se dedicar integralmente ao movimento e por ter nesse tipo de trabalho sua fonte de renda principal. Todavia, entende que eles também se consideram empreendedores, por estarem integrados a uma cooperativa e serem proprietários do negócio. Nesse caso, investem em um modelo de trabalho no qual depositam sua confiança, por meio de um empreendimento que lhes trará benefícios, não somente para eles, mas também para a comunidade em que atuam.

Sobre os diferenciais do aplicativo da Liga Coop em comparação com os das grandes plataformas, o presidente enfatiza que o principal deles está na capacidade de os próprios trabalhadores poderem definir as regras, mas também de estabelecer um controle. Essa autonomia possibilita a precificação justa dos serviços, beneficiando tanto os cooperados quanto os clientes, algo inviável nas plataformas tradicionais.

Em segundo lugar, ele aponta que é o percentual de desconto que a cooperativa retém das corridas realizadas, fixado em 12%, pois representa uma vantagem significativa para o cooperado, uma vez que é bem inferior ao praticado pelas grandes plataformas, o que impacta diretamente na margem de lucro. Com isso, a cooperativa considera que o aplicativo da Liga Coop busca garantir maior rentabilidade aos cooperados, através de um modelo de negócio mais justo e equitativo, uma vez que oferece condições mais favoráveis ao desenvolvimento de suas atividades.

Por fim, o presidente enfatiza que o diferencial também está no atendimento humanizado, que permite ao cooperado ser ouvido e respeitado, bem como usufruir de um serviço de qualidade. Logo, ele considera que esses fatores conferem uma singularidade ao modelo de trabalho da Liga Coop das grandes plataformas, especialmente porque conta com um aplicativo que proporciona benefícios acrescidos.

Em relação à possibilidade de os cooperados poderem utilizar mais de um aplicativo ou se devem manter exclusividade com o aplicativo da Liga, o presidente ressaltou que, num primeiro momento, como não há uma demanda significativa pelo aplicativo da Liga Coop, os cooperados poderão utilizar outros aplicativos, sem nenhuma restrição. Isso é inevitável, visto que eles precisam buscar uma fonte de renda para o próprio sustento.

Diante disso, ele reitera que a implementação do aplicativo da federação ocorrerá de maneira progressiva, mas acredita que, futuramente, haverá demanda suficiente para justificar a exclusividade no uso do aplicativo do movimento. No entanto, a intenção não é a de competir com as grandes plataformas, pois o objetivo é servir como uma alternativa de qualidade e previsibilidade aos cooperados. Portanto, no momento, existe uma flexibilidade para utilizar qualquer aplicativo, embora a expectativa seja de que, no futuro, os cooperados se dediquem exclusivamente ao aplicativo da Liga, como meta.

Questionado se o cooperativismo que existe no âmbito da federação representa um processo de conscientização ou visa apenas suprir as necessidades financeiras dos cooperados, o presidente considera que se trata de um processo bem mais abrangente e profundo. Ele explica que isso se deve ao fato de que, inicialmente, a questão financeira ter um grande peso, mas, com o tempo, o cooperado perceberá que o cooperativismo pode oferecer elementos mais importantes e profundos, do que apenas no aspecto financeiro. Assim, é um processo gradual, que ainda está sendo construído dentro da cooperativa, em conformidade com a proposta apresentada pela federação. De fato, entende que esse processo opera na lógica do pertencimento e da solidariedade, através do qual todos se beneficiam coletivamente.

Quanto à possibilidade de diálogo do modelo de trabalho da Liga Coop com a proposta de regulação dos aplicativos de mobilidade do governo federal, o presidente entende que o diálogo estará sempre aberto. Contudo, ele ressalta que, em essência, os modelos são diferentes. Tal distinção advém do fato de que as grandes plataformas desenvolvem um modelo de negócio distinto do praticado pela Liga Coop, que se fundamenta no cooperativismo de plataforma e, por isso, persegue outros propósitos.

Não obstante, ele argumenta que as propostas de regulamentação apresentadas até o momento são, em geral, bastante insatisfatórias, porque parece que são elaboradas para favorecer as grandes plataformas de transporte por aplicativo. De fato, ele não identifica qualquer benefício concreto para os motoristas, com exceção da questão previdenciária, que, eventualmente, poderá permitir ao motorista realizar uma contribuição mais justa.

Para ele, os parâmetros estabelecidos nas propostas atuais, como a debatida em 2025 no Congresso Nacional, mostram-se inconsistentes, uma vez que adotam, por exemplo, o tempo de uso do veículo como critério de manutenção e não a quilometragem percorrida. Nesse contexto, ele compreende que não é factível precificar um serviço baseado em quilometragem utilizando o critério temporal, pois tal abordagem tenderá a desvalorizar o trabalho e, conseqüentemente, a remuneração dos motoristas.

Finalmente, o presidente identifica que o fator humano é o principal obstáculo no modelo de trabalho cooperativista, uma vez que envolve a dificuldade de convencer o motorista de aplicativo de que ele precarizado e de demonstrar que, ao continuar a operar nas grandes plataformas, replicará as mesmas dificuldades cotidianas, de forma cíclica. Portanto, entende que é crucial uma reorientação estratégica para uma mudança de paradigma, de modo que possa indicar aos motoristas de aplicativo que o cooperativismo pode ser uma solução viável para essa atividade.

4.2.5 A Cooperativa do estado do Ceará

A motivação para a criação da cooperativa do Ceará decorreu da insatisfação de alguns motoristas de aplicativo do estado com o trabalho realizado nas grandes plataformas, pois se viam desvalorizados e explorados, embora a conscientização de muitos deles sobre isso ainda represente um grande desafio. Apesar disso, observa-se um crescimento gradual acerca da compreensão de que o cooperativismo de plataforma pode aprimorar a dinâmica do trabalho de mobilidade por aplicativo no país, em razão do potencial que esse modelo pode oferecer, em

termos de dignidade e melhor remuneração aos trabalhadores. Portanto, a insatisfação é apenas um ponto de partida de um movimento que pode redefinir as relações de trabalho nesse setor.

O presidente da cooperativa informou que já trabalhou na área de Tecnologia da Informação, atuando em funções de suporte de rede, infraestrutura e gestão de pessoas, até o início de 2023. Após isso, começou a trabalhar como motorista de aplicativo e veio a conhecer o projeto da Liga Coop. Com isso, insatisfeito com o que era praticado nas grandes plataformas, demonstrou grande interesse na proposta da federação de cooperativas e no modelo de trabalho que a Liga Coop propunha, através de um aplicativo de mobilidade próprio.

Dessa forma, uniu-se a outros motoristas, que também acolheram favoravelmente a proposta da Liga e decidiram fundar a cooperativa, a qual ainda se encontra nas etapas iniciais, uma vez que começou a atuar apenas a partir de setembro de 2025. Assim, a cooperativa surgiu de um diálogo entre os motoristas e a Liga Coop, por intermédio de um canal que a federação disponibiliza na internet, direcionado especificamente ao estado do Ceará.

O presidente informou que, primeiramente, há toda uma orientação e apoio da federação para que as cooperativas singulares possam ser constituídas por estado. Isso significa que, após um processo de formação cooperativista e de formalização nas juntas comerciais de cada região, as cooperativas passam a ser filiadas à federação, como ocorreu com a cooperativa do Ceará.

De fato, inicialmente, alguns motoristas organizaram-se e manifestaram interesse em constituir uma cooperativa. Porém, antes dessa constituição, houve um processo de incubação e formalização, por meio do qual foi possível redigir o estatuto da cooperativa. Posteriormente, foi obtido registro na junta comercial do estado, o que resultou na liberação do CNPJ. Dessa forma, a cooperativa foi oficialmente fundada e, em decorrência disso, filiada à federação.

No que tange ao propósito da filiação da cooperativa à federação, o presidente esclareceu que a intenção é buscar uma remuneração mais justa para os cooperados. Ele argumenta que os motoristas que atuam por meio de aplicativo são cada vez mais explorados, o que conjuga com uma remuneração muito baixa. Com isso, a desvalorização desses profissionais é crescente, além do que enfrentam situações-limite, ao ponto de não conseguirem auferir um valor mínimo diário indispensável à sua subsistência, o que torna a vida do motorista de aplicativo cada vez mais difícil.

Por outro lado, ele compreende que o formato do cooperativismo oferece uma possibilidade de aprimoramento, principalmente através do modelo de trabalho por aplicativo desenvolvido pela Liga Coop. No entanto, o presidente ressalta que esse modelo não busca um lucro imediato para os cooperados, embora tenha um padrão de trabalho mais adequado, pois

confere a possibilidade de obtenção de uma renda melhor, além de qualidade de vida, com uma expectativa de reconhecimento e dignidade para a profissão.

Em relação à área de atuação no estado, a cooperativa tem a intenção de abranger suas atividades em todo o território cearense. Entretanto, por questões estratégicas, a atuação inicial estará concentrada na capital do estado. De fato, a cooperativa preferiu abrir o sinal do aplicativo na região metropolitana de Fortaleza, considerando que é muito comum o motorista percorrer pequenas distâncias e já estar em outro município. Dessa forma, a cooperativa opera em Fortaleza e em cinco municípios adjacentes, como Caucaia, Horizonte, Eusébio, Maracanaú e Maranguape, os quais estão localizados no entorno da capital.

Sobre o número de cooperados cadastrados, o presidente informou que, atualmente, há 176 cooperados e todos já estão utilizando o aplicativo da Liga Coop. De fato, a maioria já compreende a essência do modelo de trabalho, reconhecendo-se como proprietários do negócio, apesar dos desafios inerentes ao projeto. Ele ressalta que os cooperados estão dispostos a fazer um esforço inicial, em que é preciso usar os recursos da cooperativa, embora compreendam que o começo pode ser mais difícil, principalmente devido à necessidade de divulgação do projeto. Ainda assim, todos demonstram estar engajados no projeto.

Em relação à questão previdenciária, o presidente informou que, nesse momento, os cooperados não estão com um foco direcionado a este aspecto. Por conseguinte, ainda não há uma definição sobre isso. Não obstante, a maioria dos motoristas efetua o recolhimento na qualidade de microempreendedores individuais. Então, a cooperativa ainda não deliberou sobre o assunto, embora reconheça sua importância para o futuro dos cooperados.

Com efeito, atualmente, há motorista que não recolhe o tributo previdenciário, restringindo-se apenas a destinar à cooperativa o percentual obrigatório de 12% de cada corrida, para a manutenção do aplicativo e custeio de eventuais salários a serem definidos futuramente para os diretores. Então, sobre a questão previdenciária, fica a cargo de cada cooperado realizar seu recolhimento, embora a cooperativa possa vir a definir diretrizes a respeito disso no futuro. Além disso, há um seguro de aplicativo obrigatório, denominado Seguro App, mas que não possui nenhuma relação com a previdência social.

No que concerne à identificação dos cooperados como categoria profissional de motoristas de aplicativos ou se eles identificam como empreendedores, o presidente observa que há uma relação híbrida. Isso se deve ao fato de a maioria dos cooperados se dedicar exclusivamente a essa atividade, o que a caracteriza como profissão principal, mas há alguns que a utilizam como fonte de renda complementar, pois possuem algum tipo de vínculo formal.

Ele citou, por exemplo, que há entre os cooperados profissionais como dentistas e policiais, os quais optam por colaborar com a cooperativa apenas nos fins de semana.

Ele mesmo destacou que iniciou sua carreira como motorista de aplicativo, conciliando essa atividade com um emprego formal, de modo que utilizava o tempo livre para complementar a renda. No entanto, optou por se dedicar integralmente à cooperativa, aproveitando os benefícios que uma estrutura mais colaborativa e autônoma pode oferecer.

Com relação aos diferenciais que o aplicativo da Liga Coop pode oferecer, em comparação com as grandes plataformas, o presidente salientou que, em sua análise, há dois pontos principais. O primeiro refere-se à possibilidade de uma remuneração mais justa, uma vez que as grandes plataformas retêm entre 40% e 50% do valor de cada corrida que os motoristas realizam, enquanto na Liga Coop essa retenção é fixada em 12% para corrida realizada. Portanto, há uma vantagem financeira. O outro diferencial refere-se ao tratamento humanizado conferido às pessoas, o que também proporciona mais segurança, tanto aos motoristas quanto aos clientes, trazendo credibilidade ao projeto.

O presidente considera que, na cooperativa, o tratamento humanizado é um diferencial abrangente, em diversos aspectos, que permeia a experiência do cooperado desde seu ingresso até as vistorias veiculares, uma vez que os processos são pautados por transparência e integridade, qualidades que os cooperados valorizam e que não encontradas nas grandes plataformas. Por isso, ele compreende que o modelo do cooperativismo de plataforma, característico do projeto da federação e integrado ao aplicativo, é considerado o grande diferencial.

Sobre a possibilidade de os cooperados poderem utilizar aplicativos de outras plataformas, o presidente esclareceu que, atualmente, os cooperados têm a liberdade de utilizar qualquer aplicativo. Todavia, a maioria prefere o aplicativo da Liga Coop, por ser próprio do movimento, embora, neste momento, não seja possível operar de forma integral nesse aplicativo, uma vez que a cooperativa está em fase inicial de atividades e de captação de clientes.

Não obstante, o objetivo é que, em breve, os cooperados usem exclusivamente o aplicativo da federação, como forma de valorizar e fortalecer o próprio movimento e favorecer a comunidade local. Dessa forma, é possível promover o senso de pertencimento e garantir que os ganhos e benefícios gerados permaneçam dentro do ecossistema cooperativo.

Questionado se o cooperativismo inerente ao projeto da Liga Coop faz parte de uma estratégia de conscientização política ou se é apenas uma forma de obtenção de renda melhor, o presidente enfatizou que, sendo o cooperado o proprietário do empreendimento, a

conscientização é intrínseca a essa condição. Para ele, o cooperado compreende que é mais vantajoso operar em um negócio próprio, fundamentado nos princípios do cooperativismo e na solidariedade, do que atuar no modelo de negócio das grandes plataformas, que não oferece nenhum benefício direto.

Quanto à regulamentação dos aplicativos proposta pelo governo federal, o presidente da cooperativa considera viável um diálogo, especialmente em relação àquilo que seja benéfico aos trabalhadores, embora o modelo de trabalho da federação seja focado no cooperativismo. Contudo, ele argumenta que tais regulações são permeadas por interesses políticos, o que compromete qualquer proposta e prejudica diretamente os motoristas. Portanto, é uma questão que precisa ser amadurecida, a fim de que as cooperativas possam entender até que ponto é possível um diálogo.

Sobre a estratégia de divulgação do modelo de trabalho no estado, o presidente informou que estão sendo desenvolvidas diversas abordagens. Dentre elas, destacam-se a adesivação de veículos e a distribuição de cartões pelos motoristas, bem como o investimento no *design* interno dos automóveis, por meio da instalação de QR Codes⁵³ nos encostos de cabeça, visando a familiarização do público com o aplicativo.

A cooperativa também está avaliando outras estratégias de marketing, como a veiculação do trabalho da cooperativa em rádios e em ônibus, utilizando o espaço cedido no vidro traseiro desses veículos, uma vez que pertencentes a uma pessoa conhecida dos cooperados. Sem embargo, o foco inicial é atuar em bairros específicos da capital, visando otimizar o tempo de deslocamento dos motoristas e passageiros. No entanto, à medida que o número de cooperados for aumentando, a cooperativa planeja expandir sua área de abrangência, buscando captar mais clientes e cobrir todo o estado do Ceará.

Por fim, com relação aos desafios enfrentados pelo modelo cooperativista da Liga Coop, o presidente destacou que o principal deles é convencer os motoristas de aplicativo acerca dos benefícios que este projeto pode oferecer, uma vez que é focado no trabalho coletivo e no respeito aos valores humanos. Por conseguinte, ele ressalta que é preciso desenvolver um trabalho contínuo de conscientização, para que esses trabalhadores compreendam que esta alternativa possui um potencial de propiciar melhorias, em termos de renda e qualidade de vida, em contraste com o cenário encontrado nas grandes plataformas.

⁵³ É um código de resposta rápida, cujo nome completo é Quick Response Code, que consiste em um gráfico 2D que pode ser lido pelas câmeras dos celulares. Disponível em: https://acesso.gov.br/faq/_perguntasdaFAQ/oqueeqrcodemobile.html#:~:text=C%C3%B3digo%20de%20resposta%20r%C3%A1pida.,lido%20pelas%20c%C3%A2meras%20dos%20celulares.

4.2.6 A Cooperativa do estado de São Paulo

A cooperativa de São Carlos/SP é uma das fundadoras da federação e foi criada com o propósito de representar um contraponto às regulamentações municipais dos aplicativos de plataforma na cidade e servir como resistência ao domínio das grandes empresas do setor. De acordo com o seu presidente, atualmente, os principais desafios da cooperativa são a escassez de recursos para divulgação do modelo de trabalho e o engajamento humano no próprio ambiente da cooperativa, o que dificulta a captação de passageiros e o crescimento da cooperativa, apesar dos diferenciais que o modelo do cooperativismo de plataforma pode oferecer, tais como, melhores ganhos e o foco na comunidade.

O presidente revelou que começou a trabalhar como motorista de aplicativo em 2018, após a empresa de que era proprietário ter permanecido inativa, por cerca de um ano. Então, diante da dificuldade de recolocação profissional, optou por essa atividade para poder obter renda. No entanto, algumas regulamentações municipais começaram a surgir, mas se mostravam prejudiciais aos motoristas, apesar da existência da Lei Federal nº 13.640/2018. Para ele, as prefeituras buscavam tirar proveito dessa situação, embora influenciadas pelas grandes plataformas, o que configurava um boicote ao trabalho dos motoristas e uma grande injustiça.

Nesse processo, ele começou a se posicionar contra os vereadores da cidade de São Carlos, mobilizando um grupo de motoristas de aplicativo para a causa. Dessa forma, estabeleceu uma espécie de liderança, pois constatou que não havia pessoas dispostas ou com a coragem necessária. Com isso, conseguiram cancelar diversas sessões da Câmara Municipal de São Carlos. No entanto, esse grupo precisou formar uma associação para poder discutir formalmente a questão da regulamentação de aplicativos, passando a colaborar com outras associações, no âmbito da Assembleia Legislativa de São Paulo e em outras câmaras dos vereadores, promovendo audiências públicas para abordar outros assuntos importantes, como a violência contra os motoristas de aplicativo.

Essa associação também participou de diversas reuniões com a Uber e a 99, em conjunto com os presidentes de outras associações, buscando soluções para os motoristas de aplicativo. Entretanto, ficou evidente que tais iniciativas se limitavam a promessas, visto que, na realidade, o objetivo primordial dessas empresas não era assegurar os direitos dos motoristas, mas sim maximizar seus próprios lucros. Isso gerou a necessidade de a associação adquirir um aplicativo próprio de trabalho, mas não foi possível, uma vez que não há permissão legal para associações operarem com fins comerciais. Diante disso, surgiu a ideia de criar uma cooperativa

Assim, em 2019, a cooperativa de São Carlos foi fundada, sendo considerada a primeira no Brasil a adquirir um aplicativo de mobilidade, desenvolvido por uma empresa de Fortaleza, o que possibilitou iniciar suas operações em 2020, em plena pandemia da COVID-19.

O fato é que a cooperativa teve que aguardar o período de um ano para obter o CNPJ, devido a alterações na legislação do estado de São Paulo, mas logo em seguida veio a pandemia, o que causou mais atrasos. Entretanto, assim que o CNPJ foi emitido, a cooperativa adquiriu o aplicativo e iniciou suas operações, obtendo grande aceitação da população, especialmente em razão da sua natureza cooperativista. Isso resultou no cadastramento de 15.000 passageiros e em um elevado número de corridas diárias na cidade, para a satisfação de todos os cooperados. No entanto, tempos depois, o aplicativo começou a apresentar falhas de funcionamento.

Vale dizer que o mesmo problema estava ocorrendo com outras cooperativas que utilizavam esse aplicativo, como a do Rio Grande do Sul e a do Maranhão, o que levou os presidentes dessas cooperativas a iniciarem um diálogo. Com isso, houve um debate sobre a ideia de trabalhar com um aplicativo comum, mas que fosse funcional. Porém, antes de tal implementação, foram realizados testes, nos quais cada cooperativa empregou um tipo diferente de aplicativo. A cooperativa de São Paulo, por exemplo, adquiriu um código-fonte que se revelou inoperante e que até hoje está sendo pago. O único aplicativo que demonstrou boa funcionalidade foi o “Liga Coop”, da cooperativa do Rio Grande do Sul, o que viabilizou uma plataforma unificada para esse grupo de cooperativas.

A partir disso, os presidentes iniciaram viagens a Brasília, embora sem muitos recursos, com o objetivo de apresentar o projeto de uma federação de cooperativas de mobilidade aos ministérios. Foi numa dessas ocasiões que conseguiram ser recebidos por Gilberto de Carvalho, Secretário de Economia Solidária do Ministério do Trabalho o qual, após diversas reuniões e um considerável esforço de convencimento, acolheu a ideia, entendendo o potencial do projeto. Esse apoio foi crucial para a organização da federação, que, mesmo com grandes dificuldades e sem muitos recursos financeiros, foi finalmente fundada, em 2023, recebendo o nome de Liga Coop, o mesmo do aplicativo.

Nessa época, a cooperativa de São Carlos começou a operar com o aplicativo da Liga Coop, mas estava praticamente sem recursos. Isso porque, segundo o presidente, o reinício das atividades da cooperativa representou um desafio maior do que iniciar um projeto novo. Então, a ausência de capital de giro para custear a divulgação do novo aplicativo tornou o processo de reinício ainda mais difícil. Em consequência disso, a cooperativa de São Paulo permanece até hoje em situação de escassez de recursos, sem mesmo saber explicar como ainda está funcionando, embora o presidente mantenha a aposta no projeto da Liga Coop.

Atualmente, a cooperativa está tentando se reorganizar, fazendo algumas coisas estratégicas, porque conseguiu recursos da federação. No entanto, o presidente explicou que esses recursos não são direcionados ao caixa da cooperativa de São Paulo, pois são exclusivos para mídia digital, o que contrasta com a necessidade de a cooperativa realizar ações presenciais, que significa visitar cidades e engajar os motoristas localmente. De acordo com o presidente, os motoristas preferem participar ativamente dos processos, adesivando seus veículos e marcando presença, mas isso requer um investimento financeiro que a cooperativa de São Paulo não possui, porque está praticamente inativa e estagnada há aproximadamente dois anos.

De fato, a cooperativa investiu praticamente todos os seus recursos na aquisição do primeiro aplicativo, resultando em dívidas que ainda precisam ser quitadas, mas está na expectativa de que as coisas começarão a se restabelecer. Então, a cooperativa deposita suas esperanças na Liga Coop, cujo êxito depende de como as coisas estão sendo feitas, pois o pessoal da federação é quem orienta para onde vão os recursos, e a cooperativa fica à mercê dessas decisões.

O presidente ressaltou que começará a receber fundos de um trabalho que desenvolve no âmbito da federação, na qualidade de diretor de operações, e decidiu utilizá-los para auxiliar a cooperativa de São Carlos. Ele destacou que há muitos motoristas esperançosos, mas solicitam uma ação imediata, pois se encontram com os veículos sem manutenção e sem os recursos necessários para sustentar suas famílias, embora saibam que a cooperativa receberá verba apenas para mídia digital, que é insuficiente para resolver o problema. Portanto, é necessário encontrar meios de reorganizar a cooperativa e aproveitar a entrada de novos cooperados, para definir as próximas etapas estratégicas.

Em relação aos municípios em que atua, o presidente informou que, na cidade de São Carlos, a cooperativa está com 130 motoristas ativos, porém não há recursos para fazer uma campanha de captação de novos motoristas e passageiros. Isso resulta em um baixo número de motoristas ativos no aplicativo da Liga Coop durante o dia, devido à baixa demanda de corridas e, consequentemente, quase nenhuma chamada. De todo modo, além de São Carlos, a cooperativa possui núcleos de cooperados nas cidades de Bauru, Ribeirão Preto, Itu, Salto, Jundiaí e na região do Grande ABC paulista.

Ele destaca que, na capital, há um número considerável de motoristas de aplicativo. No entanto, é necessário dialogar com a prefeitura, devido à existência de uma regulamentação que praticamente impossibilita a atuação da cooperativa. De fato, essa legislação parece beneficiar as grandes plataformas, em detrimento das cooperativas, que precisam pagar impostos

onerosos, o que inviabiliza suas operações. Portanto, entende que é imprescindível estabelecer um diálogo com a prefeitura da capital, a fim de criar um ambiente mais justo para as cooperativas.

Em relação à formação de novas lideranças, o presidente destacou que haverá uma assembleia *on-line* com todos os cooperados, cuja proposta é a criação de núcleos de lideranças por região, com o objetivo de permitir que administrem a cooperativa localmente. Ele entende que há uma carência de pessoas com uma compreensão mais profunda do cooperativismo, muito em função do pensamento que vem enraizado do modelo das grandes plataformas. Portanto, a iniciativa é criar grupos de indivíduos aptos a conduzir o movimento de forma alinhada aos princípios cooperativistas

Questionado sobre o número de cooperados cadastrados e da compreensão que eles possuem sobre o projeto de cooperativismo da Liga Coop, o presidente informou que a maioria participou do curso de formação, mas alguns não empenham a devida atenção, priorizando apenas a busca por trabalho e renda. Ele salientou que, atualmente, apesar de haver um grande número de cooperados cadastrados, que beira em todo de 1500, apenas cerca de 500 estão ativos. Então, existe a necessidade de conscientizar os cooperados, mas o desafio também reside na vontade individual de cada um de querer participar verdadeiramente do projeto.

Por isso, o presidente entende que é fundamental um processo de aprendizado, para que o cooperado compreenda que o propósito da cooperativa é alavancar um modelo de trabalho mais justo. No entanto, ele destaca que essa é uma situação delicada, pois não é apenas uma questão de relutância em assimilar os conceitos, pois existe a necessidade de o motorista trabalhar para garantir seu sustento e de sua família, muitas vezes exaustivamente e sem êxito. Todavia, ele ressalta que, embora o tempo seja um recurso escasso para os motoristas, é importante fomentar a conscientização, através da formação cooperativa, atraindo pessoas que queiram trabalhar por meio desse formato.

O presidente ressaltou que a estratégia de uma divulgação mais direta e pessoal do trabalho da cooperativa, do tipo “boca-a-boca”, é relevante, embora isso envolva um processo mais lento, que pode levar à perda de interesse dos motoristas de aplicativo. Por isso, sublinha que é crucial uma estratégia de divulgação forte nas cidades, pois é o que incentiva os clientes a baixarem o aplicativo e começar a utilizá-lo, motivando os motoristas a desligarem outros aplicativos, tal como ocorreu no início das atividades da cooperativa, com o primeiro aplicativo.

Outrossim, o presidente informou que a cooperativa iniciou suas atividades com 70 passageiros em São Carlos, e logo depois alcançou 6.000 até chegar a 15.000 passageiros, de forma muito rápida. Porém, observa que, atualmente, a cidade conta com um pouco mais de

2.000 passageiros, muitos dos quais não estão mais ativos, o que é atribuído à queda na oferta dos serviços da cooperativa, decorrente da ausência de uma estratégia de divulgação mais rápida para atrair novos passageiros, que é crucial para o crescimento da cooperativa.

Sobre a questão previdenciária, o presidente informou que a Lei nº 13.640/2018 estabelece a obrigatoriedade de recolhimento previdenciário para motoristas na categoria de contribuinte individual. Ocorre que, devido à escassa fiscalização, a maioria dos motoristas acaba não efetuando o recolhimento. Além disso, os motoristas aposentados optam por não recolher e outros contribuem como Microempreendedor Individual (MEI), por pagarem um valor fixo. Ele também observa que alguns motoristas recolhem como autônomos, enquanto outros não realizam qualquer tipo de contribuição. No entanto, compreende que isso é muito complexo para os motoristas de aplicativo, considerando que, praticamente, não há sobra financeira para esse recolhimento.

Por isso, espera que o projeto da Liga Coop se consolide e incremente as atividades das cooperativas, para que os cooperados obtenham uma remuneração melhor, permitindo que contribuam para a Previdência Social de forma digna. Apesar disso, o presidente enfatiza a importância de os motoristas efetuarem as contribuições previdenciárias, visando à própria proteção, a fim de assegurar um suporte financeiro futuro, em caso de eventual afastamento de suas atividades.

Ademais, ele não acredita na possibilidade de um diálogo entre o modelo da Liga Coop e a proposta de regulação dos serviços de aplicativo de mobilidade do governo federal. Enfatiza, inclusive, que uma nova proposta está sendo discutida por alguns deputados, a qual, em sua avaliação, será prejudicial aos motoristas, por ter sido praticamente formulada pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec). Inclusive, ele informou que foi convidado para integrar a mesa de discussão dessa proposta, mas optou por não participar, por entender que esse processo está sendo todo coordenado pelas grandes plataformas.

Nesse sentido, destacou que a federação está buscando um projeto de lei, por intermédio de uma frente parlamentar, visando a formalização de um modelo que abranja o cooperativismo de plataforma, com a finalidade de resguardar os trabalhadores das arbitrariedades que são comuns no modelo das grandes plataformas.

No que tange aos diferenciais do aplicativo da Liga Coop em relação aos demais, o presidente considera que eles são vários. Em primeiro lugar, é a garantia de que os recursos auferidos por intermédio do aplicativo permanecem nas localidades em que as cooperativas estão sediadas e não remetidos a outros países, uma vez que se trata de tecnologia nacional, fator que fortalece a economia local. Por essa razão, ele entende que é necessário realizar um

trabalho de conscientização da população acerca dessa questão, o que, de fato, ainda não é feito, mas que precisa ser colocado em prática.

Outra vantagem é que o aplicativo da Liga Coop confere ganhos melhores aos motoristas, embora seja necessário que o cooperado cumpra certas exigências, como períodos mínimos de descanso, por questões de saúde e segurança, evitando o trabalho exaustivo, que é uma prática comum nas grandes plataformas.

Por isso, o presidente ressalta que o aplicativo é bom, mas sua grande preocupação é com a falta de um trabalho de marketing robusto, o que tem gerado dificuldades e impedido o crescimento da cooperativa. Essa carência tem desmotivado os motoristas cooperados e dificultado a implementação de ações significativas, tal como a realização de um trabalho de aproximação em cidades estratégicas, a fim de gerar um movimento forte para capitalizar a cooperativa e, conseqüentemente, possibilitar uma abrangência para outras regiões do estado.

Foi destacado que, na cooperativa, existe uma fiscalização para que o cooperado trabalhe com os carros sempre em boas condições, em conformidade com os critérios de qualidade estabelecidos pela federação, o que também contribui para a segurança de todos. Entretanto, é possível perceber que essa prática não é observada nas grandes plataformas, onde, segundo ele, muitos motoristas não seguem as regras básicas de apresentação, trabalhando com vestimentas informais, como camiseta, chinelo e bermuda, tratando a atividade como um mero "bico". Por isso, a cooperativa zela por um trabalho de qualidade, embora não tenha a intenção de competir com as grandes plataformas, mas sim de se colocar com uma alternativa, oferecendo um serviço mais humanizado.

De fato, o presidente aponta que muitos cooperados identificam-se como motoristas profissionais, num contexto mais amplo da atividade, pois estão investidos da intenção de oferecer um serviço diferenciado e de qualidade, embora existam outros que se veem como empreendedores, num viés mais individualista da atividade. Para ele, isso tem a ver com questão da formação cooperativa, mas, também, com a consciência de cada um, ainda que todos participem do mesmo curso de formação ministrado pela federação.

Nesse sentido, enfatiza que o curso de formação é relevante, mas precisa ser conduzido de forma mais gradual e contínua, através de uma didática aprimorada, pois entende que cada motorista tem um certo tempo para assimilar as ideias e conceitos que são transmitidos no curso. Portanto, esse é um trabalho de longo prazo, que demanda uma metodologia específica, para que se possa obter os resultados esperados, que inclusive é parte da proposta que está sendo debatida na federação.

Sobre a liberdade de os cooperados poderem trabalhar com mais de um aplicativo, concomitantemente com o da Liga Coop, o presidente afirmou que, no momento, não há qualquer restrição nesse sentido. Isso se justifica pelo fato de os cooperados serem proprietários do negócio, o que lhes confere certa autonomia. Entretanto, quando a cooperativa alcançar um nível de atividade mais substancial, espera-se que os cooperados demonstrem maior regularidade no uso do aplicativo da Liga Coop, a fim de fomentar o crescimento da própria cooperativa e do movimento como um todo. No entanto, atualmente, essa exigência não é propriamente viável, uma vez que os cooperados necessitam assegurar seu próprio sustento, embora sejam orientados a manter o aplicativo da Liga Coop sempre ativo.

Questionado se o projeto de cooperativismo de plataforma da Liga Coop tem relação com a ideia de criar uma conscientização política, o presidente ressaltou que a cooperativa não possui viés político, até porque a federação não permite esse tipo de debate, justamente para não gerar nenhum tipo de controvérsia interna. Não obstante, ele observa que o governo atual, apesar de ter uma orientação política de centro-esquerda, tem oferecido um apoio considerável ao projeto da Liga Coop, embora a maioria dos motoristas tenha um posicionamento de direita.

Desse modo, quando há qualquer discussão sobre política, religião e futebol no ambiente de trabalho, a administração da cooperativa intervém e adverte os envolvidos, para evitar maiores divergências. Por isso, a conscientização que se constrói dentro do movimento não segue nenhuma tendência político-partidária, embora seja fundamental mostrar, na prática, que os resultados alcançados pela federação são decorrentes de apoios oriundos do governo federal.

No que concerne aos desafios observados no modelo do cooperativismo, o presidente enfatizou que isso tem a ver com a capacidade de compreensão de cada indivíduo. Para ele, há uma dificuldade de alguns cooperados de assimilar a essência do cooperativismo defendido pela Liga Coop e, por consequência, do próprio modelo de trabalho da cooperativa.

Conforme entende, isso decorre da carência de um envolvimento mais efetivo de alguns cooperados com o movimento, fazendo com o que o peso das obrigações seja suportado apenas por alguns, quando, na verdade, a realidade poderia ser outra. Não obstante, ele tem otimismo e acredita que isso pode ser superado, através da implementação de um trabalho contínuo de conscientização, de modo que os indivíduos compreendam que tanto os êxitos quanto os fracassos são de responsabilidade de todos.

4.3 A Equipe Técnica de Gestão Estratégica da Liga Coop

A equipe técnica atua nos processos estratégicos delineados pela Liga Coop, sendo composta, além de suas respectivas diretorias, por três departamentos principais: o Administrativo; o Operacional; e o de Tecnologia e Informação. Os integrantes de cada departamento possuem uma função executiva própria, dentro da estrutura da organização.

Então, essa é formada: pela Secretária Executiva, que apoia a presidência na interlocução entre os departamentos, organizando e estruturando suas atribuições; pelo Gerente de Operações, responsável por ministrar os cursos de formação cooperativa aos cooperados, além de atuar na incubação de novas cooperativas; pela Coordenadora do Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), que atende às solicitações dos clientes, bem como às demandas dos cooperados; pelo Tesoureiro; pelo Contador e pelo Assessor Jurídico da federação, que dão suporte às cooperativas nos processos de formalização e regularização nas juntas comerciais; e pelos membros do Conselho de Administração da Liga Coop.

Completam a equipe o Gerente de Tecnologia e Informação, responsável por acompanhar as questões técnicas relativas ao aplicativo da Liga Coop, fazendo também a interlocução com a equipe da Fundação de Apoio da UFRGS, que desenvolve o novo aplicativo de trabalho, e pelo Gerente Administrativo, que organiza o funcionamento da federação e acompanha o andamento das ações de cada equipe, identificando suas necessidades.

Juntamente com a diretoria da Liga Coop, essa equipe reúne-se sempre às sextas-feiras, às 16:00 horas, nas denominadas Reuniões de Organização e Governança da Liga Coop, onde é possível obter um panorama dos temas operacionais e estratégicos traçados. Nesse sentido, são debatidos, por exemplo, assuntos como a necessidade de aprimoramento nos serviços de atendimento ao cliente, problemas relacionados ao processo de ingresso de novos cooperados, regularização das cooperativas nas juntas comerciais, além dos conflitos e obstáculos enfrentados, como a lentidão na liberação dos recursos públicos para os projetos.

4.3.1 Diálogos e parcerias

Nas reuniões da Equipe Técnica Estratégica da Liga Coop são debatidos diversos assuntos estratégicos, como os esforços que são feitos por meio de diálogos com políticos, que visam assegurar o financiamento dos projetos da federação. Isso envolve viagens frequentes do presidente da Liga à Brasília, para resolver questões relativas à liberação de recursos pendentes, vinculados a emendas parlamentares e a outros projetos. Também são discutidas articulações

para o desenvolvimento de parcerias internacionais, como é o caso das interlocuções realizadas no Uruguai, através das quais foi possível obter um reconhecimento do trabalho desenvolvido pela Liga Coop.

Ressalta-se que também há debates frequentes sobre o desenvolvimento do novo aplicativo, que será de propriedade da federação. Conforme informações do gerente de tecnologia da Liga, esse aplicativo está em fase inicial de planejamento, o que demanda etapas de diagnósticos e levantamento de requisitos, não obstante o fato de o projeto ainda depender da documentação relativa à liberação para testes.

Ademais, a equipe avalia a necessidade de avanços na área do marketing, especialmente em relação à produção de conteúdos mais autênticos, e no desenvolvimento de novas tecnologias, o que inclui a contratação de uma plataforma para reuniões, além de um site próprio da Liga Coop e um trabalho mais específico de divulgação nos estados.

Por outro lado, há um foco específico voltado à defesa de uma legislação própria para o cooperativismo de plataforma no Brasil, através de uma frente parlamentar mista no Congresso Nacional, com a estratégia de atuar de forma suprapartidária. Essa proposta está dentro da perspectiva de luta da Liga Coop pela aprovação de leis mais favoráveis ao cooperativismo, buscando um terceiro caminho regulatório para o trabalho realizado por meio de plataformas digitais alternativas.

De fato, há uma preocupação quanto à aprovação de uma possível regulação dos aplicativos de mobilidade no Brasil e que isso venha a afetar as atividades das cooperativas. Porém, o presidente da federação destacou que, se o projeto de lei específico do cooperativismo de plataforma idealizado pela Liga Coop for aprovado, eventual regulação não afetará as cooperativas. Por isso, a Liga Coop defende uma legislação que dê amparo ao cooperativismo de plataforma, para evitar qualquer tipo de influência de uma regulação voltada às grandes plataformas no trabalho das cooperativas.

Há momentos em que essas reuniões também contam com a participação de parceiros da Liga Coop, como no caso da equipe da Coopeb, que é uma cooperativa do Rio Grande do Sul especializada em educação cooperativa e formação de lideranças. Nesse sentido, a intenção da Liga Coop é mostrar a importância de estabelecer parcerias voltadas à oferta de cursos de capacitação em educação cooperativista aos cooperados, através de módulos de integração obrigatória.

A finalidade é fortalecer a visão do cooperativismo e o sentimento de pertencimento entre os cooperados, bem como iniciar um processo de formação de líderes. Nessa perspectiva, a estratégia é fortalecer o cooperativismo de plataforma no Brasil, a partir de uma formação

crítica dos cooperados. De fato, os próprios membros da equipe técnica reconhecem que muitos cooperados integralizam suas cotas, mas permanecem sem entender o que é fazer parte de um movimento cooperativista. Para a equipe, há cooperados que ainda não internalizaram os princípios e valores do cooperativismo, que é a base para o fortalecimento do projeto da Liga Coop.

A equipe entende que essa questão também envolve ética, clareza de propósito e autogestão, uma vez que, na ausência desses elementos, as cooperativas serão apenas prestadoras de serviço, perdendo o diferencial que têm a oferecer, em termos de trabalho e renda. Por isso, o presidente julga importante iniciar uma parceria estratégica como a Coopeb, a fim de criar uma identidade cooperativa no âmbito de toda a Liga Coop.

Existe a possibilidade desses cursos serem disponibilizados por meio de áudio, de modo a facilitar o cumprimento da carga horária, considerando que os cooperados são motoristas de aplicativo. A ideia é que, no futuro, haja uma certificação obrigatória para a integração definitiva dos cooperados, embora a equipe da Liga reconheça que, no curto prazo, seja uma tarefa difícil de implementar, ainda que essencial para o futuro da federação. A intenção é que esses cursos sejam subsidiados por meio de uma emenda parlamentar específica e que o custo adicional seja dividido entre as cooperativas associadas.

Outrossim, há reuniões que contam com a presença de representantes da Unisol, entidade parceira da Liga Coop que atua junto ao governo federal para a liberação de recursos voltados aos projetos da federação.

Sobre isso, numa dessas reuniões houve um momento interessante, quando a representante da Unisol Brasil informou sobre a liberação de um recurso oriundo de uma emenda parlamentar⁵⁴. De fato, essa liberação se deu graças à articulação feita pela equipe Unisol Brasil, embora enfrentando muita burocracia e demora demasiada, o que envolveu uma atuação direta em Brasília, não obstante o fato de o projeto da Liga Coop ter sido um dos primeiros a ser apresentado.

Com isso, a aprovação do plano de trabalho pelo governo federal desbloqueou um recurso vital para a federação, de um projeto vinculado a uma emenda parlamentar, marcando uma etapa de alívio e otimismo para o futuro. De fato, isso foi muito significativo, pois representou um subsídio importante que permitiu à Liga Coop realizar a expansão do trabalho das equipes para o ano de 2025. Vale dizer que também representa uma conquista coletiva

⁵⁴ TFM 0005/2025 Instrumento Nº 977557 – Ministério do Trabalho e Emprego. Deputados: Denise Pessoa, Del. Adriana Accorsi, Izalci Lucas, Alencar Santana e Marcon.

importante, demonstrando a força e a organização do grupo, além de consolidar legitimidade aos projetos da federação.

Dessa forma, a federação já contabilizava, desde o primeiro projeto apresentado, recursos vinculados a três emendas parlamentares, todos liberados através da Secretaria Nacional de Economia Solidária, por intermediação da Unisol Brasil.

Não obstante, a liberação definitiva desse recurso ainda dependia de assinaturas de contratos pelos participantes, o que exigia uma corrida contra o tempo para lidar com intensa burocracia, incluindo a regularização de certidões negativas, para evitar a exclusão do Simples Nacional, o que afetaria algumas pessoas ou talvez a própria federação. De fato, essa liberação possibilitaria, enfim, o início da remuneração de cada membro da equipe técnica da Liga Coop, pelas atividades que realizam e são responsáveis, no âmbito de cada projeto aprovado. Com efeito, o número do processo de empenho dos recursos já facilitaria a antecipação de pagamentos para os contratados.

Nesse aspecto, houve uma discussão sobre a necessidade de organização para os projetos futuros, como resolução prévia dos documentos pendentes e da confecção dos planos de trabalho de cada departamento, os quais precisam ser baseados em metas. De fato, a condição para receber os próximos pagamentos seria a de cumprir o que estivesse nos planos de trabalhos, para garantir que o dinheiro estivesse vinculado, especificamente, a resultados.

Além disso, houve uma reunião que contou com a participação do Presidente da Unisol Brasil, Arildo Mota, que compartilhou a experiência da central de cooperativas de Economia Solidária, enfatizando a importância de gerar trabalho e renda com dignidade. Ele ofereceu um apoio contínuo à Liga Coop, destacando a importância estratégica dos projetos da federação de cooperativas e do trabalho desenvolvido pela equipe técnica, embora o cooperativismo de plataforma seja um campo novo, cheio de desafios.

Nas reuniões também é sempre reforçada a necessidade de alinhar o que a Liga Coop faz com políticas públicas, mas sem depender, necessariamente, de um partido político específico, pois o foco tem que ser em benefício dos trabalhadores e não em política partidária.

4.3.2 O processo de regularização das novas cooperativas

Por outro lado, nas reuniões da equipe técnica são discutidas as questões relativas à regularização das cooperativas e a fase de testes do aplicativo em algumas cidades, como Curitiba, Brasília, Recife e Rio de Janeiro, mas também a gestão de riscos e a documentação relacionada às etapas desses testes. Isso porque, foi constatado que uma cooperativa havia

utilizado o aplicativo na fase de teste para atender clientes, ou seja, para fazer corrida real, embora sem ter o CNPJ regularizado e ainda sem estar associada oficialmente à federação.

Nesse sentido, foi destacado que, não obstante à necessidade de a federação crescer, é preciso que sejam observados, rotineiramente, os critérios de responsabilidade estabelecidos pela Liga Coop, para não perder o foco, uma vez que envolve riscos. Por isso, foi estabelecido que o termo de teste do aplicativo deveria passar por modificações, para fazer constar que o período de teste seria limitado a dez dias, estando a cooperativa proibida de realizar corridas reais nessa fase. Assim, foi percebida a necessidade de padronizar esse processo, tornando-o mais rígido, para evitar problemas para as cooperativas e para a própria Liga Coop.

Ademais, foi reiterada a necessidade do cumprimento estrito do fluxo compreendido entre a integração da cooperativa à Liga e o processo de liberação do sinal do aplicativo, para não haver descumprimentos de etapas que são fundamentais. Desse modo, ficou definido que a configuração do aplicativo para as novas cooperativas somente será feita após se filiarem formalmente à federação.

Noutro giro, são levantadas questões sobre os processos de formalização das cooperativas, especialmente sobre problemas com burocracias locais e pendências nas juntas comerciais, o que gera desgastes, como foi o caso da cooperativa de Pernambuco. No entanto, notou-se um fato curioso, relacionado à cooperativa de Brasília, relativo a uma exigência inusitada feita pela junta comercial do Distrito Federal, notadamente quanto à necessidade de publicação da formalização da cooperativa em um edital. Por isso, foi preciso acionar a OCB para destravar o processo.

De fato, nota-se que há processos que exigem a intervenção da assessoria jurídica da Liga Coop na formalização das cooperativas, principalmente em relação a problemas enfrentados em determinados locais. Em alguns casos, há exigências inconstitucionais para a liberação das atividades cooperativas, como as feitas pelos órgãos de trânsito de Fortaleza e Brasília, que reivindicam acesso total aos dados da plataforma de trabalho, o que a Liga Coop considera ilegal. Para o presidente da federação, a exigência de acesso aos dados pessoais armazenados no aplicativo configura uma questão complexa, posto que envolve pontos centrais da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), bem como os limites da vigilância na economia digital.

Nesse ponto, a Liga Coop aponta que há juntas comerciais que citam a Lei Geral das Cooperativas de forma errada e levantam questões confusas sobre dados sensíveis dos cooperados e dos clientes. Por isso, a federação usa o conhecimento técnico e jurídico acumulado para contestar cada ponto e destravar os processos, considerando que esse tipo de

exigência configura violação da privacidade e vigilância excessiva do Estado. Ainda assim, há cooperativas que precisam estar em conformidade com outras questões, especificamente quanto ao regramento de trânsito do local, para obter a formalização, como é o caso de Brasília.

A presidência entende que, em alguns casos, a lentidão envolvendo a formalização tem a ver com uma retaliação deliberada, com o objetivo de gerar dificuldade à federação, como foi o caso de Santa Catarina, cujo processo foi travado várias vezes. Apesar de tudo, a compreensão era de que essa cooperativa estava madura e que era preciso motivar e manter os cooperados empolgados.

De todo modo, foi colocada a necessidade da realização de visitas periódicas da equipe do Departamento Administrativo às sedes das cooperativas, como parte da estratégia de orientação na montagem dos processos internos e na busca de uma conexão da gestão da Liga Coop com a realidade da ponta. Essa ação também tem a finalidade de levar a estrutura da federação para onde as coisas realmente acontecem. Em contrapartida, há uma preocupação relacionada à possibilidade de haver desistência das cooperativas ainda em formação, em razão da demora na regularização nas juntas comerciais.

4.3.3 Os conflitos e os obstáculos enfrentados

Nas reuniões também há discussões sobre os desafios enfrentados pela federação, principalmente aqueles em torno de disputas internas que ocorrem no âmbito das cooperativas e dos problemas de governança observados algumas delas. Por exemplo, houve uma crise envolvendo um processo de eleição de dirigentes de uma cooperativa, que demandou um movimento importante dos presidentes de outras cooperativas estaduais, em torno do fortalecimento dessa cooperativa, o que mostra a importância do trabalho em rede e do apoio e da união de todos.

Outro caso remete a um processo complexo de crise de representatividade em uma cooperativa, embora seja bem estruturada. Nesse caso, os cooperados criaram um comitê de gestão, pois perceberam que os problemas estavam sendo resolvidos de forma isolada e não coletivamente, o que envolveu, inclusive, negação de fatos muito evidentes. Nesse sentido, a federação deixou a mensagem de que os dirigentes empresariais ou políticos não podem fazer parte dos processos decisórios, seja na esfera da cooperativa ou da federação.

Assim, com amparo no estatuto da federação, a gestão da crise da referida cooperativa exigiu a intervenção direta da federação nessa cooperativa, por meio do seu Conselho de Administração. No entanto, para que ocorresse essa intervenção, houve uma deliberação

específica envolvendo os presidentes de todas as cooperativas, através da qual foi definido que gestão dos pagamentos dos cooperados da cooperativa deveria ser administrada pela Liga Coop, como forma de garantir sua continuidade, o que também contribuiu para a reorganização interna da cooperativa. De fato, constatou-se uma crise profunda, cujos conflitos internos decorriam do descaso com os princípios do cooperativismo, além de dívidas acumuladas, o que resultou na renúncia coletiva da diretoria. Não obstante, isso exigiu um esforço administrativo e técnico considerável, uma vez que houve a necessidade de vincular os cooperados individualmente à federação, para a realização do pagamento de cada um de forma direta.

Sem embargo, também houve um problema de gestão e conflito envolvendo outra cooperativa, notadamente quanto a uma decisão tomada monocraticamente, relativa ao preço de corridas, que resultou na desmobilização dos cooperados. Em razão disso, foi decidido que tal questão deveria ser um assunto de deliberação específica do Conselho de Administração da federação. Nesse aspecto, é possível observar que a tensão entre a gestão centralizada da federação e a autonomia das cooperativas locais faz parte dos obstáculos enfrentados pela Liga Coop.

Outrossim, também há obstáculos operacionais complexos para a Liga, que incluem a necessidade de expansão para novas cidades, as estratégias de divulgação e marketing, bem como as dificuldades burocráticas associadas ao registro de cooperativas em diferentes estados. Além disso, há problemas relacionados com multas de trânsito e bloqueios de veículos, que são recorrentes e geram preocupações, posto que podem envolver cobranças indevidas. Com isso, há necessidade de ação judicial, geralmente em razão de uma situação anômala, configurada na ausência de notificação oficial, conforme registrado pela equipe da Liga.

Noutro aspecto, foi levantada uma preocupação sobre a importância do armazenamento, gerenciamento e guarda dos dados pessoais de clientes e dos cooperados, no sentido de evitar vazamentos, principalmente daquelas pessoas que não utilizam mais o aplicativo. Em razão disso, foi destacada a necessidade de uma solução definitiva, pois isso significa estar em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Nesse sentido, está prevista a contratação de uma consultoria específica para atuar nessa adequação, uma vez que isso diz respeito à gestão de informações pessoais sensíveis.

Há sempre menções sobre diversos desafios operacionais e financeiros, em virtude da rápida expansão da Liga Coop, como a abertura e integração de novas cooperativas. Por isso, o ponto de tensão é sempre a dificuldade de acessar os recursos oriundos de emendas parlamentares, vinculados a projetos voltados a financiar a estrutura administrativa e o marketing da federação, como forma de subsídios, o que ameaça a continuidade dos processos

e impede o pagamento à equipe técnica da Liga Coop. Nesse sentido, a federação entende que a dependência desse tipo de verba traz grandes riscos, além de envolver uma burocracia rígida para o cumprimento das exigências formais.

Outro tópico diz respeito aos problemas apresentados pelo aplicativo atual da Liga em determinados locais, principalmente quanto à localização e visualização do deslocamento do motorista pelo passageiro, o que gera uma certa frustração, em que pese o fato de o plano de desenvolvimento de um novo aplicativo ainda estar em andamento, uma vez que depende da liberação de recursos pelo governo federal.

Dentre os problemas técnicos que geram impactos financeiros para as cooperativas, há aqueles relativos a mudanças no sistema de pagamentos por cartão de crédito feito pelo aplicativo. Com efeito, a equipe sustenta que isso decorreu em razão de mudanças no Sistema Financeiro Nacional, mas teve repercussão no sistema de segurança de pagamentos, como bloqueios indevidos, além de gerar problemas de configuração do aplicativo, principalmente nas cooperativas mais novas.

Nesse ponto, também foi ressaltada a questão dos problemas mais gerais de pagamentos, decorrente da vulnerabilidade dos provedores externos de pagamento. Isso porque a integração entre os sistemas às vezes funciona de forma confusa, o que causa atrasos nos pagamentos, prejudicando os cooperados. De fato, esse problema também envolve a divisão que o sistema realiza para aquilo que é destinado ao motorista, à cooperativa local e à federação. Por isso, a equipe de tecnologia já estava mapeando um sistema mais eficiente, embora a previsão seja de que essa falha seja eliminada com o advento do novo aplicativo. No entanto, isso reflete numa situação de quebra de confiança, que precisa ser corrigida por meio de processos de conformidade interna, como defende o presidente da Liga.

Outro desafio diz respeito à realização do curso *on-line* de formação para os motoristas, pois há locais onde há pessoas atrapalhando deliberadamente a proposta, até por meio de perfis falsos. Com isso, houve a necessidade de estabelecer medidas específicas de controles, restringindo permissões de áudio, vídeo e acesso ao chat, embora a Liga entenda que é preciso haver um certo equilíbrio em relação a isso, apesar de toda a complexidade revelada.

Noutra banda, também são discutidos os problemas operacionais, decorrentes de falhas na comunicação interna entre os integrantes da equipe técnica, notadamente em relação a quem reportar uma situação específica, o que reflete nos cooperados que estão na ponta. Isso reforça a necessidade de seguir o organograma estabelecido pela federação e melhorar a coordenação, para evitar ruídos desnecessários.

Outra questão preocupante levantada pela equipe de tecnologia é relativa à possibilidade de falência ou venda da plataforma que a Liga Coop utiliza atualmente para a realização das corridas, pertencente à empresa de Jundiaí/SP. De fato, no plano de ação da equipe de tecnologia, consta a necessidade de monitorar constantemente o aplicativo, inclusive já prevendo algumas opções de troca mapeadas. Desse modo, a equipe avalia que, eventualmente, se houver um problema com a referida empresa, isso pode levar a uma situação de contingência séria, atingindo todas as cooperativas.

Além disso, o aplicativo locado pode conter falhas técnicas, tornando-o vulnerável a ataques cibernéticos, com uma possibilidade latente de perdas de dados. Por isso, foi destacado que a melhor opção é o planejamento para realizar a troca desse aplicativo pelo próprio da Liga Coop. Assim, os desafios enfrentados incluem a dependência crítica da tecnologia, propriamente de um sistema que apresenta problemas, enquanto a intenção de construir a solução própria esbarra na disponibilidade de um recurso incerto.

Essencialmente, todos reconheceram que a Liga Coop ainda está em transição, buscando construir bases sólidas e processos claros, visando garantir crescimento e sustentabilidade, apesar das pressões financeiras e operacionais existentes. De fato, há um contraste entre o desejo de expansão e a realidade do orçamento apertado, além do esforço de uma equipe enxuta, que depende de projetos externos para obter recursos, o que definitivamente constitui um desafio imenso.

4.3.4 As metas e os novos projetos da Liga Coop

O presidente da Liga Coop destaca que é necessário realizar, constantemente, um aprimoramento nos processos internos e de governança da federação, garantindo o equilíbrio com a autonomia das cooperativas locais. No entanto, a equipe reconhece que é preciso manter o padrão definido pela federação, para que a rede continue coesa, mesmo que, eventualmente, ocorra um problema de gestão em alguma cooperativa, o que faz parte da complexidade de gerir uma rede cooperativa.

Nesse sentido, discute-se a importância de a federação criar um selo de gestão, denominado Selo Liga Coop, que deverá ser conferido às cooperativas que demonstrarem uma gestão diferenciada e o cumprimento das normas comuns, servindo como uma espécie de certificação de boas práticas. A ideia é que a concessão do selo seja condicionada ao alcance de metas, à garantia de cumprimento das obrigações e a resolução de pendências legais e de infraestrutura, dentro de um prazo de cinco anos. Enfim, a finalidade dessa certificação é servir

para medir a qualidade do modelo de trabalho, além de garantir um padrão de qualidade e profissionalismo, fortalecendo a marca e a confiança de todos no sistema Liga Coop.

Foi destacado que os benefícios que as cooperativas poderão obter dessa certificação será, por exemplo, a aquisição de verba extra para o marketing. Esse processo envolverá visitas dos membros dos departamentos técnicos às cooperativas, para verificar os processos de gestão de cada uma, de modo que estejam alinhados aos valores delineados pela federação, a partir dos princípios do cooperativismo e dos fundamentos da Economia Solidária, construindo, assim, uma identidade.

Ademais, há um projeto para implantar uma plataforma administrativa, própria da federação, com o objetivo de facilitar a matrícula de novos cooperados, o controle da integralização das cotas-partes dos cooperados e o acompanhamento dos resultados de cada cooperativa. Segundo um membro do Conselho de Administração, esse sistema permitirá o gerenciamento das questões administrativas de forma online, desafogando a administração das cooperativas menores, que geralmente não têm muito recurso para isso. Conforme destacado, tal sistema já está sendo desenvolvido por um programador e, por isso, a equipe considera importante o planejamento de uma reunião para apresentá-lo aos presidentes das cooperativas.

Quanto aos planos de trabalho da equipe, esses estão divididos por departamento, que são três: o Administrativo, que abrange metas de eficiência operacional por setor, integração setorial e gestão de eficiência financeira; e de Operações, cujo foco é a incubação e treinamento das novas cooperativas, o gerenciamento do aplicativo e a realização de visitas às cooperativas, para promover a colaboração; e o de Tecnologia e Informação, que envolve o desenvolvimento da plataforma própria, o gerenciamento de acessos ao aplicativo, o suporte às cooperativas, a mitigação de riscos de cibersegurança e demais questões técnicas envolvendo o aplicativo.

Há uma preocupação da Liga Coop com a melhoria dos mecanismos de satisfação dos usuários finais, ou seja, os clientes e os motoristas, pois considera necessária uma avaliação mais consistente, além daquela específica das corridas pelo aplicativo. Nesse aspecto, a equipe entende que é preciso algo mais aprofundado, talvez por meio de um formulário *on-line*, como o Google Forms, ou algo integrado à própria plataforma, de modo a obter um *feedback* de melhor qualidade. Por isso, o aplicativo próprio parece ser a grande aposta, uma vez que o controle da ferramenta será feito pelos próprios trabalhadores, o que garante flexibilidade, redução de custo e consistência no longo prazo. Com isso, diminuiu-se a dependência da tecnologia de um único fornecedor externo e o risco agregado.

Um tópico importante diz respeito à mudança no contrato do seguro obrigatório para os cooperados, denominado Seguro App, que é uma questão nova para a federação, porque mudou

a estratégia de cobrança. Logo, com a nova seguradora, a opção foi alterar de modalidade, passando de custo por cooperado para custo por corrida concluída. Além disso, foi discutida a necessidade de se buscar sustentabilidade financeira para a federação, através de um acordo em torno de um programa de *cashback* com a nova seguradora. Inclusive, a ideia é que essa estratégia seja discutida nos contratos futuros, que eventualmente venham ser celebrados pela federação, em razão da sua situação financeira apertada.

O presidente da Liga também ressaltou a necessidade da implementação de práticas de conformidade interna (compliance), cuja supervisão ficaria a cargo, não de um órgão autônomo, mas sim do Conselho de Administração, da Secretaria Executiva e do presidente da federação, de modo a garantir que o processo seja pautado na autogestão. Tudo isso em meio aos desafios estratégicos e operacionais ainda existentes, como o processo de organização e integração das cooperativas, em razão do rápido crescimento observado.

Quanto ao futuro, a estratégia é expandir o modelo da Liga Coop para outros setores, além do transporte de pessoas, servindo como um instrumento de combate à precarização do trabalho. Além disso, a ideia é alcançar a sustentabilidade financeira em até 2 anos, de modo a não depender tanto das emendas parlamentares para subsidiar os seus projetos. Com isso, a ideia da Liga é colocar o cooperativismo de plataforma como um movimento social mais amplo, mas sempre com identidade na Economia Solidária.

Ademais, a liderança da Liga Coop espera superar os gargalos burocráticos e manter a coesão e a motivação do grupo, inclusive com a adoção de soluções em escalas, como a descentralização de algumas decisões, para fortalecer a organização nos momentos mais críticos. Essa motivação pôde ser notada nas melhorias implementadas pelo Departamento de Operações nos cursos de formação dos cooperados e na estrutura do SAC, através de mecanismo de filtragem de demandas por tópicos, embora seja reconhecida a necessidade de aprimoramentos, principalmente em relação às dúvidas tecnológicas dos clientes e dos cooperados, em que pese a necessidade de uma remuneração mais estável à equipe.

Outrossim, a equipe também percebe avanços no contexto das cooperativas singulares, principalmente em relação aos processos administrativos internos, o que reflete em uma administração mais focada nos propósitos da federação. O resultado disso pode ser notado na melhoria da percepção da marca e do modelo de trabalho da Liga Coop, como algo bem estruturado, o que possibilita atrair mais motoristas e cooperativas ao projeto, conforme observa a equipe.

5 ANÁLISE DO CASO ESTUDADO

Nessa seção é realizada uma análise acerca do modelo de trabalho da Liga Coop, a partir dos resultados colhidos no decorrer da pesquisa. Através disso, são apresentados os elementos que constituem a base conceitual desse modelo, os princípios que o parametrizam, os elementos que compõem a sua estrutura e as ações que são propostas pelo coletivo de trabalhadores, visando sua consolidação. De fato, isso revelou particularidades importantes, proporcionando o entendimento sobre um modelo de trabalho com lastro na mudança de paradigma e na união dos trabalhadores.

Acredita-se que os objetivos do presente estudo tenham sido alcançados, uma vez que foi possível entender os propósitos, os avanços, as limitações e os desafios enfrentados pela Liga Coop na construção do seu modelo de trabalho. Nesse cenário, foram identificadas as vantagens que esse modelo pode oferecer, os elementos que permitem a sua materialização, além das estratégias delineadas para enfrentar os obstáculos que surgem.

5.1 Elementos característicos do modelo de trabalho Liga Coop

É interessante notar que o movimento de criação da federação Liga Coop nasceu a partir de um diálogo a respeito de um aplicativo que apresentava falhas técnicas, desenvolvido por uma empresa de Fortaleza, que, coincidentemente, era o mesmo utilizado pelas cooperativas fundadoras da federação. Ou seja, uma falha técnica acabou servindo como um ponto de união entre os trabalhadores, o que desencadeou na decisão de formar uma federação de cooperativas e de usar uma mesma solução tecnológica que pudesse funcionar de forma padronizada a todas elas.

Na verdade, o que esses trabalhadores fizeram foi resgatar um modelo antigo, o cooperativismo, mas adaptando-o à realidade dos aplicativos digitais e conjugando-o aos fundamentos da Economia Solidária, para que a luta seja no sentido de garantir sobrevivência digna a todos. De fato, o objetivo é sair da relação abusiva imposta pelas grandes plataformas de mobilidade dominantes e obter autonomia, respeito, dignidade e qualidade de vida, através de um modelo que valorize a participação coletiva e identidade cooperativista.

Nessa perspectiva, Singer (2002) considera que se as cooperativas possuem o êxito econômico é porque seus sócios fazem questão da autogestão, como desejo de lutar por um outro modelo de produção.

Vale notar que grande parte dos motoristas de aplicativo reconhece que o padrão de trabalho do sistema das grandes plataformas ficou insustentável, não só pelo retorno financeiro insuficiente, mas também pela precarização cada vez mais intensa, o que inclui o controle e gerenciamento de todo o processo de trabalho por algoritmos, além de punições e bloqueios arbitrários. Por trás disso há uma “informalização” que revela a perda progressiva das formas estáveis de trabalho, com consequente fluidez daquilo que é considerado remuneração, além do conceito de tempo e local de trabalho, o que afeta inclusive as diretrizes sobre jornada e distribuição do trabalho, como apontam Abílio, Amorim e Grohmann (2021).

Então, para sair das artimanhas de uma estrutura em que o trabalhador é visto como uma peça a ser trocada a qualquer instante, a solução é concentrar os esforços num modelo que combine valor justo e trabalho de qualidade, bem como valorize os trabalhadores. Nessa lógica, Acosta (2016) entende que é necessário construir outra sociedade, a partir de uma estrutura diferente daquela fundamentada no rentismo e na acumulação de capital.

O pilar central do modelo de trabalho da Lig Coop demonstra ser a ausência de um único dono para o negócio, exatamente oposto ao capitalismo tradicional, pois quem toma as decisões, dá o suporte e analisa os problemas são os próprios cooperados, a partir de um entendimento mútuo. Nesse aspecto, é uma mudança total de paradigma em relação ao trabalho realizado nas grandes plataformas, em razão da ausência de um controle central monopolizador.

Sob esse prisma, Singer (2020) assevera que, na Economia Solidária, a assembleia dos sócios é a maior autoridade, pois é a responsável por elaborar as diretrizes a serem cumpridas por todos, não devendo, em razão desse encargo, sonegar nenhum tipo de informação, pelo voto de confiança que recebem, especialmente quanto às decisões que serão tomadas em lugar do coletivo. Mas os sócios também precisam demonstrar o interesse que a prática democrática e autogestionária exigem, para não correr o risco de ser corroída pela lei do menor esforço, como salienta o autor.

É possível observar que a proposta da Liga Coop é ter um aplicativo próprio para ser usado como um meio de produção exclusivo do movimento, o qual possa ser controlado e adaptado, conforme as demandas dos trabalhadores. Com esse objetivo, já está sendo desenvolvido um artefato tecnológico com o suporte de recursos públicos e apoio técnico-científico da Fundação de Apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FAURGS).

Desse modo, a tecnologia está sendo adequada aos anseios dos trabalhadores, numa construção social que internaliza valores e interesses alternativos, com pluralidade e controle democrático nos empreendimentos solidários, conforme ensina Dagnino (2019). Segundo o autor, essa adequação permite a incorporação do conhecimento dos atores sociais nos processos

de trabalho, visando à produção de bens e serviços coerentes com as suas necessidades, através da utilização de artefatos sociotécnicos apropriados a esse fim.

De fato, isso pressupõe uma coalizão em que o conjunto de atores (ou rede de atores) estão interessados em orientar determinada política, de modo que possam exercer influência nos processos em que participam, como indica Dagnino (2019). Sobre isso, Auler e Delizoicov (2015) registram que é por intermédio da participação emancipatória que as inquietudes surgem como agendas de pesquisa, permitindo que a produção de uma tecnologia social congregue concepção e execução num mesmo plano de ação. Os autores destacam que é preciso transformar problemas sociais em problemas de pesquisa e de conhecimento e que, a partir disso, a comunidade científica possa redirecionar suas atividades.

Outrossim, o principal argumento usado pela Liga Coop em prol do seu modelo de trabalho é o econômico, ancorado na prática do preço justo para as corridas que realiza, mas sem entrar na guerra dos preços baixíssimos, a qualquer custo, das grandes plataformas, pois as lideranças da federação entendem que isso só serve para precarizar o trabalhador.

Além disso, outra estratégia importante adotada pela Liga Coop é demonstrar a vantagem do valor agregado ao trabalho realizado, que significa que a maior parte do valor de cada corrida fica destinada ao cooperado e apenas um percentual fixo, de 12%, é reservado às cooperativas. Somado a isso, as cooperativas também possuem autonomia para definirem os preços das corridas regionalmente, pois isso é questão adaptável às características de cada local.

Não obstante, muitos cooperados da Liga Coop veem o cooperativismo não somente como mais uma opção de renda, mas como uma alternativa para reverter a situação de precariedade gerada pelo trabalho nas grandes plataformas. Por isso, sustentam que o modelo cooperativista pode oferecer condições de trabalho mais apropriadas e contínuas, embora isso envolva conquistas diárias. Todavia, o crescimento do modelo depende muito da disposição desses trabalhadores de investirem esforços, tempo e dinheiro, através da integralização de suas cotas-partes, para que haja de fato o fortalecimento do projeto proposto pela federação.

Nesse sentido, Laville (2009) entende que os benefícios colhidos pela experiência de uma atividade coletiva, estruturada com base na Economia Solidária, passam de uma dimensão puramente econômica a uma dimensão que espelha os propósitos reivindicados pelos seus promotores, que são recrutados entre os que utilizam e acreditam na utilidade da iniciativa como projeto democrático. O autor defende que essas experiências não se limitam a fenômenos definidos pela ortodoxia econômica, embora entenda que só não terão alcance se não forem capazes de promover a democracia, seja no seu âmbito interno ou em sua expressão externa.

Nesse particular, Coraggio (2013) afirma que, nos processos da Economia Solidária, os atores precisam agir com liberdade, a fim de se tornarem sujeitos de transformação social, o que também resulta no reconhecimento das pessoas como seres com necessidades, que interagem socialmente entre si.

Ademais, num panorama de longo prazo, as lideranças da Liga Coop identificam a necessidade de investir em tecnologia própria, segurança e marketing, para que as cooperativas tenham condições de crescer e manter um padrão competitivo e sustentável. Isso porque, as grandes plataformas injetam muito dinheiro nos seus negócios, embora voltado para a realidade do lucro como primazia. Nesse cenário, cada cooperativa representa um retrato pequeno de um movimento maior, que, no caso da Liga Coop, é traduzido em alternativas regionais, controladas por trabalhadores, cujo diferencial é desenvolver uma nova frente de trabalho, num setor dominado pelas gigantes da tecnologia.

Nessa esteira, Singer (2002) ressalta que, na disputa com as empresas capitalistas, os operadores individuais precisam se unir por meio de cooperativas para que possam resistir, permitindo compras e vendas em comum, para que os custos sejam reduzidos, mas que, ainda assim, permaneçam competitivos.

Noutro giro, Dagnino (2014) defende que a tecnologia social pode ser adaptada para gerar um potencial físico e financeiro capaz de viabilizar os empreendimentos autogestionários. Além disso, o autor assinala que é preciso que os empreendimentos solidários sejam competitivos e sustentáveis, no sentido de consolidar-se como alternativa econômica viável de inclusão social à população marginalizada, ante o poderio do capital.

Nesse aspecto, o modelo da Liga Coop é visto como uma realidade que poderá minimizar os efeitos deletérios inerentes à lógica das plataformas extrativas, propriamente através das práticas da Economia Solidária implementadas nas ações cotidianas e conjugadas aos princípios do cooperativismo de plataforma, embora reconhecendo que, no desenvolvimento dessas práticas, os desafios sejam imensos. De fato, são muitos os obstáculos, mas a força desse movimento vem justamente disso, de ser construído a partir de baixo, da necessidade e da organização dos próprios trabalhadores, com o objetivo de buscar um futuro diferente para a economia de plataforma e possibilitar àqueles que produzem valor possam também colher os frutos. Nesse sentido, o movimento proposto pela Liga Coop, para além da sobrevivência, pode servir também como um “bem da vida” para esses trabalhadores.

Vale dizer que os empreendimentos coletivos solidários, como é a Liga Coop, podem promover experiências interessantes, servindo de alternativa ao desemprego, como também possibilitar a geração de bem-estar coletivo, a conscientização política quanto à dominação

capitalista, a emancipação dos trabalhadores, além de melhorias nas suas condições de vida e de seus familiares, conforme sublinha Lago (2019).

Nesse quadro, é preciso uma reapropriação coletiva do conhecimento, no sentido de recompor o trabalho coletivo, como possibilidade para a formação de uma sociedade estruturada na auto-organização do trabalho emancipado, como assevera Marrero (2024).

5.2 Os propósitos da federação

A proposta delineada pela Liga Coop é desenvolver um modelo de trabalho alternativo aos motoristas de aplicativo, através de uma federação de cooperativas, de âmbito nacional, com ênfase no cooperativismo e na Economia Solidária. Na verdade, é um projeto que nasceu da insatisfação dos trabalhadores com o objetivo de propor uma mudança nas regras do jogo, em um setor dominado pelo capital global. Embora seja um movimento ainda em curso, é possível perceber que ele se fortalece nas lutas diárias. Desse modo, o projeto é uma tentativa de resposta à forma como as plataformas gigantes operam.

Nessa perspectiva, Coraggio (2013) ensina que a Economia Solidária não é uma utopia ou um sistema normativo fechado em novas evidências, mas sim o desenvolvimento de variantes dos princípios de organização da economia, bem como de suas relações com a sociedade, inaugurando outra racionalidade, com maior coesão social e respeito à diversidade, embora sem a pretensão de definir um sistema institucional ótimo. Então, a “riqueza” produzida nessa articulação deve consistir em bens, serviços e capacidades úteis para resolver as necessidades, as quais não se reduzem ao consumo, devendo incluir também as satisfações culturais (ter, ser, fazer e estar).

Com amparo nessa ideia, as lideranças da Liga Coop destacam que o aplicativo de trabalho da Liga Coop, que está sendo desenvolvido com recursos públicos, junto à Fundação de Apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FAURGS), tem o potencial de oferecer algumas vantagens. A primeira é permitir que o dinheiro gerado através da plataforma circule na própria comunidade onde o serviço é realizado, com o propósito de fortalecer a economia local. Essa possibilidade já é posta em prática no aplicativo atual, embora seja uma tecnologia alugada.

Sobre isso Coraggio (2020) assinala que a sustentabilidade dos empreendimentos dos trabalhadores depende das políticas do Estado voltadas, principalmente, à provisão de bens públicos e à promoção das condições gerais da produção, o que significa que a democratização dos fundos públicos é um fator essencial.

Sem embargo, Dagnino (2019) entende que a tecnologia não pode estar dissociada da ciência e defende que a tecnociência precisa ser o resultado de uma mistura de conhecimentos diversos, de natureza contra-hegemônica, de modo que possibilite a implementação de uma “Adequação Sociotécnica” no interior do seu desenvolvimento.

Para tanto, o autor ressalta que é necessário utilizar o potencial tecnocientífico existente, embora entenda que a tarefa de projetar as atividades de pesquisa, voltadas às demandas sociais, deva ser realizada pelas instituições públicas, desde que se disponham a participar de atividades multidisciplinares em conjunto com os empreendimentos solidários, para gerar conhecimentos ao alcance dos trabalhadores. No entanto, isso exige uma atividade de conscientização "para dentro" dessas instituições públicas, ampliando os espaços já existentes, com disputa de hegemonia, para haver uma reorientação.

Dessa forma, a ideia é que as pessoas e o trabalho sejam colocados acima do capital e a riqueza gerada beneficie diretamente a comunidade, para não haver remessa de recursos ao exterior, como ocorre nas grandes plataformas. Por isso, é importante notar que, apesar de inovadoras, por utilizarem a estrutura de uma plataforma colaborativa, as cooperativas baseiam-se em princípios comuns, historicamente defendidos pelo movimento da Economia Solidária, como apontam Alvear, Neder e Santini (2023).

A segunda vantagem do aplicativo da federação é trazer uma possibilidade de ganhos melhores aos motoristas. De fato, a Liga Coop atribui aos cooperados um percentual de 88% dos valores das corridas, que é bem maior do que oferece as grandes plataformas, sendo os 12% restantes reservados à manutenção da cooperativa e do aplicativo. Já a terceira vantagem diz respeito ao tratamento humanizado, que consiste em um atendimento mais direto e personalizado, focado nos clientes, mas também nos cooperados, o que inclui a oferta de um serviço seguro e de qualidade.

Dessa forma, a proposta consiste num modelo que funciona em sentido oposto ao das plataformas capitalistas, considerando que estas utilizam a narrativa de que fazem apenas uma mera intermediação entre trabalhadores e consumidores, o que obscurece a subordinação, expediente que também utilizam para negar o vínculo de trabalho e direitos, obviamente sem deixar de transferir encargos ou afrouxar as limitações impostas, como aponta Linhart (2017 *apud* Alvarez *et al*, 2021).

Não obstante, Dagnino (2014) assevera que é preciso uma concepção de tecnologia que possa servir de suporte à inclusão social, uma vez que a tecnologia convencional, majoritária e de interesse das grandes empresas, não é voltada para esse fim. Logo, uma nova configuração

tecnológica precisa ser estruturada para englobar as demandas dos trabalhadores e, de forma ampliada, os anseios sociais.

De fato, para a Liga Coop é mais vantajoso construir e fortalecer uma plataforma de trabalho própria do que alimentar o sistema dominante, o qual não oferece benefícios reais, especialmente no que concerne ao respeito e à participação do trabalhador nos processos de trabalho. Dessa forma, apesar de todas as dificuldades, a federação Liga Coop está demonstrando que é possível forjar alternativas às gigantes da tecnologia, com foco na gestão coletiva do trabalho, nas pessoas e na comunidade.

Nesse particular, Milanez e Rubim (2024) informam que é por meio das assembleias, da criação de conselhos, da formação coletiva contínua e da rotação de lideranças, que as iniciativas de Economia Solidária se fortalecem. De fato, o trabalho coletivo desenvolvido dentro da concepção do cooperativismo de plataforma deve ser resultado da conversão das plataformas digitais em plataformas cooperativas, cujo controle passa a ser feito de forma democrática pelos trabalhadores, com a finalidade de promover a colaboração e a solidariedade, conforme destacam Alvear, Neder e Santini (2023).

No mesmo sentido, Grohmann e Salvagni (2023) entendem que, na busca por melhores condições de trabalho, as plataformas de propriedade dos trabalhadores podem servir como um fio condutor de uma reinvenção de circuitos econômicos locais de produção e consumo, o que deve abranger, inclusive, os serviços de mobilidade e de transporte público, os serviços de cuidados e os de integração do sistema de saúde. Para isso, os autores defendem que é preciso dar voz aos trabalhadores e que eles estejam no centro dos processos decisórios.

Então, além das vantagens econômicas, a ideia da Liga Coop é colocar em prática os fundamentos da Economia Solidária, com a intenção de conceber um jeito de pensar a economia mais focado nas pessoas e nas regionalidades, ou seja, na colaboração e não no lucro individual a qualquer custo. Por isso, como destacado no item 3.1 desta pesquisa, os territórios são importantes, pelo potencial de desenvolvimento que podem oferecer aos indivíduos, mas sobretudo pelas redes de cooperação que podem proporcionar.

Nessa toada, Lago (2022) defende que é preciso promover as relações sociais emancipatórias a partir das cidades, como forma de superar a lógica do mercado neoliberal, utilizando as estruturas comunitárias. A autora entende que esse processo deve ser desencadeado por meio de experiências autogestionárias que privilegiam o associativismo, de modo que seja possível resistir à dominação imposta pelo sistema capitalista, sem renunciar ao fundo público.

Ademais, Coraggio (2013) entende que a solidariedade é algo que ultrapassa um mero apelo moral, pois é uma maneira de alcançar um sistema econômico racional, através das redes de reciprocidade e de ajuda mútua, o que está muito além dos contratos do “dar e receber” ou da concorrência e submissão ao mercado. Isso não pressupõe que a economia deve estar separada da sociedade, mas a ela incorporada, de forma justa, racional e democrática, e não como sociedade meramente de mercado.

Portanto, a proposta é construir um modelo vigoroso, mas, ao mesmo tempo, desenvolver a consciência coletiva, embora compreendendo que a gestão eficiente também depende de engajamento e crescimento da base. Para tanto, a Liga Coop julga que é necessário incentivar a participação com transparência, para que a inclusão dos trabalhadores seja realmente concisa e efetiva.

Vale sublinhar que, o controle democrático e a propriedade coletiva compartilhada devem ser base de governança das iniciativas baseadas na Economia Solidária Digital, o que contribui para promover a cultura de solidariedade e equidade no ambiente do trabalho (Milanez; Rubim, 2024). Nesse sentido, a tecnologia social deve incluir, além da propriedade, o gerenciamento dos dados e da infraestrutura, para garantir autonomia aos trabalhadores, especialmente quanto às suas informações, estabelecendo-se uma soberania digital.

Percebe-se que, no escopo de construir uma abordagem mais humana, a Liga Coop busca também uma estratégia de fidelizar os clientes, a partir de uma política de cancelamento zero de corrida, que é amplamente difundida nas cooperativas. Isso quer dizer que os próprios motoristas passam a ser os divulgadores do modelo de trabalho, através do diálogo direto com os passageiros, inclusive para explicar como funciona o modelo cooperativista. Nesse ponto de vista, o trabalhador amplia a consciência do seu papel dentro do ecossistema do cooperativismo e sobre o valor do seu trabalho.

Nesse panorama, Slee (2017) considera que se um bem comum é compartilhado de maneira não comercial, o papel de zelar pelo cumprimento das normas também deve ser compartilhado da mesma forma, especialmente entre aqueles responsáveis pela guarda dos bens comuns subjacentes.

Noutro giro, em relação à identificação profissional, a compreensão geral dos cooperados é de que, trabalhar por aplicativos de mobilidade atualmente não é apenas um “bico”, mas sim uma fonte de renda principal. Por isso, os cooperados se identificam como uma categoria, propriamente a de motoristas de aplicativo, que está buscando reconhecimento e melhores condições de trabalho.

As lideranças mencionam, inclusive, que há uma preocupação com a saúde mental dessa categoria, que é reflexo da precarização gerada pelo trabalho nas grandes plataformas, muito embora isso produza efeitos diversos, uma vez que também envolve um sistema de marcadores de raça, gênero e classe bem definidos (Grohmann; Qiu, 2020). Cabe ressaltar que, à luz do que dispõe Laurell (1978 *apud* Christo; Masson, 2024), o sistema capitalista tem a capacidade de ampliar a insegurança dos trabalhadores, por via da extração de mais-valia relativa, causando estresse e fadiga, com consequências na saúde.

Por isso, a ideia da Liga Coop é de que esses trabalhadores tenham a concepção de que são donos do próprio negócio, para que as mudanças reflitam em algo profundo. Isso porque, na essência do cooperativismo, o trabalhador tem o controle sobre o seu trabalho, que é exatamente oposta à dinâmica de opacidade gerada pelos algoritmos nas grandes plataformas. Nesse ponto, as lideranças defendem que a transparência é fundamental para que essas mudanças sejam de fato concretizadas.

Isso também decorre da necessidade do modelo de trabalho da Liga Coop ganhar força e escala, para que os cooperados comecem a utilizar apenas o aplicativo do movimento. Com isso, as lideranças apontam que, muito em breve, os cooperados deixarão de utilizar os outros aplicativos para usar exclusivamente o aplicativo da Liga Coop. A aposta é que a migração vai ser natural, conforme o número de chamadas pelo aplicativo começar a aumentar e as condições de melhorias se comprovarem na prática.

Para tanto, todos entendem que a ênfase na formação é fundamental, para que seja possível construir confiança e gerar consciência no longo prazo, contribuindo para uma mudança em larga escala, de forma que o modelo cooperativista seja de fato uma alternativa sustentável e viável. Nesse passo, a educação cooperativista é importante, não apenas para que os cooperados entendam as regras de funcionamento da organização, mas também para que compreendam os valores intrínsecos ao modelo de trabalho cooperativo, embora reconhecendo que esse processo deve ser contínuo e, intrinsecamente, coletivo.

É relevante saber que a Liga Coop também está atuando para formar uma Frente Parlamentar do Cooperativismo, objetivando a elaboração de um enquadramento legal próprio para o cooperativismo de plataforma. É uma estratégia interessante, embora exija interlocuções no mundo político, o que é um ponto delicado, uma vez que as próprias lideranças das cooperativas apontam que a base de motoristas é politicamente diversa, não obstante a anuência de todos à iniciativa seja necessária, para que seja possível acreditar em outros “imagináveis” possíveis. Então, é uma linha muito tênue, sobre a qual é preciso haver um equilíbrio entre a necessidade de apoio e a manutenção da coesão interna.

Em contrapartida, é necessário destacar que o papel desempenhado pelo Estado parece não ser tão favorável aos trabalhadores de plataformas digitais, haja vista a manifestação contundente das próprias lideranças da Liga Coop, que alegam que, até então, nenhuma proposta de regulação do trabalho por aplicativo de mobilidade no Brasil foi realmente eficaz. A alegação é de que a influência das grandes plataformas é tão intensa, que seus interesses prevalecem acima de qualquer questão.

5.3 Os limites encontrados

Percebe-se que o grande gargalo do desenvolvimento do modelo da Liga Coop é a questão financeira, pois as lideranças reconhecem que, para avançar, é necessário um investimento em estratégias eficientes de divulgação. De fato, há uma dificuldade na obtenção de recursos públicos, que não chegam ou demoram a chegar, tornando qualquer estratégia de marketing difícil. Isso interfere no progresso do modelo proposto pela federação, considerando que, se não houver uma estratégia que demonstre um diferencial claro, poucos motoristas arriscam.

Por outro lado, manter a coesão e a motivação dos trabalhadores também é fundamental, mas, em muitos casos, enfrenta-se uma base de motoristas cansada, desmotivada, vivendo os dilemas do próprio modelo cooperativista, tentando sobreviver e crescer, contra a pressão exercida pelo capitalismo de plataforma. Evidentemente, lidar com esse desgaste também vem da necessidade de formar uma mentalidade coletiva, ao mesmo tempo em que o desespero financeiro é presente, impedindo qualquer visão de futuro, retrato muito forte da precariedade vinculada ao modelo de trabalho das grandes plataformas de mobilidade. Logo, a luta também é permeada de subjetividades.

Contudo, como refletir sobre coletivo e sobre filosofia cooperativista, num momento em que a urgência é pagar as contas de hoje, ou seja, de sanar uma necessidade imediata que atropela o pensamento de longo prazo? De fato, a realidade revela uma diversidade de situações, mas também uma visão que advém de como os próprios motoristas se veem. Portanto, é um universo com muitas camadas, reflexo da complexidade inerente ao mundo do trabalho por aplicativo.

Sem embargo, algumas lideranças identificam que, mesmo participando do curso de formação sobre o cooperativismo, promovido pela federação e obrigatório a todos que desejam se tornar cooperados, alguns motoristas não assimilam os conceitos aplicados, o que requer um trabalho contínuo e de longo prazo. Nesse aspecto, o desafio é formar uma consciência nos

trabalhadores para que compreendam a força do coletivo e tenham clareza sobre o contexto em que estão inseridos. Dessa forma, o movimento poderá ganhar solidez, embora a percepção seja de que alguns cooperados ainda pensam individualmente. Entretanto, a formação também deve servir para ampliar a capacidade de diálogo e de se pensar o futuro desde agora, considerando, inclusive, as divergências políticas eventualmente existentes.

Com efeito, Schneider e Hendges (2006) ressaltam que a educação cooperativa é um dos pilares da cooperação, através da qual é possível difundir e colocar em prática os princípios e valores do cooperativismo. No entanto, os autores indicam que o imediatismo não deve fazer parte dessa educação, visto que é parte de um processo evolutivo e contínuo, com o pressuposto de durar para toda a vida. Indicam, ainda, que a informação tem um valor relevante nesse processo, pois é através dela que os indivíduos são capazes de conhecer os conceitos e absorver os conhecimentos. Mas isso também requer aprofundar os aspectos relativos à identidade cooperativa.

Ademais, a maioria dos presidentes reconhece que há uma certa dificuldade de atrair novos motoristas para o modelo de trabalho da Liga Coop. Segundo eles, isso é resultado de um ceticismo muito persistente, que talvez seja consequência das experiências ruins que esses trabalhadores tiveram nas grandes plataformas, a ponto de gerar desconfiança sobre qualquer modelo de trabalho por aplicativo de mobilidade que possa surgir. Realmente, essa descrença pode ser natural para quem já ouviu muitas promessas, mas viu pouca coisa acontecer ou mudar.

Então, a mentalidade do “só acredito vendo” se manifesta, segundo as lideranças, como um desafio prático no dia a dia das cooperativas da Liga Coop. Isso está vinculado à expectativa de muitos motoristas que preferem ver, primeiramente, o movimento acontecer, para entender como as cooperativas irão funcionar, e saber se os ganhos realmente virão. Por isso, muitos não aderem ao modelo, por entenderem que não é uma estratégia vantajosa no curtíssimo prazo.

Portanto, o desafio é convencer os motoristas a integrarem o movimento e a acreditarem no projeto, para sair da “corrida de ratos” do sistema atual, como pontuou um presidente. De fato, as lideranças consideram que esse desafio talvez seja maior que a questão financeira ou tecnológica, ou seja, convencer os motoristas de que é possível construir, coletivamente, um modelo de trabalho mais justo a todos. Enfim, é preciso vencer a barreira de percepção, para gerar confiança e criar consciência, de modo que esses trabalhadores saiam da dependência do sistema das grandes plataformas, da ilusão do ganho imediato e da enganadora promoção do dia.

Nessa perspectiva, Lago, Petrus e Mello (2022) afirmam que é através das práticas econômicas coletivas que se forma a consciência crítica dos associados sobre as causas da vida

precária. Isso é feito por meio de mecanismos que os possibilitam problematizar as ações conjuntamente, com imbricamento nas suas necessidades imediatas.

Na prática, a proposta da Liga Coop pode viabilizar uma mudança no entendimento desses trabalhadores em relação às tecnologias, a partir de um modelo diferente daquele oferecido pelas grandes plataformas. Nesse sentido, Slee (2017) considera que há muitos caminhos inovadores em direção ao futuro e o melhor deles, definitivamente, não envolveria as grandes plataformas, como a Uber.

Então, para as novas cooperativas, os primeiros resultados vão ser cruciais para validar o discurso do cooperativismo e vencer a desconfiança dos mais céticos, embora haja a compreensão de que o projeto está apenas no início e que a demanda ainda é baixa, em razão da necessidade de uma divulgação mais robusta. Por isso, embora pareça paradoxal, as lideranças reconhecem a necessidade de a maioria dos cooperados ainda ter que trabalhar nas outras plataformas, ou ter uma segunda opção de renda, por uma questão de sobrevivência, embora ressaltando que é preciso apostar no movimento, a médio prazo, como parte da estratégia de fortalecimento.

De outra banda, a questão previdenciária é um ponto sensível para a federação, formalmente em aberto nas cooperativas, embora exista uma certa inquietação sobre este assunto em relação ao futuro. Vale dizer que a decisão de contribuir, ou não, está na esfera individual de cada cooperado, o que leva muitos deles a realizar o recolhimento como contribuinte individual, autônomo ou microempreendedor individual (MEI), a partir de uma faixa básica, ou até mesmo optar por não contribuir. Isso gera uma situação preocupante, pela ausência de proteção previdenciária, em que pese o fato de o cooperado ter a cobertura de um seguro obrigatório, mas que é privado e específico do aplicativo.

Nesse aspecto, o discurso de valor justo e de dignidade parece soar incompleto, sem que haja uma solução para a questão previdenciária, justamente porque envolve o trabalho de pessoas que enfrentam a batalha do dia a dia para garantir seu sustento. Por isso, em algum momento, a federação de cooperativas vai precisar enfrentar esse assunto, até mesmo como uma forma de fortalecer a estrutura de trabalho, embora seja reconhecida a complexidade que envolve esse tema.

Não obstante, um dos principais desafios existentes no modelo cooperativista, conforme apontado pelos presidentes das cooperativas, ainda é gerar consciência em alguns cooperados sobre o sentido de coletivismo. Essas lideranças entendem que mudar a mentalidade de alguns motoristas, para buscar um pensamento mais focado no coletivo, dentro de uma lógica de colaboração, leva um certo tempo. Isso decorre da própria dificuldade de romper com a

narrativa do empreendedorismo individual, focado no lucro a qualquer preço, constantemente incentivada pelas grandes plataformas.

Destarte, Webering (2020) ensina que a cooperação, associada à confiança, à moral, ao reconhecimento entre os pares, à cultura, ao altruísmo e à solidariedade, continua preenchendo os espaços não ocupados pelas estruturas formais, enquanto recursos que não podem controlados pelo mercado. Dessa forma, os trabalhadores passam a constituir, voluntária e conscientemente, associações, com a compreensão de que o vínculo entre eles está na organização coletiva, o que possibilita uma forma de sociabilidade melhor, embora seja necessário incrementar um mínimo de eficiência e estabelecer uma divisão de trabalho mais horizontalizada.

Conforme Lago (2022), a vivência social pautada no associativismo é uma experiência de politização e de tomada de consciência com relação à dominação imposta pelo mercado sobre as classes populares. Com isso, entende que é possível impulsionar uma emancipação que possibilite melhorias nas condições materiais e de vida do coletivo. Isso requer um acúmulo de experiências, que deve ser alcançado através das práticas produzidas e promovidas cotidianamente, com ênfase na confiança e ancoradas na solidariedade dos trabalhadores.

Outrossim, no contexto do que preconiza Dagnino (2019), a federação de cooperativas, é considerada um empreendimento autogestionário de produção e consumo, pois se baseia na propriedade coletiva dos meios de produção, na busca por expansão e na sustentabilidade, com ênfase na Economia Solidária. Entretanto, o autor assinala que, muitas vezes, inserir um empreendimento solidário na cadeia de mercado formal pode resultar em desvantagens competitivas. Por isso, as escolhas das atividades desses empreendimentos precisam ser estratégicas e aguçadas, propriamente a partir de um melhor aproveitamento dos meios de produção existentes.

É importante destacar que o processo de aderência das cooperativas ao modelo de trabalho da federação não se dá, necessariamente, de maneira uniforme, visto que é um fator que depende dos processos de formação e do tempo de integração da cooperativa à Liga, embora algumas vezes isso esteja relacionado a questões complexas para a própria gestão da federação, uma vez que envolve características específicas de cada localidade, tais como regramentos urbanos, demografia, demanda etc.

De todo modo, o diálogo com o poder público parece ser bom, principalmente por parte do governo federal, pois, nesse aspecto, há o reconhecimento da importância dos projetos da Liga Coop voltados aos trabalhadores cooperados. No entanto, a maior dificuldade está nas prefeituras, principalmente no que se refere ao enquadramento das cooperativas às regras de

mobilidade locais, ainda que isso signifique uma certa incompreensão do poder público municipal sobre o potencial que o cooperativismo de plataforma pode oferecer, ao manter o dinheiro circulando na economia local.

Portanto, a própria Liga Coop reconhece que, em termos de trabalho de mobilidade por plataformas digitais, a competição com as grandes empresas é muito desigual, pelo domínio que já estabeleceram nesse mercado. No entanto, a resistência a elas precisa ser feita, mormente através de uma concepção de trabalho para além do capital, capaz de envolver uma série de outras variáveis, como a questão ambiental, de gênero e de saúde laboral, de modo que a “dobradinha” entre a Economia Solidária e a Tecnologia Social não fique restrita apenas em diminuir o sofrimento da classe trabalhadora, como defende Dagnino (2019).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A amplitude do modelo de trabalho plataformizado, característico das empresas capitalistas, traz uma inquietação que decorre da precarização que permeia as relações de subordinação inerentes a esse modelo. De fato, há uma miríade de profissões cada vez mais subjugadas a esse sistema, dentre as quais a dos motoristas de aplicativo, de modo que ainda não é possível estabelecer um conceito definitivo para esse fenômeno.

Nesse ponto, Abílio, Amorim e Grohmann (2021) salientam que, mesmo havendo elementos que dão a compreensão do que seja o trabalho subordinado por meio de plataformas digitais, ainda há uma dificuldade de estabilização de certos conceitos e definições, principalmente no contexto da periferia. Os autores afirmam que o enfoque descontextualizado sobre as plataformas digitais pode levar ao perigo de se esquecer o real papel desempenhado por corporações que atuam na exploração do trabalho e na acumulação de capital.

Para os autores, a definição de plataforma digital deve ser entendida para além de um mero “meio técnico”, pois na verdade são empresas que possuem grandes infraestruturas digitais usadas para manipular dados, com o objetivo de organizar e controlar as atividades de trabalho, por meio da lógica dos algoritmos. E ainda que seja um trabalho “por via digital”, há uma materialidade inerente às situações de dependência relacionada a esse trabalho, porque o tempo e o espaço para a realização das atividades são necessariamente concretos (Christo; Masson, 2023).

Em razão disso, o escopo deste estudo foi analisar um arranjo de trabalho fundado no cooperativismo e na Economia Solidária, que está sendo desenvolvido com a finalidade de gerar trabalho e renda de forma digna, servindo de contraponto à sistemática instituída pelas grandes plataformas digitais. Nesse contexto, trata-se de um modelo de trabalho coletivo e autogerido, estruturado por meio de uma federação de cooperativas de motoristas de aplicativo, a Liga Coop, com o intuito de atuar em rede, em todo o território nacional.

Não obstante, é inegável a necessidade de os trabalhadores buscarem modelos alternativos ao sistema dominante, propriamente através de configurações que propiciem a participação de todos. Isso pressupõe diálogo e elaboração de ideias, a fim de possibilitar a edificação de modelos de trabalho mais democráticos, com o propósito de gerar valores aos indivíduos, muito embora não haja uma garantia de que isso irá trazer um retorno financeiro certo, imediato ou mesmo definitivo. Por isso, segundo Silva (2016), a sustentabilidade política da Economia Solidária é concretizada num processo contínuo e participativo, representando um autêntico projeto democrático de desenvolvimento.

No quadro geral, observa-se uma organização que está se esforçando para construir um modelo de trabalho justo para os motoristas de aplicativo, o que envolve o desafio de desenvolver um artefato tecnológico próprio para o movimento. No entanto, isso demanda a busca por recursos financeiros, que às vezes resulta na dependência de verba pública, gerando instabilidade e incerteza. De fato, é possível notar que o projeto da Liga Coop possui avanços, mas ainda enfrenta uma série de desafios, principalmente em termos financeiros.

Nesse sentido, é um modelo de trabalho autogerido, que procura colocar o trabalhador no centro das decisões, mas também é focado nas localidades, na intenção de ganhar força e escala, em médio e longo prazo. Apesar disso, os obstáculos são evidentes, como aqueles relacionados à capacidade das cooperativas de trazer trabalhadores para o projeto. Como ressaltam as lideranças dessas cooperativas, isso pode ser reflexo da racionalidade empreendedora, de essência individualista, que é inerente ao trabalho nas grandes plataformas.

Vale notar que a proposta da Liga Coop é proporcionar uma oferta de serviço de mobilidade urbana de qualidade, alternativa às grandes plataformas, mormente por meio de um artefato tecnológico próprio e de uma gestão integrada. Por outro lado, os gestores reconhecem que é preciso preservar a autonomia e a potencialidade das cooperativas filiadas, como também a identidade das localidades em que estão inseridas, de modo que seja mantida a estrutura democrática na base. Nesse ponto de vista, o cooperativismo de plataforma pode impulsionar uma transformação real, no cenário da mobilidade urbana no Brasil.

No entanto, um dos pontos críticos do modelo talvez seja a necessidade conciliar a gestão central da federação com os conflitos internos que podem surgir no contexto das cooperativas, o que revela um equilíbrio muito delicado. Realmente, para que a cultura cooperativa não se perca no caminho, a autogestão exige lidar com ideias diferentes e, ao mesmo tempo, manter tudo organizado, com o desafio de preservar a união e a organização, além de lidar com as crises que, de fato, poderão aparecer.

Como aponta Daniel Mothé (2005), apesar de não ser um processo livre de deficiências, a concepção de um sistema gerencial criativo, isonômico e horizontalizado é possível. Nesse aspecto, a função de cada um dos atores pode ser fortalecida e os espaços de convivência e interação ampliados. Nesse passo, David Harvey (2014) entende que é preciso uma mudança de paradigma através do qual se possa descobrir maneiras de usar o trabalho coletivo como meio para construção do bem comum, mantendo sob o controle dos trabalhadores tudo aquilo que eles possam produzir como valor.

É crucial destacar que o trabalho coletivo deve trazer, em seu âmago, a solidariedade e, por sua natureza, ser direcionado a uma produção direta, sem intermediários, orientada aos

propósitos dos seus membros. Ou seja, os indivíduos devem colaborar para a edificação do empreendimento coletivo na medida de suas capacidades, sem que haja uma autoria predominante na orientação e execução das ações.

Nesse prisma, as iniciativas da Liga Coop apontam que é possível viabilizar ações que gerem benefícios aos trabalhadores, através de mecanismos que promovam a participação, como observado nos seus processos de gestão colaborativa. Isso implica na necessidade de hierarquizar os problemas e de analisar criticamente os pontos de impacto, através do compartilhamento de aprendizados e reflexões teóricas, com o condão de melhorar as experiências existentes, sem necessariamente repetir propostas já testadas.

Sobre isso, é preponderante recordar os ensinamentos do professor Oscar Jara Holliday (2006), de que é preciso integrar as experiências para assim poder melhorá-las. Para ele, isso pode ser feito através do compartilhamento dos aprendizados de um determinado grupo com outras experiências semelhantes, por meio de um processo de trocas, compreendido holisticamente. O autor entende que as reflexões teóricas são importantes, pois podem nutrir novas práticas, especialmente aquelas oriundas dos conhecimentos surgidos diretamente das experiências coletivas, com o potencial de criar estímulos à elaboração de políticas públicas a este fim.

Por isso, os propósitos dirigidos aos trabalhadores precisam ser construídos a partir de suas histórias de luta, iniciativas e necessidades, num exercício de trocas, através das quais a participação siga fortalecida, para que não resulte tímida, nula ou sabotada. Para tanto, também é preciso estimular a criação de soluções sociotécnicas que se adequem às necessidades dos trabalhadores e tenham como base a perspectiva dos movimentos populares e não a do capital.

Em relação a isso, Dagnino (2019) argumenta que adequar socialmente a tecnologia significa reprojeta-la, mas incorporando os atores sociais interessados em alterar um processo de trabalho que controlam. Contudo, ele ressalta que essa adequação só será possível se esses atores forem os proprietários dos meios de produção e o resultado material desse processo esteja alinhado aos seus valores e interesses, bem como seja por eles apropriado.

No contexto pesquisado, esse é justamente o objetivo perseguido pela Liga Coop, consubstanciado na intenção de construir um aplicativo próprio para o movimento, embora seja reconhecida a necessidade de agregar outros fatores fundamentais a esse processo, como a formação dos cooperados. Nesse particular, Addor (2023) afirma “o artefato é um elemento importante, mas a formação e o engajamento dos trabalhadores é um processo a ser

destacado”⁵⁵.

A questão é saber como o modelo de trabalho da Liga Coop conseguirá se manter como uma alternativa sustentável e, sobretudo, escalável a longo prazo, diante do poderio financeiro e tecnológico das gigantes globais. Para isso, é fundamental que esse modelo cresça e ganhe escala sem renunciar aos princípios da autogestão, da autonomia local e da Economia Solidária, como fundamentos, assim como o bem-estar do trabalhador, como finalidade.

Não é um caminho fácil, mas é uma possibilidade de conciliar o modelo de trabalho coletivo com a flexibilidade da tecnologia, a partir de um artefato tecnológico contra-hegemônico, para trazer dignidade, equilíbrio e controle por quem realmente produz valor. Dessa forma, a aposta é na autogestão, na colaboração e na propriedade coletiva, para que o movimento possa crescer e sobreviver nesse universo dominado pelas gigantes da tecnologia.

Ainda assim, muitas dificuldades surgirão, contradições serão vivenciadas e batalhas serão empreendidas. Porém, isso não deve ser motivo de desânimo, mas sim de acreditar que o sucesso do modelo de trabalho da Liga Coop é possível. Portanto, imaginar que as carências dos trabalhadores podem ser mitigadas a partir da autogestão e do cooperativismo, é acreditar que existe um caminho que pode colocar os trabalhadores na centralidade das decisões, num cenário de respeito às opiniões e de manifestação do autêntico espírito democrático.

Sobre isso, Gramsci afirma que é numa situação de crise que o desenvolvimento da consciência das massas pode produzir uma transformação revolucionária, pois, “os defensores não são desmoralizados, nem abandonam suas posições, mesmo entre as ruínas, nem perdem a fé em sua própria força ou em seu próprio futuro” (1971 *apud* Carnoy, 1986, p. 106-107).

Dessa forma, é importante que os trabalhadores se coloquem como protagonistas de um processo de mudança, através do qual possam potencializar seus talentos e habilidades, numa experiência autêntica do real, do prático, do realizável e do transformador, dissociados de um poder que os domina e sufoca, e que sempre os subjugará pela imposição do seu objetivo único, que é o lucro.

Logo, como sinaliza Acosta (2016), urge promover estruturas de trabalho que tenham suporte no associativismo e no cooperativismo, sobre as quais as decisões sejam tomadas de forma horizontal. Com isso, é possível construir relações de produção, de intercâmbio e de cooperação que propiciem mais suficiência do que apenas eficiência, através de uma organização social sustentada na solidariedade e pensada de forma diferente daquela estabelecida pelo capital.

⁵⁵ Aula da disciplina Tecnologia e Território na América Latina, ministrada no Mestrado do PPGTDS/UFRJ/NIDES, no dia 02/06/2023.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estudos Avançados**, [S.L.], v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020 (2020a). FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?lang=pt>. Acesso em: 20 nov. 2024.
- _____. C. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado? **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020 (2020b). Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/issue/view/2137>. Acesso em: 21 nov. 2024.
- _____. O futuro do trabalho é aqui: uberização, autogerenciamento subordinado e modos de vida periféricos. **Revista Rosa**. vol. 4, n. 1. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/uberizacao>. Acesso em: 10 abr. 2024.
- ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, [S. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. DOI: 10.1590/15174522-116484. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 13 dez. 2024.
- ACOSTA, A. **O Bem Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos**. 1. ed. São Paulo: Autonomia literária e Elefante Editora, 2016. Disponível em: <https://rosalux.org.br/wp-content/uploads/2017/06/Bemviver.pdf>. Acesso em 31 mai. 2024.
- ALVAREZ, D. *et al.* Uma análise das normas antecedentes e reservas de alternativas mobilizadas na atividade de motoristas e entregadores por aplicativos. **Trabalhar hoje: mudanças, permanências, estratégias, reinvenções**. vol. 17, n. 1, 2021. Disponível em: <https://journals.openedition.org/laboreal/17925>. Acesso em: 17 jan. 2024.
- ALVEAR, C. A. S.; HENRIQUES, F. C.; NEPOMUCENO, V. O Conceito de Tecnologia: Reflexões para a prática da extensão universitária na área tecnológica. In: ADDOR, F.; HENRIQUES, F.C. (org.). **Tecnologia, participação e território: reflexões a partir da prática extensionista**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2015, p. 235-258. Disponível em: <https://nides.ufrj.br/index.php/soltec-publicacoes>. Acesso em: 10 ago. 2023.
- ALVEAR, C.; NEDER, R.; SANTINI, D. Economia Solidária 2.0: por um cooperativismo de plataforma solidário. **Revista P2P & INOVAÇÃO**. Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, p. 42-61, Mar./Ago. 2023. DOI: 10.21721/p2p.2023v9n2.p42-61. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/369604928_ECONOMIA_SOLIDARIA_20_por_um_cooperativismo_de_plataforma_solidario. Acesso em: 25 ago. 2024.
- AMATO, G. Motoboys brasileiros recusam vínculo de trabalho em Portugal e querem continuar freelancers. **O Globo**, 28 set. 2022. Blogs, Portugal Giro. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/blogs/portugal-giro/post/2022/09/motoboys-brasileiros-recusam-contrato-de-trabalho-em-portugal.ghtml>. Acesso em: 24 fev. 2023.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 1. ed. São Paulo: Boitempo. 2018. Disponível em: https://www.academia.edu/43981810/O_Privil%C3%A9gio_da_Servid%C3%A3o_Ricardo_Antunes. Acesso em: 25 jun. 2023.

_____. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. Disponível em: <https://www.casadellibro.com/ebook-uberizaco-trabalho-digital-e-industria-40-ebook/9786557170120/11818457>. Acesso em: 19 de abr. 2025.

_____. O Brasil na contramão da regulamentação do trabalho em plataformas. In: HIESSL, C. *et al.* **Trabalho em plataformas: regulamentação ou desregulamentação? o exemplo da Europa**. Tradução: Pedro Davoglio; coordenação Ricardo Antunes. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2024. Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/livro-trabalho-em-plataformas-regulamentacao-ou-desregulamentacao/>. Acesso em: 25 jun. 2024.

ANTUNES, R; FILGUEIRAS, V. Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/issue/view/2137>. Acesso em: 18 fev. 2023.

ANTUNES, R. L. C.; MARTINS SOLDERA, L. Entrevista concedida pelo professor Dr. Ricardo Antunes (Unicamp – Campinas-SP), ao Laboratório Interinstitucional de Subjetividade e Trabalho - LIST, acerca do tema Trabalho, Política e Ação. **Psicologia em Estudo**, v. 25, 24 nov. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/PsicolEstud/article/view/48193>. Acesso: 19 de jul. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DO TRABALHO. Manifesto sobre a Regulação do Trabalho Controlado por “Plataformas Digitais”: pela garantia de direitos dos trabalhadores e trabalhadoras no Brasil. **Publicações da ABET**, 2023. Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/manifesto-sobre-a-regulacao-do-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais-pela-garantia-de-direitos-dos-trabalhadores-e-trabalhadoras-no-brasil/>. Acesso em: 30 abr. 2025.

AULER, D.; DELIZOICOV, D. Investigação de temas CTS no contexto do pensamento latino-americano. **Linhas Críticas**, [S. l.], v. 21, n. 45, p. 275–296, 2015. DOI: 10.26512/lc.v21i45.4525. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/linhascriticas/article/view/4525>. Acesso em: 17 abr. 2024.

BAZANI, A; FERRARI, A. MP notifica Ricardo Nunes, Ricardo Teixeira e Consórcio 3C sobre possíveis irregularidades no MobizapSP, aplicativo municipal de transporte. **Diário do Transporte**, São Paulo, 27 de mar. 2023. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/03/27/mp-notifica-ricardo-nunes-ricardo-teixeira-e-consorcio-3-c-sobre-possiveis-irregularidades-no-mobizapsp-aplicativo-municipal-de-transporte/>. Acesso em: 20 nov. 2024.

BELANDI, C. PNAD Contínua: Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país. **Agência de Notícias – IBGE**, 25 dez. 2023. Estatísticas Sociais. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>. Acesso em 22 jun. 2024.

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. **PLP 12/2024**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 22 jul. 2024.

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. **PLP 152/2025**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 29 set. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023**.

Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. Disponível: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/d11513.htm. Acesso em: 22 jul. 2024.

BRASIL. **Lei nº 8.213/91, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 jul. 1991. Rep. 11 abr. 1996 e 14 ago. 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 24 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 jul. 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 24 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da União, Brasília, DF, de 23 de março de 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 24 nov. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **O que é o Fundo de Defesa de Direitos Difusos - FDD**. Disponível em: <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/seus-direitos/consumidor/direitos-difusos/institucional>. Acesso em: 29 jul. 2025.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria Nacional de Economia Popular e Solidária. Regulação do Trabalho por Aplicativos: Entendendo o PLP 12/2024. **Boletim da SENAES** - Edição Extra 01/Abril de 2024. Brasília: 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/economia-solidaria/agendas/boletim-senaes-mte-1deg-edicao-extra-08-04-2024.pdf>. Acesso em: 26 mai. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). **Reclamação nº 63.823/SP**. Terceirização de serviços. Alegação de afronta à autoridade das decisões proferidas por esta suprema corte na ADPF 324/DF. Aderência estrita. Liberdade de organização das atividades produtivas. Ausência de vício de consentimento ou condição de vulnerabilidade. Reclamação julgada procedente. Reclamado: Tribunal Superior do Trabalho. Relator: Min. Cristiano Zanin, 22 de novembro de 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6791262>. Acesso em: 27 set. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). **Reclamação nº 60.347/MG**. Constitucional. Trabalhista e Processual Civil. Reclamação. Ofensa ao que decidido por este Tribunal na ADC 48, na ADPF 324 e na ADI 5.835-MC. Ocorrência. Reclamação julgada procedente. Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros Ltda. Reclamado: Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Relator: Min. Alexandre de Moraes, 5 de dezembro de 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6666088>. Acesso em: 27 set. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (5. Turma). **Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038**. Vínculo de emprego. Motorista. Uber. Ausência de Subordinação. Transcendência Jurídica Reconhecida. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Min. Breno Medeiros, 5 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1000123&digitoTst=89&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0038&submit=Consultar>. Acesso em: 27 set. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (4. Turma). **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1092-82.2021.5.12.0045**. Vínculo de emprego entre motorista e plataformas tecnológicas ou aplicativos captadores de clientes (Uber do Brasil Tecnologia Ltda.) Impossibilidade de reconhecimento diante da ausência de subordinação jurídica. Transcendência Jurídica reconhecida. Desprovimento. Agravante: Diego Augusto Perboni. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Min. Ives Gandra da Silva Martins Filho, 29 de novembro de 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1092&digitoTst=82&anoTst=2021&orgaoTst=5&tribunalTst=12&varaTst=0045&submit=Consultar>. Acesso em: 27 set. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (8. Turma). **Agravo de Instrumento nº 100853-94.2019.5.01.0067**. Nulidade processual por negativa de prestação jurisdicional. transcendência ausente. Motorista. vínculo de emprego. Subordinação algorítmica. Transcendência social e jurídica reconhecida. Agravante: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Agravado: Viviane Câmara. Relator: Min. Alexandre de Souza Agra Belmonte, 19 de dezembro de 2022. Disponível em: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=207344&anoInt=2022&qtdAcesso=100394453>. Acesso em: 27 set. 2024.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**. vol. 2, nº 1 (3), p. 68-80, jan./jul. 2005. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/18027/16976>. Acesso em: 20 jun. 2023.

CARDOSO, A. C. M. **Uberismo e gamificação: transformações do mundo do trabalho reveladas na greve dos entregadores**. Entrevistador: João Vítor Santos. IHU On-Line. Instituto Humanitas Unisinos, Rio Grande do Sul. 21 jul. 2020. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/601125-uberismo-e-gamificacao-transformacoes-do-mundo-do-trabalho-reveladas-na-greve-dos-entregadores-entrevista-especial-com-ana-claudia-moreira-cardoso>. Acesso em: 25 jan. 2022.

CARNOY, M. **Estado e teoria política**. 1 ed. São Paulo: Papirus, 1986.

CARVALHO, S. S; NOGUEIRA, M. O. Plataformização e Precarização do Trabalho de Motoristas e Entregadores no Brasil. **Boletim Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**. IPEA. n. 77, abr. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/1/BMT_77_BOOK.pdf. Acesso em: 18 nov. 2024.

CASTRO, F. G. **A subjetividade sem valor: trabalho e formas subjetivas no tempo histórico capitalista**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2020.

CENTRAL DE COOPERATIVAS E EMPREENDIMENTOS SOLIDÁRIOS (UNISOL). **TFM 0005/2025 Instrumento Nº 977557**. Ministério do Trabalho e Emprego. Deputados (as) Denise Pessoa, Del. Adriana Accorsi, Izalci Lucas, Alencar Santana e Marcon. Disponível em: <https://unisolbrasil.org.br/emenda/tfm-0005-2022-instrumento-no-977557-ministerio-do-trabalho-e-emprego-dep-vide-descricao/>. Acesso: 16 out. 2025.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP. Briefing temático #6: Regulação Espanhola do Trabalho em Plataformas Digitais: Diálogo Social e Governança Algorítmica em foco – versão 1.0. São Paulo: FGV Direito SP, 25 de maio de 2021. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/b584e942-3349-411c-bb64-3013ddbc29d8>. Acesso em: 18 jul. 2024.

CERA. D.C.M. O que são discriminações positivas? **Jusbrasil**. Notícias. Publicado originalmente por Rede de Ensino Luiz Flávio Gomes, 2010. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/noticias/o-que-sao-discriminacoes-positivas-denise-cristina-mantovani-cera/2474039>. Acesso em: 01 ago.2023.

CORAGGIO, J. L. Desenvolvimento regional, espaço local e economia social. In: Coraggio, J. L. **Economia popular solidária e território: princípios e ação política**. Lutas Anticapital; no prelo. Versão revisada do trabalho apresentado no Seminário Internacional “Las regiones del Siglo XXI. Entre la globalización y la democracia local”, organizado pelo Instituto Mora, México, 9-10 jun. 2005.

_____. A economia social e solidária ante a pobreza. In: Coraggio, J. L. **Economia popular solidária e território: princípios e ação política**. Lutas Anticapital; no prelo. Publicado originalmente na *Revista del Plan Fénix*, ano 4, n. 22, mar. 2013.

_____. Economia Social e Economia Popular: conceitos básicos. In: Coraggio, J. L. **Economia popular solidária e território: princípios e ação política**. Lutas Anticapital; no prelo. Publicado originalmente como Documento del Consejo Consultivo. Buenos Aires: INAES, 2020.

CRAVO, A.; MONTEIRO, R. Lula afirma que trabalhadores de aplicativos não são microempreendedores. **Extra**, Brasília, 18 jan. 2023. Economia e Finanças. Disponível em: <https://extra.globo.com/economia-e-financas/lula-afirma-que-trabalhadores-de-aplicativos-nao-sao-microempreendedores-25646298.html>. Acesso em: 18 jul. 2024.

CHRISTO, C.S; MASSON, L.P. Plataformização do trabalho em mercado periférico: uma análise ergológica de implicações nas condições de vida e de trabalho de motoristas e entregadores/as no contexto brasileiro. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, [S. l.], v. 26, p. e-195750, 2023. DOI: 10.11606/issn.1981-0490.cpst.2023.195750. Disponível em: <https://revistas.usp.br/cpst/article/view/195750>. Acesso em: 20 dez. 2024.

_____. Sobre viver no trabalho por plataformas digitais: saúde, sofrimento e luta de entregadores/as e motoristas. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

DAGNINO, R; BRANDÃO, F.C; NOVAES, H.T. Sobre o marco analítico-conceitual da tecnologia social. In: LASSANCE JR., A. E. *et al.* **Tecnologia social: uma estratégia para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil, 2004. Disponível em: <https://sinapse.gife.org.br/download/tecnologia-social-uma-estrategia-para-o-desenvolvimento>. Acesso em: 10 jan. 2022.

DAGNINO, R. A tecnologia social e seus desafios. In: **Tecnologia Social: contribuições conceituais e metodológicas [online]**. Campina Grande: EDUEPB, 2014, pp. 19-34. ISBN 978-85-7879-327-2. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/7hbd>. Acesso em: 19 ago. 2025.

_____. **Tecnociência solidária: um manual estratégico**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2019. Disponível em: <https://base.socioeco.org/docs/2019-10-dagnino-final-v8.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2024.

DARDOT, P; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/ppgs/files/2019/11/Christian-Laval_-_Pierre-Dardot-A-Nova-Razao-do-Mundo_-_Ensaio-Sobre-a-Sociedade-Neoliberal-Colecao-Estado-de-Sitio-Boitempo-2016.pdf. Acesso em: 31 jan. 2025.

DATAFOLHA revela que motoristas e entregadores preferem ser profissionais independentes, mas desejam mais proteção. **Uber Newsroom**, Brasil, 15 dez. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/datafolha-revela-que-motoristas-e-entregadores-preferem-ser-profissionais-independentes-mas-desejam-mais-protecao/>. Acesso em: 22 nov. 2024.

DATAFOLHA. Futuro do Brasil – Motoristas e Entregadores. Instituto de Pesquisa Datafolha. Pesquisa realizada entre 13 de agosto e 20 de setembro de 2021. Disponível em: <https://uber.app.box.com/v/745271-datafolha>. Acesso em: 22 nov. 2024.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **O acordo tripartite para regulamentação do trabalho em plataformas de transporte remunerado de passageiros**. Síntese especial: subsídios para debate, N. 17. São Paulo, 5 mar. 2024. Publicações. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/sinteseespecial/2024/sinteseEspecial17.html>. Acesso em 28.11.2024

DIVINO, B. O que é Software Livre? **Alura**, Artigos de DevOps, 2021. Disponível em: [https://www.alura.com.br/artigos/o-que-e-software-livre#:~:text=Software%20Livre%20\(Free%20Software\)%20%C3%A9,mudar%20e%20melhorar%20o%20software.%20Acesso%20em:%2012/04/2025](https://www.alura.com.br/artigos/o-que-e-software-livre#:~:text=Software%20Livre%20(Free%20Software)%20%C3%A9,mudar%20e%20melhorar%20o%20software.%20Acesso%20em:%2012/04/2025). Acesso em: 06 jun. 2025.

EARP, M. L. S.; HILDENBRAND, L. Abordagem qualitativa: características e procedimentos básicos. In: SILVA, A. C. (org.). **Avaliação & pesquisa: conceitos e reflexões**. 3. ed. Rio de Janeiro: Luminária, 2014.

ECHEVERRI, R. *et al.* **Desarrollo Rural Sostenible: Enfoque Territorial**. San José, Costa Rica: IIFA, 2003. Disponível em: https://rimisp.org/wp-content/files_mf/1366312576echeverri_et_al_2003_enfoque_territorial_2_rimisp_Cardumen.pdf. Acesso em: 10 jul. 2023.

FARIAS, C. M; GIL, M. F. **Cooperativismo**. Pelotas: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia; Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, Colégio Técnico Industrial de Santa Maria; Rede e-Tec Brasil, 2013. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/413/2018/12/cooperativismo.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2025.

FEENBERG, A. O que é a filosofia da tecnologia? In: NEDER, Ricardo (org.). **A teoria crítica de Andrew Feenberg: racionalização democrática, poder e tecnologia**. Brasília: CDS/UnB/Capes, 2010, p. 49-66. Disponível em: <https://www.sfu.ca/~andrewf/coletanea.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2022.

FILGUEIRAS, V. “Aplicativos”: por que mudar o rumo da prosa. **Outras Palavras**. 15 abr. 2022. Trabalho e Precariado. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/aplicativos-por-que-mudar-o-rumo-da-prosa/>. Acesso em: 25 ago. 2024.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6 ed. São Paulo: Atlas. 2008.

GONSALES, M; RONCATO, M. S.; LAAN, M. V. Plataformização do trabalho, o cenário internacional e o Brasil. In: HIESSL, C. *et al.* **Trabalho em plataformas: regulamentação ou desregulamentação? o exemplo da Europa**. Tradução Pedro Davoglio; coordenação Ricardo Antunes. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2024. Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/livro-trabalho-em-plataformas-regulamentacao-ou-desregulamentacao/>. Acesso em: 25 jun. 2024.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, jan./abr. 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/epitic/issue/view/964>. Acesso em: 23 mar. 2023.

GROHMANN, R; QIU, J. Contextualizando o Trabalho em Plataformas. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/issue/view/2137>. Acesso em: 20 mar. 2023.

GROHMANN, R.; SALVAGNI, J. **Trabalho por plataformas digitais: do aprofundamento da precarização à busca por alternativas democráticas**. Organização:

Sérgio Amadeu da Silveira. 1. ed. São Paulo: Edições SESC, 2023 (Democracia Digital). *E-book* em formato pdf.

GUETHÓN, R. J.; SÁNCHEZ, N. P. Las cooperativas no agropecuarias en el contexto cubano actual: Non-agricultural cooperatives in the current cuban context. **Revista Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina**. vol.4, n.2, pp. 20-33. 2016. ISSN 2308-0132. Disponível em: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2308-01322016000200002&lng=es&nrm=iso&tlng=en. Acesso em: 28 jun. 2023.

GUIMARÃES, C. C. Que regulamentação para atender a que interesses? **Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio (EPSJV)**. Notícias. Reportagem, Rio de Janeiro. 14 mai. 2024. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/reportagem/que-regulamentacao-para-atender-a-que-interesses>. Acesso em: 28 nov. 2024

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, Selo Martins. 2014.

HOLLIDAY, O. J. **Para sistematizar experiências**; tradução de: Maria Viviana V. Resende. 2. ed., revista. Brasília: MMA, 2006. Disponível em: <https://www.ufpb.br/redepopsaude/contents/biblioteca-1/para-sistematizar-experiencias/para-sistematizar-experiencias-livro-oscar-jara.pdf/view>. Acesso em: 9 nov. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>. Acesso em: 19 nov. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Número de trabalhadores por aplicativos cresceu 25,4% entre 2022 e 2024**. Rio de Janeiro, 17 out. 2025. Agência de Notícias. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44806-numero-de-trabalhadores-por-aplicativos-cresceu-25-4-entre-2022-e-2024>. Acesso em: 11 nov. 2025.

JUNIOR, A. T. Territórios em Disputa e a Dinâmica Geográfica do Trabalho no Século XXI/ Disputed Territories and Geographic Labour Dynamics in the 21st Century. **PEGADA - A Revista da Geografia do Trabalho**, [S. l.], 2014. DOI: 10.33026/peg.v0i0.2884. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/2884>. Acesso em: 30 mar. 2023.

JURASZEK, L.; LISBÔA, D. Análise do trabalho à luz da Economia Solidária. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região**, Florianópolis, v. 23, n. 32, p. 311-335, 2020. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/210235>. Acesso em: 28 set. 2024.

KALIL, R. **A Regulação do Trabalho via Plataformas Digitais**. 1. ed. São Paulo: Blücher, 2020 (2020a). Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/192691>. Acesso em: 26 mar. 2023.

_____. Organização coletiva dos trabalhadores no capitalismo de plataforma. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 2, p. 79-93, ago./nov. 2020 (2020b). DOI:

10.22409/contracampo.v39i2. Disponível em:
<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38570/pdf>. Acesso em: 23 mar. 2023.

_____. Capitalismo de plataforma: o conceito que melhor explica as relações de trabalho digitais. **CartaCapital**. 26 out. 2021. Opinião. Disponível:
<https://www.cartacapital.com.br/opinioao/capitalismo-de-plataforma-o-conceito-que-melhor-explica-as-relacoes-de-trabalho-digitais/>. Acesso em: 25 ago. 2024.

_____. Regulação do trabalho e plataformas digitais. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

KALIL, R. B; RUGITSKY, F. Uberização: trabalho precário e formas de resistência. **Revista Rosa**. vol. 4, n. 1. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/uberizacao>. Acesso em: 10 abr. 2024.

KRUSE, T. Prefeitura de SP lança app para concorrer com Uber e 99, com 90% da tarifa para o motorista. **Folha de São Paulo**, 9 mar. 2023. Cotidiano. Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/03/prefeitura-de-sp-lanca-app-para-concorrer-com-uber-e-99-com-90-da-tarifa-para-o-motorista.shtml>. Acesso em: 18 mar. 2023.

LAAN, M. V. A proposta de diretiva para a União Europeia é a lei de regulamentação do trabalho de plataforma mais completa que a gente tem até o momento. Entrevistadora: Cátia Guimarães. **Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio (EPSJV)**. Notícias. Entrevista, Rio de Janeiro. 27 mai. 2024. Disponível em:
<https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-proposta-de-diretiva-para-a-uniao-europeia-e-a-lei-de-regulamentacao-do#:~:text=O%20processo%20resultou%20na%20chamada,de%20entrega%20C%20centrada%20nos%20entregadores>. Acesso em: 06 dez. 2024.

LABRONICI, R. B. **Resenha: ANTUNES, Ricardo (org.). 2020. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 333 pp.** MANA 27(1): 1-4, 2021. e271803. PPGA-UFF/InEAC-LAESP. DOI 10.1590/1678-49442021v27n1r803. Disponível em:
https://www.researchgate.net/publication/350069325_ANTUNES_Ricardo_org_2020_Uberizacao_trabalho_digital_e_industria_40_1_ed_Sao_Paulo_Boitempo_333_pp. Acesso em: 23 mar. 2023.

LAGO, L. C. Economia popular e solidária no Brasil urbano: as políticas e suas pesquisas. **Revista e-metropolis**, v. 38, p. 6-19, 2019. Disponível em:
http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo_pdfs/000/000/294/original/emetropolis38_capa.pdf?1573345508. Acesso em: 25 mai. 2024.

_____. Economia solidária, tecnologia e cidade. In: KLEBA, John; CRUZ, C.; ALVEAR, C. A. S. (org.). **Engenharias e outras práticas técnicas engajadas: diálogos interdisciplinares e decoloniais, Vol. 3**. Campina Grande: Eduepb, 2022, p. 219-244. Disponível em: https://www.pimentalab.net/wp-content/uploads/2022/08/Engenharias_Engajadas_Decolonial_Volume3_2022.pdf. Acesso em: 09 set. 2023.

LAGO, L. C., PETRUS, F.; Mello, I. Por uma cidade cooperativa. In: Ribeiro, L. C. Q. (Org.). **Reforma urbana e direito à cidade: questões, desafios e caminhos**. Letra Capital, 2022. p. 447-468. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/lancamento-reforma-urbana-e-direito-a-cidade-questoes-desafios-e-caminhos>. Acesso em: 07 de ago. 2023.

LAVILLE, J-L. A economia solidária: um movimento internacional. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, N. 84, p. 7-47, 2009. DOI: 10.4000/rccs.381. Disponível em: <https://journals.openedition.org/rccs/381>. Acesso em: 25 ago. 2024.

LÚCIO, C. G. Prefácio. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

MAIS de 120 milhões de usuários e 5 milhões de parceiros: Uber revela dados inéditos sobre seu impacto no país. **Uber Newsroom**, Brasil, 23 mai. 2024. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/mais-de-120-milhoes-de-usuarios-e-5-milhoes-de-parceiros-uber-revela-dados-ineditos-sobre-seu-impacto-no-pais/>. Acesso em: 19 jul. 2024.

MARRERO, N. A captura do intelecto geral em plataformas de compartilhamento digital: transformações do trabalho coletivo no capitalismo cognitivo. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

MARX, K. **O Capital**: crítica da economia política. Livro III, vol. 4: o processo global de produção capitalista. Tradução Reginaldo Sant'Anna. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

MILANEZ, L.; RUBIM, E. Economia Solidária Digital: caminhos para potencializar políticas e ações baseadas em cooperação e solidariedade. 1.ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2024. Disponível em: <https://rosalux.org.br/wp-content/uploads/2024/08/DIGITAL-livro-economia-solidaria.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

MILLER, S. R. First Principles for Regulating the Sharing Economy. **53 Harvard Journal on Legislation** 147 (2016). Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2568016. Acesso: 19 de jul. 2024.

MOTHÉ, D. Balanço Crítico do Conceito de Autogestão na França. In: **Economia Solidária e Autogestão: Encontros Internacionais**. São Paulo: NESOL-USP, 2005. p.102-118.

MUNARO, C.; BERTOLDO, J. Economia Compartilhada e seus impactos no consumo moderno. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**. Ano 05, Ed. 11, Vol. 19, pp. 115-123. Novembro de 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/marketing/economia-compartilhada>. Acesso em 24 fev. 2024.

MUNICÍPIO DE CAXIAS DO SUL. **Lei nº 8257, de 05 de jan. 2018**. Dispõe sobre a prestação do serviço de transporte motorizado privado individual e remunerado de passageiros por aplicativos (STAP/Caxias), e dá outras providências. Caxias do Sul: Câmara Municipal, 2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/caxias-do-sul/lei->

ordinaria/2018/826/8257/lei-ordinaria-n-8257-2018-dispoe-sobre-a-prestacao-do-servico-de-transporte-motorizado-privado-individual-e-remunerado-de-passageiros-por-aplicativos-stap-caxias-e-da-outras-providencias. Acesso em: 24 nov. 2024.

NETO, J. S. Conheça a cidade onde Uber e 99 não têm vez. **O Globo**, São Paulo, 21 jan. 2024. Economia, Negócios. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2024/01/21/conheca-a-cidade-onde-uber-e-99-nao-tem-vez.ghtml>. Acesso em: 21 jan. 2024.

NOVAES, H. T. Por uma teoria crítica da tecnociência e pela urgência de uma sociedade para além do capital. In: ADDOR, F. *et al* (org.). **Tecnologia para o desenvolvimento social: diálogos Nides-UFRJ**. Marília: Lutas Anticapital, 2018, p. 37-66. Disponível em: <https://nides.ufrj.br/index.php/soltec-publicacoes>. Acesso em: 5 jan. 2022.

NOVO relatório sobre economia de plataforma marca a primeira etapa rumo à discussão sobre nova norma internacional do trabalho. **Organização Internacional do Trabalho**, Genebra, 1 fev. 2024. Economia de plataforma. Disponível em: <https://www.ilo.org/pt-pt/resource/news/novo-relatorio-sobre-economia-de-plataforma-marca-primeira-etapa-rumo>. Acesso em: 19 jul. 2024.

NÚCLEO DE TECNOLOGIA DO MOVIMENTO DOS TRABALHADORES SEM TETO. É possível concorrer com as grandes plataformas? Uma visão crítica de trabalhadores de tecnologia da informação. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

OLIVEIRA, M. C. S; CARELLI, R. L.; GRILLO, S. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho / Concept and criticism of digital working platforms. **Revista Direito e Práxis**, [S. l.], v. 11, n. 4, p. 2609–2634, 2020. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revistaceaju/article/view/50080>. Acesso em: 3 jun. 2025.

PEDUZZI, M. C. **Direitos trabalhistas para autônomos**. Entrevistadores: Carla Araújo, Fabíola Cidral, e Filipe Andretta. UOL Entrevista, São Paulo. 14 set. 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/09/14/presidente-do-tst-fala-sobre-eis-trabalhistas-uol-entrevista.html>. Acesso em 18 jul. 2024.

PENTEADO, C. L.; CRUZ JUNIOR, B. G. A germinação do empreendedor do Brasil contemporâneo: O neoliberalismo visto sob o contexto nacional recente. **Estudos de Sociologia**, Araraquara, v. 25, n. 49, 2021. DOI: 10.52780/res.12815. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/estudos/article/view/12815>. Acesso em: 25 mai. 2024.

PESSANHA, R. M. Plataformismo: outra etapa do Modo de Produção capitalista? In: CICLO DE CONFERÊNCIAS NIDES em parceria com UnB e PROCOAS, 1., 2022, Rio de Janeiro. **Capitalismo X Cooperativismo Solidário de Plataforma: Diagnósticos e Propostas para a Organização da Classe Trabalhadora**. Organização: Flávio Chedid Henriques e Ricardo Toledo Neder. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VSC0g8y8Sfg>. Acesso em 06 ago. 2022.

_____. Plataformismo: uma nova etapa do modo de produção capitalista? In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

PORTUGAL. **Livro Verde sobre o Futuro do Trabalho, 2021**. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=livro-verde-sobre-o-futuro-do-trabalho>. Acesso em: 18 jul. 2024.

RAMOS, M. H. R. **Indicações para o estudo da teoria do valor trabalho de Marx. v. 1 n. 1 (2018): Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social**. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/abepss/article/view/23253>. Acesso em: 04 fev. 2025.

RAMOS, V. R. G.; FERREIRA, A. C.; COUTINHO, M. M. Socialismo, conservadorismo e cooperativismo na “revolução pacífica”: algumas teses críticas acerca da “economia solidária”. **Revista Estudos Libertários**, v. 3, n. 7, p. 24-57, 2013. Disponível em: <https://rima.ufrj.br/jspui/handle/20.500.14407/19988>. Acesso em: 11 dez. 2025.

SÁENZ, R. C. **Teoría, estrategias y territorio. El difícil encuentro**. Mimeo, S/D.

SALVAGNI, J. O cooperativismo de plataforma em questão: avanços, recorrências e Contradições. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

SANTINI, D. O cooperativismo de plataforma em questão: avanços, recorrências e contradições. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Concorrência nº: 002/ SMT/2022. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, 29 jul. 2022. Mobilidade e Trânsito, ano 67, n. 142, p. 102. Disponível em: https://diariooficial.imprensaoficial.com.br/doflash/prototipo/2022/Julho/29/cidade/pdf/pg_0102.pdf. Acesso em: 20 nov. 2024.

SCHNEIDER, J. O.; HENDGES, M. Educação e capacitação cooperativa: sua importância e aplicação. In: **ESAC Economia Solidária e Ação Cooperativa**. São Leopoldo, v. 1, n. 1, jul./dez. 2006. Disponível em: <https://lemate.paginas.ufsc.br/files/2019/04/schneider.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2025.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de Plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa**. Tradução e comentários de Rafael Zanatta. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo. Editora Elefante; Autonomia Literária, 2016. Disponível em: <https://rosalux.org.br/cooperativismo-de-plataforma-2/>. Acesso em: 7 ago. 2024.

SÍGOLO, V. M; HENRIQUES, F. C. Introdução. In: ARAUJO, F. S *et al.* (Org.). **Dialética da autogestão em empresas recuperadas por trabalhadores no Brasil**. Marília: Lutas Anticapital, 2019.

SILVA, R. M. A. Políticas públicas de economia solidária no Brasil. **Mundo do Trabalho Contemporâneo**, [S. l.], v. 1, n. 1, 2016. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/mtc/article/view/7237>. Acesso em: 25 mai. 2024.

SILVA, S. A. O. C. A experiência do GT de Regulamentação do Trabalho em Plataformas Digitais do governo Lula. In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

SINGER, Paul. **Introdução à Economia Solidária**. 1. ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2002. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/wp-content/uploads/2018/04/Introducao-economia-solidaria-WEB-1.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

SISTEMAOCB. Fortalecendo o movimento cooperativista em todo o Brasil. Disponível em: <https://somoscooperativismo.coop.br/index.php>. Acesso em: 29 ago. 2025.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução João Peres; notas da edição Tadeu Breda, João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017. Disponível em: <https://pdfcoffee.com/uberizaao-pdf-free.html>. Acesso em: 10 dez. 2024.

SUIÇA. **R193 - Sobre a Promoção de Cooperativas**. Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/pt-pt/resource/r193-sobre-promocao-de-cooperativas>. Acesso em: 17 jul. 2023.

SYOZI, R. MobizapSP | Como está o "Uber da prefeitura" um ano depois? **Canaltech**, 27 mar. 2024. Matérias. Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/mobizapsp-como-esta-o-uber-da-prefeitura-um-ano-depois-283555/>. Acesso em: 28 jun. 2024.

TENA, A. C. M. *et al.* Experiencia de capacitación a actores locales en Santiago de Cuba, como práctica de innovación social. In: GUZÓN, A. M.; ROMERO, J. O. (comp.). **Diversas miradas al Desarrollo Local en Cuba**. Cuba: Editorial Academia, 2021. p. 72-86. Disponível em: <https://conectadel.ar/diversas-miradas-al-desarrollo-local-en-cuba/>. Acesso em: 28 jun. 2023.

TIRIBA, L. Cooperação: afinal do que estamos falando? In: TIRIBA, L. **Reprodução ampliada da vida e espaços/tempos da produção não capitalista**. 1 ed. São Paulo: Lutas anticapital, Marília, p.275-283, 2023.

UM rival para Uber e 99? Motoristas de SP preparam aplicativo próprio para ter maior remuneração. **O Globo**, 17 fev. 2022. Economia, Negócios. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/um-rival-para-uber-99-motoristas-de-sp-preparam-aplicativo-proprio-para-ter-maior-remuneracao-25398476>. Acesso em: 18 fev. 2022.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento adota diretiva sobre condições de trabalho nas plataformas digitais. **Parlamento Europeu**. 24 abr. 2024. Atualidade, Sala de Imprensa. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/press-room/20240419IPR20584/parlamento-adota-diretiva-sobre-condicoes-de-trabalho-nas-plataformas-digitais>. Acesso em: 19 jul. 2024.

VERSIANI, R. Direto e Saúde dos Trabalhadores. In: CICLO DE CONFERÊNCIAS NIDES em parceria com UnB e PROCOAS, 1., 2022, Rio de Janeiro. **Capitalismo X Cooperativismo Solidário de Plataforma: Diagnósticos e Propostas para a Organização da Classe Trabalhadora**. Organização: Flávio Chedid Henriques e Ricardo Toledo Neder. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fzoXtfHXmgA>. Acesso em 04 ago. 2022.

WEBERING, S. I. Cooperação Cooperativa: o Ser, o Fazer e o Devir. In: **Revista de Administração Contemporânea**, 24(6), 567-581, nov/dez 2020. DOI: 10.1590/1982-7849rac2020190332. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rac/a/pkxKPqLjmVBdnKqKxwsBB4n/>. Acesso em: 15 fev. 2025.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman editora, 2001.

ZANATTA, R. A. F. O “capitalismo de plataforma” no Brasil. In: SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de Plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa**. Tradução e comentários de Rafael Zanatta. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Editora Elefante; Autonomia Literária, 2016. Disponível em: https://autonomialiteraria.com.br/wp-content/uploads/2020/07/cooperativismo-de-plataforma_web_simples.pdf?srsId=AfmBOooLtzur_G9p_PYED7Pxjhmki8ffIMVCKj0VEvp8M2B8Fyvwbsi. Acesso em: 7 ago. 2024

_____. Cooperativismo de plataforma ou plataformização solidária? In: NEDER, R.T; HENRIQUES, F.C. (Org.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. 1. ed. Marília: Lutas Anticapital, 2024.

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista - Presidentes das cooperativas

ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

Entrevistado: XXXXXXXX
 Data: XXXXXX.
 Modalidade: Virtual (Google Meet)

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Prezado(a) XXXXXXXXXXXXXXXX,

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa “Um estudo de caso sobre o modelo de trabalho da Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop: um contraponto ao trabalho subordinado por meio de plataformas digitais”, conduzida por André Dias de Almeida, Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Tecnologia para o Desenvolvimento Social (PPGTDS/NIDES/UFRJ).

O objetivo desta pesquisa é conhecer o modelo de trabalho da federação, buscando entender seu propósito, sua articulação com as cooperativas que a integram e as ações que são desenvolvidas para o alcance dos seus objetivos.

A sua participação nesta pesquisa envolve a realização de uma entrevista, durante a qual discutiremos algumas questões relativas à cooperativa, mas dialogando com as ideias estruturadas na esfera da federação.

A entrevista será gravada e transcrita para fins de análise e inclusão no trabalho de dissertação, destacando que o uso das informações terá finalidade exclusivamente acadêmica e o seu nome não será divulgado.

A entrevista será baseada em um roteiro de perguntas previamente elaborado e deve durar, aproximadamente, uma hora. Sua participação é voluntária e você tem o direito de retirar seu consentimento a qualquer momento, sem nenhum tipo de prejuízo. Ao concordar em participar desta entrevista, você declara que entende os termos deste consentimento.

Perguntas da Entrevista

1. Primeiramente, você poderia se apresentar e dizer quando começou a trabalhar como motorista de aplicativo e quanto tempo está na cooperativa?
2. Quando a cooperativa passou a integrar a Liga Coop e com que propósito?
3. Em quantos municípios do estado a Cooperativa atua?
4. Atualmente, qual o número de cooperados cadastrados na cooperativa e que ideia eles têm do projeto de cooperativismo proposto pela Liga Coop?
5. Sobre a questão previdenciária, como é realizado o recolhimento do tributo previdenciário dos cooperados? Isso fica a critério de cada um deles ou há um recolhimento mensal, feito pela cooperativa?
6. Os cooperados se identificam como categoria profissional ou eles se reconhecem como

- | | |
|-----|--|
| | empreendedores, considerando que há pessoas atuando nesse tipo de serviço apenas para complementar a renda? |
| 7. | Qual é o diferencial do aplicativo da LIGA em relação aos aplicativos das outras plataformas, considerando que se trata de uma oferta de serviços por aplicativo de mobilidade baseado em um outro modelo de trabalho? |
| 8. | Há liberdade de os cooperados trabalharem em mais de um aplicativo ou devem manter certa exclusividade em relação ao aplicativo da Liga? |
| 9. | O cooperativismo que existe no âmbito da federação faz parte de um processo de conscientização ou seria apenas para suprir as necessidades financeiras dos trabalhadores? |
| 10. | Quanto à proposta de regulação dos aplicativos do governo federal, através do PLP nº 12/2024, é possível haver um diálogo com o modelo do cooperativismo de plataforma proposto pela Liga? |
| 11. | Quais são os maiores desafios encontrados no modelo de trabalho cooperativista? |

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista – Presidente da Liga Coop

ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

Entrevistado: Márcio Guimarães

Data: XXXXXX.

Modalidade: Virtual (Google Meet)

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Prezado(a) Marcio Guimarães,

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa “Um estudo de caso sobre o modelo de trabalho da Federação Nacional de Cooperativas de Mobilidade Urbana e Transporte de Pessoas – a Liga Coop um contraponto ao trabalho subordinado por meio de plataformas digitais”, conduzida por André Dias de Almeida, Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Tecnologia para o Desenvolvimento Social (PPGTDS/NIDES/UFRJ).

O objetivo desta pesquisa é colher informações específicas sobre o modelo de trabalho da federação, buscando entender seus avanços, os limites e desafios encontrados, bem como as vantagens que esse modelo tem a oferecer.

A sua participação nesta pesquisa envolve a realização de uma entrevista, durante a qual discutiremos algumas questões ações desenvolvidas propriamente no âmbito da federação.

A entrevista será gravada e transcrita para fins de análise e inclusão no trabalho de dissertação, destacando que o uso das informações terá finalidade exclusivamente acadêmica e o seu nome não será divulgado.

A entrevista será baseada em um roteiro de perguntas previamente elaborado e deve durar, aproximadamente, uma hora. Sua participação é voluntária e você tem o direito de retirar seu consentimento a qualquer momento, sem nenhum tipo de prejuízo. Ao concordar em participar desta entrevista, você declara que entende os termos deste consentimento.

Perguntas da Entrevista

1. Como nasceu a ideia de formar uma federação de cooperativas e com qual propósito?
2. Como é o processo de integração de uma cooperativa à federação?
3. O aplicativo atual da Liga foi desenvolvido por que empresa?
4. Qual o custo do desenvolvimento e manutenção de um aplicativo, como esse que a liga está desenvolvendo para ser de sua propriedade? Esse custo é compatível com a perspectiva de rendimento das cooperativas?
5. Para o desenvolvimento do aplicativo próprio do movimento, a luta por fundo público é feita através do diálogo apenas com a Secretaria de Economia e Solidária ou também envolve emenda parlamentar?
6. Como foi o processo de inscrição do projeto junto à Secretaria de Economia Solidária e como foi feita a liberação da verba?

7. Poderia explicar um pouco mais sobre o projeto do aplicativo que está sendo desenvolvido para a Liga?
8. O aplicativo já está pronto para funcionamento? Caso positivo, existe um custo estipulado para sua manutenção, de modo que seja compatível com a perspectiva de rendimento das cooperativas?
9. A realidade de ter um preço melhor já é percebida pelas cooperativas que já rodam com o aplicativo?
10. Já existe um engajamento da comunidade usuária em relação ao projeto da Liga?
11. Qual a diferença entre cooperados cadastrados e cooperados ativos?
12. Como é administrada a questão da autogestão entre nas cooperativas, ou seja, das propostas que são apresentadas pelos cooperados, considerando que a essência do cooperativismo é a gestão coletiva?
13. E quando surgiu a ideia do aplicativo próprio da Liga?
14. Existe algum filtro para identificar os clientes da mesma forma que existe para os motoristas?
15. Hoje a federação trabalha com o armazenamento dos dados dos motoristas e dos clientes. Como ficaria essa questão de tratamento de dados, no aspecto de proteção e segurança, no novo aplicativo e como isso é feito no aplicativo ainda em uso?
16. A federação é formada por cooperativas baseadas em diferentes estados, com a intenção de expandir sua capacidade de atendimento em todo o território nacional. Então, como funcionaria, por exemplo, se um cliente de um determinado estado desejar utilizar o aplicativo em outro estado, também atendido pela Liga? Há uma interface que permite isso?
17. Como é a divisão atual das responsabilidades no grupo de coordenação da Liga Coop, atualmente?
18. O que é preciso para uma cooperativa nova, recém associada à federação, começar a utilizar o aplicativo da federação?
19. E sobre a proposta de educação cooperativa da Liga, há um projeto específico para isso?