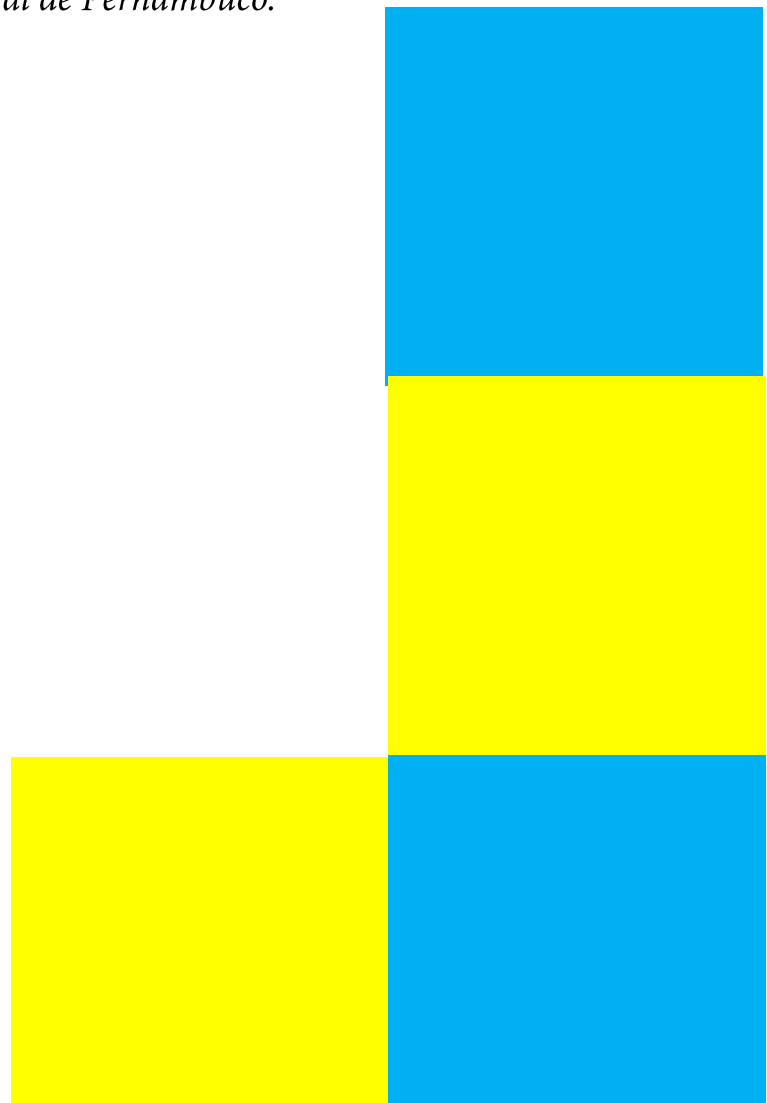


As plataformas de transporte e os caminhos de legitimação das novas estratégias de exploração do trabalho

André Vouga

*Doutor em Comunicação pela Universidade Federal Fluminense –
Professor Associado da Universidade Federal de Pernambuco.*





Resumo: O presente artigo retrata aspectos das reformulações atuais nas formas de exploração do trabalho, estabelecidas pelas plataformas de transporte, pensadas em seus aspectos comunicacionais. Ele se embasa numa pesquisa de caráter etnográfico em andamento junto aos trabalhadores que nelas operam, tendo como foco principal as estratégias que estabelecem uma progressão da sua autogestão, apontando a conexão com as remodelações presentes nas formas da apropriação econômica. Além disso, são analisados os mecanismos legitimadores envolvidos nesses processos, fazendo referência a conceitos como a negociação de capital simbólico, tal como proposta por Bordieu (2000), os dilemas políticos da tecnocracia, conforme colocados por Giddens (1991), e os processos de mudança dos ethos, como demarcados por Sennet (2005).

Palavras-chave: capitalismo de plataformas, precarização, legitimação, ideologia

Delivery platforms and ways of legitimizing new labor exploitation strategies

Abstract: The present article portrays aspects of the current reformulations in the forms of labour exploitation, established by the delivery platforms, designed in their communicational aspects. This investigation is based on a qualitative research in progress together with the workers who operate in them, presenting as the main focus the strategies that establish a progression of their self-management, indicating the connection with the remodelling present in the forms of economic appropriation. Furthermore, the legitimating mechanisms involved in these processes are analysed referring to concepts such as the trading of symbolic capital, such as proposed by Bordieu (2000), the political dilemmas of technocracy, as cited by Giddens (1991), and ethos change processes, as outlined by Sennet (2005).

Keywords: platform capitalism, precariousness, legitimation, ideology

Discussões iniciais

Os denominados aplicativos de transporte; tais como o *Ifood*, *Rappi*, *Uber* etc. são orientados para organizar conjuntos mercadológicos nos quais a negociação ocorre por meio de sistemas informacionais inéditos. Desse modo, a partir dessa característica, há um interesse específico no estudo desses contextos de negócio pelas diferenças estabelecidas, em relação aos padrões mercantis clássicos. Vouga (2018) empreendeu o mapeamento de diversas facetas de obtenção de vantagens pelos mediadores a partir dos encaminhamentos da percepção por essas novas estruturas comunicacionais, mais especificamente, por meio da observação dos aplicativos de transporte. Constatamos como os padrões “institucionais” de controle são distintos dos tradicionalmente estabelecidos e, também como, ao se propor essas novas aparelhagens de organização coletiva, houve o usufruto paralelo de benefícios estratégicos derivados de sua mediação. Indicamos como se determina uma forma de assimilação de informações de reputação que, na prática, é criada pelo conjunto dos usuários, sendo disfarçadamente revendida individualmente. Também caracterizamos como se dá a sujeição desses processos a organizações de grande porte, que foram as facilitadoras da instalação, em larga escala, de um conceito de associação relativamente fraco, sendo parte da memória social mediada por ferramentas centralizadas de informática. Aqueles que as detêm puderam, então, proceder a uma apropriação parcial e revender indiretamente esse conhecimento, inserida na dependência estabelecida para se operar nesses aplicativos.

Além disso, indicamos que também tem se insinuado, na percepção dos grupos sociais submetidos a esse contexto, uma complexidade maior do que a da simples aceitação tácita. Nela percebemos paradoxos comuns aos mitos modernos, como a suspeita que recai sobre o *ethos* empresarial, com algum questionamento da legitimidade dos sistemas institucionais estabelecidos pelas plataformas.

Neste artigo, discutiremos outros aspectos sob a ótica da gestão, relacionados a questões como os caminhos para o controle sutil de subordinados que não são imediatamente caracterizados dessa forma.



Contexto analítico

Mapearemos certos desenvolvimentos interligados ao novo patamar de relevância de configurações midiáticas, que não miram a propagação centralizada da informação, mas estabelecem ambientes bastante orientados para o controle da circulação generalizada. Essa disposição se confirma nos casos de provedores de serviços, de e-mail, de redes sociais e dos aplicativos de transporte tratados neste trabalho.

O espalhamento das emissões, nelas percebido, sugere ser mais rico em possibilidades implementar a análise por meio de caminhos diferentes daqueles realizados tradicionalmente dos estudos comunicacionais. Uma possível diretriz estaria no esquadramento dos caminhos utilizados para conformar as negociações simbólicas que se processam. Dessa forma, elegemos uma metodologia de inspiração etnográfica para o escrutínio desses processos, considerando que a antropologia tem se orientado para a apreciação dos ecossistemas culturais de modo mais holístico que o das análises discursivas. Indicamos que não é nova a proposição do emprego dessa metodologia ao estudo de grupos componentes das sociedades modernas (DA MATTA, 1981) (VELHO, 1994) e das singularidades dos grupos que se agregam por meio de ambientes midiáticos (SÁ, 2001).

Baseados nessas premissas, encaminhamos a tentativa de retratar os condicionantes do estabelecimento e os efeitos dos “aparelhos institucionais” impostos pelos aplicativos de transporte a fim de ordenar as transações entre seus usuários, uma vez que os sistemas têm como objetivo declarado organizar a constituição de um contexto mínimo de confiança entre desconhecidos, viabilizando a transação entre eles. Dessa forma, cabe pensar esses novos arcabouços institucionais informatizados, dentro do que Giddens (1991) definiu como sistemas peritos, demarcados como dispositivos que inerentemente delegam a avaliação de temas de relevo social a aparatos técnicos. Do mesmo modo, esses sistemas poderiam se enquadrar na disposição, indicada por Sodré (2002), de que a “tecnologia” vem invadindo contextos anteriormente sistematizados pela atuação política e pelas negociações relacionais.

Nesse sentido, esses aplicativos têm se afirmado, em nosso meio social, de modo intransparente e granjearam uma forte liberdade de autorregulação em seu caráter parainstitucional, por terem se tornado uma “solução” tecnológica. Cabe aqui recordar que, como indicado por Bourdieu (2000), as mensagens sociais carregadas pelas instituições são lidas de forma inconsciente, estabelecendo pouco espaço para um questionamento mais definido. Seu capital simbólico tem registro sutil, mas forte uma vez que delinea as dissimetrias que estabelece como imanentes. Giddens (1991) afirma que nosso sistema educacional cumpriria um papel de catequese nesse contexto, estabelecendo a validade social dessas estruturas.

Essa discussão se complexifica porque há outros aspectos envolvidos no estabelecimento da legitimidade social no provimento desses serviços. Por exemplo, essas empresas assinalam a concorrência como fator essencial, fazendo com que a confluência dos interesses individuais derive no acolhimento do interesse geral. No entanto, devido a causas diversas como vantagens para o pioneirismo e para o porte, um padrão de oligopolização dos negócios no setor dos aplicativos de transporte foi delineado. Assim, estabeleceu-se um número reduzido de atores que passou a “desenhar” esse novo mercado, inclusive em aspectos institucionais.

Privando o público

Para compreender, é preciso ter em vista como o afã neoliberal expandiu a visão capitalista a novos campos da vida, inclusive privatizando progressivamente operações antes públicas. Dessa forma, criou-se novos problemas, uma vez que as organizações privadas não perseguem as mesmas metas historicamente definidas para o Estado. De fato, as diretrizes da ação pública se transformam até em suas atribuições mais soberanas. Naomi Klein (2008) indica que a administração Bush recorreu ao argumento do combate ao terrorismo para terceirizar, sem discussão pública, boa parte das atribuições governamentais mais profundas, atingindo inclusive a coleta e a apreciação dos dados dos cidadãos.

Para Ulrich Beck (2010), o estágio atual do capitalismo tenta aniquilar o aspecto comunal das sociedades, que passam por um processo agudo de compartimentalização,



projetando as muitas faces das demandas sociais como individuais, incluindo as diferenças de oportunidades. A engrenagem estabelecida traduz como insucessos particulares as dificuldades de progressão social estruturadas pelo sistema.

O Estado de bem-estar social estabeleceu sistemas de seguro compulsório para os riscos laborais dos empregados. Hoje a prevenção de sinistros começa a obedecer a um mecanismo individual, gerido por grandes corporações, transformando-se num negócio à medida que os sujeitos deixem progressivamente de dispor do suporte das estruturas de solidariedade pública. Assim, os Estados diminuem passo a passo, por exemplo, o suporte previdenciário, repassando seu gerenciamento para as grandes seguradoras. Dessa forma, demanda-se que os indivíduos se acautelem em todos os aspectos da vida e devam proceder a “investimentos” em diferentes “fundos”: dedicados à educação, à saúde, à aposentadoria etc. Como as análises na escolha desses serviços ficam a seu encargo, envolvem a obrigação de atentar para “as letras miúdas” de seus contratos. Assim, estando ou não ciente das limitações de cobertura neles envolvidas, sua assinatura autorizará a imposição futura delas. Dessa maneira, progridem as comoditizações das relações, das identidades e da vida em si – com diversos sistemas de cálculo como base, principalmente o atuarial.

Para a grande maioria dos trabalhadores, o indício mais palpável do novo padrão é que o longo prazo deixou de existir. Atualmente o “emprego” não franquia mais um lugar estável, relações duráveis e um caminho profissional previsível. Sobra apenas a inconstância dos projetos e a mutação constante das redes interpessoais. Dessa forma, o universo laboral se converte num somatório de transações pontuais, ao invés de uma trama de laços sociais. Isso traz necessariamente desdobramentos sobre a vida pessoal e a construção de si. Como indica Sennett (2005), esse quadro produz uma corrosão dos sentimentos que interligam as pessoas e das sensações que permitem alguma percepção estável do eu no mundo. A destruição das ligações sociais remete à ruptura da solidariedade nos ambientes laborais, colaborando com o ideário individualista, que corrói os laços que derivam de obrigações de reciprocidade. Como o predicado central demandado do sujeito na atualidade é a flexibilidade, a insensibilidade social que dela se

desdobra é contraproducente em relação aos esforços para acirrar o “senso de time” nas organizações. De que forma, então, vincular pessoas que não podem contar umas com as outras?

Soma-se a disposição corrente nas organizações de buscar aptidões prontamente aproveitáveis dos profissionais, o que ilustra a atual tendência à obsolescência. Há um declínio do valor percebido na experiência adquirida, inserida na nova velocidade de envelhecimento dos conhecimentos. Além disso, o chamado “capital humano” é submetido aos mesmos processos de depreciação que os demais capitais gerencialmente contabilizados, atingindo intensamente os indivíduos que, ao envelhecerem, se deprimem com a sensação de descarte progressivo do contexto produtivo. Esse efeito foi mapeado por Sennett (2005), junto aos trabalhadores norte-americanos, resultando na disseminação de uma ampla desordem psíquica e relacional. O novo foco na performance imediata traz para muitos a evidência de seus próprios limites, conduzindo à explosão dos estados depressivos desde o fim do século passado, que correspondem à face avessa ao desempenho, uma reação às dificuldades de lidar com “os riscos empresariais de si”. Nesse caso, a identidade produzida no consumo, com base nas marcas, trabalharia como suplente das referências perdidas. Assim, o capital quebra as âncoras culturais para trocá-las pelas suas.

A avaliação continuada, que recai sobre os indivíduos, é uma das principais estratégias de produção dessa nova maneira de perceber a realidade, de encaminhar escolhas e de gerir a vida. Com todos os sujeitos submetidos a uma competição progressivamente mais dura e a maiores graus de insegurança, em um sistema que reproduz continuamente sua naturalização, passa-se a desejar que todos também convivam com esse estado de coisas. Isso contribui para o florescimento do ódio aos indolentes, aos idosos, aos necessitados e aos estrangeiros. Então, a partir do pressuposto de que as pessoas operaram exclusivamente por interesse próprio, sem nenhum senso coletivo, o caminho passa a ser a auditoria contínua da ação dos trabalhadores, com estratégias sutis de supervisão, contenção, repreensão e culpabilização. Desse modo,



renega-se a um segundo plano os aspectos éticos mais amplos de sua missão e de seu senso de dever profissional.

Entretanto, o aspecto mais importante é a moldagem do caráter que permite aos sujeitos tolerar as tensões infligidas, fazendo com que colaborem para o endurecimento e para a consolidação dessas tendências. Nesse sentido, a inovação consiste em construir continuamente “empreendedores” que, ao seu turno, robustecerão a concorrência entre si. Por sua vez, esses indivíduos apresentam uma tendência a avaliar a atuação governamental puramente sob a ótica de suas demandas singulares, perdendo de vista a noção de comunidade. O que acaba por redefinir a própria percepção da missão do Estado, entendido hoje como um prestador de serviços às organizações. A preconização da competição também não se harmoniza necessariamente com a boa prestação de serviços públicos. Por outro lado, a atual administração pública, com suas visões herdadas da gestão privada, afronta diversas premissas do atendimento aos interesses da coletividade, tais como: a igualdade de disponibilidade a todos os usuários, a ininterrupção dos serviços e a imparcialidade. A mutação do usuário para cliente não é indiferente, tendo efeitos demarcados, escamoteados pela introdução das visões de cálculo advindas da gestão empresarial, que afastam seus aspectos sociais mais profundos.

A anterioridade dada à eficácia e ao balanço monetário exclui do poder público as visões de equanimidade, sem a correspondência entre o que foi recolhido pessoalmente e o que foi obtido em contrapartida. Dessa forma, a medição da ação governamental, via parâmetro do retorno pela despesa individual, traz uma ruptura fundamental, perdendo de vista demandas universais e dispersas do coletivo, muitas de horizonte distante e de difícil aferição. Assim, a ação grupal é submetida a novas formas de avaliação, sem ligação com as dimensões tradicionalmente observadas no campo político. A nova percepção, de fundo gerencial, tem uma visão instrumental das normas, ligada exclusivamente às suas metas, causando uma mutação ampla nas expectativas do jogo democrático (CROUCH, 2004).

O caso em questão

Como indica Robichez (2020), as plataformas de transporte desfrutam dos aparatos estatais de infraestrutura, mas criam novas despesas às estruturas governamentais e não retribuem em tributos, ou seja, sem oferecer uma contrapartida adequada, num processo de socialização das perdas que produzem. A pandemia de coronavírus nos trouxe um exemplo marcante nesse sentido, pois foram os Estados em todo o globo que mais promoveram a assistência aos autônomos que trabalham para as plataformas. Dessa forma, esses são os novos contextos transnacionais de gerenciamento do trabalho (GRAHAM; ANWAR, 2019), que corresponderiam à culminação de um processo histórico, com algumas décadas, de desvinculação progressiva das responsabilidades sobre o trabalho por parte do capital, que envolveu processos como a chamada “pejotização” e a transferência de processos fabris em busca de mercados de trabalho “menos maduros”, nos quais a informalidade já era a regra. Há também exemplos anteriores desses processos, com a maior presença de atividades tais como venda de potes de cozinha ou de cosméticos, por exemplo, em espaços como a casa, locais de outros trabalhos, espaços de lazer etc. No mundo feminino, esses cruzamentos já faziam parte de uma triste tradição, mas se codificaram ainda mais, quando subordinados às organizações.

Esses casos representam os muitos exemplos iniciais dos trabalhadores *just in time*, que permanecem disponíveis para os seus contratantes, mas são pagos exclusivamente quando seu trabalho gera lucro, por meio das técnicas de extração de recursos intelectuais de multidões, baseadas no *crowdsourcing*. Entretanto, esses processos vêm ganhando contornos novos e mais potentes, com as novas possibilidades de gestão trazidas pela informática.

Um fator que não deve ser dissociado das mudanças recentes é o momento de crise econômica mundial que estende seus efeitos pelo menos desde 2008, que se soma à piora na distribuição de renda, retratada por Piketty (2014), com uma inflexão relevante nas últimas décadas. Esse contexto produtivo tem feito com que os trabalhadores aceitem condições laborais progressivamente piores, sendo, nesse sentido, marcante o nosso quadro nacional.



Assim, convivemos com um processo continuado de espraiamento desse formato de gestão do trabalho, dos quais os aplicativos de transporte aqui analisados representam exemplos bem demarcados. No entanto, cabe frisar que essas práticas vêm se espalhando numa série de outras áreas como a financeira, a varejista e a industrial, num efeito chamado de plataformização (HUWS, 2014).

Zuboff (2018) indica que a dimensão principal envolvida corresponde a novas formas de sujeição encaminhadas pela pesquisa contínua e pela indução de comportamentos, com base na definição de um corpo de estratégias de racionalização da gestão. Primeiro, em grande medida, o gerenciamento do trabalhador é “terceirizado” para o conjunto de clientes do serviço, por meio dos sistemas de avaliação. Segundo o ordenamento e a paralelização desses dados com as taxas de recusa de serviços, o tempo para proceder uma tarefa aceita, a média de tempo ativo na plataforma e a geração de outras médias diversas para referência comparativa. No final, esses dados são utilizados no fomento de processos como a gamificação do trabalho a fim de maximizar seus retornos. Dessa forma, números condensados pelo sistema, cujo mecanismo de produção é pouco transparente, chegam filtrados aos trabalhadores, tornando obscuro o cálculo dos pagamentos que lhes são feitos. Ao fim, como indica O’Neil (2016), a estrutura acaba por castigar aqueles que não se amoldam a normas que, muitas vezes, nem a compreendem bem, ignorando os detalhes estritos das expectativas que lhes recaem.

Entretanto, possivelmente, o aspecto mais profundo e de maior interesse no longo prazo vem da construção dessa nova economia da gestão da força de trabalho, focada em dois eixos principais: um simbólico, baseado na arte de nomear, dependente do sucesso na redefinição do trabalhador como empresário de si mesmo, diante dele e das instituições. O outro mais técnico, ancorado no acionamento de análises de megadados, coletados por aspecto registrado nas corridas e no recurso ao histórico detalhado das relações de cada motorista com a plataforma. Ressalta-se, por fim, que essas informações alimentam e treinam continuamente sistemas de inteligência artificial (IA) focados no aprendizado sobre as técnicas de maior eficácia para o encaminhamento do comportamento desses trabalhadores, visando conhecer que incitações funcionam

melhor para que a ferramenta maximize o retorno obtido junto a cada um deles, operando por intermédio de estímulos cirurgicamente alocados como, por exemplo, o estabelecimento de metas a cumprir para obter pequenos ganhos extras, analisando sempre os efeitos obtidos para a otimização de abordagens futuras. Isso se torna evidente em casos de atendimento de deslocamentos pendulares envolvendo, por exemplo, a maior disponibilidade de motoristas nas áreas urbanas mais centrais ao fim do dia ou próximo à saída de grandes eventos. Identificamos que vários de nossos entrevistados em campo dizem que só enfrentam esse tipo de momento voluntariamente quando precisam de dinheiro, mas que percebem que a plataforma os conduz sutilmente nessa direção.

Portanto, tendo em vista que uma das metas principais dos sistemas de IA é a maximização dos retornos para as plataformas, uma discussão que se desdobra é o porquê as decisões de remuneração são pouco transparentes. Um ponto sempre presente nos discursos de nossos pesquisados foi a dificuldade de compreensão das estratégias remuneratórias, com uma sensação de que a confusão ao redor do tema interessa à plataforma. Soma-se que aqueles com mais tempo de trabalho vêm indicando que seus ganhos têm se reduzido com o tempo.

Outro fator, citado pelos entrevistados, é a questão de os algoritmos tornarem os bônus pagos por atividade em momentos de interesse para a plataforma, como nos dias chuvosos, que nem sempre são fáceis de alcançar. *Motoboys* que aguardam por trabalho reunidos junto a restaurantes indicaram, mais de uma vez, perceber que, aqueles que estão perto de alcançá-los, deixam de receber pedidos em detrimento de seus colegas próximos. Enfim, vários consideraram pouco transparentes os critérios que definem como os trabalhos são destinados a cada “colaborador”. Aliás, a remuneração da disponibilidade é um dos fatores mais afetados nessas novas formas da subordinação do trabalho. Nelas os motoristas tendem a passar muito tempo de prontidão, mesmo com serviço reduzido, costumando ter longas jornadas, maiores que dez horas por dia e acima de cinco dias por semana. No sistema clássico de trabalho, esse tempo era pago pela parcela fixa do salário.

Um exemplo marcante dessa discussão surge da percepção do processo de formação de fila de espera no Uber para obter passageiros nos aeroportos, envolvendo



um longo tempo dedicado ao trabalho com remuneração incerta. Em Guarulhos, São Paulo, o tempo de permanência nessa fila frequentemente alcançava doze horas. Muitos cumpriam dormindo em seus carros, na esperança de conseguir uma viagem longa, para uma cidade do interior, sem que houvesse certeza de que a conseguissem (N.A., 3/5/2020). Já na região metropolitana de Recife, a percepção da vantagem desse tipo de operação não é unânime, sendo que a maioria dos entrevistados se recusa a permanecer nessa espera.

Além de ter os ganhos incertos e progressivamente reduzidos, é preciso demarcar que, no novo quadro, os motoristas ainda precisam arcar com os custos dos equipamentos de produção. O exemplo mais direto envolve todos os aspectos da manutenção dos veículos, entre os quais: revisões, desgastes, sinistros, seguros, depreciação, taxas anuais etc. Como se não fosse pouco, as plataformas ainda obrigam os entregadores a comprar equipamentos como a caixa que levam nas costas com as cores e as marcas das empresas.

Considerações finais

É importante lembrar que também se colocam tensões em meio ao processo de sujeição dos trabalhadores nesse contexto, dentro da complexa negociação que as plataformas buscam estabelecer com o sistema de crenças dos trabalhadores. Nas entrevistas, fica perceptível como a falta de certos aspectos de legitimidade é decisiva para que se estruturam embriões de resistência.

Se temos novas abordagens de gestão do trabalho, emergem também novos caminhos de organização dos trabalhadores, que exibem atributos já apontados em outras lutas contemporâneas, tais como a agregação efêmera em redes sociais, arranjada ao redor de agendas mínimas. (HARDT; NEGRI, 2004).

Entre as reivindicações externadas pelos trabalhadores estão o aumento do preço por quilômetro rodado, o pagamento mínimo por tarefa, o fornecimento de equipamento de proteção de saúde durante o quadro de pandemia, o seguro contra roubo, de acidente, de vida e o fim dos bloqueios indevidos.

Um dos aspectos centrais envolvidos na luta dos trabalhadores dos aplicativos de transporte está ligado ao ato de nomear, um dos eixos fundamentais da violência simbólica (BOURDIEU, 2000). Na Espanha, esses trabalhadores são chamados

atualmente de falsos autônomos. Confirmando esse aspecto, nos atos recentes da categoria em São Paulo, uma de suas lideranças demarcou em entrevista: “Aqui não tem empreendedor” (N.A., 2020).

Entre as tentativas de regular a atuação das plataformas mundo afora, a via judicial tem se tornado a primeira grande frente. No campo jurídico, países como França e Inglaterra já tiveram decisões trabalhistas a favor da percepção de vínculo empregatício em instâncias finais (N.A., 19/2/2021). Esses reveses fizeram com que o Uber se adiantasse na Grã-Bretranha, generalizando aos seus motoristas direitos que vêm sendo pacificados nos tribunais de lá (N.A., 17/3/2021). No Brasil, já houve empresas multadas, mas a jurisprudência por aqui tem sido mais favorável às corporações. Há também algumas iniciativas legislativas, sobretudo na Europa. Por exemplo, a Espanha aprovou recentemente legislação reconhecendo o vínculo trabalhista nas plataformas, estabelecendo obrigações e proteções (MICHEL, 12/3/2021). Mas, entre os analistas, existe um relativo ceticismo quanto à capacidade de regulação mais plena desses sistemas.

Apesar dos esforços das plataformas para a negação do caráter laboral dos vínculos que estabelecem, tem havido a indicação de diversos aspectos que caracterizam sua capacidade de imposição de poder patronal: inicialmente porque os aplicativos determinam quem pode utilizá-los para trabalhar, estabelecendo padrões mínimos para os veículos utilizados, como, por exemplo, o tempo de uso. Ao mesmo tempo, para aqueles que conseguem a “admissão”, paira sempre justamente a ameaça da perda da condição de fornecedor cadastrado pelas plataformas, na medida em que não atendam às condições determinadas por elas. Junto a isso, as empresas determinam quais dos “colaboradores” receberão cada oferta de serviço e também o que eles devem fazer depois de aceitá-las, indicando com detalhes o que deve ou não deve ser feito, o pagamento e o prazo limite envolvidos. Além disso, impedem a captação de clientes por meio da distribuição de cartões, não permitindo registrar reclamações em outros pontos da web (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020). Não é à toa que os entregadores deram entrada no Ministério Público do Trabalho pedindo para caracterizar vínculo empregatício.



Há também a tentativa de formulação de soluções de ordem operacionais, que tentam comunalizar a propriedade das plataformas. Na Espanha, por exemplo, há um aplicativo chamado Alia, que oferece serviços domésticos, nos quais os trabalhadores atuam de forma cooperativa, recebendo direitos como seguro e férias remuneradas, de forma que os clientes pagam um pouco mais pelos serviços. Entretanto, o processo de sua construção tem sido lento pela dificuldade de competir com gigantes da área e de assentar as próprias contradições dentro da categoria. No Brasil, existem tentativas do estabelecimento de aplicativos coletivos de taxistas, com base em cooperativas anteriormente existentes, sem muito sucesso em termos da competição com as grandes plataformas. (ALVES; GROHMANN, 2020)

Portanto, mesmo entre as iniciativas que vingam, não há garantias do escape às mesmas lógicas empreendedoras que suportam os construtos atuais de acirramento da exploração do trabalho. Assim, uma das discussões mais prementes que se coloca em sua constituição remete a uma questão atual de ordem filosófica: como voltar a delinear os traços de uma nova razão comunal num contexto de perda progressiva de parâmetros civilizatórios, que antes tomávamos como estabelecidos? Traços que demandarão criatividade, numa situação em que o velho aparentemente já não se encaixa e o novo apenas começa a ser esboçado.

Referências bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Revista Psicoperspectivas**, vol.18, n.3, p. 41-51, 2019.

ALVES, P.; GROHMANN, R. Quando os entregadores se fazem classe. **Revista Jacobin Brasil**, 1 jul. 2020. Disponível em: <https://jacobin.com.br/2020/07/quando-os-entregadores-se-fazem-classe/> Acesso em: 5 jul. 2020.

ANTUNES, R.; FILGUEIRAS, A. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1 (2020), Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901/html>. Acesso em: 8/5/2020.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **O campo econômico**: a dimensão simbólica da dominação. Campinas: Papirus, 2000.

CROUCH, Colin. **Post-Democracy**. Cambridge, USA: Polity Press, 2004.

DA MATTA, Roberto. **Relativizando**: uma introdução à antropologia social. Petrópolis: Vozes, 1981.

Entregadores de aplicativos fazem protesto na Paulista. Disponível em: <https://twitter.com/TheInterceptBr/status/1270736607738544131>. Acesso em: 5 jun. 2020.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GRAHAM, M.; ANWAR, M. The global gig economy: towards a planetary labour market? **First Monday**, v. 24, n. 4, 2019.

HARDT, M.; NEGRI, A. **Multitude**: war and democracy in the age of empire. New York: Penguin Books, 2004.

HUWS, Ursula. **Labor in the global digital economy**: the cybertariat comes of age. London Merlin, 2014.

KLEIN, Naomi. **A doutrina do choque**: a ascensão do capitalismo do desastre. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

MICHEL, Emmanuele. Entregadores de 'delivery' serão considerados assalariados na Espanha. **Site da Revista Carta Capital**, 12 de março de 2021. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/mundo/entregadores-de-delivery-serao-considerados-assalariados-na-espanha/>. Acesso em: 13/3/2021

O'NEIL, Cathy. **Weapons of math destruction**: how big data increases inequality and threatens democracy. New York: Crown, 2016.

PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

Por corrida cara, motorista do Uber 'acampa' por 12 h perto de aeroporto. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1857136-por-corrída-cara-motorista-do-uber-acampa-por-12-h-perto-de-aeroporto.shtml>. Acesso em: 3/5/2020

ROBICHEZ, Juliette. Sopram novos ventos de revolta contra o Uber. **Outras Palavras**, 26 mar. 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/tecnologiaemdisputa/sopram-novos-ventos-de-revolta-contra-o-uber/>. Acesso em: 5/5/2020.

SÁ, Simone. Utopias comunais em rede - discutindo a noção de comunidade virtual. *In: Anais da X COMPÓS*, Porto Alegre. Porto Alegre, 2001.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**: conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SODRÉ, Muniz. **Antropológica do espelho**: uma teoria da comunicação linear e em rede. Petrópolis: Vozes, 2002.

Suprema Corte britânica reconhece vínculo de emprego entre motorista e Uber. **Site Consultor Jurídico**, 19 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-fev-19/suprema-corte-britanica-reconhece-vinculo-emprego-uber>. Acesso em: 19/2/2021

Uber com salário mínimo, férias e aposentadoria: a decisão que pode influenciar milhões de trabalhadores pelo mundo. **Site do Serviço em Português da BBC**, 17 de março de 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56427579>. Acesso em: 17/3/2021

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose**: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

VOUGA, André. O problema da dimensão privada das instituições em meio ao consumo colaborativo. **Revista ÍCONE**, Recife, v. 16, p. 58-69, 2018.

ZUBOFF, S. Big Other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação. *In: ZUBOFF, S.; BRUNO, F.; CARDOSO, B.; KANASHIRO, M.; GUILHON, L.; MELGAÇO, L. (orgs.). Tecnopóliticas da vigilância*: perspectivas da margem. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018. p. 17-68.