

ECONOMIA SOLIDÁRIA EM MOVIMENTO: ASSESSORAMENTO DA FURB À ASSOCIAÇÃO UNIÃO MAIOR MOTOBOYS

SOLIDARY ECONOMY IN MOTION: STRATEGIC SUPPORT FROM FURB TO THE UNIÃO MAIOR MOTOBOYS ASSOCIATION

Claudia Sombrio Fronza¹
Rodrigo Diaz de Vivar y Soler²
Suelen Ramos³
Ian Giacomozzi Defaveri⁴
Deborah Mueller⁵

RESUMO

A constituição da Associação União Maior Motoboys (AUMM), em Blumenau, resultou do assessoramento estratégico da Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares (ITCP) da Universidade Regional de Blumenau (FURB) através de ações envolvendo a extensão universitária, em resposta ao agravamento da precarização laboral promovido pela economia de plataformas. Nesse contexto, a organização coletiva dos motoboys emergiu como uma alternativa necessária para enfrentar os desafios impostos pelas novas dinâmicas do mundo do trabalho. Este estudo tem como objetivo descrever a experiência de assessoramento da AUMM pela ITCP/FURB, destacando as estratégias implementadas para fortalecer a estrutura associativa e analisar os impactos da plataformização nas condições de trabalho. A pesquisa, de caráter qualitativo, fundamenta-se num relato de experiência e utilizou ferramentas, memórias e registros como: reuniões, diagnósticos situacionais, rodas de conversa e assessoria organizativa. Os resultados indicam que o assessoramento contribuiu significativamente para o fortalecimento da organização, promovendo maior mobilização da categoria, sensibilização

¹Doutora em Serviço Social e mestre em Sociologia Política pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Professora do Departamento de Serviço Social e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) da FURB. Blumenau, Santa Catarina. Brasil. E-mail: cfronza@furb.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2128-1780>

²Doutor em Filosofia pela UNISINOS. Professor efetivo do curso de Psicologia da FURB; Professor do Mestrado em Educação da FURB; Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Ensino de Ciências Naturais e Matemáticas da FURB. Blumenau, Santa Catarina. Brasil. E-mail: rsoler@furb.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7286-3129>

³Graduada em Letras-Português/Inglês e em Ciências Sociais, ambos cursos vinculados a Universidade Regional de Blumenau (FURB). Blumenau, Santa Catarina. Brasil. E-mail: sueramos@furb.br. Orcid: <https://orcid.org/0009-0000-0603-8876>

⁴Graduado em Publicidade e Propaganda Graduando em Psicologia na Universidade Regional de Blumenau (FURB). Blumenau, Santa Catarina. Brasil. E-mail: idefaveri@furb.br. Orcid: <https://orcid.org/0009-0000-7153-2491>.

⁵Acadêmico do curso de Psicologia da Universidade Regional de Blumenau - FURB. Blumenau, Santa Catarina. Brasil. E-mail: deborahmueller@furb.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0737-872X>

política e desenvolvimento de estratégias coletivas de defesa de direitos. A experiência evidencia que a organização coletiva, aliada ao suporte institucional, constitui um instrumento importante na luta por melhores condições de vida e viver, reforçando a necessidade de políticas públicas voltadas à mitigação da precarização imposta pela economia digital.

Palavras-chave: economia solidária; precarização do trabalho; motoboys; plataformação do trabalho; assessoramento cooperativo.

ABSTRACT

The establishment of the União Maior Motoboys Association (AUMM) in Blumenau was the result of strategic support provided by the Technological Incubator of Popular Cooperatives (ITCP) at the Regional University of Blumenau (FURB). This support was carried out through university extension activities, in response to the worsening of labor precarization driven by platform-based economies. In this context, the collective organization of motorcycle couriers emerged as a necessary alternative to confront the challenges imposed by new dynamics in the world of work. This study aims to describe the experience of ITCP/FURB's support to AUMM, highlighting the strategies implemented to strengthen the association's structure and to analyze the impacts of platformization on working conditions. The qualitative research is based on an experience report and employed tools such as: meetings, situational diagnoses, discussion groups, and organizational consulting. The findings indicate that the advisory process significantly contributed to organizational strengthening, fostering greater engagement among the category, political awareness, and the development of collective strategies to defend workers' rights. The experience demonstrates that collective organization, supported by institutional backing, is a powerful tool in the struggle for improved working and living conditions, underscoring the urgent need for public policies aimed at mitigating the precarization imposed by digital platform economies.

Key words: Solidarity Economy; Labor Precarization; Motorcycle Couriers; App-Based Economy; Cooperative Advisory

Artigo recebido em: 22/05/2025

Artigo aprovado em: 19/08/2025

Artigo publicado em: 02/09/2025

Doi: <https://doi.org/10.24302/prof.v12.5964>

INTRODUÇÃO

A finalidade deste artigo é apresentar, por meio de um relato de experiência, as atividades desenvolvidas na criação e estruturação da Associação União Maior de Motoboys (AUMM), na cidade de Blumenau, Santa Catarina. Essa iniciativa foi

viabilizada por meio do assessoramento estratégico promovido pela Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares da Universidade Regional de Blumenau (ITCP/FURB), no período de 2022 a 2024, por meio das seguintes ações de extensão universitária: Programa Economia Solidária, Inclusão Socioeconômica e Cooperativismo Social (724/2019) e Assessoramento da Associação União Maior Motoboys (AUMM) (657/2021).

A ITCP/FURB é um Programa de Extensão Universitária que tem como objetivo possibilitar a constituição do protagonismo social, sustentando-se nos princípios da Economia Solidária, promovendo a atuação crítica dos sujeitos em suas práticas sociais. A incubadora foi criada nos primeiros anos da década de 1990, quando um grupo de professores e representantes da sociedade civil organizada passou a desenvolver ações voltadas ao assessoramento de projetos fundamentados no paradigma da Economia Solidária e da geração de renda (Hinkel; Kopsch, 2021).

Os projetos de incubação desenvolvidos pela ITCP/FURB visam fortalecer a organização popular e promover a Economia Solidária como estratégia de desenvolvimento organizativo e territorial das populações mais impactadas pelas desigualdades sociais, econômicas, políticas e culturais na região do Vale do Itajaí. A ITCP/FURB prioriza a formação em Economia Solidária e a qualificação profissional, articulando teoria e prática. Suas ações envolvem processos educacionais voltados a Empreendimentos Econômicos Solidários de diferentes segmentos, como artesanato, saúde mental, reciclagem, permacultura e motofrete por aplicativo — e o fortalecimento da organização política por meio de redes, fóruns e conselhos de economia solidária.

Nos primeiros meses de 2021, um grupo de motoboys de Blumenau entrou em contato com a ITCP/FURB, buscando apoio para formalização de uma organização associativa. A partir desse contato inicial, iniciaram-se as articulações que foram acolhidas, até dezembro do mesmo ano, pela equipe do “Programa Economia Solidária, Inclusão Socioeconômica e Cooperativismo Social” e que posteriormente

deram origem ao projeto de extensão universitária “Assessoramento da Associação União Maior (AUMM)”, atualmente em execução. Assim, a AUMM passou a integrar tanto os projetos capilarizados pela ITCP/FURB quanto as demandas específicas voltadas à sua estruturação e implementação, diante dos desafios impostos pelas formas de economia compartilhada mediadas por aplicativos (Giovanini, 2020).

Segundo Mendel e Long (2017), os modelos econômicos associados ao avanço da Internet das Coisas promovem uma hiperconectividade entre os processos físicos da economia e a interação social. Nesse contexto, as relações de trabalho passam por transformações significativas, refletindo a transição de empregos tradicionais para novas formas de geração de trabalho e renda. Uma dessas mudanças pode ser observada na ascensão da chamada Economia de Aplicativos, cujas tendências apontam para o seguinte cenário:

Baseado nas tendências globais, é provável que os empregos na indústria continuem a diminuir, enquanto a necessidade de trabalhadores da Economia de Aplicativos (App Economy) aumenta. Nos Estados Unidos, os empregos dessa economia estão crescendo em 30% ao ano. Semelhantemente no Brasil, essa economia apresenta grande promessa de crescimento. A demanda nacional por aplicativos está aumentando: a porcentagem de adultos no Brasil que possuem um smartphone quase triplicou de 2013 a 2015, seguindo um relatório do Pew Research Center em 2016 (Mendel; Long, 2017, p. 4).

Em termos estatísticos, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, apontava em 2022 que o Brasil possuía cerca de 1,5 milhão de sujeitos que mediavam as suas relações de trabalho por meio da economia via aplicativos⁶. Por sua vez, uma outra pesquisa formulada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – constatou que, ao menos desde 2017, os trabalhadores de aplicativos experimentaram sucessivas jornadas que os empurrava para um processo sistemático de precarização. Esse mesmo processo envolve, desde o aumento abusivo das jornadas de trabalho, a

⁶ Dados e demais informações da pesquisa podem ser encontrados 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: 17 jan. 2025.

pouca ou nenhuma contribuição previdenciária e, por fim, a redução da sua própria renda. O estudo indica que um motorista de UBER possuía um rendimento médio de R\$ 3.100,00 entre 2012 e 2015. Por sua vez, esse mesmo trabalhador viu seu rendimento médio ser inferior a R\$ 2.400,00 no ano de 2022 (Ipea, 2024).

A economia mediada por aplicativos tem promovido uma profunda reconfiguração dos processos de trabalho, impactando não apenas as condições materiais, mas também as dimensões existenciais da vida dos trabalhadores. Este modelo produtivo, sustentado pela lógica sob demanda e pela intermediação digital, intensifica a precarização ao integrar os ritmos da produção às exigências da reprodução social, dissolvendo fronteiras entre tempo de trabalho e tempo de vida.

Como observa Ricardo Antunes, e é aprofundado por Giovanni Alves em entrevista concedida a Livia de Cassia Godoy Moraes e Vinicius Tomaz Fernandes (2016), essa precarização transcende os limites tradicionais das relações laborais, estendendo-se às esferas do lazer, do consumo e das interações sociais. Alves propõe o conceito de precarização existencial para descrever esse processo, caracterizado por uma corrosão da própria existência do trabalhador, resultado da fusão entre o tempo de trabalho e o tempo livre. Trata-se de uma forma de alienação que ultrapassa o espaço laboral, contaminando toda a vivência social por meio de um consumo manipulado e de relações cada vez mais instrumentalizadas.

Segundo o autor, essa precarização não se limita à perda de direitos trabalhistas ou à instabilidade salarial – embora essas dimensões componham sua base material –, mas representa uma degradação estrutural da vida sob o domínio do capital. A alienação, neste caso, não se restringe ao trabalho: ela se estende ao cotidiano, às relações interpessoais e à própria percepção do tempo e do corpo (Moraes; Fernandes, 2016, p. 432).

Nesse contexto, uma das categorias mais diretamente impactadas por essa precarização ampliada são os trabalhadores uberizados e plataformizados. Entre eles, os motofretistas figuram como exemplos emblemáticos de uma nova informalidade,

marcada pela ausência de regulação, pela desvalorização profissional e pela inserção em atividades de baixa remuneração. Esses trabalhadores vivem frequentemente em condições de invisibilidade social, precariedade contratual e fragilidade de vínculos, revelando as contradições profundas do modelo de trabalho que se consolida com a plataformização da economia.

Em termos do seu estatuto jurídico, a profissão de motoboy é regulamentada pela Lei nº 12.009/2009, em que são tratadas as diretrizes pelas quais são pensadas as dimensões de tal atividade profissional. A mesma lei, no seu artigo 2º estabelece que:

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário: I - ter completado 21 (vinte e um) anos; II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran. Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos: I - carteira de identidade; II - título de eleitor; III - cédula de identificação do contribuinte - CIC; IV - atestado de residência; V - certidões negativas das varas criminais; VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço (Brasil, 2009).

Embora tal legislação procure assegurar as condições mínimas para o exercício de tal atividade, ela torna-se insuficiente quanto à aquisição de direitos e outras proteções trabalhistas, pois muitas vezes esses profissionais não dispõem de qualquer dispositivo que lhes possa assegurar a proteção social e demais benefícios dispostos a um profissional registrado sobre os marcos regulatórios da legislação trabalhista e previdenciária.

Outro ponto importante, e que merece atenção, passa pela dificuldade desses mesmos trabalhadores em se reconhecerem como uma categoria profissional. Isto é, por serem profissionais com jornadas de trabalho diferentes de um trabalhador formal, os motoboys não possuem uma representação de categoria como outros profissionais. Essas dificuldades estimulam a necessidade da criação de formas coletivas de cooperação e de solidariedade necessárias à proteção de direitos e de garantias fundamentais.

Veronese e Guareschi (2005) discutem que a estratégia da formação, ou melhor, da constituição de dispositivos solidários e de cooperação, pode intensificar as estratégias de resistência frente aos modelos de precarização dos trabalhadores informais no mundo contemporâneo. Desse modo, é que ações como o fomento à articulação coletiva destes trabalhadores são demandas que articulam as necessidades de visibilização e o devido reconhecimento da categoria de motoboys como sujeitos portadores de direitos e de garantias fundamentais. O que insistimos é que, a sensibilização de uma organização coletiva para o trabalho de motoboys representa, portanto, uma dimensão crítica de pensar os desafios do tempo presente no mundo do trabalho.

O artigo que ora apresentamos procura discutir as ações de estruturação da AUMM. Para tal, será apresentada no primeiro momento a fundamentação teórica do nosso relato de experiência, cujo as bases epistemológicas tensionam as relações entre a economia solidária e a precarização do trabalho em tempos de uberização e plataformização do trabalho.

Em segundo momento, nos dedicaremos a descrever as articulações desenvolvidas pelos projetos de extensão que promoveram o assessoramento de motofretistas entre os anos de 2022 e 2024. Tais estratégias tiveram como objetivo geral apoiar e assessorar a AUMM em seus processos organizativos, contribuindo para a elaboração e implementação das suas estratégias voltadas à defesa de direitos dos motoboys em Blumenau, frente à crescente demanda pela organização social das economias de aplicativos e de novas formas de geração de renda.

Por fim, o terceiro momento será dedicado à apresentação das conclusões.

A ECONOMIA SOLIDÁRIA FRENTE À PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO EM TEMPOS DE UBERIZAÇÃO E PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO

Diante das transformações profundas nas relações de trabalho provocadas pela expansão do capitalismo neoliberal e pela crescente plataformização da economia, a Economia Solidária (ES) emerge como uma resposta coletiva e estruturante frente à precarização. Trata-se de um campo plural de práticas econômicas e sociais que se organizam sob formas cooperativas, associativas e autogestionárias, com base em princípios de solidariedade, democracia e justiça social.

Segundo Paul Singer (2002), a Economia Solidária pode ser compreendida como um conjunto de experiências coletivas de trabalho, produção, comercialização e crédito, organizadas por princípios solidários e disseminadas por diversas regiões do país. Essas experiências se manifestam em formas variadas, como cooperativas, associações de produtores, empresas autogestionárias, bancos comunitários, clubes de troca e organizações populares urbanas e rurais. O cerne dessas iniciativas está na construção de novas relações sociais pautadas pela autogestão, pelo exercício democrático do poder e pela autonomia dos trabalhadores sobre os meios de produção e os processos econômicos, técnicos, políticos e sociais.

Como destacam Laville e Gaiger (2009), o fenômeno da Economia Solidária, embora recente, tem se multiplicado rapidamente em diversas expressões: coletivos de geração de renda, cantinas populares, cooperativas de produção e comercialização, redes de trocas, sistemas de comércio justo e iniciativas de finanças solidárias. Essas formas alternativas de organização econômica não apenas resistem à lógica excludente do mercado, mas também propõem novos caminhos para a inclusão produtiva e a reconstrução de vínculos comunitários.

Essas formas alternativas de organização econômica não apenas resistem à lógica excludente do mercado, mas também propõem novos caminhos para a inclusão produtiva e a reconstrução de vínculos comunitários. No entanto, é justamente nesse

cenário de resistência que se evidenciam as contradições estruturais do capitalismo contemporâneo.

O modelo capitalista, ao intensificar sua lógica de acumulação e expansão, reforça suas próprias contradições por meio de uma aceleração substancial dos processos produtivos e sociais. Essa velocidade imposta pelo capital não apenas transforma os modos de vida, mas também aprofunda a precarização das relações de trabalho. A flexibilização, a informalidade e a desregulamentação tornam-se marcas de um novo regime laboral, onde o trabalhador é cada vez mais responsabilizado individualmente por sua sobrevivência, ao mesmo tempo em que perde garantias coletivas e direitos historicamente conquistados.

A experiência da precarização do trabalho no Brasil decorre da síndrome objetiva da insegurança de classe (insegurança de emprego, de representação, de contrato etc.) que emerge numa textura histórica específica – a temporalidade neoliberal. Ela é elemento compositivo do novo metabolismo social que emerge a partir da constituição do Estado neoliberal. Possui como base objetiva, a intensificação (e a ampliação) da exploração (e a espoliação) da força de trabalho e o desmonte de coletivos de trabalho e de resistência sindical-corporativa; além, é claro, da fragmentação social nas cidades, em virtude do crescimento exacerbado do desemprego total e à deriva pessoal no tocante a perspectivas de carreira e de trabalho devido à ampliação de um precário mercado de trabalho (Alves, 2009, p. 189-190).

É cada vez mais latente todo o esforço empreendido pelos sujeitos no sentido de buscar por soluções e alternativas para a geração de formas de renda que possam subsidiar os seus custos de vida. Este cenário, cuja predominância é efetivada pelas políticas neoliberais, transmite uma importante ferramenta de controle pela qual o sujeito acredita ser um empreendedor, quando na realidade, aliena-se perante a força de trabalho empregada para a sua própria subsistência. O empresariamento⁷ da própria existência constitui-se como um dos maiores fundamentos dessa precarização das relações de trabalho, fomentada e potencializada pela economia de aplicativos (Figueiredo; Klautau, 2019).

⁷Para Oliveira (2015), “o termo empresariamento se refere a um fenômeno antropológico e cultural, no qual a empresa se torna referência para todas as esferas da vida social”.

É importante destacar que a precarização das relações trabalhistas faz emergir outros processos de subjetivação, a partir de distintas dimensões efetivadas pela desconstrução do Estado de Bem-Estar Social e pelos desmontes das políticas de proteção aos trabalhadores no século XXI. Como exemplo disto que afirmamos, temos o caso da Reforma Trabalhista ocorrida no Brasil em 2017, passando do sujeito portador de direitos para o sujeito economicamente ativo e precarizado a partir da agenda neoliberal, pois

[...] ao se debruçar sobre o neoliberalismo brasileiro, afirma que a flexibilização nas relações de trabalho é um dos mecanismos da reestruturação produtiva, mecanismo importante para o fortalecimento da expansão do modelo neoliberal, como estratégia de enfraquecimento da coletividade enquanto marca da categoria trabalhador. O desemprego seria uma consequência da precarização das condições do trabalho que o modelo gera, com ações como contratos mais informalizados, ampliação das jornadas de trabalho, redução dos incentivos, diminuição e valorização negativa da importância dos sindicatos, entre outros (Prado; Wachelke; Sousa, 2021, p. 4).

Acompanhando as reflexões promovidas por Foucault (2009), poderíamos afirmar que a dinâmica neoliberal converte os sentidos e os significados do trabalho, em uma luta pela renda. Desse modo, é preciso atentar para o fato de que os processos de flexibilizações das relações de trabalho modulam uma experiência na qual o sujeito torna-se incapaz de se reconhecer como integrante de uma classe social sendo, portanto, destituído da capacidade de projetar as relações entre capital e trabalho.

Antunes (2020) indica que, a partir da década de 90, houve uma espécie de potencialização da experiência neoliberal a partir da sistemática de reestruturação das cadeias produtivas, levando a um aumento considerável das desigualdades sociais, com o fim da estabilidade e das formas de empregabilidade. Com efeito, a precariedade torna-se uma realidade cada vez mais presente no cotidiano dos trabalhadores e trabalhadoras.

O trabalho como categoria identitária, transforma-se em luta permanente pela sobrevivência na sociabilidade capitalista. Isto é, a economia de aplicativos e a potencialização da luta pela renda governam os corpos e as subjetivações a partir da

modulação de uma conduta ética responsável por governamentalizar o indivíduo em relação ao dinheiro ganho por meio dessas mesmas plataformas. Desse modo, o processo de precarização das relações trabalhistas favorece ainda mais o fortalecimento de dispositivos como a uberização, como modelo de gestão das práticas de trabalho e das estratégias de empregabilidade.

No contexto de aceleração das mesmas relações, as plataformas digitais ganham visibilidade e espaço no oferecimento de serviços que acenam com a possibilidade de geração de renda no contexto de acumulação flexível (1992). Aplicativos como o *Uber*, o *99*, o *Bee*, o *iFood*, dentre tantos outros, abarcam a modalidade de trabalhadores informais e cada vez mais precarizados.

Esse fenômeno pode ser apreendido como o processo de *uberização* e *plataformização* do trabalho. A *uberização* do trabalho tem sido definida como uma nova forma de gestão e controle da força de trabalho, consolidando-se por meio de modelos sob demanda e intensificando os processos de informalização. Este fenômeno está diretamente relacionado à emergência do trabalhador *just-in-time*, cuja força de trabalho é acionada apenas conforme a necessidade da plataforma, sem vínculos formais e com responsabilidades diluídas (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

Nesse contexto, a *plataformização* constitui um vetor central dessa transformação contemporânea das relações de trabalho. Trata-se de um processo marcado pela mediação digital e pelo controle das atividades produtivas através de infraestruturas tecnológicas sofisticadas, que reconfiguram profundamente a organização, supervisão, remuneração e condições de trabalho. Essa dinâmica não apenas modifica a forma como se trabalha, mas altera os próprios contornos do que é considerado trabalho, o espaço e o tempo de trabalho. O trabalho plataformizado promove a transferência de custos operacionais para os próprios trabalhadores e restringe o pagamento ao tempo estritamente considerado como produtivo, excluindo pausas, deslocamentos e demais atividades necessárias à execução da função (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

Dentre essa imensa maioria de indivíduos que compõem o que Souza (2021) chama de precarizado do século XXI, pode-se destacar os motoboys. Esses trabalhadores constantemente arriscam a própria vida para aumentar suas chances de obter um rendimento mínimo para a própria subsistência. Dito de outro modo, a dimensão de uma prática profissional tão arriscada e precarizada tensiona os seus efeitos pelos quais os motoboys se constituem como trabalhadores desterrados e entregues à própria sorte, se constituindo como a carne mais barata da biopolítica (Agamben, 1995).

A partir da fragmentação do processo produtivo, o trabalho dos motoboys tornou-se essencial para garantir a entrega de materiais fundamentais às empresas, assim como o transporte da população e de mercadorias. Essa demanda por circulação de mercadorias e locomoção de sujeitos está diretamente ligada à forma como os espaços urbanos são organizados e desassistidos com relação à mobilidade urbana. Apesar disso, embora certas atividades relacionadas ao transporte de produtos tenham ganhado relevância, as políticas neoliberais não têm contribuído para a valorização desses trabalhadores (Castro, 2012).

É importante destacar que a precarização vivenciada pelos motoboys ocorre em uma dinâmica contraditória: por um lado, exercem uma atividade altamente periculosa; por outro, são fundamentais para a movimentação econômica e dos processos logísticos em diferentes escalas urbanas. Apesar de integrarem a cadeia produtiva, a ausência de uma regulamentação efetiva na legislação trabalhista contribui para sua desvalorização enquanto profissionais e trabalhadores.

Esse cenário reflete um processo dialético entre a estruturação das relações de trabalho na cadeia produtiva e a lógica neoliberal. Além disso, a precarização intensificada pelas plataformas digitais não apenas agrava essa desvalorização, mas também influencia a maneira como os trabalhadores se percebem, levando-os a se reconhecerem não como uma classe social, mas como empreendedores de si.

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

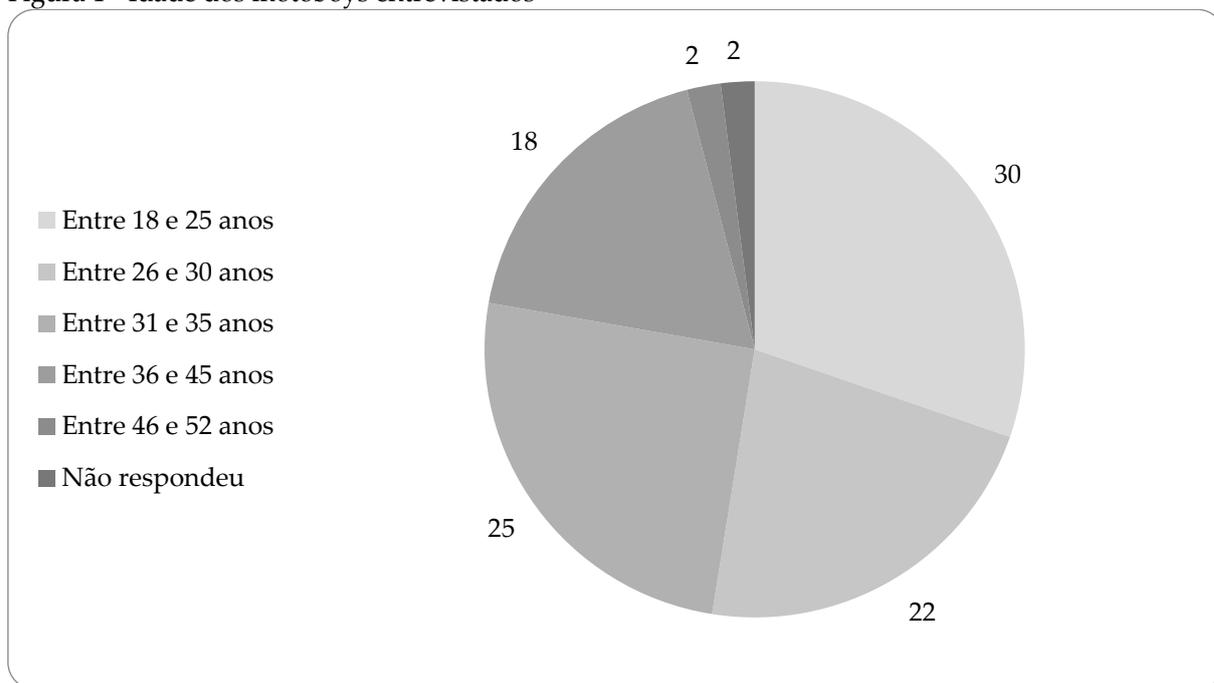
As ações do Programa Economia Solidária, Inclusão Socioeconômica e Cooperativismo Social (724/2019) tiveram suas dinâmicas de extensão universitária impactadas pela pandemia do Covid-19, direcionando suas práticas para encontros remotos junto aos demais Programas e Projetos de extensão vinculados à ITCP/FURB em 2020, conforme o calendário universitário. Esses encontros possibilitaram aos discentes e docentes aprofundarem suas leituras e discussões em torno das teorias relacionadas à Economia Solidária, Cooperativismo Social, Movimentos Sociais e Trabalhistas. Dentro dessa configuração, a FURB decide por ampliar a vigência do edital que contemplava essas ações por mais 1 ano. Logo, o Programa Economia Solidária, Inclusão Socioeconômica e Cooperativismo Social, a partir de abril de 2021, inicia os primeiros diálogos junto a um pequeno grupo de motofretistas de Blumenau que almejavam efetivar uma rede de mobilização associativa com o apoio dos princípios vinculados à ITCP/FURB e à Economia Solidária. Ao acolher esses sujeitos, as ações organizativas da equipe do projeto de extensão se modificam, buscando contemplá-los por meio de um plano de ação com iniciativas que se desdobravam nas seguintes metas: a) Auxílio em relação à legislação e propostas legislativas pertinentes à atividade da categoria; b) Acompanhar e assessorar os processos organizativos da associação; c) Apoiar a elaboração, atualização e implementação do plano de trabalho da associação, por meio de estudos e pesquisas sobre a realidade da categoria; d) Divulgar e promover o debate sobre a categoria dos motoboys de entregas rápidas no âmbito das transformações do mundo do trabalho.

Entre as primeiras reuniões, realizadas entre abril e maio de 2021, esses momentos contribuíram para a elaboração de um formulário virtual com um Diagnóstico Situacional e Socioeconômico, que coletou a resposta de 99 motofretistas de Blumenau e região. Esses diálogos foram mediados por 1 bolsista discente e 1

docente do curso de Ciências Sociais e 1 docente do curso de Serviço Social, nos espaços definidos pelos motofretistas e em salas da instituição universitária.

Essas conversas ajudaram a identificar um perfil dos motoboys, destacando a jornada excessiva de trabalho como estratégia de manutenção da renda e as formas de precarização das economias de aplicativos. Muitos trabalhadores relataram a falta de acesso aos direitos sociais e a criação de um caixa solidário para emergências. Posteriormente, esses mesmos tópicos discutidos passaram a fazer parte dos enunciados das questões que integrariam o formulário. Ainda em 2021, a equipe do projeto realizou a sistematização dos dados socioeconômicos coletados através de um formulário virtual com a plataforma do Google. Das informações mais relevantes foram confeccionados os seguintes gráficos:

Figura 1 - Idade dos motoboys entrevistados



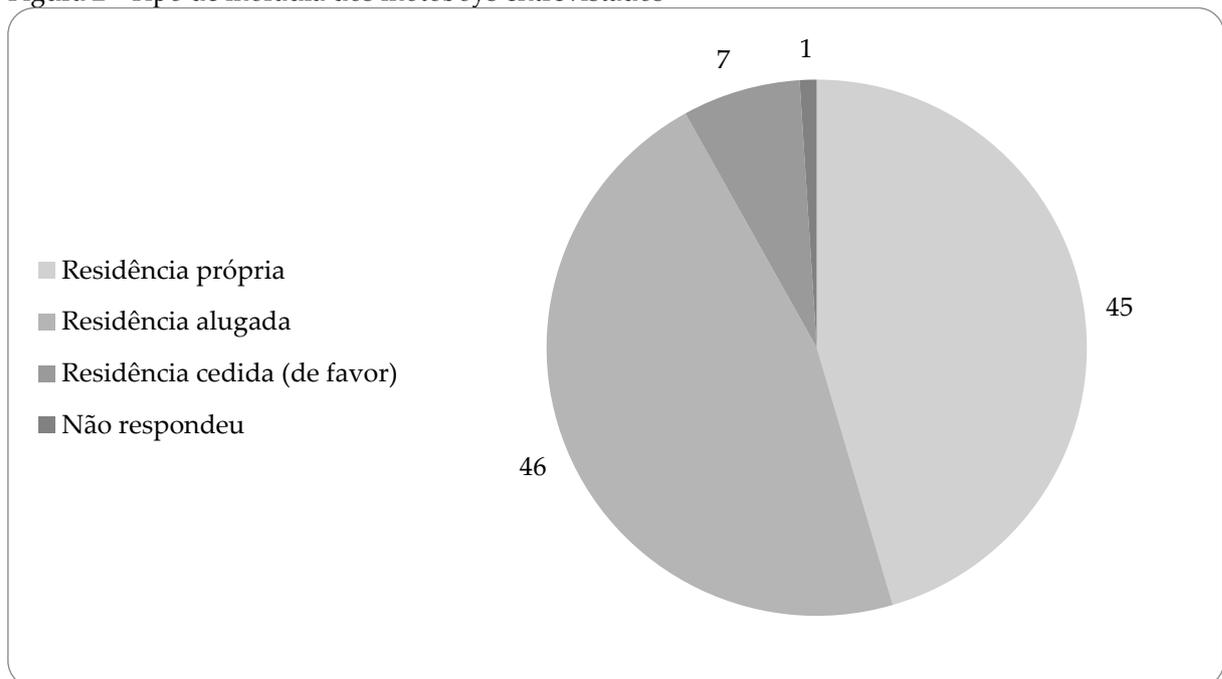
Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Em relação à faixa etária, dos 99 motoboys entrevistados, 30 declararam ter entre 18 e 25 anos; 22, entre 26 e 30 anos; 25, entre 31 e 35 anos; 18, entre 36 e 45 anos; 2, entre 46 e 52 anos; e 2 não responderam à questão. Observa-se que uma parcela

significativa — cerca de 65% — nasceu na década de 1990, período marcado pela intensificação dos processos de acumulação flexível, bem como pela crescente desregulamentação, flexibilização e informalização das relações de trabalho.

Esses dados revelam que a maioria desses trabalhadores cresceu e ingressou no mercado num contexto em que as formas tradicionais de geração de trabalho, emprego e renda já se encontravam em transformação, com a retração do trabalho formal e o avanço nas relações contratuais mais instáveis e desprotegidas. Tal dado é relevante para compreender como as gerações mais jovens se inserem, muitas vezes precocemente, em dinâmicas de trabalho precarizado, como é o caso dos motoboys atuando sob a lógica das plataformas digitais.

Figura 2 - Tipo de moradia dos motoboys entrevistados

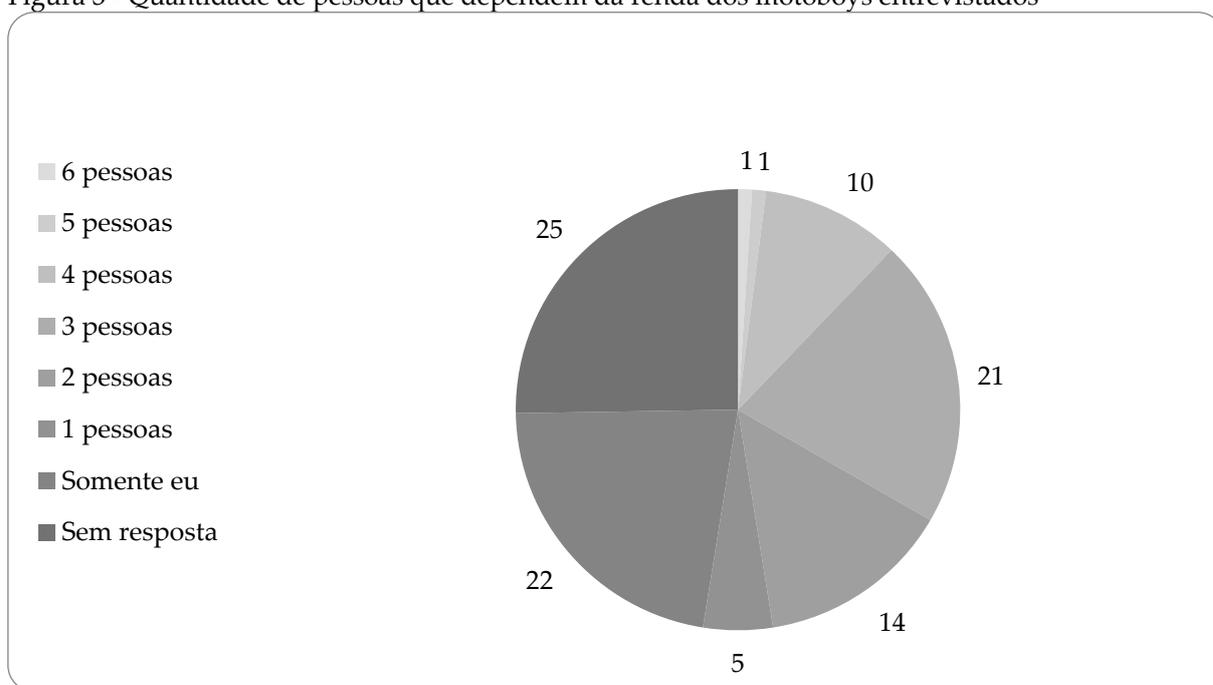


Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

No que se refere à situação habitacional, dos 99 motoboys entrevistados, 46 declararam residir em imóveis alugados, 45 afirmaram possuir casa própria, 7 vivem em moradias cedidas e 1 não respondeu à pergunta. Esses dados indicam que 53% dos participantes estão em condição de privação do direito à moradia digna, considerando

a dependência de moradias alugadas ou cedidas, o que reflete um cenário de vulnerabilidade econômica agravada. Para além das informações identificadas no gráfico, é importante destacar quanto à composição familiar nas residências: 25 entrevistados informaram viver com mais três pessoas, 15 vivem com quatro pessoas, 13 dividem a casa com duas pessoas, outros 13 declararam morar sozinhos, 8 vivem com cinco pessoas, 4 residem com apenas uma pessoa, e 3 convivem com seis pessoas. Além disso, 18 participantes não responderam a essa questão. Esses dados ajudam a compreender o contexto habitacional dos trabalhadores, o que pode impactar diretamente na condição de vida e nas despesas domésticas.

Figura 3 - Quantidade de pessoas que dependem da renda dos motoboys entrevistados

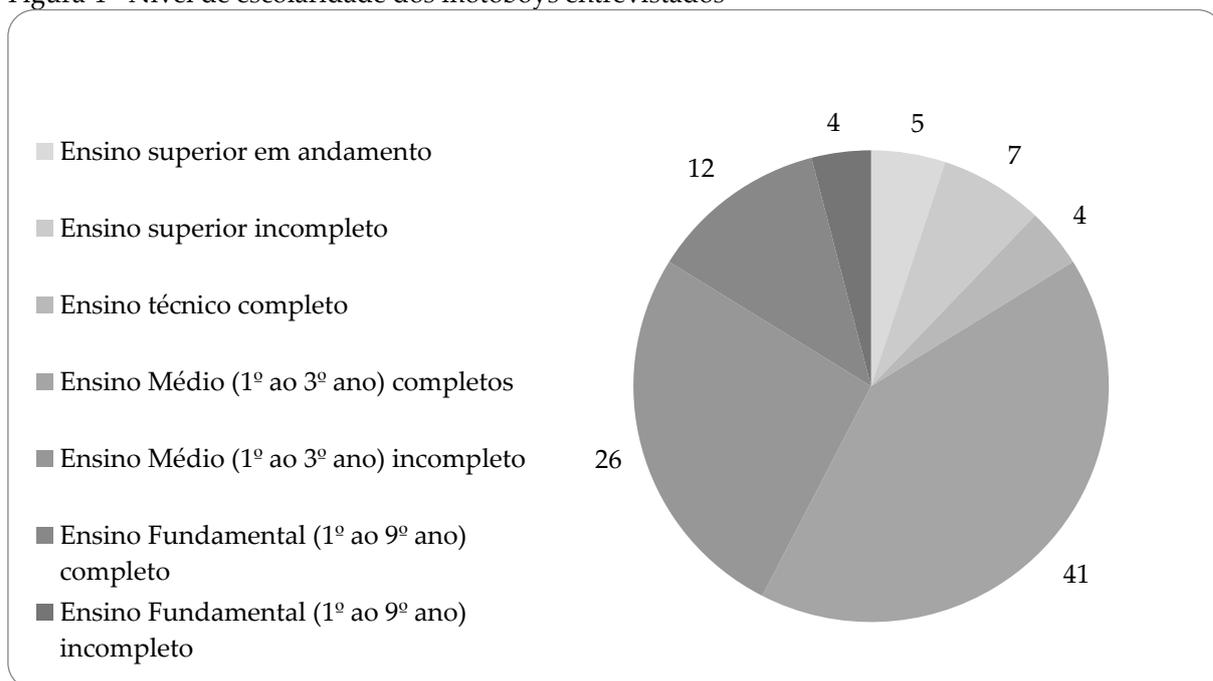


Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Entre os motoboys entrevistados, 25 optaram por não informar quantas pessoas dependem da sua renda. Dos que responderam, 22 afirmaram utilizar a renda exclusivamente para o próprio sustento, 21 indicaram que três pessoas dependem da sua renda, 14 mencionaram duas pessoas, 10 sustentam quatro pessoas, 5 sustentam apenas uma outra pessoa, 1 afirmou ter cinco dependentes, e 1 declarou que seis

peças dependem da sua renda. A análise dos dados revela que 51% dos participantes possuem pessoas que dependem diretamente da sua renda para garantir a sobrevivência, o que evidencia um grau relevante de responsabilidade familiar e pressões econômicas e sociais associadas ao rendimento obtido por meio do trabalho como motoboy.

Figura 4 - Nível de escolaridade dos motoboys entrevistados

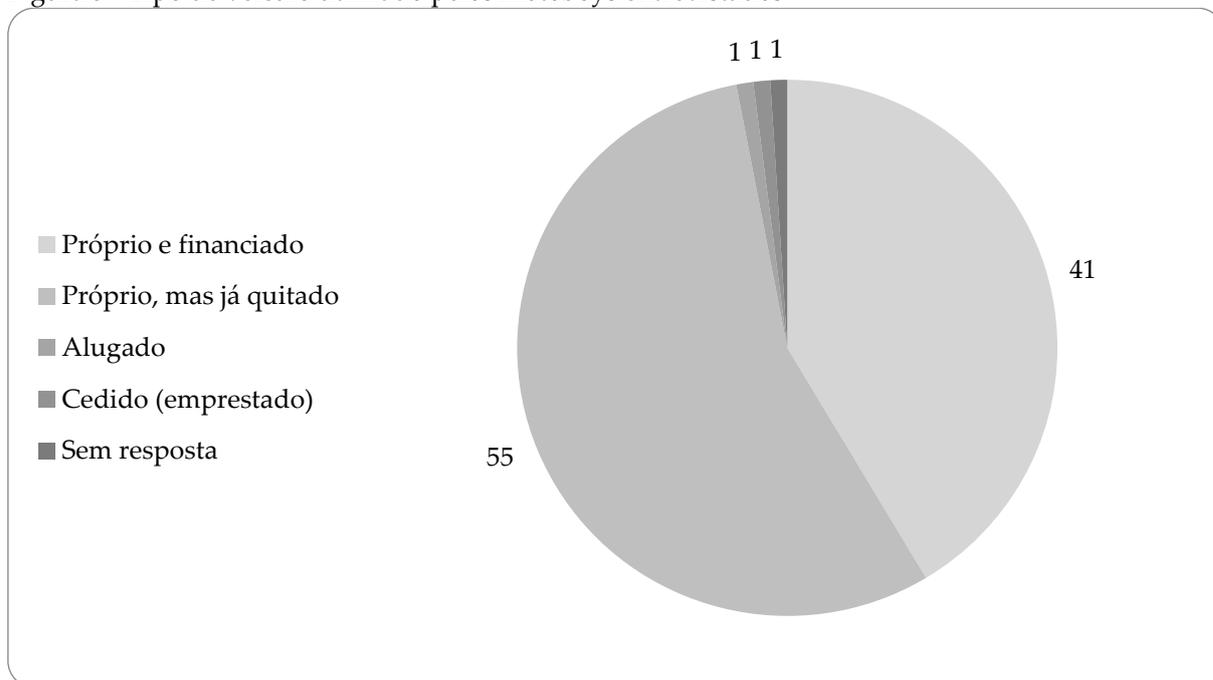


Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Em relação à escolaridade dos motoboys entrevistados, 41 declararam ter concluído o ensino médio, 26 possuem o ensino médio incompleto, 12 completaram apenas o ensino fundamental, 7 têm o ensino superior incompleto, 5 estão atualmente cursando o ensino superior, 4 concluíram um curso técnico e outros 4 possuem o ensino fundamental incompleto. A análise desses dados revela que 67% dos entrevistados têm o ensino médio completo ou incompleto, enquanto 16% possuem apenas o ensino fundamental, também completo ou incompleto. Esses números evidenciam uma correlação significativa entre o nível de escolaridade e a inserção em formas de trabalho precarizado. A limitação no acesso ao direito à educação surge,

assim, como um dos fatores estruturais que contribuem para a vulnerabilidade e exploração desses trabalhadores no contexto da economia plataformizada.

Figura 5 - Tipo de veículo utilizado pelos motoboys entrevistados

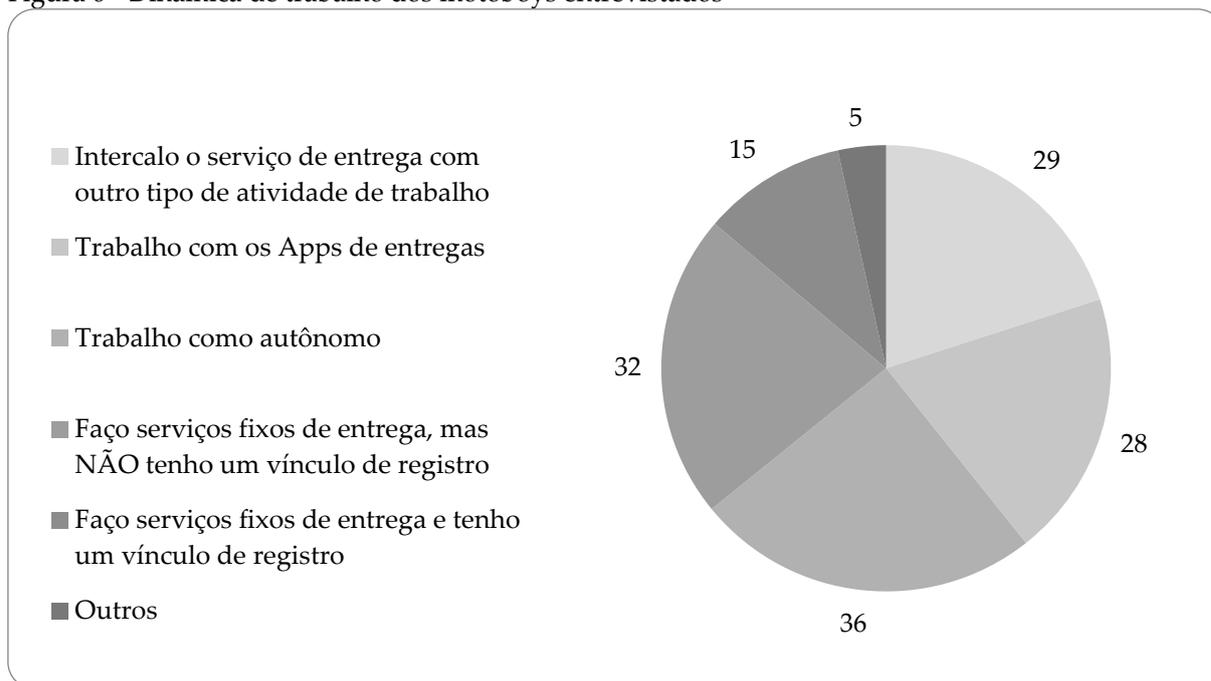


Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Entre os motoboys entrevistados, 55 afirmaram possuir veículo próprio já quitado, 41 relataram utilizar veículos próprios ainda em financiamento, 1 utiliza um veículo alugado, 1 declarou trabalhar com veículo cedido e 1 optou por não responder à questão.

A análise revela que 43% dos participantes não possuem integralmente os meios de produção necessários ao trabalho, uma vez que dependem de financiamento ou de recursos de terceiros para acesso à moto. Essa situação evidencia uma condição de vulnerabilidade econômica, na qual o trabalhador assume integralmente os custos e os riscos do trabalho, muitas vezes endividando-se para poder exercer a atividade. Tal cenário é característico do modelo de trabalho uberizado, que transfere os encargos operacionais para o próprio trabalhador, acentuando a precarização e fragilizando a autonomia pretendida pelo discurso empreendedor das plataformas.

Figura 6 - Dinâmica de trabalho dos motoboys entrevistados



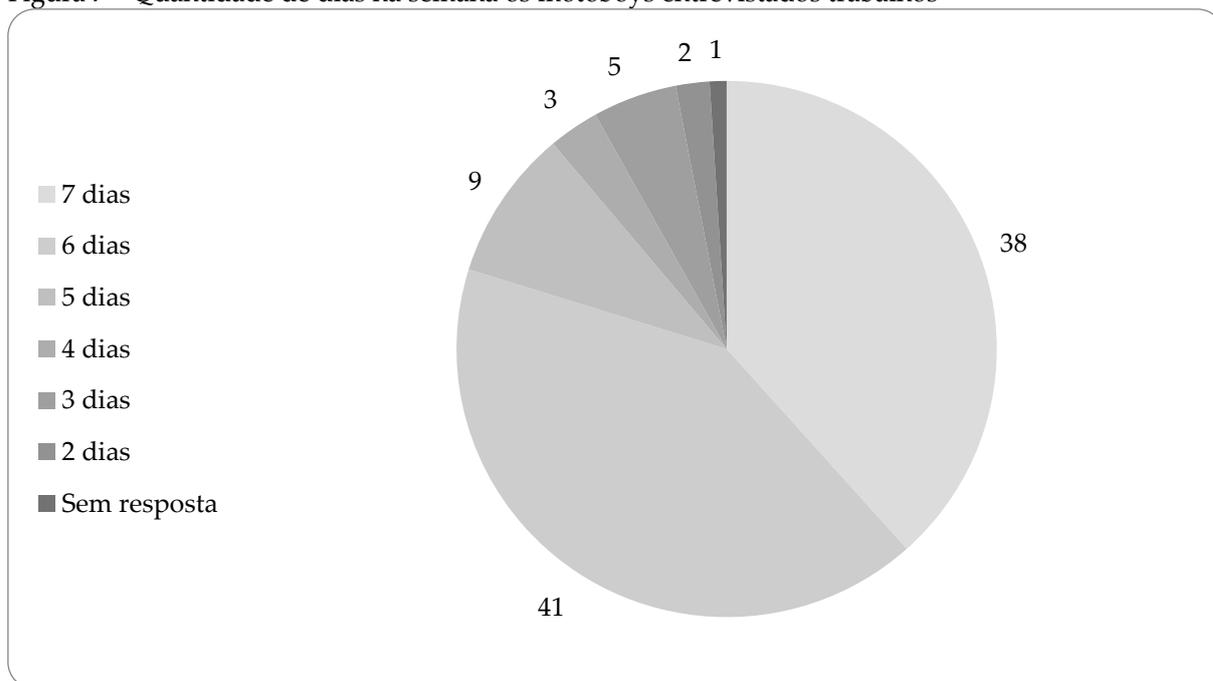
Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Em relação à dinâmica do trabalho, 29% dos motoboys entrevistados relataram intercalar o serviço de entregas com outra atividade produtiva, 28% atuam exclusivamente por meio de aplicativos de entrega e 36% exercem a profissão como autônomos. Esses dados evidenciam a multiplicidade de formas de inserção laboral, muitas vezes marcadas pela instabilidade e ausência de vínculos formais.

Além disso, 32% dos entrevistados afirmaram realizar serviços fixos de entrega, embora sem contrato formal regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o que demonstra a prevalência de relações informais mesmo em vínculos aparentemente estáveis. Apenas 15% declararam possuir carteira assinada, o que reforça o quadro de precarização e fragilidade contratual predominante na categoria.

Esse cenário revela a complexidade e a fragmentação das formas de trabalho entre motoboys, refletindo um modelo de organização produtiva que transfere riscos e responsabilidades para os trabalhadores, ao mesmo tempo em que dificulta o acesso a direitos trabalhistas e à proteção social.

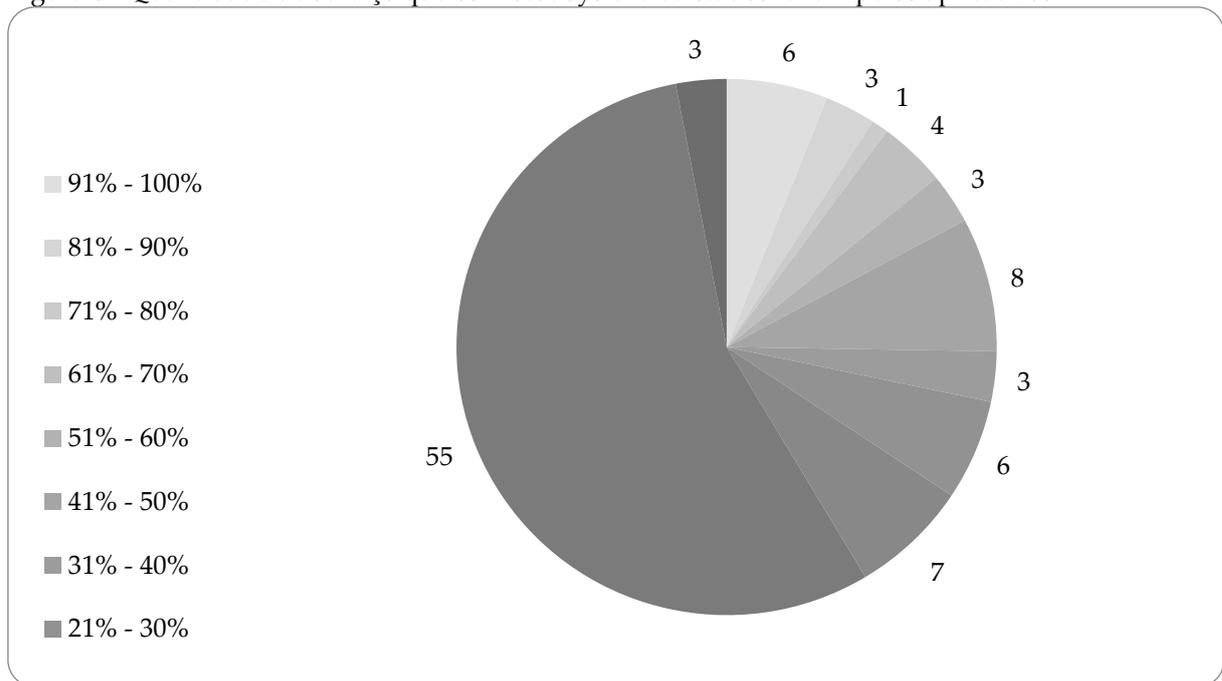
Figura 7 – Quantidade de dias na semana os motoboys entrevistados trabalham



Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Quanto à jornada semanal de trabalho, 41 motoboys relataram atuar seis dias por semana, 38 afirmaram trabalhar todos os dias, 9 exercem a atividade durante cinco dias, 3 trabalham por quatro dias, 5 durante três dias e 2 trabalham apenas dois dias por semana. Apenas 1 entrevistado optou por não responder a esta questão. Os dados evidenciam que a maioria dos motoboys (cerca de 80%) possui uma jornada de trabalho prolongada, que se estende por seis ou sete dias da semana. Essa frequência revela não apenas a alta demanda imposta pela lógica das plataformas, mas também a necessidade de maximizar a renda diante das condições precárias de remuneração e da ausência de garantias trabalhistas.

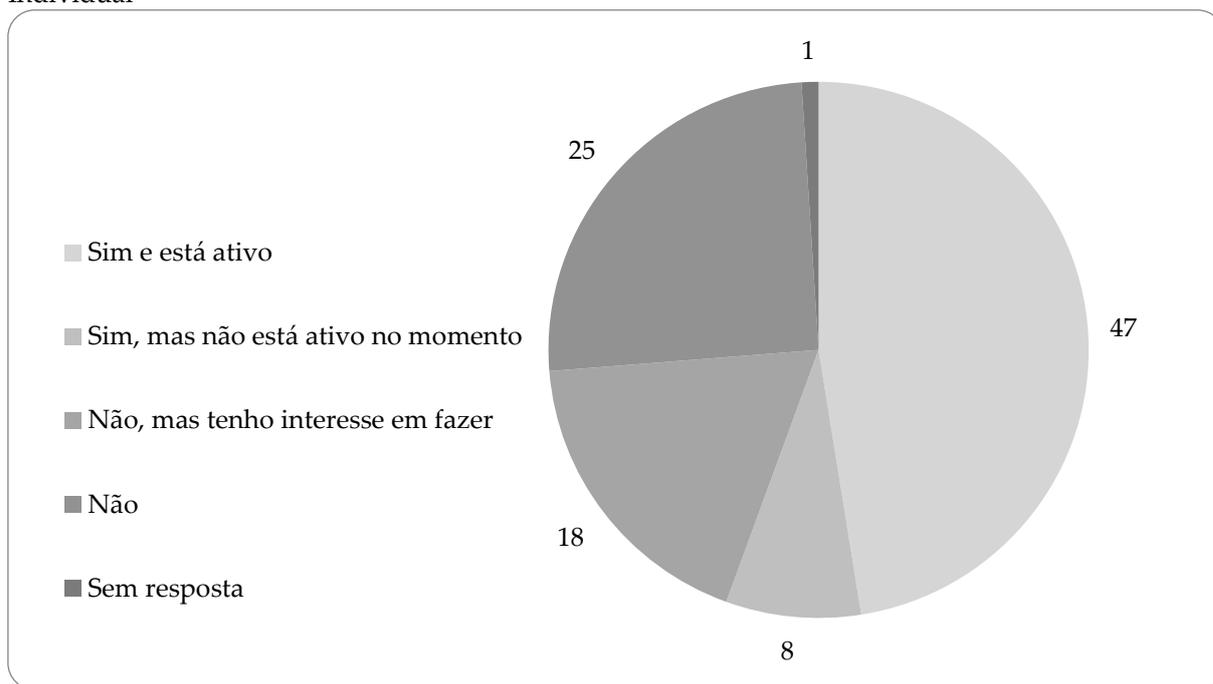
Figura 8 - Quantidade de serviço que os motoboys entrevistados fazem pelos aplicativos



Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Quando questionados sobre a proporção de serviços realizados por meio de aplicativos, em uma escala de 0% a 100%, 55 motoboys declararam que apenas entre 0% e 10% do seu trabalho é realizado por meio dessas plataformas. Outros 7 situaram-se na faixa de 11% a 20%, 6 entre 21% e 30%, 3 entre 31% e 40%, 8 entre 41% e 50%, 4 entre 61% e 70%, 1 entre 71% e 80%, 3 entre 81% e 90%, e 6 entre 91% e 100%. Três entrevistados optaram por não responder à pergunta. A análise desses dados revela que uma expressiva maioria — mais de 55% — realiza apenas uma pequena parcela de seus serviços por meio de aplicativos. Esse padrão pode indicar que muitos motoboys desenvolvem outras atividades profissionais, como o atendimento direto a empresas ou a manutenção de contratos informais fixos, utilizando os aplicativos apenas como complemento de renda. Por outro lado, uma minoria significativa revela alta dependência das plataformas digitais, o que aponta para a coexistência de múltiplos arranjos produtivos dentro da categoria. Tal diversidade reflete a complexidade do trabalho no setor e a adaptação dos trabalhadores às condições precárias e desregulamentadas da economia digital.

Figura 9 - Quantidade de motoboys entrevistados que possuem registro como Microempreendedor Individual



Fonte: Elaborada pelos autores (2025)

Dentre esses trabalhadores, 47 responderam que possuem registro ativo no MEI (Microempreendedor Individual), 25 afirmaram não possuir MEI, 18 não possuem MEI, mas têm interesse em fazer, 8 disseram que possuem MEI, mas não está ativo no momento, e 1 pessoa não respondeu.

Além dessas informações, identificamos quais são os principais problemas enfrentados pelos motoboys, com opções pré-definidas e de múltipla escolha. A desvalorização da categoria foi selecionada por 90 entrevistados; a imagem negativa do motoboy pela sociedade, 76 vezes; a ausência de formalização (direitos), 68 vezes; os conflitos de trânsito, 62 vezes; a existência de conflitos entre motoboy, cliente e consumidor, 42 vezes; a jornada de trabalho excessiva, 35 vezes; a pressão de demandas, horários e disponibilidade, 28 vezes; os bloqueios dos aplicativos, 23 vezes; a rotatividade e inconstância da atividade de trabalho, 21 vezes; a falta de conhecimento sobre a dinâmica de serviço, 20 vezes; e outros problemas, 2 vezes.

Diante desses dados, percebe-se que a organização coletiva dos motoboys é essencial para enfrentar a precarização e fortalecer suas condições de trabalho. Ações como assessoramento, capacitação e articulação política representam passos importantes na luta por direitos e melhores condições para esses trabalhadores, demonstrando a importância do cooperativismo e da economia solidária como alternativas viáveis para valorização da categoria.

Os meses seguintes foram dedicados, principalmente, para a elaboração do Estatuto da associação, aplicação e discussão dos resultados obtidos em formulário, aprofundamento de diálogos entorno dessa dinâmica de trabalho e formalização do processo de fundação da Associação União Maior Motoboys (AUMM), que aconteceu em 15 de agosto de 2021, tendo em seu Conselho Diretor: 1 presidente, 1 coordenador de secretaria, 1 coordenador administrativo-financeiro e 4 coordenadores adjuntos, todos trabalhadores motofretistas há mais de 5 anos, todos vinculados a mais de um aplicativo de entregas rápidas.

Encaminhando-se para os meses finais, as reuniões pautaram-se nas fragilidades relacionadas a saúde, segurança e aporte trabalhista desses sujeitos, com reuniões realizadas entre a diretoria da AUMM, equipe do projeto e membros do Centro de Referência em Saúde do Trabalhador-CEREST. Em paralelo, a equipe do projeto e equipe da ITCP/FURB passam a dialogar e elaborar a tessitura de um projeto de extensão universitária específico para dar continuidade aos assessoramentos da AUMM.

Assim, entre 2022 e 2023 a execução do Projeto “Assessoramento da Associação União Maior Motoboys (AUMM)” se dá com o estabelecimento da parceria entre a equipe executora do projeto, compostos por docentes dos cursos de Psicologia e Serviço Social e discentes bolsistas dos cursos de Ciências Sociais e Psicologia da FURB, juntamente dos integrantes da diretoria da AUMM. Para isso, foram realizadas ao longo dos anos de 2022 e 2023, 6 reuniões internas da equipe do projeto, para discussão e articulação de estratégias, e 9 encontros com representantes da diretoria da AUMM,

para mapeamento de demandas e necessidades, planejamento e desenvolvimento de ações de assessoria e orientações técnicas. As estratégias metodológicas utilizadas incluíram acolhimento, escuta participativa, assessoramento político e suporte em reuniões e eventos. A realização desses encontros permitiu que fossem socializadas as experiências profissionais dos motoboys, onde deram destaque ao esgotamento físico e psicológico enfrentado pelos trabalhadores devido à excessiva jornada de trabalho. Já em relação as demandas levantadas, podemos ressaltar o pedido pela isenção das taxas de estacionamento cobradas pelo poder público municipal, a qual exigiu um diálogo atento da equipe do projeto com os vereadores de Blumenau, mas que eventualmente permitiu a liberação de cobrança dos motoboys a esses estacionamentos. Esses encontros também foram utilizados para orientar os representantes da AUMM sobre o processo eleitoral para composição do conselho administrativo e fiscal da associação, medidas que visaram consolidar a estrutura organizativa dos trabalhadores, permitindo maior autonomia na defesa de seus direitos e de continuidade aos processos mobilizadores da categoria, superando a demanda de assessoramento do projeto de extensão.

Além dos encontros com a associação, foi realizada a estruturação de um programa de participação efetiva dos motoboys nos Empreendimentos Econômicos Solidários (EES) da cidade. Esse programa visava apoiar a logística das entregas dos materiais produzidos pelos associados dos EES, promovendo uma integração maior entre os motoboys e os empreendimentos locais. Também foram realizadas atividades de capacitação sobre associativismo, autogestão, cooperação e consumo solidário, além de diálogos epistêmicos conectados aos desafios da AUMM. Esses diálogos entraram em consonância com a necessidade de curricularização da extensão universitária, incentivando a participação dos membros da associação em disciplinas dos cursos de Serviço Social, Psicologia e Ciências Sociais.

Foram encaminhadas solicitações de recursos via emenda parlamentar para viabilizar um curso de capacitação para motofretistas e uma campanha educativa

sobre segurança no trânsito e o uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs). A visibilização dessas demandas também se deu por meio de reportagens em jornais e redes sociais, ampliando o alcance das reivindicações e sensibilizando a sociedade sobre as condições precárias enfrentadas pela categoria.

Valorizando o movimento político-social dos motoboys e a trajetória dos próprios projetos de extensão, as ações desenvolvidas foram socializadas na 16ª e 17ª edições da Mostra Integrada de Ensino, Pesquisa, Extensão e Cultura da FURB. Também, em 2023, houve participação do diretor da AUMM e da discente bolsista compondo a mesa em uma roda de conversa na Semana Acadêmica do Curso de Ciências Sociais da FURB, com o tema “Uberização na sociedade contemporânea: mundo do trabalho, relação com neoliberalismo e “ideologia” de empreendedorismo”, possibilitada através de aproximações entre a equipe do projeto e o colegiado do curso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os projetos de extensão universitária que acolheram o assessoramento e a estruturação da Associação União Maior Motoboys (AUMM) de Blumenau e região representaram um marco significativo na organização coletiva dos trabalhadores dessa categoria. A iniciativa destacou a importância da participação ativa dos motoboys nas discussões sobre o mundo do trabalho, promovendo a formação de uma diretoria proativa composta pelos próprios motoboys. Essa diretoria tem desempenhado um papel crucial na sensibilização da categoria, apesar das resistências iniciais, e tem buscado continuamente a qualificação e o engajamento dos seus membros; mesmo que por vezes, a percepção seja semelhante a analogia de um trabalho de formiguinhas, para esses sujeitos envolvidos com a AUMM, Formiga tem voz, vontade, família e amigos, já que é o pseudônimo do jovem diretor da associação desde 2021.

Uma das conquistas mais notáveis do projeto foi a sensibilização da classe política local, resultando na isenção da área azul para os motoboys. Essa medida reduziu significativamente os custos de entrega de produtos à comunidade, demonstrando o impacto positivo da articulação entre a AUMM e os vereadores de Blumenau. Além disso, a colaboração entre a Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares (ITCP) e a diretoria da AUMM facilitou a entrega de produtos comercializados pelos associados da Vitrine da Economia Solidária, fortalecendo a economia local.

O projeto também envolveu a participação de estudantes de graduação, proporcionando-lhes uma compreensão mais profunda da realidade dos motoboys e contribuindo para a formação de novas lideranças. No entanto, os motoboys ainda enfrentam desafios estruturais significativos no contexto do trabalho no Brasil. A regulamentação da profissão, a melhoria da infraestrutura urbana, campanhas de conscientização no trânsito e o aprimoramento dos aplicativos de entrega são medidas essenciais para atenuar essas dificuldades.

O trabalho dos motoboys desempenha um papel fundamental na economia contemporânea, especialmente com o crescimento dos serviços de entrega por aplicativos. A precarização do trabalho, a ausência de direitos trabalhistas e a falta de reconhecimento social tornam-se expressões da questão social. Diante desse cenário, iniciativas como a organização coletiva dos motoboys no Vale do Itajaí têm se mostrado essenciais para garantir melhores condições de trabalho e fortalecer a representatividade da categoria, afinal, esses são sujeitos engajados em redes de comunicação virtual, através de WhatsApp, Telegram e redes sociais, articulam-se, mobilizam-se e revolucionam por meio e a partir delas com outros motoboys de diversas regiões do Brasil, principalmente após a viralização de um vídeo, em julho de 2020, durante a pandemia de Covid-19, do ex-trabalhador de aplicativo Paulo Roberto da Silva Lima, conhecido como Galo de Luta, que dizia em determinado trecho: “Você sabe o quanto que é tortura um motoboy, com fome, tendo de carregar comida nas

costas? E o logo deles [*iFood*] nas costas?” E que teve, no dia seguinte, sua conta bloqueada de forma arbitrária pela plataforma do *iFood*, após recusar fazer uma entrega de mercadoria enquanto buscava realizar a manutenção de sua moto que estragou durante o trajeto de uma entrega anterior que fazia.

Portanto, é fundamental que o poder público e a sociedade civil organizada implementem políticas públicas que reconheçam e valorizem o papel dos motoboys na economia das cidades. A estruturação coletiva e o assessoramento contínuo são passos importantes para garantir que esses trabalhadores tenham acesso aos direitos e garantias fundamentais, contribuindo para uma sociedade mais justa e inclusiva.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 17 jan. 2025.

ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZw9Bcy5GkYGzngPxB/>. Acesso em: 17 jan. 2025.

AGAMBEN, G. **Homo Sacer**: o poder soberano e a vida nua. Belo Horizonte: UFMG, 1995.

ALVES, G. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálisis**, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 188-197, jul. 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/6x94zJ3FLh3hcbzh3BNHHNf/?lang=pt#ModalHowcite>. Acesso em: 9 out. 2024.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviço na era digital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

BRASIL. **Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009**. Dispõe sobre o regulamenta o exercício profissional das atividades profissionais em transporte de passageiros, mototaxistas e motoboys. Brasília, DF, 30 jul. 2009. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2009/lei-12009-29-julho-2009-589965-publicacaooriginal-114888-pl.html>. Acesso em: 17 jan. 2025.

CASTRO, M. F. Motoboys de São Paulo: sob os impactos da reestruturação produtiva e das políticas neoliberais. **Revista Electrónica de Psicología Política**, San Luis, v. 9, n. 28, p. 1-12, jul./ago. 2012. Disponível em: <http://www.psicopol.unsl.edu.ar/pdf/Agosto2012-Articulo2.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2025.

FIGUEIREDO, F.; KLAUTAU, P. O sujeito à mercê do mercado: desamparo e precarização das relações de trabalho. **Trivium: Estudos Interdisciplinares**, Pitanga, v. 11, n. 2, p. 146-155. Disponível em: <https://pepsic.bvsalud.org/pdf/trivium/v11n2/v11n2a03.pdf>. Acesso em: 9 out. 2024.

FOUCAULT, M. **Nascimento da Biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

GIOVANINI, A. Economia compartilhada e governança pública. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 5, p. 1207-1238, set/out. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-761220190080>. Acesso em: 17 jan. 2025.

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

HINKEL, J.; KOPSCH, G. H. R. Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares da FURB: estratégias de ação. **Sociedade em Debate**, Pelotas, v. 27, n. 1, p. 135-149, abr. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.47208/sd.v27i1.2811>. Acesso em: 4 mar. 2024.

IPEA. **Mercado de Trabalho: conjectura e análise**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada: Ministério do Trabalho, 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/1/BMT_77_BOOK.pdf. Acesso em: 17 jan. 2025.

LAVILLE, J.-L.; GAIGER, L. I. Economia Solidária. In: CATTANI, A. *et al.* **Dicionário Internacional da outra economia**. São Paulo: Almeida, 2009. p. 162-168.

MENDEL, M.; LONG, E. **A Economia de Aplicativos no Brasil**. PPI, radically pragmatic, fev. 2017.

MORAES, L.; FERNANDES, V. Entrevista com Giovanni Alves. **Revista Temporalis**, Brasília, DF, v. 16, n. 31, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/temporalis/article/view/11699>. Acesso em: 18 jan. 2025

OLIVEIRA, C. M. Entrepreneurialism: Empresariamento ou Empreendedorismo Urbano-Duas Traduções, Dois Significados. In: ENCONTRO NACIONAL ANPUR, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**; v. 16, n. 1, 2015.

PRADO, A. M.; WACHELKE, J.; SOUSA, K. M. O dispositivo empresarial, a reforma trabalhista e seus embates em enunciados midiáticos. **Intexto**, Porto Alegre, n. 52, p. e89828, 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/intexto/article/view/89828>. Acesso em: 9 out. 2024.

SINGER, P. **Introdução à economia solidária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

SOUZA, I. Precariedade, precarização e precariado no sistema capital do século XXI – “Você não estava aqui”. **Ideias**, Campinas, v. 12, p. e021010, 2021. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8659878>. Acesso em: 17 jan. 2025.

VERONESE, M. V.; GUARESCHI, P. Possibilidades solidárias e emancipatórias do trabalho: campo fértil para a prática da psicologia social crítica. **Psicologia & Sociedade**, v. 17, n. 2, p. 58-69, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/YLfbMRTfKXk8qtR8VzsZq8S/?lang=pt&format=html>. Acesso em: 17 jan. 2025.