

Nuevas formas de acción colectiva en el contramovimiento de la economía: el potencial de la articulación entre cooperativismo de plataforma y moneda social

Novas formas de ação coletiva no contramovimento da economia: o potencial da articulação entre cooperativismo de plataforma e moeda social

New forms of collective action in the countermovement of the economy: potentiality generated by the articulation between platform cooperativism and social currency

Jeová Torres Silva Junior*
jeova.torres@ufca.edu.br

Ariadne Scalfoni Rigo**
ariadnescaltoni@gmail.com

Philippe Eynaud***
philippe.eynaud@iae.univ-paris1.fr

Resumen: El objetivo de este trabajo es discutir cómo la articulación entre las monedas sociales y las plataformas cooperativas puede resultar en un arreglo institucional que genere beneficios colectivos. Teóricamente, Recurrimos a la noción polanyiana de doble movimiento que establece que los intentos del mercado por desencastrarse de otras esferas de la vida en sociedad son respondidos con un contramovimiento de reencastamiento de la economía, evitando la destrucción del tejido social. Entendemos que las experiencias de cooperativismo de plataforma y el uso de monedas sociales en articulación pueden potenciar los resultados del reencastamiento entre lo económico y lo social. En cuanto a las prácticas, nos basamos en el caso de la ciudad de Niterói (Brasil), centrándonos en la moneda social Araribóia, creada por el ayuntamiento para pagar las prestaciones sociales a la población, y en la plataforma cooperativa Let's, utilizada por la asociación de conductores por aplicaciones. Exponemos la idea de ampliar el uso de Araribóias por parte de los usuarios y conductores de la plataforma



Otra Economía, vol. 16, n.29, 107-127 - enero/junio 2023 - ISSN 1851-4715 - Recibido: 01/11/2022 - Aceptado: 01/06/2023

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO: Silva Junior, J. T.; Rigo, A. S. y Eynaud, P. (2023). Nuevas formas de acción colectiva en el contramovimiento de la economía: el potencial de la articulación entre cooperativismo de plataforma y moneda social *Otra Economía*, 16(29), 107-127

* Universidade Federal do Cariri (UFCA), Laboratório Interdisciplinar de Estudos em Gestão Social (LIEGS/UFCA), Juazeiro do Norte, Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0687-1563>

** Universidade Federal da Bahia (UFBA), Núcleo de Estudos Aplicados a Organizações de Utilidade Social (NOUS/UFBA), Salvador, Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3190-9968>

*** IAE de Paris - Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, Francia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2146-9735>

Let's y su potencial en el impulso de las economías locales. Nuestro debate muestra la importancia de la participación activa del poder público y señala los retos, beneficios y perspectivas de esta forma de acción colectiva.

Palabras clave: economía social y solidaria, plataforma cooperativas, moneda local

Resumo: The aim of this essay is to discuss how the link between social currencies and digital platform cooperatives can result in an institutional arrangement that generates societal gains. . Theoretically, the paper is based in Karl Polanyi's double-movement, which states that the attempts of the market to disembedded itself from other spheres of life in society are answered with a counter-movement of re-embedding the economy, avoiding the destruction of the social relationship. We understand that experiences of platform cooperativism and the use of social currencies in linkage can strengthen results of the re-embedding of the economic and the social. Regarding the practices, we are based on the case of the city of Niterói (Brazil), focusing on the Araribóia social currency, created by the City Hall to pay social allowances to the population, and on the Let's - cooperative platform - used by the local App-drivers association. We present the idea of expanding the use of Arariboias by users and drivers of the Let's platform and their potential in boosting local economies. Our discussion points out to the challenges, advantages, and prospects of this form of collective action, and shows the significance of active participation by public authorities in their set-up.

Palavras-chave: economia social e solidária, plataforma cooperativa, moeda local

Abstract: The objective of this work is to debate how the articulation between social currencies and digital cooperative platforms can result in an institutional arrangement that generates collective benefits. Theoretically, the paper is based in Karl Polanyi's double-movement, which states that the attempts of the market to disembedded itself from other spheres of life in society are answered with a counter-movement of re-embedding the economy, avoiding the destruction of the social relationship. We understand that experiences of platform cooperativism and the use of social currencies in articulation can strengthen results of the re-embedding of the economic and the social. In terms of practices, we are based on the case of the city of Niterói (Brazil), focusing on the Araribóia social currency, created by the City Hall to pay social benefits to the population, and on the Let's - cooperative platform - used by the local App-drivers association. We expose the idea of expanding the use of Arariboias by users and drivers of the Let's platform and their potential in boosting local economies. Our discussion points to the challenges, benefits, and prospects of this form of collective action, and shows the importance of active participation by public authorities in their composition.

Keywords: social and solidarity economy, platform cooperatives, local currency

Introducción

La complejidad de construir un marco conceptual único y coherente, la multiplicidad de características, la variedad de denominaciones en torno a la llamada 'economía colaborativa' no se debe sólo a la existencia de diferentes tipos de experiencias, organizaciones y modelos de negocio insertos en su contexto, sino también a las diferentes comprensiones de los aspectos políticos, económicos, jurídicos e ideológicos que la componen. A partir de una perspectiva, Gansky (2010), Cantera y Vaquero (2012) y Rifkin (2014) ensalzan la economía colaborativa como un campo de prácticas y organizaciones – formales e informales – que surgieron en todo el mundo, a partir de la década de 2010, impulsando una propuesta de cambio dentro del capitalismo para promover – mediante el uso intensivo

de la tecnología— la sostenibilidad ambiental, la cooperación y la colaboración entre individuos (Cornella, 2012; Schor, 2014; y Narasimhan *et al*, 2018). En una perspectiva opuesta, Ahsan (2020) afirma que el término "*sharing economy*" se utiliza para enmascarar la explotación que promueven varias empresas bajo este paraguas conceptual (Acquier, Daudigeos y Pinkse, 2017). Explotación manifestada en la flexibilización de los derechos laborales, la precarización de las condiciones de trabajo y el discurso disimulado de la sostenibilidad (Verboven y Vanherck, 2016; Grinevich, Huber, Karataş-Özkan y Yavuz, 2019; Ahsan, 2020). Así, entre la promesa de una sociedad menos consumista y más responsable con el medio ambiente, que valore más la experiencia y el uso que la propiedad (Botsman y Rogers, 2011), por un lado; y, por otro lado, las prácticas capitalistas que emulan un pseudo-compartir, pero que se apoyan en la regulación económica mercantil convencional (Wittel, 2011; Belk, 2014; Ahsan, 2020), existe un amplio panel de experiencias que varían en la forma de organizarse, gestionarse y compartir sus productos, servicios y resultados.

Una parte importante de las operaciones y de los negocios centrados en el compartir se realizan en plataformas digitales (Slee, 2017; Srnicek, 2016; Scholz, 2017), ya sea para prestar un taladro a un vecino de la calle o alquilar una habitación de la residencia a un desconocido de otro continente. Las plataformas digitales, por tanto, son el medio para hacer el compartir de bienes, servicios y experiencias tanto en los negocios de economía de mercado (Slee, 2017; Srnicek, 2016) como en la gestión cooperativa y asociativa de los bienes comunes y colectivos (Scholz, 2017) para el fortalecimiento de sociabilidad primaria (Caillé, 2007). Estas plataformas también pueden manifestarse en un dominio híbrido en términos de organización, gobernanza y uso. La difusión y expansión del uso de plataformas digitales para operacionalizar el intercambio de bienes, servicios y experiencias, ya sea para potenciar el aumento de escala, para ampliar el acceso o para permitir la expansión de las redes de relaciones entre individuos, configura un fenómeno denominado 'economía de plataforma' (Acquier, Daudigeos y Pinkse, 2017).

En Nicoli y Paltinieri (2019), la plataforma digital se entiende como un dispositivo que utiliza algoritmos para emparejar y conectar al menos dos personas - un proveedor y un solicitante - en respuesta a una demanda por productos o servicios. En esta perspectiva, Dieste Cobo (2020) considera que estas plataformas son esenciales en la configuración de los mercados, al conectar a quienes ofrecen un activo con quienes lo necesitan, facilitan el desarrollo de transacciones económicas por medios electrónicos y brindan mecanismos para verificar la reputación online, ampliando la confianza de los usuarios. En los más diversos sectores donde se utilizan plataformas digitales, las que se insertan en una lógica de mercado son la mayoría. Sin embargo, Slee (2016), Grohmann (2018) y Zygmuntowski (2018) consideran que el predominio de las plataformas digitales capitalistas no ha sido efectivo para satisfacer las necesidades de beneficios colectivos y del bien común, al favorecer solo a los propietarios y accionistas. Como alternativa a esto, Scholz (2017) defiende el cooperativismo de plataforma, que involucra los modelos de propiedad democrática, compartida y colectiva de los negocios y tecnologías digitales.

El compromiso de una cooperativa no es sólo obtener ventajas económicas para sus socios, sino también para los habitantes del territorio donde opera. De hecho, las cooperativas utilizan plataformas digitales de propiedad colectiva para que las personas sigan siendo su mayor activo. De esta forma, la plataforma es solo el entorno donde se intermedian servicios y contenidos. Para que el cooperativismo de plataforma se convierta en un modelo económico emergente son necesarios cambios tecnológicos, culturales, políticos y sociales (Scholz, 2017). Cuando se alinean con los valores cooperativos, las plataformas cooperativas comparten principios básicos como la ayuda mutua, la autorresponsabilidad, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad, así como valores éticos como la honestidad, la transparencia, la responsabilidad social y la preocupación social (Dieste Cobo, 2020); Aufrère, Eynaud,

Maurel y Vercher-Chaptal, 2022). Desde la perspectiva de Scholz (2016), el cooperativismo de plataforma involucra tres partes fundamentales, la primera está relacionada con la adhesión a los valores democráticos, lo que implica un cambio estructural respecto a la propiedad. La segunda, es sobre la solidaridad como uno de los valores necesarios y impulsores de la cooperativa. La tercera se refiere al hecho de que el cooperativismo de plataforma se construye sobre la resignificación de conceptos como la innovación y la eficiencia, en vista del beneficio colectivo en lugar de generar ganancias para un número limitado de propietarios, que es una característica clásica de las plataformas digitales capitalistas de la economía colaborativa.

¿Cómo puede ocurrir esta transición de los trabajadores del capitalismo de plataforma a las plataformas digitales cooperativas? ¿Qué ejemplos podemos reconocer? ¿Cuáles son las formas de reforzar las ventajas y dar más sentido a las plataformas digitales cooperativas? Centrándonos en las condiciones laborales desfavorables para los conductores de transporte privado individual por aplicación¹, que operan en plataformas digitales capitalistas, buscaremos identificar mecanismos colectivos, cooperativos y colaborativos que puedan ser utilizados para: (i) minimizar las dificultades de las condiciones precarias de las relaciones laborales (Lima y Bridi, 2019; Polkowska, 2019); (ii) alentar a los conductores a unirse a plataformas cooperativas (Conaty, Bird y Ross, 2016; Scholz, 2017; Forman, 2022); y, (iii) confrontar las plataformas capitalistas del sector en sus prácticas depredadoras (Fleming, 2017; Franco y Ferraz, 2019).

Este texto -como presentaremos en el Itinerario metodológico- nunca tuvo la intención de agotar o presentar una exposición final, sino que -por el contrario- lo entendemos como una contribución introductoria sobre los temas que nos propusimos discutir. Enfocaremos nuestros estudios desde experiencias de Brasil. Por ejemplo, en la ciudad de Niterói, en el Estado de Río de Janeiro (Brasil), los conductores por aplicaciones reunidos en una asociación – la Associação Intermunicipal de Motoristas de Aplicativo (AIMAP) – contribuyeron en la creación de la plataforma digital Let's, en julio de 2021, utilizada en este municipio, pero que llegó a cubrir otras ciudades cercanas. En diciembre del mismo año, la ciudad de Niterói también creó una moneda social, llamada Araribóia, operada a través de la plataforma digital e-Dinheiro. El uso de monedas sociales en Brasil está estrechamente asociado a prácticas de economía solidaria, con o sin intermediación del poder público local. Araribóia es administrada por la Secretaria Municipal de Assistência Social e Economia Solidária (SMASES) del municipio y está siendo utilizada para atender a unas 27 mil familias en situación de vulnerabilidad social mediante el pago de la renta básica y otras asistencias sociales. SMASES y el equipo de gestión de la plataforma Let's planificaron el uso de la moneda Araribóia por parte de los usuarios que utilizan el servicio de transporte ofrecido por AIMAP, a través de Let's. Esto supondría un gran avance tanto para los usos de las monedas sociales en el país como para las plataformas digitales cooperativas, como las de los conductores por aplicación.

En Brasil, ya hemos coordinado estudios e investigaciones sobre estos dos temas (las monedas sociales y las condiciones de trabajo de los conductores por aplicaciones), pero de forma no asociada. Con todo, este caso de Niterói, así como otros no presentados aquí, nos estimularon a reflexionar sobre los dos temas de forma agregada. Por lo tanto, nuestro objetivo es comprender, interpretar y dar indicaciones de cómo las monedas sociales podrían funcionar como mecanismos que alienten a los conductores por aplicaciones a asociarse en plataformas cooperativas digitales. Tenemos como premisa que una intersección entre monedas sociales y plataformas cooperativas digitales se inscriben en el

¹ En Brasil, los conductores o choferes que utilizan aplicaciones de transporte de personas - como Uber, Cabify u otras - son habitualmente llamados como "motoristas de aplicativos" o "motoristas por aplicativos". Por lo tanto, aquí usaremos "conductores por aplicaciones" como un término genérico para todos los conductores y choferes que realizan su trabajo a través de plataformas digitales de transporte personal.

contramovimiento de la economía (Polanyi, 2009, 2011; Goodwin, 2018; Aufrère, Eynaud, Maurel y Vercher-Chaptal, 2022), oponiéndose a la lógica del emprendedurismo de ganancia individual y promoviendo una dinámica de emprendedurismo solidario y de beneficios colectivos, incluso para todo el territorio donde actúan.

A tal fin, el caso de la moneda social Araribóia y la plataforma Let's en Niterói será la referencia empírica para desarrollar nuestro argumento. El caso revela una propuesta innovadora, que aún no se ha implementado, para ampliar el uso de la moneda social Araribóia como opción de pago para los usuarios de la plataforma digital Let's. Sin embargo, la concepción y la posibilidad de implementación generan varias preguntas y pretendemos explorar algunas de ellas, tales como: ¿De qué manera se puede implementar este proceso? ¿Cuáles son los retos y las ventajas de crear una plataforma digital para los conductores de la AIMAP? ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de usar monedas sociales para los conductores en la plataforma digital Let's? ¿Qué condiciones laborales desfavorables se aliviarían o eliminarían debido a estas interconexiones?

Para desarrollar la argumentación en respuesta a estas preguntas, la interpretación del caso de Niterói y los análisis, en esta introducción presentamos un resumen de la problematización y los elementos de concepto y contexto. En la primera sección, exponemos las decisiones metodológicas. La segunda sección aporta la contribución teórica que sustenta nuestra tesis. En la tercera sección ofrecemos una descripción detallada del caso. En la cuarta sección analizamos las dificultades y las lecciones para el funcionamiento de la configuración institucional. Por último, exponemos nuestros análisis sobre los aspectos que pueden generar sinergias en las nuevas formas de acción colectiva a partir de la articulación entre plataformas digitales de economía social y solidaria.

1. Itinerario metodológico

A nivel metodológico, las preguntas, descripciones y discusiones realizadas tienen carácter de investigación exploratoria. De acuerdo con Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio (2014), la investigación exploratoria se aplica generalmente en estudios de problemas poco estudiados o que aún aplican preguntas no abordadas antes, que se indagan desde una perspectiva innovadora, contribuyen a identificar conceptos prometedores y, al mismo tiempo, preparan el terreno para investigaciones más profundas, más elaboradas y detalladas en el futuro. Por lo tanto, los estudios exploratorios tienden a determinar tendencias, estudiar los contextos y las situaciones, las relaciones potenciales entre variables. Estos estudios se caracterizan por ser más flexibles en su método - frente a los métodos descriptivos, correlacionales o explicativos - y son más amplios y dispersos (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio, 2014). Esta caracterización metodológica refuerza la condición de investigación exploratoria en nuestro estudio. Nuestra recopilación de datos se produjo entre los meses de abril y mayo de 2022 cuando realizamos un levantamiento documental (texto y material audiovisual sobre moneda social, economía de plataforma y cooperativismo de plataforma) y entrevistamos a actores clave en el proceso de creación e implementación tanto de la moneda social Araribóia como de la plataforma Let's, en Niterói.

Las entrevistas fueron semi-estructuradas, orientadas por el guión previo y al mismo tiempo abiertas a preguntas y reflexiones que pudieran surgir durante la entrevista. Los entrevistados fueron Joaquim Melo, uno de los coordinadores del Instituto e-Dinheiro Brasil y de la Rede Brasileira de Bancos Comunitários (RBBC), que gestionan la implementación de monedas sociales en Niterói; Marília Ortiz, secretaria titular de la Secretaría Municipal de Hacienda (SMF, Niterói); Elton Teixeira, secretario de la Secretaría Municipal de Asistencia Social y Economía Solidaria (SMASES, Niterói); Thiago Soares, chofer y asesor de la junta directiva de la Associação Intermunicipal de Motoristas de

Aplicativo (AIMAP, Niterói); Diego Gaglianone, uno de los fundadores de la plataforma de movilidad digital Let's, que se promueve como guiada por los principios de la Economía Solidaria y que se proporcionaría sin carga financiera a la AIMAP; y Ana Virgínia Medeiros, consultora contratada por la Companhia de Desenvolvimento de Maricá (CODEMAR), que desarrolla una aplicación de *marketplace* municipal para conciliar el uso de la moneda social en el municipio de Maricá, Estado de Río de Janeiro. Todas las entrevistas se realizaron de forma remota, a través de una plataforma de videoconferencia y juntas suman 326 minutos de grabación. Después de cada entrevista, elaboramos reportes con detalles de las declaraciones de los entrevistados, nuestras observaciones y los *insights* que surgieron.

También se obtuvieron datos de un amplio estudio con conductores por aplicaciones, que coordinamos entre 2019 y 2022. Esta investigación, titulada "Flexibilização das relações de trabalho na economia do compartilhamento: um estudo no nordeste brasileiro", involucró una encuesta sobre las condiciones y relaciones de trabajo, en varias dimensiones, con más de 600 conductores por aplicaciones en 07 ciudades (Fortaleza, Juazeiro do Norte, Mossoró, Natal, João Pessoa, Recife y Salvador) de la región nordeste de Brasil. También se incluyen los análisis y resultados de la investigación "There Are Platforms as AlternativeS (TAPAS)", conducida en Francia por uno de los autores, cuyo propósito fue comprender mejor lo que diferencia a las plataformas cooperativas de las plataformas capitalistas, sus estrategias de posicionamiento y sus modos de funcionamiento. La investigación se llevó a cabo entre 2019 y 2021 a través de 7 estudios de casos de plataformas colaborativas en diferentes sectores y 109 entrevistas con directivos, empleados, voluntarios, usuarios de estas plataformas. Además, en este mismo período, debido a nuestros intereses y esfuerzos de investigación, hemos seguido informes, accedido a libros, informes de estudios y artículos científicos, que respaldan nuestra argumentación.

Para reflexionar teóricamente la cuestión central, asumimos en un primer nivel el paradigma de la economía sustantiva en Karl Polanyi. Según Polanyi (2009), la economía está inmersa en la sociedad de tal manera que las explicaciones de los fenómenos económicos deben partir de sus fundamentos sociales, políticos, culturales y ambientales. Entendida sobre esta base, la noción de economía se amplía y se diferencia de la estrecha noción de economía de mercado, ya que considera como económicas no sólo las prácticas mercantiles, sino también las actividades de redistribución y transferencia de recursos realizadas por el poder público, y las actividades de producción, consumo e intercambios no monetarios basados en la reciprocidad. Los estudios e investigaciones de este enfoque aportan una doble contribución: por un lado, como se ha dicho, apuntan a un análisis más adecuado de la relación economía-sociedad; y por otro, revitalizan los análisis de las experiencias emprendidas en el seno de la sociedad que son ajenas a la economía de mercado.

Así, es posible vislumbrar un campo de posibilidades de las actividades y organizaciones de la economía social y solidaria, además de permitir cuestionar el funcionamiento del concepto de economía dominante, a través de diferentes combinaciones de objetivos, actores y formas de intercambio (Lemaître, 2009). En línea con Laville (2005), nos guiamos por los principios económicos plurales que representan el 'movimiento económico real'. Esto se debe a que tales principios se rigen por una serie de nuevas instituciones y formas organizativas, en varios países, que admiten otras lógicas para su funcionamiento, como el uso de monedas sociales - implementadas desde 1930 - o el reciente movimiento del cooperativismo de plataforma. Según el enfoque polanyiano, son los casos y experiencias sociales existentes los que nos permiten desarrollar conceptos, ideas y una mejor comprensión de cómo otras formas de organización de la sociedad pueden generar riqueza. En otras palabras, deconstruyendo la representación de que el capitalismo mercantil tiene el monopolio de la creación de riqueza, estos casos materializan la pluralidad de lógicas socioeconómicas, basadas en el enmarañado de principios de integración (Laville, 2013).

2. Fundamentos teóricos

La Nueva Sociología Económica (NSE) puede entenderse como un paradigma en el que la economía aparece fuertemente dependiente de lo social (Granovetter, 1990), incluso frente al neoliberalismo y su propuesta de autorregulación mercantil. Desde la perspectiva de la NSE, lo económico deja de reducirse a lo mercantil para incluir lo no mercantil y lo no monetario. Y lo social, a su vez, deja de reducirse a la distribución y al gasto social (Granovetter, 1990; Lévesque, 2006). Desde la perspectiva de la NSE, para incluir referencias económicas no mercantiles y no monetarias, se establecen límites a la concepción de lo social exclusivamente ligada a la redistribución y al gasto social; y a la noción reduccionista de una economía regulada por principios del mercado (Granovetter, 1990; Lévesque, 2006). Entre los enfoques inherentes al campo de conocimiento de la sociología económica señalados en Lévesque (2008), hay uno que asocia las prácticas de economía solidaria a las nociones de economía plural y de encastramiento. Este enfoque enfatiza la idea del predominio de las personas sobre el capital y el dominio de las comunidades sobre su propio destino (Lévesque, 2008, p. 210).

En esta concepción, la economía sería el conjunto de fenómenos que se derivan de la dependencia del individuo del contexto de la naturaleza y del conjunto de los seres humanos. A lo largo de la historia del mundo se han dado diferentes manifestaciones de “principios de integración económica”: i) el “trueque”, como modelo de mercado; ii) la redistribución, que requiere un modelo institucional centralizado; iii) la reciprocidad, fomentada por un modelo institucional simétrico; y iv) la domesticidad, centrada en las relaciones familiares. Estos principios son lógicas estructurantes de modos de producir y consumir, así como de transferencias/distribución y financiación (Servet, 1993, 2013; Blanc, 2013; Hillenkamp, 2013). En este sentido, la noción sustantiva de economía se presenta como un contramovimiento político e institucionalizado en el que la domesticidad, la reciprocidad, la redistribución y los intercambios mercantiles son formas institucionales a partir de las cuales la sociedad actual organiza la producción, la circulación y la distribución de bienes y servicios comunes, públicos y privados. Este contramovimiento de la economía (Polanyi, 2009, 2011; Goodwin, 2018) conlleva una visión distinta a la visión de los economistas neoclásicos y neoinstitucionalistas, para quienes el mercado es la matriz principal o incluso la única matriz económica de la sociedad (Lemaître, 2009).

En la noción sustantiva de economía (Polanyi, 2009; 2011) se pueden explicar otras formas de organización no guiadas por la lógica de la economía de mercado a través de la idea de un doble movimiento entre lo económico y lo social. Para el autor, los mercados nunca pueden estar totalmente separados de la sociedad, y todos los intentos en esa dirección son desastrosos y fallidos. Karl Polanyi critica fuertemente esta perspectiva porque entiende que conduce a la destrucción del tejido social. Como también señala Fraser (2013), en lugar de fortalecer la cooperación social, el proyecto de desencastrar a los mercados inevitablemente desencadena una crisis social. Por tanto, intentar establecer mercados autorregulados es tan destructivo para el tejido social que provoca un aumento de las demandas a favor de su regulación social. Este es el movimiento de desencastramiento que se caracteriza por el intento del mercado de separarse de las demás esferas de la vida, buscando hacerse único dentro de las relaciones económicas. Según Polanyi (2011) la centralidad de este movimiento fue legitimada y generalizada en diferentes momentos del curso de la historia, pero no es natural a la sociedad y los individuos.

Por tanto, el movimiento natural sería en sentido contrario, vinculado a una noción de economía real en la que las relaciones económicas no se limitan al mercado y los demás principios no mercantiles y no monetarios obligan a un contramovimiento de reencastramiento de la economía en las otras dimensiones de la vida en sociedad. En términos generales, Polanyi (2009; 2011) define el encastramiento como la inscripción de la economía en el orden social, cultural y político. En este

sentido, el contramovimiento de reencastamiento significa que la economía se yuxtapone en estos otros órdenes y, en el modo plural de encastramiento, la economía no se revela únicamente motivada por la ganancia material e individual.

Este contramovimiento que refuerza el encastramiento tiende a evitar la ruptura de la relación entre lo económico y lo social, y a 'proteger' a la sociedad de la actividad económica únicamente orientada al lucro. De manera reactiva, el contramovimiento exige el encastramiento de la economía con lo social, lo político y lo cultural. La sociedad reacciona para protegerse de los efectos devastadores de este mercado autorregulado reencastrando la economía en otras dimensiones de la vida, y sometiéndola a instituciones que garanticen una pluralidad de lógicas distintas al movimiento único de la ganancia individualista. Esta tensión entre el encastramiento y el desencastamiento es constitutiva de la economía en la modernidad democrática. Según Laville (2013), si bien existe una tendencia al desencastamiento del mercado, propia de la modernidad, ésta fue neutralizada por reacciones recurrentes de la sociedad con el objetivo de 'socializar' el mercado. Laville (2013) indica igualmente que el movimiento de desencastamiento expresa la idea de que solo un tipo de organización es representativa de la economía de mercado: la empresa. A su vez, el contramovimiento de reencastamiento es una respuesta de la sociedad que se expresa en una economía plural con la presencia de múltiples tipos de organizaciones y estructuras: mercantiles, no mercantiles, no monetarias y híbridas. Para Lemaître (2009), esto se refleja en la creación de instituciones que se inscribirán en los espacios públicos, socializando el mercado y permitiendo el desarrollo de otras iniciativas distintas a las organizaciones mercantiles.

Esta perspectiva tratada por Polanyi (2009), Laville (2005; 2013) y Lemaître (2009) nos permite asociar, entonces, las experiencias del cooperativismo de plataforma y el uso de las monedas sociales en el contramovimiento económico o resultado del movimiento reactivo de la sociedad frente al intento de separar mercado y sociedad. Ambos pueden ser vistos como el producto de un movimiento de reencastamiento de la sociedad, frente a un movimiento desencastamiento de la dimensión social en los sistemas típicos de mercado. La comprensión del cooperativismo de plataforma y de las monedas sociales como experiencias en el contramovimiento de la economía se apoya en la idea de la desmercantilización, respectivamente, del trabajo y de la moneda (França Filho y Eynaud, 2020). Históricamente, las cooperativas representan un tipo de organización que tiene su origen en la reacción a las empresas de mercado y las ganancias individuales. En cuanto al cooperativismo de plataforma, Scholz (2017) explica que sus principios pretenden evitar la precarización de las condiciones y relaciones de trabajo, especialmente las asociadas a las prácticas disfuncionales de las plataformas digitales capitalistas como Uber. En otros términos, inscribe en una perspectiva de conquistas colectivas y beneficios sociales en el enfrentamiento al fenómeno de la mercantilización y la precarización de las relaciones laborales en las plataformas capitalistas.

Respecto a las monedas sociales, la dinámica de su creación y uso, su apropiación por parte de la sociedad civil y sus múltiples funciones, no sólo económicas sino también simbólicas y pedagógicas, indican un alejamiento de la noción de dinero de la economía de mercado, que lo considera único, neutro y generalizado. Así, el uso de las monedas sociales se está entendiendo a través de la lente de la antropología económica y la economía sustantiva, que amplían y diversifican la perspectiva y las conectan con el contexto social y cultural donde se utilizan (Rigo y França Filho, 2017). De manera práctica, podemos partir de la idea de que los usos de las monedas sociales son un intento de reapropiación del dinero que se ha convertido en mercancía y que ha venido a orientar una nueva sociedad basada en una lógica de mercado dominante. En este contramovimiento de reencastamiento, la reapropiación de la moneda puede significar el intento de la sociedad de recuperar los mecanismos

de orientación. Además, las monedas sociales y las plataformas cooperativas se sitúan en el ámbito de la economía social y solidaria.

Para Servet (2013), al analizar las estructuras y experiencias de la economía social y solidaria a partir de la interdependencia de los principios de la economía sustantiva, en especial el principio de reciprocidad, se permite entender los vínculos con el mercado y el Estado. De esta manera, las experiencias del cooperativismo de plataforma pueden tener el mismo significado, siendo vistas como un medio de integración entre los principios económicos polanyianos y de encastramiento entre la sociedad y el mercado. También según Servet (2013), la economía social y solidaria integra un conjunto más amplio y diversificado de organizaciones, prácticas y modos de producción, consumo, intercambio y financiación, a veces comerciales y a veces apoyados por subsidios o intervenciones del poder público. Así, las experiencias de cooperativismo de plataforma y el uso de monedas sociales funcionan como prácticas de integración de los principios plurales de la economía y del contramovimiento de reencastramiento entre lo económico y lo social.

Un último componente relevante en el contramovimiento y que conviene destacar porque es también un factor motivador de muchas estructuras y experiencias de la economía social y solidaria es la reivindicación de la emancipación. La lucha por la emancipación es una reacción a las normas opresivas provocadas por el movimiento de desencastramiento entre la economía y la sociedad, que arraigan las desigualdades sociales, disfrazan la representación política y sostienen asimetrías en el acceso a los recursos (Fraser, 2016). Tanto la moneda social como las cooperativas de plataforma tienen en sí mismas este carácter de actuación para la emancipación contra el sistema de fortalecimiento de la dominación. La moneda social reivindica la expansión del acceso y la circulación monetaria para una distribución equitativa de la riqueza, en contraposición al sistema que fomenta la escasez monetaria – como comportamiento económico – y la riqueza medida por la cantidad de moneda que se retiene. Las cooperativas de plataforma reivindican la propiedad colectiva de los bienes, servicios prestados, infraestructura y plataformas, la autoorganización de los trabajadores y de las trabajadoras y ganancias compartidas de forma justa para la autonomía tecnológica, la democracia en la gestión y la reestructuración de las relaciones laborales, frente a un sistema que fomenta y protege la propiedad privada individual, las tecnologías propietarias y las relaciones laborales precarias.

3. La configuración institucional en Niterói para introducir el uso de la moneda social Araribóia en la plataforma digital Let's

Según Rigo (2020), las monedas sociales o comunitarias son sistemas alternativos de intercambio creados para resolver problemas socioeconómicos por medio de mecanismos de acción colectiva. Surgieron en el contexto de la Gran Depresión de la década de 1930, en EE. UU., y se extendieron por todo el mundo. La creación de monedas alternativas puede estar asociada a graves crisis económicas, como en EE. UU., Argentina, Grecia y España. Sin embargo, en Brasil, México, Colombia y algunos países africanos, su aparición está relacionado con las dificultades económicas que enfrentan las comunidades empobrecidas de estos países (Rigo, 2020). Los sistemas de moneda social generalmente enfatizan la confianza y la solidaridad entre sus usuarios y desempeñan un papel político importante, que destaca la noción de propiedad ciudadana de la moneda por parte de la gente común, rompiendo los monopolios del Estado sobre la emisión de moneda y del mercado sobre su uso. En Brasil, la denominación moneda social marca la finalidad social de su uso en grupos económicamente desfavorecidos, aunque estas monedas circulan en los circuitos comerciales clásicos. Rigo (2020) añade que en el país se han destacado las monedas sociales creadas por los bancos comunitarios de desarrollo (BCD). Los BCD son organizaciones comunitarias en el campo de las microfinanzas para promover

oportunidades de generación de ingresos y activar la circulación de la riqueza dentro de sus territorios a través del uso de la moneda social (França Filho, Rigo y Silva Júnior, 2012). Cada moneda social del BCD tiene un nombre que la hace única y, en general, refuerza la relación de identidad y pertenencia al territorio donde circula, como en el caso de Araribóia en Niterói.

En marzo de 2021, el gobierno municipal de Niterói creó un grupo de trabajo con el objetivo de crear una moneda social en la ciudad. El grupo fue coordinado por SMASES-Niterói y contó con representantes de esa entidad, de SMF-Niterói, del Instituto e-Dinheiro Brasil, de universidades y de especialistas de otros estados brasileños. Según Elton Teixeira², hubo una serie de acciones del municipio relacionadas con la garantía de ingresos para la población, como la Renta Básica Temporal (RBT). En un contexto de mayor empobrecimiento de la población en Brasil después de 2019 (Neri, 2022), Niterói vio que la RBT llegaba al 50% de los habitantes del municipio, por lo que se pensó en poner fin a este programa para instituir una renta básica permanente. Había que tomar muchas decisiones antes de empezar a implementar el nuevo programa y a introducir las monedas sociales: ¿El beneficio sería por familia, como el RBT, o por individuo? ¿Se registrarían grandes establecimientos o solo las PYME locales? ¿Cuál sería el valor ideal del beneficio a destinar a la población? y, ¿Cuánto representaría en términos del presupuesto municipal?

Inspirada en el caso del BCD y la moneda social Mumbuca, que es promovida por el ayuntamiento de la ciudad de Maricá (Waltenberg et al., 2021), también en el Estado de Río de Janeiro, la ciudad de Niterói creó la moneda social Araribóia, en enero de 2022. En Niterói, la Araribóia comenzó a circular como medio de pago de programas públicos de beneficio social del municipio, como el RBT. Entre septiembre y diciembre de 2021, cerca de 4 mil comerciantes y prestadores de servicios se registraron para recibir Araribóias de los beneficiarios de estos programas, según señaló Marília Ortiz³. También se necesitaba un grupo de trabajo específico para explicar y sensibilizar a la población antes de implementar la moneda. Ha habido más de 100 reuniones en las favelas de la ciudad desde septiembre de 2020, y el equipo del Ayuntamiento cree que ha movilizado a unas 10 mil personas. Elton Teixeira también explica que Niterói tiene un movimiento comunitario muy fuerte, muy poderoso, que incluye una relación muy directa y activa con el gobierno local. En los primeros seis meses de funcionamiento de las Araribóias, entre enero y junio de 2022, R\$⁴ 56 millones fueron gastados en los comercios de la ciudad por parte de las familias – cerca de 100 mil habitantes de Niterói – que reciben beneficios de los programas de transferencia de renta de la Alcaldía de Niterói.

A su vez, la plataforma de movilidad digital Let's fue creada con base en los principios de la economía solidaria, consolidándose con una tecnología libre, democrática, sin ánimo de lucro, e insertada en el Movimento das Invenções Democráticas (MDI)⁵, según informa Diego Gaglianone⁶. La plataforma Let's, según Diego Gaglianone, fue concebida para ser una plataforma digital operada en forma de cesión gratuita a cooperativas y asociaciones de conductores por aplicaciones de todo el país. Se trata de la misma plataforma, pero habilitada en diferentes ciudades mediante el proceso de transferencia de

² Secretario responsable de SMASES-Niterói en el momento de la entrevista. Entrevistado por los autores el 20 de abril de 2022.

³ Responsable de SMF-Niterói en el momento de la entrevista. Entrevistada por los autores el 20 de abril de 2022.

⁴ El Real es la moneda oficial de Brasil y su símbolo es el R\$

⁵ El MDI, movimiento de las invenciones democráticas, fue creado en 2008, en Brasil, desde la unión de otros movimientos con efectos en la sociedad a partir de formas de desarrollar la autonomía y la cooperación, como: la educación democrática, la economía solidaria, la justicia restaurativa y las tecnologías sociales. Los principales artífices del movimiento fueron el economista Paul Singer, el físico Nicolau Priante Filho, el filósofo Laurent Bove y el psicopedagogo David Calderoni. Este último es el principal articulador del MDI (<https://mid.art.br/mid-movimento-das-invencoes-democraticas/>).

⁶ Uno de los fundadores de la plataforma Let's. Entrevistado por los autores el 28 de abril de 2022.

tecnología a la asociación o cooperativa cesionaria con el apoyo del equipo de desarrolladores de Let's. Cabe señalar que cada asociación o cooperativa podría realizar cambios en la plataforma, pero algunas premisas legales y tecnológicas permanecen inalteradas y controladas por el equipo de desarrolladores. En palabras de Diego Gaglianone, “la gestión de la plataforma y el negocio del transporte estaría a cargo de las asociaciones y cooperativas, mientras que los temas más tecnológicos, técnicos y legales estarían a cargo del equipo de Let's”. En su funcionamiento, la plataforma Let's obtiene una cantidad fija y un porcentaje variable de cada viaje realizado. Este procedimiento, si bien parece ser el procedimiento estándar de las plataformas de movilidad digital tradicionales (por ejemplo, Uber), tiene algunas variaciones importantes para los conductores de AIMAP y para la operación en sí misma, precisamente porque Let's es una plataforma cooperativa construida sobre otros principios.

La primera diferencia se refiere al valor fijo de cada viaje. La plataforma Let's recibe R\$ 0,55 por cada trayecto. Ese monto representa un tercio del mismo monto fijo correspondiente que toma Uber (R\$ 1,50) del valor total de un viaje en Brasil. Además de ser un valor inferior, este también sigue un procedimiento diferente en la composición del valor total del viaje. Cuando un conductor realiza un viaje a través de una plataforma digital dominante no cooperativa, el valor total del viaje se calcula en función del costo por kilómetro y a este valor total se le quita el fijo de la plataforma, reduciendo la ganancia que se retiene al final por el conductor. De otra forma, cuando el viaje lo realiza un conductor vinculado a una asociación o cooperativa que utiliza Let's, la cantidad fija destinada a esta plataforma se suma al valor del viaje y es pagada por el usuario sin interferir en la ganancia del conductor. En una simulación ilustrativa de las dos situaciones, considerando el costo del kilómetro en R\$ 1,00 y un viaje de 10 km, si el viaje es realizado por una plataforma dominante no cooperativa, el usuario pagaría R\$ 10,00 al conductor, a quien se le descontarían inmediatamente R\$ 1,50 (correspondientes al valor fijo de la plataforma Uber) de sus ganancias. En el caso de que este viaje fuera realizado por Let's, el usuario pagaría al chofer el costo del viaje (R\$ 10,00) y le sumaría el valor fijo de la plataforma (R\$ 0,55). Por lo tanto, el monto fijo de la plataforma Let's no afecta las ganancias del conductor asociado, sino que lo paga el usuario. Y esto no puede verse como una simple transferencia de costos. De hecho, esto se basa en uno de los principios rectores de la decisión de construir la plataforma Let's, según el cual la plataforma existe para facilitar la demanda de un usuario para satisfacer su necesidad y, por lo tanto, es el usuario quien tiene que remunerar la plataforma para pagar los costes del servicio utilizado. En otras palabras, no se deben sacrificar los ingresos del conductor.

La segunda distinción se refiere al porcentaje obtenido por desplazamiento. El porcentaje del 7,0% que obtiene Let's en cada viaje es muy inferior al porcentaje que se lleva Uber (entre el 25% y el 40%), por ejemplo, del valor de un viaje en Brasil. Además de ser un porcentaje menor, también tiene una vocación y propósito diferente a la operación en una plataforma digital dominante no cooperativa. Cuando un conductor realiza un viaje a través de estas plataformas tradicionales, el porcentaje tomado del valor del viaje se contabiliza como ingreso para la empresa propietaria de la plataforma, pero los conductores – llamados colaboradores – no tienen participación alguna en la gestión del porcentaje de las tarifas o ingresos de la empresa. Y cuando el viaje lo realiza un conductor de una asociación o cooperativa usuarias de Let's, la tarifa de la plataforma se destina a un fondo de la asociación o cooperativa para el mantenimiento y desarrollo de la plataforma. Cada seis meses, el saldo no utilizado del fondo de inversión y financiación de Let's puede distribuirse a los conductores en forma de cheques de bonificación o beneficios en la red de proveedores de la asociación/cooperativa (como gasolineras, talleres de reparación, compañías de seguros, entre otros). Además, los conductores de la asociación o cooperativa pueden intervenir y cambiar – para más o para menos – la tarifa, según lo permita el

contexto económico y de gestión, destaca Thiago Soares⁷. Una vez más, se destaca lo que conceptualmente representa una plataforma digital cooperativa inserta en la economía social y solidaria, fortaleciendo la participación, la toma de decisiones colegiadas, las ganancias justas y los beneficios colectivos.

En concreto, Let's comenzó a operar como plataforma digital para conductores asociados a la AIMAP, en junio de 2021, en Niterói y en las ciudades vecinas donde actúa la asociación: Itaboraí, Maricá y São Gonçalo. Hubo una especie de comunión de objetivos entre la plataforma digital Let's y la asociación AIMAP, que se crearon para que los conductores por aplicaciones pudieran afrontar, juntos, el tema de la mejora de sus ingresos y de sus condiciones laborales frente a las plataformas digitales no cooperativas, que son dominantes en el mercado. Así, AIMAP disponía ahora de una plataforma digital que se fue desarrollando progresivamente según sus necesidades. El equipo que creó y desarrolló la plataforma Let's transfirió la gestión de sus derechos y obligaciones a la asociación, apoyando el proceso de transferencia de tecnología para que la asociación pudiera administrar la plataforma digital. Al mismo tiempo, el equipo de Let's añade mejoras y actualiza la plataforma digital en función de los comentarios de los conductores de AIMAP.

Thiago Soares destaca que en poco más de 3 meses de funcionamiento había cerca de 10 mil conductores registrados para utilizar la Plataforma Let's de AIMAP en las cuatro ciudades donde la asociación puede operar. Con Let's, la asociación alcanzó la cantidad de 50 mil usuarios, en nueve meses de operación (junio de 2021 a febrero de 2022), aún sin los recursos financieros para promover mejor la plataforma en competencia con las dos principales corporaciones líderes en el sector del transporte individual por aplicación en Brasil, la Uber y la 99. Estos numerosos usuarios permitieron que, en el período, un tercio del total de viajes realizados a través de plataformas digitales de movilidad, en el territorio atendido por AIMAP, fueran realizados por la plataforma Let's.

También es importante destacar que el interés de la Alcaldía de Niterói en apoyar Let's y AIMAP fue relevante en el proceso de legitimación de ambas en la ciudad. Esta aproximación con el ayuntamiento permitió implementar acciones para mejorar la actividad diaria de los conductores de AIMAP y de los usuarios de Let's, como la organización de puntos de embarque y de desembarque en la ciudad y la regularización de cuestiones relacionadas con el tráfico de vehículos de este sector de actividad en las calles de Niterói. El ayuntamiento también vio la oportunidad de regular la actividad de los conductores por aplicaciones y desarrollar políticas públicas para ellos. Por ejemplo, la política de acceso a créditos para conductores de AIMAP, la política para articular el uso de monedas sociales Araribóias para pagar viajes en la plataforma Let's, y la política para neutralizar el carbono emitido por los vehículos conductores por aplicaciones, según informó Elton Teixeira. Con la entrada de la alcaldía en este circuito, la movilidad urbana pasa a ser tratada como una acción que también articula economía social y solidaria, transición ecológica y tecnología social.

4. Dificultades para el mantenimiento y el desarrollo de la plataforma Let's

A partir del caso analizado, se identifican dificultades, estrategias y desafíos para señalar lo que representa cada una de estas cuestiones en esta nueva forma de acción colectiva. A nuestro juicio, estos desafíos están más asociados a la superación de la lógica de la ganancia inmediata, inherente al principio de mercado, dado que la opción del conductor por la plataforma digital está – a menudo – vinculada a la situación de desempleo y desigualdad que resultan del constante intento del mercado por

⁷ Conductor asociado y asesor del directorio de AIMAP-Niterói. Entrevistado por los autores el 28 de abril de 2022.

desencastrarse de la sociedad. Para abordar los desafíos, retomamos el caso de estudio para hacer la aproximación con la praxis, porque a pesar del compromiso de los fundadores y desarrolladores de la plataforma Let's, de los directores y de los conductores de la AIMAP, de los gerentes del ayuntamiento de Niterói y de la adhesión de muchos usuarios, Let's no opera con AIMAP desde marzo de 2022, incluso antes de la introducción de las monedas sociales Araribóias como opción de pago para viajes. Para los entrevistados Thiago Soares y Diego Gaglianone, tres factores principales llevaron al cese del uso de la plataforma Let's: i) el "boicot" de los conductores; ii) el desajuste de la cobertura territorial entre la oferta y la demanda de viajes; y iii) problemas tecnológicos en la plataforma que debían resolverse y actualizarse más rápidamente. Estos tres factores tienen una acción articulada, lo que potenció aún más el cese prematuro de Let's.

En este sentido, la sensación de inmediatez de los conductores y la falta de comprensión de la importancia de tener su propia plataforma digital, combinado con la demora de los desarrolladores en actualizarla, llevó a los conductores a "sabotear" o "corromper" el uso de la plataforma Let's. Al inicio de operaciones con Let's, no era posible gestionar ni retener los pagos realizados en efectivo a través de la plataforma. Como resultado, según Thiago Soares, muchos conductores desactivaron la opción de pago con tarjeta en la aplicación, y así hacían los viajes recibiendo solo efectivo, no transfiriendo las tasas a Let's y AIMAP. Los desarrolladores tardaron cerca de cinco meses en ofrecer, en la configuración de la plataforma, la imposibilidad de cancelar la opción de tarjeta de débito/crédito y comenzar a descontar automáticamente las tarifas de la opción de pago en efectivo a través de una cuenta digital del conductor. Sin embargo, durante estos cinco meses, AIMAP y Let's dejaron de recaudar alrededor de R\$ 30 mil con las tasas. Según Thiago Soares y Diego Gaglianone, estos recursos iniciales eran esenciales para la continuidad de las operaciones de la plataforma Let's y también para el mantenimiento de las actividades de la asociación.

Otra cuestión -que está relacionada con un cierto "boicot" de los conductores por el uso continuado de la plataforma Let's- proviene de su posicionamiento frente a los incentivos de las plataformas dominantes no cooperativas. Durante nueve meses, los 10 mil conductores registrados no atendieron los 50 mil usuarios registrados en la Let's. De acuerdo con Diego Gaglianone, en este período solo se realizaron mil viajes diarios utilizando esta plataforma, lo que supone una media baja de desplazamientos, teniendo en cuenta los 150 mil viajes que se producen diariamente las plataformas capitalistas dominantes, en el territorio donde opera la AIMAP. Por lo tanto, el número de conductores registrados no reflejaba la adhesión efectiva a Let's. Para Thiago Soares, nunca hubo más de 250 conductores de AIMAP con la plataforma Let's activada al mismo tiempo, incluso en los horarios diarios de mayor demanda por viajes. Aunque Let's puso a disposición la tarifa dinámica que incrementaba el valor del kilómetro recorrido, en estos momentos, el hecho de que la plataforma digital Let's fuera entrante no le permitía competir con la tarifa dinámica de las plataformas capitalistas dominantes. La concientización por parte de AIMAP y Let's para que los conductores se dieran cuenta de que este era su negocio y que debían valorar su plataforma digital, manteniéndola activa para aumentar la demanda (y en consecuencia aumentar sus ganancias con el crecimiento escalar del número de viajes realizados), pareció ser insuficiente en comparación a la ilusión de que corriendo más en otras plataformas los conductores tendrían sus ingresos aumentados, enfatizó Thiago Soares. Además, Diego Gaglianone agrega que los informes muestran que, en promedio, solo el 25% de los viajes solicitados fueron aceptados por conductores registrados. Con el 75% de las solicitudes rechazadas, también se produjo un descontento y una visión negativa de la plataforma por parte de sus usuarios a lo largo de los meses.

Todavía en el bajo nivel de activación de Let's por parte de los conductores, Thiago Soares refuerza que es muy difícil impulsar con éxito una campaña para que los conductores desactiven las plataformas capitalistas Uber y 99. Estas dominan el mercado y tienen campañas promocionales agresivas para

atraer a los usuarios. La elevada base de usuarios hace que los conductores reflexionen que sin estas plataformas mercantiles dominantes activas en sus teléfonos celulares, no consiguen obtener ingresos para pagar sus gastos. Los ingresos generados son uno de los principales factores que atraen a los conductores para esta actividad, según Abílio (2020) y Silva Júnior, Carneiro, Lessa y Vieira (2022). En esta perspectiva, los conductores reflexionan que esperar las demandas de viaje en la plataforma Let's – cuyo pago por viaje es mejor, pero la base de usuarios es menor – significaría sacrificar sus ingresos. Para Thiago Soares, el conductor no calcula bien lo que gana al final del día, pues los viajes rindieron más en Let's, aunque fueron en menor cantidad diaria.

El aspecto de comportamiento oportunista del conductor también se manifiesta en la dificultad de promover el encuentro entre oferta y demanda, en términos de cobertura geográfica/territorial. Diego Gaglianone revela que los 250 conductores de AIMAP cuando tenían Let's activado, trabajando al mismo tiempo, se concentraban en determinados espacios de las ciudades donde entendían que había más demanda y eso les generaba menos costes de desplazamiento. Sin embargo, las demandas de viajes estaban más repartidas en las ciudades y los usuarios registrados en la plataforma Let's estaban en todas partes. Así, sus demandas de viaje no fueron atendidas porque sus territorios no estaban cubiertos por los conductores en el momento de la solicitud. Por lo tanto, se necesitaba cobertura de las ciudades donde operaba la AIMAP, y que los conductores estuvieran en la mayor cantidad de ubicaciones posibles para no dejar a los usuarios esperando viajes.

Lo informado en esta sección muestra el potencial de la plataforma digital Let's, a la vez que denuncia las dificultades de las plataformas de cooperativas y de asociaciones para resistir la fuerza de las plataformas capitalistas dominantes. Según Diego Gaglianone, estas plataformas tienen registrados alrededor de 20 mil conductores en las ciudades donde opera AIMAP. La plataforma Let's alcanzó la mitad de estos registros en solo nueve meses de operación, aún con todos los desafíos – ya enumerados aquí – que enfrenta una plataforma digital basada en los principios de la economía social y solidaria. Si se hubiera alcanzado el objetivo de que el 30% de los conductores de su base utilizaran efectivamente la plataforma activada, la cantidad de viajes diarios garantizaría la viabilidad y el destino de Let's, destacó Diego Gaglianone. Para los conductores por aplicaciones, unirse a la AIMAP y usar la plataforma cooperativa Let's contribuye a minimizar los dos principales problemas a los que se enfrentan continuamente: (i) los montos de las tarifas que cobran las plataformas, por cada viaje, que impactan severamente en su ingreso; y (ii) la relación de subordinación encubierta, regida por un algoritmo (Rosenblat y Stark, 2016; y Möhlxmann y Zalmanson, 2017) que disfraza el control de la rutina por parte del conductor. Así, es necesario fortalecer la promoción entre los conductores de esta doble determinación del énfasis y el alcance de las plataformas digitales cooperativas – como Let's – a través de un esfuerzo continuo de sensibilización y educación.

Apuntes finales

En esta sección podríamos tomar una perspectiva melancólica o negativa para lamentar y sobrevalorar acriticamente un supuesto fin de operaciones de la plataforma digital Let's con AIMAP. Creemos que esto sería privilegiar el fatalismo de la mirada sobre una sola parte de la cuestión y no ver la totalidad del contexto de pionerismo, construcción y aprendizaje que presentó esta experiencia en el breve pero fructífero período de nueve meses de colaboración entre el ayuntamiento de Niterói, AIMAP y Let's. Y por qué no incluir también el Instituto e-Dinheiro Brasil, por lo que estaba en el proyecto y ya era visto como una contribución significativa a la dinámica de la economía local, con la integración entre la plataforma digital e-Dinheiro (de las monedas sociales Araribóias) y la plataforma Let's, en la

constitución de lo que Joaquim Melo⁸ llamó de 'consorcio de plataformas de la economía solidaria'. Nuestra opción es, por tanto, por el reconocimiento de los aspectos positivos de lo que se ha propuesto y ejecutado, pero también de lo que se ha planeado y aún no se ha efectivizado. Así, preferimos plantear estos aspectos, reflejando en cinco notas temáticas lo que este caso tiene como expresivo y cuán relevantes son las consecuencias y posibilidades futuras del mismo.

La primera nota por destacar es precisamente esta nueva forma de acción colectiva que es la formación del consorcio de plataformas de economía social y solidaria. Este tipo de consorcio opera en un modelo simultáneo de contestación, resistencia y alternativa a la concepción de economía dominante. Incluso podemos abordar como una configuración contrahegemónica a la visión de economía reducida al sistema de mercado, ya sea en la organización de las relaciones y condiciones de trabajo, en las formas de generación de riqueza, en los medios de pago e intercambio utilizados o en el modelo de desarrollo territorial. Para eso, se estableció una conexión entre individuos y diferentes estructuras, personalidades jurídicas y fines organizacionales para engendrar una configuración institucional capaz de generar innovación social, producir democracia económica y reorganizar el trabajo en un modelo más asociativo y cooperativo. En estos términos, la acción colectiva en este caso reunió a los conductores (autónomos, profesionales o no, en colaboración), la plataforma digital Let's (organización de iniciativa privada, pero con finalidad solidaria y sin ánimo de lucro), la AIMAP (asociación de trabajadores con fines comerciales, pero no lucrativos), la Alcaldía de Niterói a través de dos secretarías (organismos públicos estatales enfocados al bien común) y el Instituto e-Dinheiro Brasil (entidad público no estatal sin fines lucrativos que articula simultáneamente los principios de economía de mercado, redistribución y reciprocidad).

La segunda nota a resaltar es que esta forma de acción colectiva se iba construyendo en línea con las tesis de algunos autores mencionados en el marco teórico, como Lévesque (2008), Lemaître (2009), Polanyi (2009, 2011), Fraser (2013), Laville (1998, 2013) y Servet (2013). Sin embargo, no termina en las formulaciones teóricas de estos autores. Por ejemplo, es posible verificar un vínculo directo con la proposición de Mendell (2013) sobre arreglos institucionales complejos para generar innovación por medio de diferentes combinaciones de objetivos, organizaciones y formas de intercambio en una sociedad que busca relaciones humanas, sociales y laborales más justas y solidarias. Así, se dispone de un marco conceptual para estudiar los procesos instituidos de democratización económica a través, especialmente, de instituciones democráticas participativas. Esto resulta en el papel crucial del aprendizaje social como condición para el acceso de los actores a una visión global de su contexto, para la toma de conciencia de las funciones económicas y para la vigilancia democrática, como lo menciona Mendell (2013). En la misma perspectiva de considerar la importancia de esta articulación que reunió instituciones con múltiples perfiles y lógicas económicas para constituir un sistema que valore el territorio, las relaciones humanas y sociales en la prestación de un servicio a la sociedad, añade Hollingsworth (2000).

Lo que escribe este autor puede incluso señalar que la desactivación del servicio de la plataforma digital Let's constituye un momento de adaptación y aprendizaje para una posible reacción. Cuanto mayor sea la diversidad en las configuraciones institucionales en una sociedad, mayor será su capacidad para adaptarse a nuevas circunstancias para una posible innovación institucional (Hollingsworth, 2000). O sea, una reactivación en Niterói o en otra ciudad es posible gracias a la curva de aprendizaje y potencial que tiene el consorcio. Hay una innovación social, proveniente de la aproximación de la moneda social con la plataforma digital cooperativa de movilidad, institucionalizada en un territorio que representaría la capacidad de este arreglo para rebelarse contra el mercado y cuestionar las

⁸ Uno de los coordinadores del Instituto e-Dinheiro Brasil y de la RBBC. Entrevistado por los autores el 13 de abril de 2022.

relaciones de poder establecidas. Aunque tengan que ajustarse a las regulaciones, a las normas, tienen la capacidad, a través de la práctica, de transformarlas, nos recuerda Mendell (2013).

La tercera nota va en la dirección de reforzar que las iniciativas socioeconómicas colectivas y solidarias organizadas localmente están desarrollando formas organizacionales viables que actualizan críticamente el modelo dominante a través de la práctica, y las sinergias generadas pueden competir efectivamente con las estructuras convencionales centradas en el mercado. La experiencia vivida en Niterói produce estructuras híbridas, que crean vínculos horizontales entre los diferentes actores sociales y el Estado, y vínculos verticales en los sectores. Estas estructuras dependen de la coevolución, de una combinación de aprendizaje y resiliencia de las personas involucradas, para reapropiarse del conocimiento y transformar su territorio. Estas nuevas formas de acción colectiva renuevan las relaciones sociales e inciden en la democracia económica. También según Mendell (2013), gracias al aprendizaje colectivo generado, estos arreglos institucionales tienen la capacidad de desafiar los modos de gobernanza ya establecidos, creando contradicciones y desorden en la economía de mercado y suscitando procesos de democratización económica. Los procesos de democratización económica son formas de resistencia que van más allá de demandas de recursos y espacio político, y más allá de una política de contestación, que conduce a la negociación de nuevas configuraciones sociales en una pluralidad de instituciones que convergen y se superponen, como se constituyó en Niterói cuando reunió Let's, AIMAP, ayuntamiento y la posible entrada del Instituto e-Dinheiro Brasil.

Conduciéndonos con más fuerza al camino de la práctica y de la intervención del poder público, y en este ámbito centraremos la cuarta nota de reflexión. Nos ocupamos de eso reflexionando sobre todo lo que la acción de la plataforma Let's con la AIMAP produjo de ventajas en 9 meses, con la participación del ayuntamiento de Niterói, y también teniendo en cuenta la expectativa del potencial que el consorcio podría generar con la introducción de las monedas sociales Araribóias. Nos preguntamos si no sería conveniente que el ayuntamiento actuara con mayor eficacia para mantener activa la plataforma Let's. Quizás, creando algún incentivo para este tipo de iniciativas o colaborando con el funcionamiento de la plataforma. Marília Ortiz, en su entrevista, cree que el ayuntamiento debería apoyar esta iniciativa bajo el argumento de que esta configuración institucional (Let's, AIMAP, Ayuntamiento y Instituto e-Dinheiro Brasil) contribuiría a inducir procesos de desarrollo territorial con efectos más duraderos. Elton Teixeira complementa, siendo más preciso: a su juicio, es un instrumento de acción local que se opone a las plataformas capitalistas del mercado nacional (como 99) y global (como Uber). Por lo tanto, corresponde reflexionar sobre la oportunidad para que el ayuntamiento actúe de manera más incisiva para asegurar el mantenimiento de Let's, una vez que la configuración institucional proyectada tiene la posibilidad de ampliar la circulación de la riqueza a nivel local.

El Estado es el único ente que tiene la responsabilidad y la capacidad de planificar, administrar y regular a favor del bien común, del ciudadano y de la sociedad. Ante estas nuevas formas laborales o que alcanzan a los conductores por aplicaciones, el papel del Estado es fundamental para que se mantengan las concepciones y configuraciones institucionales, como las que tratamos aquí. No se trata de apoyo o subvención a la iniciativa privada. Se trata de actuar a través de políticas públicas para proteger al ciudadano, las relaciones sociales y el propio territorio. Defendemos que el poder público no sólo debe intervenir, sino que creemos que es casi el único que puede intervenir para reducir las asimetrías y proteger al ciudadano. Sin embargo, también abogamos por que esta intervención se realice en articulación con configuraciones institucionales y participación transversal de varias secretarías municipales. Y, sobre todo, que se implemente a través de una política pública más vigorosa en términos de economía plural.

Dicho esto, ¿cómo puede el gobierno apoyar estas iniciativas, como la configuración institucional que acercó la Let's, la AIMAP y el Instituto e-Dinheiro Brasil? Con esta pregunta abrimos la quinta y última

nota. Usaremos el ejemplo de Niterói, pero entendemos que se puede adaptar a otras ciudades. La consideración preliminar que se debe hacer es que el arreglo proyectado de articulación entre las dos plataformas digitales (Let's y e-Dinheiro) tiene la capacidad de allanar el camino para la expansión del consorcio de plataformas digitales para la economía social y solidaria. Respondiendo a la pregunta, diríamos que inicialmente, la ciudad de Niterói debería fomentar formas de creación y expansión de la demanda al alentar a los ciudadanos a usar la plataforma digital Let's más a menudo para desplazarse. Luego, crear mecanismos para incentivar el uso de la moneda social Araribóia para pagar los viajes. En esa línea, incentivar el cambio de moneda nacional (reales - R\$) por Araribóias en un sistema de bonos que ofrece ventajas (descuentos subsidiados, *cashback*, etc.), a través de la plataforma e-Dinheiro. Y junto a eso, añade a la lista de empresas que reciben Araribóia los negocios de seguros, los talleres de reparación, las gasolineras, los talleres de repuestos de vehículos, ya que son negocios a los que los conductores necesitan acudir con frecuencia. El siguiente paso sería ampliar el consorcio para agregar otras plataformas, como una plataforma digital del tipo *marketplace* de la economía social y solidaria, que ampliaría la posibilidad de utilizar Araribóias y también lo establecería como un importante entorno de comercialización en línea en el municipio. Como informó Ana Virgínia Medeiros⁹, CODEMAR, SMASES y SMF - todos son órganos de la Alcaldía de Niterói - ya estaban estudiando la posibilidad de promover este tipo de plataforma de *marketplace*.

Finalmente, esperamos haber podido presentar un caso que nos estimuló a reflexionar sobre las sinergias generadas en la articulación, en el contexto de la economía social y solidaria, entre las plataformas cooperativas digitales y las monedas sociales. Entendemos que el caso de Niterói, Brasil, nos permitió analizar y presentar un conjunto de reflexiones y consideraciones interesantes sobre estas nuevas formas de acción colectiva. Y, por último, además de lo que ya hemos explicado, existe otra lista de temas relevantes y que incluso pueden calificarse como una futura agenda de investigación, a partir del tema central. Entre estos temas se encuentran: (i) la soberanía digital y la autonomía tecnológica, en la que las cooperativas quieren ser dueñas de las plataformas, incluyendo su desarrollo, y no solo de los usuarios de software y aplicaciones; (ii) la autoorganización del trabajo para establecer relaciones auténticas sin las subordinaciones precarias o algorítmicas, en un ambiente de trabajo que promueva más placer y bienestar; y, (iii) la articulación entre redes comunitarias y plataformas cooperativas que puedan destacar la gestión social, la democracia económica, la transición ecológica y el desarrollo territorial.

Referencias bibliográficas

Abílio, L. C. (2020). Uberização : A era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, 34(98), 111–126. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>

Acquier, A., Daudigeos, T. & Pinkse, J. (2017), Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework. *Technological Forecasting and Social*

Change, 125, 1-10. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.07.006>.

Ahsan, M. (2020). Entrepreneurship and ethics in the sharing economy: A critical perspective. *Journal of Business Ethics*, 161, 19-33. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10551-018-3975-2>

⁹ Consultora contratada por la CODEMAR. Entrevistada por los autores el 27 de abril de 2022.

Aufrère, L., Eynaud, P., Maurel, L., & Vercher-Chaptal, C. (2022). Comment penser l'alternative au capitalisme de plateforme dans une logique de réencastrement polanyien ? *Revue Française de Socio-Économie*, 28, 91-111. DOI: <https://doi.org/10.3917/rfse.028.0091>

Belk, R. (2014). Sharing versus pseudo-sharing in Web 2.0. *Anthropologist*, 18(1), 7-23. DOI: <https://doi.org/10.1080/09720073.2014.11891518>.

Blanc, J. (2013). Penser la pluralité des monnaies à partir de Polanyi : un essai de typologie. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (Eds.), *Socioéconomie et démocratie: L'actualité de Karl Polanyi* (pp. 241-269). Toulouse, Érès.

Botsman, R., & Rogers, R. (2011). *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. New York, HarperCollins.

Caillé, A. (2007). *Anthropologie du Don: Le tiers paradigme*. Paris, La Découverte.

Cantera, J., & Vaquero, P. (2012). *Networknomics: Un nuevo paradigma de creación de valor en la economía de la creatividad, la conectividad y la colaboración*. Scotts Valley, Create Space Independent Publishing Platform.

Conaty, P., Bird, A., & Ross, P. (2016). *Not alone: Trade union and co-operative solutions for self-employed workers*. Manchester, Cooperatives UK. Recuperado de: <https://community-wealth.org/content/not-alone-trade-union-and-co-operative-solutions-self-employed-workers-0>

Cornella, A. (2002). *La solución empieza por co-: Hacia la sociedad y la economía de la colaboración*. Barcelona, Infonomia.

Dieste Cobo, J. M. (2020). Las plataformas colaborativas como oportunidad para la innovación social. *Revesco*, 133, e67338, 1-17. DOI: <https://doi.org/10.5209/reve.67338>

Fleming, P. (2017). The human capital hoax: Work, debt and insecurity in the era of Uberization. *Organization Studies*, 38(5), 691-709. DOI: <https://doi.org/10.1177/2F0170840616686129>.

França Filho, G. C., & Eynaud, P. (2020). *Solidariedade e organizações: Pensar uma outra gestão*. Salvador, EdUFBA/Ateliê de Humanidades Editorial.

França Filho, G. C., Rigo, A. S., & Silva Júnior, J. T. (2012). L'enjeu de l'usage des monnaies sociales dans les banques communautaires de développement au Brésil: Etude du cas de la Banque Palmas. *RECMA*, 324, 70-86. DOI: <https://doi.org/10.7202/1017778ar>

Franco, D. S., & Ferraz, D. L. D. S. (2019). Uberization of labor and capitalist accumulation. *Cadernos EBAPE.BR*, 17(SPE), 844-856. DOI: <https://doi.org/10.1590/1679-395176936x>.

Fraser, N. (2013). Marchandisation, protection sociale, émancipation: vers une conception néo-polanyienne de la crise capitaliste. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (Eds.), *Socioéconomie et démocratie: L'actualité de Karl Polanyi* (pp. 37-63). Toulouse, Érès.

Froman, E. (2022). *Top dead center: The drivers cooperative, capitalism, and the next revolution*. New York, Platform

Cooperativism Consortium. Recuperado de: <https://platform.coop/blog/icde-cohort-2021-2022-read-the-research-reports/>

Gansky, L. (2010). *The mesh: Why the future of business is sharing*. New York, Portfolio Penguin.

Goodwin, G. (2018). Rethinking the double movement: Expanding the frontiers of polanyian analysis in the Global South. *Development and Change*, 49(5), 1268-1290. DOI: <https://doi.org/10.1111/dech.12419>

Granovetter, M. (1990). The old and the new economic sociology: A history and an agenda, En R. Friedland, & A. F. Robertson (Eds.), *Beyond the marketplace: Rethinking economy and society* (pp. 89-112). New York, Aldine de Gruyter.

Grohmann, R. (2018). Cooperativismo de plataforma e suas contradições: análise de iniciativas da área de comunicação no Platform.Coop. *Liinc Em Revista*, 14(1), 19-32. DOI: <https://doi.org/10.18617/liinc.v14i1.4149>

Grinevich, V., Huber, F., Karataş-Özkan, M., & Yavuz, Ç. (2019). Green entrepreneurship in the sharing economy: Utilising multiplicity of institutional logics. *Small Business Economics*, 52(4), 859-876. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11187-017-9935-x>.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF, McGraw-Hill/Interamericana Editores.

Hillenkamp, I. (2013). Le principe de *householding* aujourd'hui. Discussion théorique et approche empirique par l'économie populaire. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (Eds.), *Socioéconomie et*

démocratie: L'actualité de Karl Polanyi (pp. 215-239). Toulouse, Erès.

Hollingsworth, J. R. (2000). Doing institutional analysis: implications for the study of innovations. *Review of International Political Economy*, 7(4), 595-644. DOI: <http://doi.org/10.1080/096922900750034563>

Laville, J.-L. (1998). Pour une économie plurielle. *Alternatives Economiques*, 159, 60-63. <https://www.alternatives-economiques.fr/une-economie-plurielle/00018872>

Laville, J.-L. (2005). Économie plurielle. En A. Cattani, & J.-L. Laville. (eds.). *Dictionnaire de l'autre économie* (pp. 210-218). Paris, Desclée de Brouwer.

Laville, J.-L. (2013). Avec Polanyi et Mauss. Vers une théorie de la démocratie et de l'économie plurielles. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (Eds.), *Socioéconomie et démocratie: L'actualité de Karl Polanyi* (pp. 271-300). Toulouse, Erès.

Lemaître, A. (2009). *Organisations d'économie sociale et solidaire. Lecture de réalités Nord et Sur à travers l'encastrement politique et une approche plurielle de l'économie*. Louvain, Presses Universitaires de Louvain. Collection Thèses de la Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication.

Lévesque, B. (2006). La sociologie économique: genèse, actualité et évaluation. *Revue Interventions Économiques*, 33 (En ligne). DOI: <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.737>

Lévesque, B. (2008). Contribution de la "nouvelle sociologie économique" à

l'analyse des territoires sous l'angle de l'économie plurielle. En G. Massicotte (Ed.), *Sciences des territoires: perspectives québécoises* (pp. 205-232). Québec, Presses de l'Université du Québec.

Lima, J. C., & Bridi, M. A. (2019). Trabalho digital e emprego: A reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. *Caderno CRH*, 32(86), 325–342. DOI: <https://doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30561>

Mendell, M. (2013). La démocratisation économique comme processus institué. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (eds.), *Socioéconomie et démocratie: L'actualité de Karl Polanyi* (pp. 149-168). Toulouse, Erès.

Möhlmann, M. and Zalmanson, L. (2017): Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy. *Proceedings of the 38th International Conference on Information Systems (ICIS 2017)*, Seoul. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/319965259_Hands_on_the_wheel_Navigating_algorithmic_management_and_Uber_drivers%27_autonomy

Narasimhan C, et al. (2018). Sharing economy: Review of current research and future directions. *Customer Needs and Solutions*, 5(1-2), 93-106. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40547-017-0079-6>.

Neri, M. C. (2022). *Mapa da nova pobreza*. Rio de Janeiro, FGV Social. <https://cps.fgv.br/en/NewPovertyMap>

Nicoli, M., & Paltrinieri, L. (2019). Platform cooperativism: some notes on the becoming “common” of the firm. *The South Atlantic Quarterly*, 118(4), 801–819. DOI: <https://doi.org/10.1215/00382876-7825624>

Polanyi, K. (2009). *La grande transformation*. Paris, Gallimard.

Polanyi, K. (2011). *La subsistance de l'homme: La place de l'économie dans l'histoire et la société*. Paris, Flammarion.

Polkowska, D. (2019). Does the app contribute to the precarization of work? The case of Uber drivers in Poland. *Partecipazione e conflitto*, 12(3), 717–741. DOI: <https://doi.org/10.1285/i20356609v12i3p717>.

Rifkin, J. (2014). *The zero marginal cost society: the internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism*. New York, Palgrave Macmillan.

Rigo, A.S. (2020). Community Currency. En R. List, H. Anheier, & S. Toepler (Eds.), *International Encyclopedia of Civil Society*. Cham, Springer Publisher. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-99675-2_9516-2

Rigo, A. S., & França Filho, G. C. (2017). O paradoxo das Palmas: Análise do (des)uso da moeda social no “bairro da economia solidária”. *Cad. EBAPE.BR*, 15(1), 169-193. DOI: <https://doi.org/10.1590/1679-395141258>

Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers. *International Journal of Communication*, 10, 3758-3784. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2686227>

Schor, J. (2014). *Debating the sharing economy*. Recuperado de: <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>

Scholz, T. (2017). *Le coopérativisme de plateforme - 10 principes contre l'ubérisation et le business de l'économie du partage*. Roubaix, FYP éditions.

Slee, T. (2016). *What's yours is mine: Against the sharing economy*. New York, Or Books.

Srineck, N. (2016). *Platform capitalism*. Malden, Polity Press.

Silva Júnior, J.T., Carneiro, J.S., Lessa, P.W.B., & Vieira, C.L.S. (2022). Flexibilization and precarization of working conditions and labor relations in the perspective of app-based drivers. *Revista de Gestão*, 29(3), 267-286. DOI: <https://doi.org/10.1108/REGE-08-2021-0153>

Servet, J.-M. (1993). L'institution monétaire de la Société selon Karl Polanyi. *Revue économique*, 44(6), 1127-1150. DOI: <https://doi.org/10.2307/3502271>

Servet, J.-M. (2013). Le principe de réciprocité aujourd'hui: un concept pour comprendre et construire l'économie solidaire. En I. Hillenkamp, & J.-L. Laville (Eds.), *Socioéconomie et démocratie: L'actualité de Karl Polanyi* (pp. 187-213). Toulouse, Erès.

Verboven, H., & Vanherck, L. (2016). The sustainability paradox of the sharing economy. *uwf UmweltWirtschaftsForum*, 24(4), 303-314. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00550-016-0410-y>

Waltenberg, F., et al. (2021). Monnaie sociale, revenu de base renforcé et prestations d'urgence aux travailleurs: Analyse préliminaire des politiques innovatrices mises en place à Maricá au Brésil pendant la crise de la COVID-19. En B. Boudarbat, H. K. Guermazi, & M. B. O.

Ndiaye (Eds.), *COVID-19: Impacts socioéconomiques, politiques de riposte et stratégies de sortie de crise et de résilience économique* (pp. 136-154). Montréal, Observatoire de la Francophonie Économique.

Wittel, A. (2011). Qualities of sharing and their transformation in the digital age. *International Review of Information Ethics*, 15(9), 3-8. <http://www.i-r-i-e.net/inhalt/015/015-Wittel.pdf>

Zygmuntowski, J. J. (2018). Commoning in the digital era: Platform cooperativism as a counter to cognitive capitalism. *Praktyka Teoretyczna*, 27(1), 168-192. DOI: <https://doi.org/10.14746/prt.2018.1.7>