

O CONFLITO POLÍTICO-IDEOLÓGICO NO CAPITALISMO BRASILEIRO DE PLATAFORMA: uma análise dos valores envolvidos na regulamentação do trabalho do motorista de aplicativo

THE POLITICAL-IDEOLOGICAL CONFLICT IN BRAZILIAN PLATFORM CAPITALISM: an analysis of values involved on the regulation of app drivers work

Vinícius Foletto Bevilaqua*

Resumo

O tema do artigo se dirige ao conflito político-ideológico no capitalismo brasileiro de plataforma a partir do caso das audiências públicas sobre o PLP 12/2024, no Congresso Nacional brasileiro. O objetivo é analisar os discursos mobilizados pelos agentes e os valores que os sustentam. O referencial teórico se fundamenta no conceito de “valor” de Heinich (2017, 2020). Analisaram-se cinco audiências públicas ocorridas no Congresso Nacional em 2024 com o auxílio metodológico da análise de conteúdo de Bardin (2016) e Schreier (2012) e o *software* Atlas.ti v. 25. Como resultados preliminares, os dados apontam a manifestação de dois valores centrais ao conflito: os valores de autonomia e de transparência. Conclusivamente, argumenta-se que os valores identificados expressam o modo como o conflito político-ideológico opera no capitalismo brasileiro de plataforma.

Palavras-chave: Capitalismo de plataforma. Valores. Empresas de plataforma. Motoristas de aplicativos.

Abstract

The article's theme addresses the political-ideological conflict in Brazilian platform capitalism through public hearings about PLP 12/2024 that occurred in the Brazilian National Congress. The objective is to analyze discourses mobilized by agents and the values that support them. The theoretical framework utilized refers to Heinich's (2017, 2020) concept of “value”. Five public hearings that took place in the National Congress in 2024 were analyzed with methodological assistance of content analysis by Bardin (2016) and Schreier (2012) and Atlas.ti *Software* v. 25. As preliminary results, data analysis suggests that two values are central to observed conflict: the values of autonomy and transparency. As a conclusion, it is argued that identified values express the way in which political-ideological conflict operates in Brazilian platform capitalism.

Keywords: Platform capitalism. Values. Platform companies. App drivers.

* Pós-doutorando no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Maria (PPGCSociais-UFSM). Doutor em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGS-UFRGS). Pesquisa nas áreas de Teoria Sociológica, Sociologia política e Sociologia dos valores. E-mail: vbevilaqua@gmail.com.

Introdução

A pesquisa¹ que originou o artigo se inscreve no *gap* temático identificado por Collier, Dubal e Carter (2017), em que as análises sobre o capitalismo de plataforma se beneficiariam da complementação de estudos que: a) se debrucem sobre o processo regulatório do capitalismo de plataforma pelo ângulo dos interesses dos trabalhadores, empresas e reguladores (Cioffi; Kenney; Zysman, 2022); e b) atentem para o papel dos agentes que representam os trabalhadores de plataforma (associações de trabalhadores, empresas, sindicalistas, trabalhadores, representantes do Poder Executivo, entre outros). Frente não somente a essas questões, compreende-se a relevância da inclusão de uma análise que sublinhe os conflitos político-ideológicos manifestados no interior do capitalismo de plataforma e nas esferas sociais adjacentes, como é o caso da esfera legislativa, componente do objeto de estudo perquirido nesse artigo.

O argumento central do artigo compreende o conflito político-ideológico como um traço inerente ao capitalismo de plataforma. O conflito é engendrado a partir de valores e discursos emergentes e vinculados à dinâmica interna das forças sociais inscritas no capitalismo de plataforma. De uma perspectiva sistêmica, ocorre uma diferenciação interna, no capitalismo como um todo, em razão da manifestação de um conflito político-ideológico próprio e original das condições materiais e simbólicas nas quais as forças sociais do capitalismo de plataforma se encontram interdependentes. A interdependência, nesse sentido, é uma característica fundamental da dinâmica que gera o conflito.

A análise sobre o conflito político-ideológico se sustenta por meio de uma sociologia dos valores que se interessa pela relação entre a dimensão axiológica e a produção de disputas. Portanto, mobiliza-se um referencial teórico associado à sociologia dos valores de Heinich (2017, 2020) que se volta à análise dos processos de operação de atribuição de valores aos objetos ou sujeitos. Especificamente, emprega-se o conceito de “valor” como um processo de atribuição que adiciona uma qualidade a um objeto ou sujeito (Heinich, 2017, 2020). O recorte empírico do objeto de estudo envolve as audiências públicas realizadas no Congresso Nacional

¹ A pesquisa compõe uma parte dos esforços do autor no seu estágio de pós-doutorado no projeto “A dimensão moral do capitalismo de plataforma brasileiro: uma análise sobre as hierarquias axiológicas e o conflito político-ideológico a partir das audiências públicas do PLP 12/2024 no Congresso Nacional”, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCSociais) da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) sob a supervisão do Prof. Dr. Ricardo Mayer. Em razão da pesquisa se encontrar em andamento, os dados disponibilizados refletem uma natureza preliminar.

brasileiro relacionadas ao Projeto de Lei Complementar 12/2024 (PLP 12/2024)², que discutem a regulamentação da atividade de trabalho dos motoristas de aplicativos de transporte de passageiros. Metodologicamente, define-se o discurso político como unidade de análise, junto com a operacionalização por meio da noção de “afirmações” (Seidl, 2022). Utiliza-se a técnica de análise de conteúdo com o apoio de Bardin (2016) e Schreier (2012). Realiza-se a organização e análise dos dados com o auxílio do *software* de análise qualitativa Atlas.ti v. 25. Analisaram-se 65 unidades discursivas ocorridas ao longo de 5 audiências públicas realizadas no Congresso Nacional brasileiro em 2024.

Dessa forma, espera-se a produção de um conjunto de argumentos que convença o leitor da pertinência da análise dos valores mobilizados pelos agentes, em contextos de disputa, quando considerados os objetos de estudos inscritos tradicionalmente na sociologia política brasileira. A expectativa central reside em uma modesta contribuição ao campo de estudo dedicado ao tema do artigo, seja às análises sobre os debates axiológicos na sociologia política, seja aos estudos na sociologia do trabalho sobre o capitalismo de plataforma.

O artigo se divide em três seções de desenvolvimento. A primeira se dedica à revisão de literatura sobre o tema do capitalismo de plataforma. A segunda informa as características teórico-metodológicas da pesquisa. A terceira expõe os resultados preliminares da análise. A seção da conclusão retoma os principais achados do artigo e oferece modestas sugestões à ampliação da possibilidade de estudos sobre o tema.

Perspectivas sobre o capitalismo de plataforma: grupos temáticos e tendências de análise

A literatura sobre o capitalismo de plataforma, conforme Harracá (2023), caracteriza a particularidade das plataformas por meio de três vértices: a) a arquitetura tecnológica própria das plataformas; b) a facilidade com que as empresas criam mercados e estabelecem vínculos operacionais e funcionais; c) uma nova forma organizacional. Na perspectiva das pesquisas sobre o objeto de estudo, de acordo com Srnicek (2017), a literatura existente aborda o capitalismo de plataforma por quatro diferentes temas: a) as políticas sobre as tecnologias emergentes, com ênfase nos aspectos da privacidade e da vigilância estatal; b) as ideias e valores de plataforma imbuídos pelas empresas do setor, analisadas pela ótica dos efeitos nocivos aos trabalhadores e aos usuários; c) as tendências econômicas emergentes desvinculadas de

² Apesar de a sigla PLP ser distinta do nome por extenso, ela é a designação oficial adotada no Congresso Nacional.

historicidade; e d) o capitalismo de plataforma como uma transformação no modo de relação entre trabalhadores e capital.

Na revisão de literatura empregada para o artigo, dividiu-se a literatura em grupos que compartilham do mesmo tema de análise, mas não necessariamente das mesmas correntes teórico-metodológicas. O objetivo da revisão se fundamentou em três princípios. O primeiro se refere ao princípio da complementação, em que as obras citadas complementam revisões de literaturas anteriormente realizadas, como as de Srnicek (2017) e Harracá (2023). O princípio responde à lógica da economia do argumento e da coletividade da ciência, em que as pesquisas se apoiam em estudos e trabalhos anteriormente empregados. O segundo princípio ajuda a caracterizar o empreendimento ao não procurar exaurir a revisão pela quantidade de artigos (tarefa que demandaria a escrita de um artigo dedicado somente à revisão de literatura), e sim delimitar os tipos de temas frequentemente pesquisados, junto com uma descrição de exemplos de pesquisas que ilustram cada grupo complementar. O terceiro princípio orientou a revisão na direção da escolha por pesquisas e análises que mais se aproximassem da sociologia, visto que os autores anteriormente citados cumprem o papel de revisar a literatura sob perspectivas externas à sociologia, como a economia e o direito. Consequentemente, encontraram-se cinco grupos complementares.

O primeiro grupo se refere aos estudos que analisam a organização e a experiência prática dos trabalhadores de plataforma. De um modo geral, as pesquisas associadas exploram como os trabalhadores se inserem, interagem e experienciam o capitalismo de plataforma. As investigações sublinham a forma como os trabalhadores atribuem sentido as suas experiências e às condutas que empregam de maneira a responder ao tipo de vínculo operado com as empresas de plataforma, produzindo configurações particulares dessa esfera social que, ora tendem ao conflito, ora ao consenso (Filgueiras; Antunes, 2020; Marins; Resende, 2024; Miguel *et al.*, 2023; Neiva, 2024; Nóbrega; Gabriel, 2023; Ojeda; Castro; Stecher, 2021). Como principal desafio, esse grupo de pesquisas carece de uma articulação que costure os achados atomizados na figura do trabalhador ou da classe trabalhadora, quando generalizada, com considerações de dimensão estrutural e, também, simbólica. Refere-se à dimensão estrutural nos casos em que não se torna possível compreender a relação entre os efeitos e causas encontradas no objeto de estudo – a experiência do trabalhador, por exemplo – e o capitalismo de plataforma como um todo. Nos casos em que ocorre alguma espécie de articulação, o

capitalismo de plataforma surge como uma entidade homogênea e absoluta, desconectada dos efeitos da própria prática social dos trabalhadores.

O segundo grupo se interessa pelos efeitos do capitalismo de plataforma na estrutura social, de modo amplo, e na estrutura do mercado de trabalho, de modo setorizado. No bojo dos estudos, observam-se análises que destacam as consequências negativas do capitalismo de plataforma sobre a estrutura social e a estrutura do mercado de trabalho (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021; Amorim; Cardoso; Bridi, 2022; Antunes, 2023; Degryse, 2019; Srnicek, 2017). Os impactos avaliados sugerem a reconfiguração das relações entre trabalho e capital na direção de novas formas de exploração e subordinação. O efeito de destaque aponta a alteração na estrutura social que não se reconhece mais na estrutura de décadas anteriores. As investigações tecem poucas observações sobre a heterogeneidade do capitalismo de plataforma. A prática de um entregador de comida e a prática de um motorista de aplicativo de transporte de passageiros são práticas sociais que produzem efeitos na estrutura (e recebem efeitos da estrutura) de modos distintos, complexificando o objeto de estudo em determinado grau, em que conceitos substantivos limitam uma descrição precisa do fenômeno. A estrutura dos postos de trabalho se configura de modo particular quando se consideram práticas sociais diferentes.

Um terceiro grupo de investigações, por sua vez, atenta para a relação entre o crescimento das empresas de plataforma articulado com a influência dos Estados, junto com as estratégias empregadas pelas empresas para influenciar a regulação dos setores associados (Porcelli, 2022; Rolf; Seidl, 2022; Yates, 2023; Zhang; Qi; Li, 2023). Os estudos, a partir de um nacionalismo metodológico, definem as unidades de análise como os países. Uma das implicações nessa parte da literatura destaca os elementos e configurações estruturais dos fenômenos sociais atrelados ao capitalismo de plataforma. Nas análises sobre as relações operadas entre empresas multinacionais de plataforma e os Estados, os autores analisam o tipo e a dinâmica dessas relações e, frequentemente, interessam-se pelos efeitos regulatórios dos Estados sobre as empresas de plataforma.

O quarto grupo de trabalho se concentra na articulação entre o capitalismo de plataforma e o capitalismo financeiro. Os estudos nessa seção da literatura afirmam que o engendramento do capitalismo de plataforma apoia-se, em parte, em movimentos provenientes do capitalismo financeiro (Montalban; Frigant; Julien, 2019; Piletic, 2024; Törnberg, 2023). As empresas de aplicativo, quando no formato de *startups* e *hubs* de inovação, recebem investimentos de todas as fontes e de diversos tipos de agentes, sejam eles empresários, empreendedores ou o Estado,

quando configurado como um estimulador da economia. Uma limitação encontrada nessa parte da literatura se refere à ausência da agência e dos agentes nas pesquisas. A teoria da Escola francesa da regulação, presente nessa literatura, demonstra resultados interessantes e importantes à compreensão estrutural do capitalismo de plataforma, porém a ausência da agência e dos agentes enfraquece o argumento geral ao não compreender qual o papel dos agentes ou os efeitos das agências articuladas, seja dos agentes como investidores de *startups* ou como representantes do Estado.

O quinto grupo se dedica a analisar a dimensão moral e normativa do capitalismo de plataforma, ressaltando os aspectos e características do trabalho que correspondem, articuladamente, às questões vinculadas às normas e moralidade das plataformas, à identidade e à prática social. Nesse sentido, os estudos exploram ideias morais associadas ao reconhecimento, à autonomia ou à cordialidade e os vinculam ao capitalismo de plataforma, procurando analisar quais os tipos de relações atuais e possíveis se manifestam na interface entre trabalho, trabalhador e plataforma (Morales; Stecher, 2023; Raval; Lalvani, 2022; Rosenfield; Mossi, 2020). Esse grupo de pesquisas – junto à literatura dedicada à relação entre o capitalismo financeiro e o capitalismo de plataforma – demonstra resultados promissores quando se observa no horizonte as necessidades de investigação que complementem o atual estado da literatura. Essa parte expressiva da literatura procura balancear considerações teóricas com objetos de estudo empiricamente localizados, favorecendo uma prática analítica que capture determinado enquadramento da realidade social sem abdicar das inclinações teóricas das disciplinas, seja a teoria sociológica, as teorias de área ou, de modo amplo, as ciências sociais. Os esforços contidos no artigo se enquadram nesse último grupo.

Definições teórico-metodológicas para a análise dos valores

Para o exame do capitalismo de plataforma, à luz do objeto de estudo do debate público sobre a elaboração do projeto de lei complementar PLP 12/2024 na esfera legislativa, escolheu-se um conceito de valor que favorece uma precisão analítica para evitar armadilhas como a confluência semântica, em que o conceito de valor se confunde com conceitos tematicamente próximos, como os de crença e norma. Desse modo, segue-se a definição de Heinich (2017, 2020), que compreende “valor” como a atribuição de uma qualidade a um sujeito ou objeto. A análise do processo de atribuição de valor envolve o exame de três elementos imbricados: a) as características inerentes ao objeto ao qual será atribuído valor, b) as inclinações subjetivas dos

agentes e c) as limitações e implicações do contexto em que ocorre a operação de atribuição de uma qualidade. A decisão pelo conceito de Heinich (2017) também se sustenta por sua facilidade de operacionalização. Perspectivas acerca dos valores, como a parsoniana e a sorokiniana, impedem o exame cuidadoso da mobilização discursiva dos valores em virtude da integração da noção em conceitos estruturais de amplitude, como o conceito de “sistema da cultura”, em Parsons, e o conceito de “mentalidade cultural”, em Sorokin. Sobretudo, a inscrição nos grandes esquemas da cultura desfavorece a análise empiricamente circunscrita aos eventos de debate público, como as audiências públicas no Congresso Nacional³.

A abordagem de uma sociologia pragmática, *vis-à-vis* a uma sociologia dos valores, possibilita, junto à Heinich (2017), a ideia de que os valores são o produto de um conjunto de operações por meio das quais uma qualidade é atribuída a um objeto ou a um sujeito. Os agentes, portanto, desenvolvem operações de avaliação. Em relação ao objeto de estudo, as audiências públicas e os discursos analisados representam momentos oportunos para compreensão desse processo, em que os valores manifestados respondem, parcialmente, às preferências de grupos sociais mais amplos e representados nos processos de debate. As características empíricas e formais do objeto de estudo garantem uma análise que engloba as propriedades do objeto, as preferências dos agentes e o contexto de atribuição.

A pesquisa que embasa o artigo é de caráter qualitativo, pois se interessa pelos discursos políticos produzidos pelos agentes em contexto de disputa legislativa, em que se expressam distintos posicionamentos e preferências relacionados ao projeto de lei debatido. O método de análise é denominado método pragmático, associado à sociologia pragmática, cujo objetivo geral se debruça sobre as operações de atribuição axiológica manejada pelos agentes em contextos de interação social.

O objeto empírico, para além do recorte vinculado ao projeto de lei e às audiências públicas sobre ele, atende à coleta das notas taquigráficas disponibilizadas pelo Congresso Nacional. As notas taquigráficas contêm o registro dos discursos políticos na ordem cronológica da audiência pública. Cada audiência pública contempla o convite de membros distintos da sociedade civil e, portanto, externos à esfera legislativa. No caso do projeto de lei escolhido, dividiram-se os agentes em diferentes grupos que representam segmentos da sociedade civil.

³ Porém, compreende-se que as análises se complementam. Desse modo, teorizações abrangentes de grau estrutural permitem uma leitura da realidade social que contempla a regularidade e a generalidade da manifestação dos valores.

Especificamente, escolheram-se os representantes das empresas de aplicativo (Uber, 99, InDrive, Urbano Norte, Pampam), de associações de motoristas de aplicativos (AMPAB, AMASP, AMPA-RJ, FEMBRAPP, COTA-PI), de sindicatos (SIMTRAPLI-RS, FENASMAPP, SICOVAPP-MG, SINDMAB), do Poder Executivo (Ministério do Trabalho e Emprego, Secretaria da Previdência Social), de movimentos sociais associados ao tema (Movimento Nacional dos Motoristas por Aplicativo, Inovação Digital), de motoristas de aplicativos e dos partidos políticos – neste caso, os próprios parlamentares⁴. No total, selecionaram-se cinco audiências públicas para análise, totalizando mais de vinte horas de debate, com diferentes representantes da sociedade civil, e mais de duzentas páginas de notas taquigráficas.

Para analisar tal objeto, define-se como unidade de análise o discurso político, que envolve o processo de defesa de valores e ideias, apoiando-se em Charaudeau (2017). O discurso político, para o autor, concerne à definição de uma organização da linguagem, em uso, e dos seus efeitos psicológicos e sociais, dentro de um determinado campo de práticas. A análise do discurso político se delimita pela aceitação da emergência de uma racionalidade política e da regulação dos fatos políticos. De um modo amplo, enquadra-se o que se entende por “discurso político”. Por uma perspectiva operacional da denominação, recorre-se à noção de “afirmação”, contida em Seidl (2022). Uma afirmação, segundo o autor, é um discurso no qual os agentes identificam e recortam um problema social temático, expressam um posicionamento, articulam uma relação causal e demandam ou propõem uma solução. A codificação dos discursos ocorreu por meio do *software* Atlas.ti v. 25, a partir da mobilização da análise de conteúdo (Bardin, 2016; Schreier, 2012). Analisaram-se 65 unidades discursivas de um universo possível de 129, com algumas sobreposições de agentes, visto que alguns participaram de mais de uma audiência pública.

O processo de atribuição de valor, operacionalmente à pesquisa, compõe-se de três dimensões que refletem as propriedades anteriormente descritas: a) uma dimensão material, b) uma cognitiva e c) uma contextual. A dimensão material, correspondente às características do

⁴ As siglas dos grupos correspondem: Associação de Motoristas Por Aplicativo do Brasil (AMPAB), Associação dos motoristas de aplicativos de São Paulo (AMASP), Associação de Motoristas Particulares Autônomos do Rio de Janeiro (AMPA-RJ), Federação dos Motoristas por Aplicativos do Brasil (FEMBRAPP), Cooperativa de Transportes por Aplicativos do Piauí (COTA-PI), Sindicato dos Motoristas de aplicativos do RS (SIMTRAPLI/RS), Federação Nacional dos Sindicatos de Motoristas por Aplicativos (FENASMAPP), Sindicato dos Condutores de Veículos que Utilizam Aplicativo de Minas Gerais (SICOVAPP-MG) e Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativos (SINDMAB).

objeto da atribuição de valor, apresenta-se como comum aos agentes envolvidos no debate público sobre o PLP 12/2024. O objeto – o projeto de lei complementar – envolve características legislativas na sua função pública, ao conter normas e regulamentações do trabalho do motorista de aplicativo de transporte de passageiros. O processo de atribuição de valores, identificados nos discursos dos agentes, respondem às delimitações legislativas do artefato. Nesse sentido, a valorização do projeto de lei depende da compreensão dos agentes sobre o conteúdo dele e, sobretudo, esse entendimento restringe as possibilidades de expressão axiológica dos agentes. Essa dimensão, numa perspectiva operacional do conceito, apresenta um indexador denominado “conteúdo do projeto”⁵. A dimensão cognitiva dos agentes se manifesta também nesse processo de avaliação e valorização – positiva ou negativa – do projeto de lei. A dimensão representa o aspecto cognitivo dos agentes no processo de atribuição. Acessa-se, indiretamente, a cognição dos agentes por meio das suas manifestações públicas sobre o projeto de lei, em que os agentes demonstram inclinações individuais e coletivas com base no indexador de “preferências axiológicas”. A terceira dimensão, denominada “contextual”, compreende-se como compartilhada pelos agentes no processo de atribuição. Particularmente à dimensão, entende-se o contexto como duplamente caracterizado em virtude das características da unidade de análise – o discurso político. De um lado, o contexto legislativo circunscreve a manifestação dos discursos e, portanto, as possibilidades de manifestação axiológica, seja dos valores em si, seja da capacidade axiológica dos agentes. De outro lado, analiticamente, o contexto também responde àquele identificado no interior dos discursos dos agentes, em que os discursos contextualizados pelos agentes colocam temporariamente em suspensão o contexto legislativo, favorecendo outros tipos de contexto, como o da prática do motorista de aplicativo de transporte. Nessa dimensão, define-se o indexador como o “contexto de atribuição”, seja o contexto imediato, seja o imaginário, por assim dizer.

Os conflitos político-ideológicos do capitalismo brasileiro de plataforma a partir da dimensão axiológica

A discussão do objeto de estudo e os achados orientam a seção. Para ampliar a compreensão do capitalismo brasileiro de plataforma expõem-se os trechos dos discursos,

⁵ Operacionalmente, um indexador corresponde ao momento da análise em que se codifica, com o auxílio de um *software* de análise qualitativa, trechos dos discursos dos agentes. Encontra-se a ideia de “indexador”, apesar de não manifesta nesse termo na obra de Quivy e Campenhoudt (2013), como um equivalente da pesquisa qualitativa para o termo “indicador”, encontrado nas pesquisas de caráter quantitativo.

descrevendo-se os contornos do fenômeno social e a forma como se expressa na formação social brasileira, acompanhado da identificação dos principais antagonismos e conflitos que conferem o modo particular de manifestação desse tipo de diferenciação interior ao capitalismo como um todo.

O Poder Executivo e a coalizão governamental centralizada nele organizaram, em 2023, um Grupo de Trabalho tripartite, cujos convidados representavam distintas porções da sociedade civil. A representação envolvia as empresas de plataforma, os sindicatos associados à categoria e o Estado⁶. As entidades participantes do grupo de trabalho alcançaram certo consenso nas principais matérias da legislação proposta. O trecho, a seguir, resume a questão da autonomia e a posição do Poder Executivo em relação ao PLP 12/2024:

Assim, nós chegamos ao primeiro princípio que acho fundamental desse projeto, que é a conceituação de uma nova categoria, uma categoria de autônomos com o mínimo de direitos — são autônomos, mas têm direitos. Por que é importante destacar isso? Porque foi uma reivindicação muito grande dos trabalhadores que queriam autonomia, autonomia para definir o horário de trabalho, autonomia para definir para quais empresas trabalham, autonomia para definir os dias em que vão trabalhar. E esta autonomia foi garantida neste projeto de lei (Representante do Poder Executivo).

Em contraposição ao discurso do representante do Poder Executivo, um representante dos motoristas expressa um discurso em que o PLP 12/2024 não contempla a autonomia. No nível analítico e processual, a operação de atribuição da qualidade “autonomia”, enquanto um valor, auxilia o esquema cognitivo do agente a classificar o PLP como bom ou ruim, isto é, a valorizá-lo ou desvalorizá-lo. A operação, parcialmente cognitiva, mas também contextual e elementar, inscreve no espaço público uma possível desvalorização do PLP, junto com uma respectiva tomada de posição.

Deputado, primeiro, eu quero dizer que nós não somos contra a regulamentação. Eu vou só pontuar algumas falas que já foram discutidas. “Autonomia com direito”. Essa fala é bonita, mas eu não posso determinar o valor que eu vou ganhar. Um ano após a assinatura deste PLP, o senhor e a Receita Federal verão milhares de trabalhadores com suas contas bloqueadas. Anotem isso! (Representante dos motoristas).

⁶ Acusações notórias partiram de uma série de agentes, como motoristas de aplicativos e parlamentares. As afirmações se dirigiam à falta de representação desses grupos de agentes. O alvo das críticas era centralizado no Poder Executivo, particularmente no governo de Luis Inácio Lula da Silva. Um representante de associação de motoristas afirmou: “O PL 12 ficou como uma esperança para o motorista de uma melhora, mas quando ele foi apresentado, quando ele foi exposto, ficou muito clara uma participação muito grande das empresas, as que tiveram mais foco ali, que é a Uber e a 99, que, com certeza, têm mais vantagens do que as outras. (...) Não foram ouvidas as associações, como a que eu represento, como eu disse no Rio são três. Temos uma federação nacional que contempla várias associações, e não fomos aceitos no grupo de trabalho. Ao contrário, fomos retirados do grupo de trabalho, e não fomos retirados, banidos do grupo de trabalho, um termo comum para o motorista de aplicativo, porque cometemos algum erro, simplesmente não queriam nos dar voz.”

Entre os representantes dos motoristas de aplicativos, identificados nas audiências públicas, ocorre um sentimento geral, mas não absoluto, acerca de uma desconfiança em relação às capacidades da legislação em garantir autonomia à categoria. Sobretudo, esse elemento se torna interessante ao observar a complexidade da composição da categoria. Ao analisar os discursos, nota-se uma articulação entre certos partidos políticos e a categoria dos motoristas de aplicativos⁷, o que compele a categoria a um posicionamento público, em contraste com as ambições da coalizão governamental. O valor da autonomia ganha relevância ao compor a bandeira política que une a categoria dos motoristas de aplicativos e os segmentos partidários de oposição ao governo atual. A autonomia participa da composição axiológica ao se revelar como um dos principais valores que sustentam as operações de classificação da categoria de motoristas de aplicativos. O valor da autonomia, em congregação com o valor da transparência, assume uma posição de destaque nesses processos de atribuição de qualidades ao PLP 12/2024.

O posicionamento público dos representantes das empresas se inclina à concordância com a proposta tripartite elaborada no Grupo de Trabalho. O valor da autonomia surge nos discursos dos representantes em sintonia com o modo como o Poder Executivo valoriza o PLP 12/2024. Tanto os representantes das empresas quanto os representantes do Poder Executivo mobilizam o valor da autonomia de maneira a qualificar o PLP como galvanizador da capacidade da categoria dos motoristas de aplicativos em determinar as condições de realização do seu tipo de trabalho.

Nesse ponto, o projeto tem duas coisas muito importantes e muito interessantes. A possibilidade de escolha do que os motoristas querem. Quem demandou a possibilidade de autonomia muito fortemente – e até porque se trata de um serviço autônomo – foram os próprios motoristas, foram eles que demandaram isso, tanto é que o Governo muda de ideia da força de CLT [Consolidação das Leis do Trabalho] porque eles não querem ser CLT, eles não querem ter essa possibilidade (Representante das empresas).

No trecho acima, o discurso do representante das empresas demonstra camadas de posicionamentos. Certa dimensão do discurso aponta para a concordância entre os

⁷ Parlamentares vinculados ao Partido Liberal se reuniram com representantes dos motoristas de aplicativos para discussão e elaboração de um projeto de lei alternativo ao proposto pelo Poder Executivo. Nesse processo, as diferenças entre interesses culminaram na polarização política entre o Poder Executivo e a categoria dos motoristas de aplicativos, com o Partido Liberal (PL), Democratas (DEM), Partido da Social-Democracia Brasileira (PSDB) e Movimento Democrático Brasileiro (MDB) se aproximando da categoria. Conforme um representante dos motoristas de aplicativos em uma audiência pública: “quem está nos dando voz é a Frente Parlamentar do Deputado Daniel Agrobom. E essa teve adesão dos motoristas em massa. Ali foi construído um projeto com características previdenciárias; segundo a Constituição, dando autonomia ao sindicato, dando a voz ao motorista e trazendo lucratividade para o motorista (...)”.

representantes das empresas e os representantes do Poder Executivo. O locutor projeta o valor da autonomia na direção da demanda dos motoristas de aplicativos ao afirmar “quem demandou a possibilidade de autonomia muito fortemente (...) foram os próprios motoristas”. Eventualmente, tal afirmação pode ser enquadrada como congruente com a realidade dos interesses da categoria ou não. Entretanto, ressalta-se a construção da questão, na dimensão discursiva, ao observar uma narrativa que projeta interesses particulares em interesses gerais, por meio de uma alquimia social que transforma valores particulares em legislação. A segunda camada do discurso sublinha a posição antagônica entre a coalizão governamental e os representantes das empresas sobre o tema da CLT. Inicialmente, a ideia da base aliada ao governo intencionava o projeto de lei como uma ampla importação das características tradicionais da CLT (décimo terceiro, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, férias, contribuição à aposentadoria) à categoria dos motoristas de aplicativos. No decorrer das discussões do Grupo de Trabalho, entretanto, tal ambição não se concretizou. O governo e sua base aliada assumiram, conscientemente ou não, uma concepção de projeto de lei direcionado ao discurso de uma “legislação mínima”. A terceira camada, compartilhada entre os representantes das empresas e os representantes dos motoristas de aplicativos, destaca um potencial entendimento de uma associação antagônica entre CLT e autonomia. Compreende-se como “potencial” em virtude da ambiguidade discursiva dos representantes de associações de motoristas, observação complementada no seguinte trecho:

Observamos que esse projeto, Deputado, é muito parecido com a CLT, mas sem os direitos que a CLT oferece. Nós não queremos CLT. O motorista quer autonomia. Esse projeto é uma CLT disfarçada, com toda essa amarração que vemos na regulamentação, mas sem direito nenhum para nós. Só temos deveres, só temos taxaão, só temos menos ganhos. Não há garantia nenhuma para o motorista. Então, nós queremos a rejeição total desse projeto. Estamos batendo de porta em porta, procuramos os Deputados desta Casa, que é a Casa do Povo, e pedimos que ele seja rejeitado integralmente (Representante de associação de motoristas de aplicativos).

A questão se torna ambígua em razão do agente manifestar uma tomada de posição em relação à CLT e ao projeto de lei dentro de um cenário particular. Hipoteticamente, o agente poderia assumir um posicionamento distinto caso o projeto de lei oferecesse as mesmas garantias que a CLT dispõe. Fundamentalmente, assume-se uma posição interpretativa aberta e cautelosa para esse tipo de conteúdo discursivo. Porém, esse dado aponta para um contexto axiológico pertinente ao balizar as operações de avaliação dos agentes por meio de valores como o de autonomia ou de proteção social. Questões significativas surgem observando esse

tipo de relação axiológica, como a possibilidade de um antagonismo axiológico entre autonomia e proteção social frente à questão social do capitalismo brasileiro de plataforma.

Há um entrelaçamento axiológico entre o valor da autonomia e o valor da transparência na perspectiva dos representantes das associações de motoristas. O conhecimento sobre os dados produzidos pela plataforma se torna uma condição para o exercício da autonomia, conforme o seguinte trecho:

E eu tenho que ter a livre concorrência. Que a InDrive determine que são 10%; a 99, 20% (...) e, se a Uber achar que tem que ser 40%, que ela assim determine. Eu vou escolher se eu prefiro pagar 10%, se eu prefiro pagar 30%, se eu estou em uma região em que pagar 40% me atende, e aí está tudo bem. Mas, se eu não sei quanto é, se não está predeterminado... É um jogo em que eu entro, eu faço parte do jogo, eu sou a peça propulsora desse jogo, mas eu não conheço as regras, as regras não são claras? (Representante das associações de motoristas).

Na temática da transparência, problematiza-se a metáfora do “jogo”. O agente discursa sobre não conhecer com clareza as regras da plataforma, porém compreende a relação entre empresas de plataforma e motoristas de aplicativos como um “jogo”. De modo geral, um jogo dispõe de regras para os participantes e condições de igualdade na sua participação – ainda que exceções como jogos assimétricos existam. Nesse sentido, o agente se entende em condições de igualdade em relação às empresas de plataforma.

No tema da transparência, os representantes empresariais mobilizaram em poucas ocasiões o valor em comparação ao valor da “autonomia” para qualificar positivamente o PLP 12/2024. A partir de uma tabela de frequência da mobilização dos valores no *software* Atlas.ti, quando selecionado somente os valores da transparência e da autonomia para os agentes representantes dos grupos empresariais, constata-se que o valor da autonomia é 93,06 % das vezes mobilizado para qualificar o PLP, enquanto o valor de transparência se manifesta em 6,94 % das ocasiões⁸. Na dimensão axiológica do conflito interior ao capitalismo de plataforma, essa análise dos dados aponta para um discurso publicamente configurado para enfatizar o valor da autonomia frente a outros tipos de valores. Para exemplificar essa configuração, escolheu-se o valor de transparência como medida comparativa em razão dos representantes dos motoristas

⁸ Funcionalmente, o *software* Atlas.ti possui uma opção de normalização dos dados, em que a opção ajusta os pesos dos códigos de modo a torná-los comparativos entre si, como no caso da escolha dos valores de autonomia e transparência. O software analisa as ocasiões de codificação dos dois valores somente considerando o universo empírico referente a esses dois valores. Portanto, a soma das frequências totalizando 100% consiste nesse ajuste dos pesos das codificações.

apresentarem como uma das suas maiores demandas a transparência na relação dos motoristas com os aplicativos das empresas de plataforma.

Os representantes dos sindicatos, por sua vez, elaboram uma posição em relação à carga diária de trabalho e acidentes de trabalho.

O colega aqui disse, e se contradiz na fala dele, o colega Denis, que as plataformas não dão nenhum tipo de informação, que o motorista praticamente entra cru, que não tem nada. Mas depois ele disse que o trabalhador pode, sim, determinar que ele pode trabalhar 14 horas, 16 horas. Quem é que vai ajudar aquele motorista que sofreu um acidente, porque dormiu no volante quando bateu o carro dele, como é o caso daquele motorista que envolveu um BBB aí e ficou nos noticiários? Quem é que vai ajudar esse motorista que teve uma longa jornada de trabalho e acabou dormindo na direção? (Representante dos sindicatos).

A representação sindical assume uma configuração particular no capitalismo brasileiro de plataforma. A regulamentação da atividade do motorista de aplicativo de transportes no Brasil se encontra em conflito aberto entre sindicatos tradicionais e associações de motoristas de aplicativos. No discurso acima, em um primeiro momento, o representante sindical sublinha a contradição presente no discurso de um representante das associações de motoristas. Em um segundo momento, o representante destaca o papel dos sindicatos de acolher os trabalhadores em caso de acidentes de trabalho, questionando o público-alvo do discurso sobre que tipo de organização se encontra imediatamente disposta a apoiar o trabalhador.

Conclusão

O conflito central do capitalismo brasileiro de plataforma, na dimensão axiológica, envolve o embate entre os valores de autonomia e transparência. Entretanto, sublinha-se a necessidade de cautela nesse ponto. Quando se considera exclusivamente a dinâmica e a relação de interdependência entre as empresas de plataforma e os motoristas de aplicativos de transporte de passageiros, a análise axiológica da relação revela o conflito entre autonomia e transparência. As empresas de plataforma definem as regras do aplicativo e os usuários, como os motoristas, podem aceitá-las ou rejeitá-las. Como discutido na seção referente à análise dos dados, constatou-se que a crítica dos motoristas de aplicativos, contida nos seus discursos, sobre a ausência de transparência se deve à incapacidade de exercerem a sua autonomia pretendida. Na produção de um quadro amplo e complexo, envolvendo também outros tipos de agentes, como os representantes dos sindicatos, a questão se estende à incorporação do valor de proteção social, complexificando o tipo de conflito existente no interior do capitalismo de plataforma.

Como, discursivamente, os agentes associados à representação dos motoristas de aplicativos rejeitam a representação sindical tradicional, a questão social clássica relacionada à proteção social, se antes prioritária, encontra um papel secundário no capitalismo brasileiro de plataforma. A consequência principal é o esvaziamento e afastamento da ambição tradicional do movimento sindical e uma reorganização do conflito político-ideológico – municiado pelas inclinações axiológicas das forças sociais – associado ao capitalismo de plataforma e aos representantes dos motoristas de aplicativos.

O recorte analítico que avalia a relação entre o Poder Executivo, as empresas de plataforma e os motoristas de aplicativos indica uma interdependência complexa. As relações apontam para uma oscilação das tomadas de posição em relação ao PLP 12/2024 paralelamente à dimensão axiológica. Pode-se especular uma possível homologia entre tomada de posição e estrutura de valores. Os discursos analisados nas audiências públicas, na perspectiva dos representantes do Poder Executivo e das empresas, indicam um consenso no modo como ambos mobilizam o valor da “autonomia” para classificar o PLP 12/2024 como positivo para a regulamentação da atividade dos motoristas de aplicativos. Quando se analisa a relação axiológica entre o Poder Executivo e os motoristas de aplicativos, observa-se um distanciamento quanto ao valor de autonomia, pois, para os representantes dos motoristas de aplicativos, o PLP não contempla uma autonomia plena. Pelo ângulo do valor da transparência, os representantes das empresas de plataforma e os representantes dos motoristas de aplicativos se distanciam nos posicionamentos. Para os representantes dos motoristas, as empresas de plataforma não disponibilizam regras claras ao exercício da atividade. Desse modo, o valor da transparência funciona para avaliar e classificar a pertinência do PLP debatido nas audiências públicas.

Os achados do artigo contribuem para a literatura ao sublinharem o papel dos valores de autonomia e de transparência para a compreensão da dinâmica de conflito no capitalismo brasileiro de plataforma. Fundamentalmente, o artigo auxilia na compreensão da dimensão simbólica – especificamente pelo ângulo axiológico – ao evidenciar os valores que ensejam o conflito analisado. Os resultados complementam os estudos que se debruçam sobre a dimensão material do capitalismo de plataforma. Se, de um lado, as pesquisas ressaltam a assimetria das condições materiais e sociais de reprodução da classe trabalhadora em relação às empresas de plataforma, por outro lado, os dados apresentados corroboram o entendimento da disputa simbólica operada entre as forças sociais. A questão engloba a complementariedade analítica

das dimensões material e simbólica, visto que elas se encontram altamente articuladas na realidade empírica.

Após o desenvolvimento do argumento, sinaliza-se as limitações inerentes à pesquisa empregada. Em virtude da análise se apoiar na realidade empírica, o recorte do objeto limita a potencialidade de ampliação do argumento central. Desse modo, o argumento exposto não pretende representar, em absoluto, as características gerais do conflito político-ideológico do capitalismo brasileiro de plataforma. Os achados empíricos e a costura do argumento se referem às audiências públicas desenvolvidas no Congresso Nacional brasileiro. Sobretudo, mais pesquisas são necessárias à compreensão do fenômeno social, como pesquisas comparativas entre formações sociais distintas que procuram, de algum modo, regular e regulamentar o capitalismo de plataforma. A adição de pesquisas que se debruçam sobre a composição política dos interesses materiais de distintos grupos de agentes também pode contribuir para o aprofundamento das análises que se interessam pela dinâmica do capitalismo de plataforma, quando considerada as relações entre empresas de aplicativo, trabalhadores, sindicatos e Estado. Principalmente, a análise sobre a elaboração e os debates acerca das políticas públicas não se resume à disposição de perspectivas técnicas sobre o que se discute. Evidentemente, os critérios técnicos fundamentam decisões informadas, porém a operação social de regulação e regulamentação envolve também a tradução dos valores dos grupos sociais em lei. Desse modo, as legislações constituem expressões de vontades políticas e preferências axiológicas.

Referências

ABÍLIO, Ludmila; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26-56, mai./ago. 2021. DOI: <http://doi.org/10.1590/15174522-116484> . Acesso em: 13 nov. 2024.

AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia; BRIDI, Maria. Capitalismo industrial de plataforma: externalizações, sínteses e resistências. **Caderno CRH**, Salvador, v. 35, p. 1-15, 2022. DOI: <http://dx.doi.org/10.9771/ccrh.v35i0.49956> . Acesso em: 13 nov. 2024.

ANTUNES, Ricardo. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma: uma nova era de desantropomorfização do trabalho? **Análise Social**, Lisboa, v. 58, n. 248, p. 512-532, 2023. DOI: <https://doi.org/10.31447/as00032573.2023248.04> . Acesso em: 14 nov. 2023.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão de defesa do consumidor. 2ª sessão legislativa ordinária da 57ª legislatura**. Notas taquigráficas. Brasília, DF, 8 maio 2024. Disponível em: <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/72436> . Acesso em: 10 dez. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão de desenvolvimento econômico e Comissão de trabalho. 2ª sessão legislativa ordinária da 57ª legislatura**. Notas taquigráficas. Brasília, DF, 9 abr. 2024. Disponível em: <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/72328> . Acesso em: 10 dez. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão de indústria, comércio e serviços. 2ª sessão legislativa ordinária da 57ª legislatura.** Notas taquigráficas. Brasília, DF, 25 abr. 2024. Disponível em: <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/72572> . Acesso em: 10 dez. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão de Legislação participativa. 2ª sessão legislativa ordinária da 57ª legislatura.** Notas taquigráficas. Brasília, DF, 21 mar. 2024. Disponível em: <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/72116> . Acesso em: 10 dez. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão de Viação e Transportes. 2ª Sessão legislativa ordinária da 57ª legislatura.** Notas taquigráficas. Brasília, DF, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/72427> . Acesso em: 10 dez. 2024.

CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso político.** São Paulo: Contexto, 2017.

CIOFFI, John; KENNEY, Martin; ZYSMAN, John. Platform power and regulatory politics: Polanyi for the 21st Century. **New Political Economy**, Sheffield, v. 27, n. 5, p. 820-836, fev. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1080/13563467.2022.2027355> . Acesso em: 13 nov. 2024.

COLLIER, Ruth; DUBAL, Veena; CARTER, Christopher. Labor platforms and gig work: the failure to regulate. **IRLE, Working Paper**, São Francisco, n. 106-17, p. 1-29, set. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3039742> . Acesso em: 13 nov. 2024.

DEGRYSE, Christophe. Conclusions. *In*: DAUGAREILH, Isabelle; DEGRYSE, Christophe; POCHET, Philippe (org.). **The platform economy and social law: key issues in comparative perspective.** Bruxelas: ETUI publications, 2019. p. 139-141. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=3432441> . Acesso em: 13 nov. 2024.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901> . Acesso em: 13 nov. 2024.

HARRACÁ, Martín. La economía política de las plataformas y el rol estratégico de la política pública. **Papeles de Trabajo**, São Martin, v. 17, n. 32, p. 21-39, jul./dez. 2023. Disponível em: <https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/papdetrab/article/view/1602> . Acesso em: 13 nov. 2024.

HEINICH, Nathalie. Valeurs-principes: au nom de quoi l'on valorise. *In*: HEINICH, Nathalie. **Des valeurs: une approche sociologique.** Paris: Éditions Gallimard, 2017. p. 212-243.

HEINICH, Nathalie. Ten proposals on values. **Cultural Sociology**, v. 13, n. 3, p. 213-232, set. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1177/1749975520922173> . Acesso em: 28 nov. 2024.

MARINS, Cristina; REZENDE, Rafael. Dinâmicas de competição e solidariedade entre motoristas de aplicativos no Rio de Janeiro. **Ciências Sociais em Revista**, São Paulo, v. 60, n. 2, p. 31-53, maio/ago. 2024. DOI: <https://doi.org/10.34024/csr.2024.60.2.17345> . Acesso em: 1 nov. 2024.

MIGUEL, Pablo; ARASANZ, Juan; MONIZ, António; BOAVIDA, Nuno. Revitalización sindical y nuevo sindicalismo en el capitalismo de plataformas: una comparación de casos de España y Portugal en el sector del reparto digital. **EMPÍRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales**, Madri, n. 59, p. 53-79, set./dez. 2023. DOI: <https://doi.org/10.5944/empiria.59.2023.37935> . Acesso em: 13 nov. 2024.

MONTALBAN, Matthieu; FRIGANT, Vincent; JULIEN, Bernard. Platform economy as a new form of capitalism: a Régulationist research programme. **Cambridge Journal of Economics**, Cambridge, v. 43, n. 4, p. 805-824, jul. 2019. DOI: <https://doi.org/10.1093/cje/bez017> . Acesso em: 12 nov. 2024.

MORALES, Karol; STECHER, Antonio. Platform capitalism and neo-normative control: “Autonomy” as a digital platform control strategy in neoliberal Chile. **New Technology Work Employ**, v. 38, n. 2, p. 230-251, out. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1111/ntwe.12258> . Acesso em: 14 nov. 2024.

NEIVA, Pedro. A luta por reconhecimento dos entregadores de aplicativo no Brasil. **Ciências Sociais em Revista**, São Paulo, v. 60, n. 2, p. 111-134, maio/ago. 2024. DOI: <https://doi.org/10.34024/csr.2024.60.2.17457> . Acesso em: 1 nov. 2024.

NÓBREGA, Ricardo; GABRIEL, Yves. Capitalismo de plataforma, “big techs” e precarização de direitos sociais. **Confluências**, Niterói, v. 25, n. 1, p. 44-67, jan./abr. 2023. DOI: <https://doi.org/10.22409/conflu.v25i1.57314> . Acesso em: 13 nov. 2024.

OJEDA, Magdalena; CASTRO, Pamela; STECHER, Antonio. Sentidos del trabajo en el capitalismo de plataformas: análisis de narrativas audiovisuales en la *gig economy*. **Quaderns de Psicologia**, Barcelona, v. 23, n. 2, p. 1-23, 2021. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/qpsicologia.1607> . Acesso em: 13 nov. 2024.

PILETIC, Aleksandra. Continuity or change? Platforms and the hybridization of neoliberal institutional contexts. **Review of International Political Economy**, v. 31, n. 2, p. 438-462, jun. 2024. DOI: <https://doi.org/10.1080/09692290.2023.2220088> . Acesso em: 13 nov. 2024.

PORCELLI, Adriana. ¿Plataformas digitales colaborativas o capitalismo de plataforma? Un punto de inflexión en la jurisprudencia laboral argentina en cuanto a la naturaleza jurídica de la relación entre las plataformas “VTC” y el conductor. **Lex Social, Revista de Derechos Sociales**, Sevilla, v. 12, n. 2, p. 1-61, out. 2022. DOI: <https://doi.org/10.46661/lexsocial.7463> . Acesso em: 13 nov. 2024.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc. **Manual de investigação em ciências sociais**. Lisboa: Gradiva, 2013.

RAVAL, Noopur; LALVANI, Simiran. The moral economy of platform work. **Asiascape: digital Asia**, v. 9, n. 1-2, p. 144-174, jul. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1163/22142312-bja10031> . Acesso em: 14 nov. 2024.

ROSENFELD, Cinara; MOSSI, Thays. Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 35, n. 3, p. 741-764, set./dez. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0102-6992-202035030004> . Acesso em: 13 nov. 2024.

SCHREIER, Margrit. **Qualitative content analysis in practice**. Londres: SAGE Publications, 2012.

SEIDL, Timo. The politics of platform capitalism: a case study on the regulation of Uber in New York. **Regulation & Governance**, Nova Jersey, v. 16, n. 2, p. 357-374, ago. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1111/regg.12353> . Acesso em: 12 nov. 2024.

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.

TÖRNBERG, Petter. How platforms govern: social regulation in digital capitalism. **Big Data & Society**, Londres, v. 10, n. 1, p. 1-13, fev. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1177/20539517231153808> . Acesso em: 13 nov. 2024.

YATES, Luke. How platform businesses mobilize their users and allies: corporate grassroots lobbying and the Airbnb ‘movement’ for deregulation. **Socio-Economic Review**, Oxford, v. 21, n. 4, p. 1-27, out. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1093/ser/mwad028> . Acesso em: 13 nov. 2024.

ZHANG, Wei; QI, Hao; LI, Zhongjin. Control of the platform reserve army: the roles of the State and capital in China’s platform economy. **Science & Society**, Nova Iorque, v. 87, n. 4, p. 502-530, out. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1521/siso.2023.87.4.502> . Acesso em: 12 nov. 2024.

Recebido em: 11/12/2024

Aceito em: 22/1/2026