

# TRABALHO, TECNOLOGIA E DIREITOS NO BRASIL

VOLUME I



**Julice Salvagni**  
**Paulo José Libardoni**  
**Renato Koch Colomby**  
Organização

Gest  
Ações

  
**UFRGS**  
UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL



# TRABALHO, TECNOLOGIA E DIREITOS NO BRASIL

Volume 1

Grupo de Estudos e Ações sobre Mulheres e Trabalho – GestAções



Gest  
Ações



UFRGS, Porto Alegre, 2023

Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS  
Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas – PPGPP  
Escola de Administração da UFRGS  
Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio Grande do Sul – FAPERGS  
Grupo de Estudos e Ações sobre Mulheres e Trabalho – GestAções

### **Organização**

Julice Salvagni  
Paulo José Libardoni  
Renato Koch Colomby

### **Capa e Editoração**

Julice Salvagni  
Paulo José Libardoni  
Renato Koch Colomby

### **Autores**

Andrieli Vizzoto  
Cibele Cheron  
Daniel Abs da Cruz  
Évilin Matos  
Gabriel Eidelwein Silveira  
Julice Salvagni  
Jhonatan Silva  
Marcia Cristiane Vaclavik  
Nicole de Souza Wojcichoski  
Paulo José Libardoni

Paulo Ricardo Moraes  
Renato Koch Colomby  
Rodrigo Floriano Tolfo  
Rodrigo Wasem Galia  
Silvia Generali da Costa  
Tamires Eidelwein  
Victória Mendonça Da Silva  
Vivian Tavares Della Valentina  
Yana De Moura Gonçalves



Publicado sob licença Creative Commons Atribuição – Não Comercial  
CC BY-NC 4.0 © dos autores

---

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

---

T758

TRABALHO, tecnologia e direitos no Brasil : volume 1. / Organizadores: Julice Salvagni, Paulo José Libardoni, Renato Koch Colomby. – Porto Alegre, RS : UFRGS, 2023.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-65-00-73106-4

Conselho editorial: Grupo de Estudos e Ações Sobre Mulheres e Trabalho – GestAções.

1. Trabalho e tecnologia. 2. Mercado de Trabalho. 3. Condições de trabalho. 4. Saúde no trabalho. 5. Lei Geral de Proteção de Dados. I. Salvagni, Julice. II. Libardoni, Paulo José. III. Colomby, Renato Koch. IV. Título.

---

# PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTORISTAS: UMA NOVA ETAPA DA ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL?

Vivian Tavares Della Valentina  
Julice Salvagni  
Daniel Abs da Cruz

## INTRODUÇÃO

A partir das considerações feitas acerca das mudanças no mundo do trabalho com o avanço da uberização, buscamos analisar características da flexibilização do trabalho dos motoristas de plataformas digitais. Assim, este estudo buscou apresentar aspectos relacionados com a flexibilização e o controle no trabalho por plataforma em um contexto da plataformização, averiguando, a partir do disposto, a expansão da acumulação flexível no mundo do trabalho para uma possível nova etapa do neoliberalismo econômico. Também são apresentados dados de uma coleta realizada com motoristas de aplicativos que ilustram aspectos da realidade do trabalho deles no Brasil.

É perceptível que com o avanço da tecnologia e dos novos modos de trabalho, surgem os trabalhos digitais, sendo o vínculo dos trabalhadores apenas com uma plataforma e não com um empregador

específico. Esse tipo de trabalho está relacionado com a chamada *gig economy*, ou economia do “bico”, termo usado em referência a mercados de trabalho com formas de contrato independentes através de plataformas digitais. Possui como característica a eventualidade, perfazendo um trabalho casual, sem permanência e que não possui proteção social, de modo que envolve insegurança no trabalho, e o pagamento é feito por trabalho realizado (WOODCOCK; GRAHAM, 2020). A empresa Uber, que se denomina uma empresa de tecnologia mediadora entre oferta (motoristas) e demanda (usuários), é um exemplo disso, visto que o motorista parceiro realiza cada corrida e recebe por ela, dependendo exclusivamente dele estabelecer estratégias para sua sobrevivência.

Assim, trabalhadores que antes possuíam vínculos empregatícios, como entregadores, taxistas e trabalhadoras domésticas agora são vinculados às plataformas que oferecem seus serviços e lucram com a intermediação do serviço, evitando qualquer vínculo legal com o trabalhador. O avanço da *gig economy* e suas formas de trabalho estão alterando o funcionamento do mercado de trabalho de maneira global, a ponto de ser perceptível o avanço da precarização – baixa renda, condições inadequadas de trabalho e falta de direitos laborais. A *gig economy* pode ainda ser dividida em duas esferas, a dos trabalhos locais, como os exemplos citados anteriormente, e os denominados *cloudworkers*, que podem realizar e receber demandas de qualquer lugar do mundo, não se prendendo ao espaço geográfico, como os

trabalhadores de software e design gráfico (WOODCOCK; GRAHAM, 2020).

Diversos são os termos referentes ao processo que ocorre no mundo do trabalho de transferir os riscos da realização da atividade para o trabalhador, sem proporcionar direitos trabalhistas ou segurança no trabalho, um deles é a chamada uberização do trabalho (ABÍLIO, 2017). A uberização, aqui tratada como um sinônimo de plataformização, versa sobre essa tendência de precarização abrangente globalmente em diversos setores, diferentes níveis de qualificação e rendimentos (ABÍLIO, 2020). A autora aponta que também é possível defini-la como um processo de informalização do trabalho e uma expansão da flexibilização do trabalho, referindo-se também aos processos de desregulamentação trabalhista e perda de direitos por parte dos trabalhadores com o avanço do Estado neoliberal, legitimando a superexploração do trabalho (ANTUNES, 2009).

## MODOS DE PRODUÇÃO E A FLEXIBILIZAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO

Neste sentido, parte-se do entendimento de que o modelo fordista vigente nos países do Norte no pós-Guerra “teve como base um conjunto de práticas de controle do trabalho, tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder” (HARVEY, 2014, p. 119). Aliado ao modelo de gestão econômica e política keynesiano, com intervenção

estatal, a população tinha recursos para consumir o que era produzido em massa, viabilizando o culto à acumulação, inserida em uma sociedade globalizada e em constante desenvolvimento. Todavia, a partir dos anos 70, o modelo de produção em massa começa a saturar, sendo sua rigidez o principal ponto de ruptura.

Para assegurar a continuidade da acumulação, os compromissos do Estado foram aumentando para garantir o consumo. Entretanto, oscilações econômicas causadas pela ruptura desse modelo desestabilizaram o requisito de estabilidade necessária para sua manutenção. Assim, de maneira não linear, a resposta das organizações para sobreviver à crise foi utilizar as novas tecnologias, reestruturar e intensificar o controle do trabalho, utilizando a dispersão geográfica para manter a acumulação através de uso de mão de obra mais barata em locais como América do Sul e China (HARVEY, 2014).

Na época do pós-guerra, os países asiáticos falharam na tentativa de implementar o fordismo como modelo de produção e social, necessitando de outro modelo para se tornarem competitivos na economia mundial. O Toyotismo, modelo de produção da fábrica de automóveis da Toyota, emergiu baseado na tecnologia e no modelo enxuto de produção, flexibilizando a gestão organizacional e os contratos de trabalho para responder às oscilações de demanda, tendo sua linha baseada no *just in time*. Ou seja, ter todos os recursos necessários para a produção quando há demanda, terceirizando custos que não agregavam valor direto no produto, como a parte de logística (GOUNET, 1999).

Tendo em vista essa reestruturação do modelo de produção nos países asiáticos, os países do Norte implementaram adaptações no seu sistema produtivo, remodelando o toyotismo e a produção flexível nas suas organizações, com empresas enxutas, novos modelos de contratos de trabalho e empreendedorismo (ANTUNES, 2009). Esse novo modo de ser do capitalismo, a transição do fordismo para o toyotismo – e seu modo de produção flexível – é chamado de acumulação flexível (HARVEY, 2014) e se sustenta através da flexibilidade dos processos e mercados de trabalho, produtos e padrão de consumo. É marcado pelo desenvolvimento de novos setores, ampliação de serviços financeiros, novos mercados e especialmente pela alta “inovação comercial, tecnológica e organizacional” (HARVEY, 2014, p. 140).

A acumulação flexível acentua o desenvolvimento socioeconômico desigual, tanto em setores como em regiões geográficas. Há a utilização de países de terceiro mundo para a produção, por meio da exploração de mão de obra barata, aumentando o setor de serviços nesses países, envolvendo a “compressão do espaço-tempo” visto que as tecnologias de informação e comunicação estreitam o canal de comunicação para tomadas de decisões a nível global. A crise no final do período fordista foi propícia aos empregadores, que se beneficiaram do movimento para forçarem modelos flexíveis de trabalho sobre o contingente de trabalhadores, que contava com um elevado número de desempregados e subempregados (HARVEY, 2014).



A cultura também foi um marco a ser modificado na transição para a efetivação da acumulação flexível. Na era fordista, a cultura e os valores sociais eram coletivos, especialmente entre os operários e movimentos sociais dos anos 50 e 60, na era da acumulação flexível a cultura se tornou muito mais individualista e empreendedimentista, se estendendo a diversos aspectos da vida em sociedade. O individualismo foi central para a ruptura com o fordismo, visto que a competitividade e os novos empreendimentos foram pontos que desencadearam a acumulação flexível.

Os três pilares do capitalismo são a orientação para o crescimento, acúmulo de lucro e a dinamicidade. O crescimento e o acúmulo de lucro são estruturados sem a ponderação acerca das consequências ecológicas, políticas e sociais, sendo baseados na exploração do trabalho vivo através da diferença do que esse trabalho cria efetivamente e o que ele obtém. Diante disso, verifica-se que o capitalismo é baseado na hierarquia de classes entre capital e trabalho, de modo que o pilar do acúmulo de lucro tem como fundamento a luta de classes, movimento fundamental para manter o desenvolvimento do sistema. Ainda, o terceiro pilar é constituído com base em tecnologia e organização, mudando regulações institucionais que afetam a dinâmica da luta de classes (HARVEY, 2014).

Entretanto, esses três pilares do capitalismo, além de serem contraditórios, culminam na superacumulação, que gera crises cíclicas. Para manter o sistema vigente e evitar o caos social, a burguesia tem

escolhas, entre elas está o deslocamento espacial e temporal, que é a diminuição do tempo de giro das mercadorias e o deslocamento e expansão da produção e consumo para países periféricos (HARVEY, 2014).

Nesse sentido, a crise cíclica do capitalismo atingiu o fordismo, que ainda contava com o apoio da intervenção estatal para investir nessa expansão. Porém, a longo prazo essa opção fica mais difícil e se esgota. Assim, a crise no sistema fordista foi não apenas econômica e social, mas também política e geográfica.

Essas opções da burguesia a fim de evitar a superacumulação é uma realidade também na era da acumulação flexível, que mobiliza mais trabalhos intelectuais como fonte de acumulação e em um mundo mais globalizado. A expansão de tempo e espaço se dá através das redes, onde trabalhadores do oriente trabalham para multinacionais ocidentais por um custo muito mais baixo, por exemplo (ANTUNES, 2009). A acumulação flexível é fortemente marcada pela flexibilização organizacional e laboral, contando com o avanço do neoliberalismo para flexibilizar também as leis, assim como a maior mobilidade geográfica que possibilitou a transferência de fabricas para regiões onde as relações de trabalho fossem mais flexíveis, permitindo maior lucro e competitividade para as empresas.

Com as políticas neoliberais, a reestruturação e flexibilização produtiva e a mudança no pensamento e vida cultural emergiram novos modos de trabalho. Baseado nas novas tecnologias e na forte onda de

desindustrialização, ocorrida no Brasil nos anos 90, o setor de serviços, começando com a desestatização das empresas, abarca vínculos de trabalho flexíveis. A desconstrução do Estado de Bem-Estar Social e o aumento da desregulamentação do trabalho com as políticas neoliberais, afeta especialmente os países do Sul. Tais problemas, somados ao desemprego estrutural, culmina no aumento da contratação de trabalhadores flexíveis e precarizados, terceirizados, subcontratados, *part-time*, entre outros modos de contratação (ANTUNES, 2003; 2009).

Nesse cenário, o trabalhador “por aplicativo”, adere aos termos do serviço, mas não é contratado, já que não possui a certeza de um retorno adequado por sua atividade. Isso se dá já que, muitas vezes, extrapola-se o limite legal de uma jornada diária de trabalho, embora o sujeito siga atuando. Ou seja, por meio do algoritmo, eles têm o seu trabalho controlado e subordinado, pois é a empresa-aplicativo que define – de uma maneira que não é clara para o trabalhador – sobre a distribuição do trabalho (ABÍLIO, 2019; 2017). Além disso, para a mesma autora, há o aspecto de que as plataformas delegam o controle para o consumidor, que avalia de maneira subjetiva o serviço prestado. Esse processo acaba por gerar um ciclo de vigilância e controle muito poderoso. Assim, o trabalhador passa de assalariado para prestador de serviços, muitas vezes pejotizado, fazendo alusão a “ser seu próprio chefe”. Nesta outra relação, o trabalhador acaba arcando com todos os custos e aos riscos relativos à atividade, além de ficar responsável por toda organização e gerenciamento do trabalho. Cabe salientar que, no

Brasil, características como baixa remuneração, informalização e superexploração do trabalho não são exatamente uma novidade (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020). Ou seja, o histórico de informalidade que marca as sociedades do Sul Global pode ser entendido como a principal característica do avanço da plataformização na América Latina.

Buscando entender aspectos da realidade do trabalho dos motoristas das plataformas digitais no Brasil, fez-se uma pesquisa quantitativa, cujos dados são apresentados e discutidos na sequência.

## MOTORISTAS POR PLATAFORMAS DIGITAIS: UMA ANÁLISE DE DADOS

Os dados aqui abordados foram produzidos a partir de um estudo exploratório e descritivo. Participaram da pesquisa 320 motoristas de aplicativos que responderam a um questionário online com itens sociodemográficos e de condições laborais. Responderam à pesquisa 55 mulheres (17,2%) e 265 homens (82,8%), com idade média de 36,6 anos (DP=9,4). Do total da amostra, 183 (57,2%) se declararam casados, 202 (63,1%) com filhos, e 60 (18,8%) não brancos. Cerca de 60,9% da amostra se encontra na faixa de ensino médio completo e ensino superior incompleto. Foram realizadas análises descritivas e uma análise cluster K-means foi utilizada para estabelecer o perfil de motoristas, considerando-se gênero, idade, raça, estado civil, escolaridade, se estuda,

se possui filhos, se é a única fonte de renda, se o carro é próprio ou alugado, turnos de trabalho, quantidade de horas médias de trabalho diário, tempo como motorista de aplicativo. A partir dos clusters obtidos foram realizadas Análises Univariadas de Variância com itens referentes à precarização do trabalho.

Foram obtidos quatro perfis a partir da análise de cluster:

**Tabela 1: Perfis dos motoristas por aplicativo**

Perfil A (n=104): Motoristas homens (90,4%), com idade em torno de 34 anos, brancos (76,9%), casados, com filhos, não estudam atualmente, ensino médio completo, essa fonte de renda é a única, com carro próprio, estão como motoristas entre 13 e 24 meses e trabalham em torno de 10h diárias, todos os dias da semana e finais de semana durante o dia e madrugada.
Perfil B (n=78): Motoristas homens (76,9%), com idade em torno de 42 anos, brancos (78,2%), casados, com filhos, não estudam atualmente, ensino superior incompleto, essa fonte de renda é principal e também tem outras fontes de renda, com carro próprio, estão como motoristas entre 13 e 24 meses e trabalham em torno de 10h diárias, todos os dias da semana e finais de semana durante o dia e madrugada.
Perfil C (n=48): Motoristas homens (66,7%), com idade em torno de 53 anos, brancos (91,7%), casados, com filhos, não estudam atualmente, ensino superior incompleto, essa fonte de renda é principal e também tem outras fontes de renda, com carro próprio, estão como motoristas entre 24 e 36 meses e trabalham em torno de 9 h diárias, somente dias da semana e durante o dia.
Perfil D (n=89): Motoristas homens (87,6%), com idade em torno de 26 anos, brancos (83,1%), solteiros, sem filhos, não estudam atualmente, essa fonte de renda é a única, com carro próprio, estão como motoristas entre 07 e 12 meses e trabalham em torno de 10h diárias, somente dias da semana durante o dia e madrugada.

Fonte: coleta de dados (2019).

É possível identificar um perfil mais experiente, com maior faixa etária, carro próprio e que trabalha com complementação de renda, um perfil mais jovem, solteiro e sem filhos, com menor experiência como motorista de aplicativo e que trabalha principalmente durante a semana. Outros dois perfis mais próximos são de motoristas casados e com filhos, com jornadas noturnas inclusive e que se diferenciam pela escolaridade principalmente e por incluir mais mulheres no perfil B. Nesse ponto é importante destacar que apesar da amostra contemplar mulheres e não brancos, estes não apresentaram um cluster em separado o que indica que suas condições de trabalho e características se assemelham aos clusters com maioria masculina e de brancos. No entanto observa-se que há maior ocorrência de mulheres com perfil C e de não brancos com perfil A.

As análises univariadas de variância identificaram diferenças significativas entre os perfis quanto a “Preocupo-me em não poder trabalhar” ( $F=3,43$ ;  $p<0,05$ ), sendo a média maior no perfil B ( $M=9,23$ ;  $DP=0,26$ ), “Tenho medo de ser descredenciado pelo aplicativo” ( $F=4,48$ ;  $p<0,05$ ), com média maior também no perfil B ( $M=7,09$ ;  $DP=0,43$ ) e muito menor no perfil C ( $M=4,52$ ;  $DP=0,55$ ), e “Sinto que sou empresário de mim mesmo” ( $F=5,18$ ;  $p<0,05$ ) com média maior no perfil C ( $M=7,18$ ;  $DP=0,52$ ) e menor no perfil A ( $M=4,7$ ;  $DP=0,35$ ). Ou seja, o perfil caracterizado pela maior experiência e tempo como motorista é o que tem menor medo de ser descredenciado, ao mesmo tempo que é o que mais se sente empresário de si mesmo e o perfil que trabalha acima

do limite estipulado legalmente e que possui o trabalho por aplicativo como sua única fonte de renda é o que menos sente que é seu próprio chefe.

Importante verificar aqui a possível relação entre o medo de perder o trabalho e a compreensão do controle dos aplicativos sobre a condução do seu trabalho e a crença de ser um empresário de si, principal propaganda da plataformização do trabalho. Esse dado sugere a complexidade com que a precarização se instaura na condição do trabalho e principalmente na subjetividade do trabalhador. Adicionalmente, pode-se notar aspectos da flexibilização que contribuem para a precarização destes trabalhadores, como a longa jornada e terceirização dos riscos para o motorista cadastrado, podendo a flexibilidade não ser utilizada de maneira benéfica a longo prazo para o trabalhador.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A plataformização pode ser entendida como uma expansão ou continuação da acumulação flexível, visto que abarca trabalhos flexibilizados e precarizados. Com pouco, ou quase inexistentes direitos sociais, usa-se da força de trabalho informal utilizando-se de uma massa de mão de obra explorada, que busca seu sustento seguindo aspectos individuais e empreendedimentistas propagados pela cultura neoliberal. Adicionalmente, pode-se incluir a expansão da acumulação flexível

através da obscuridade entre trabalho e tempo livre e trabalho e atividade de lazer, visto que com a economia compartilhada muitos utilizam seu tempo livre e/ou hobby para conseguir renda extra.

Neste contexto, os motoristas de plataformas passam a utilizar recursos próprios e para realizar o trabalho, sendo autorresponsáveis por qualquer demanda e consequência do trabalho. Em um processo de desresponsabilização das empresas por aplicativo, o trabalhador fica cada vez mais desistido. Ademais, muitos dos trabalhadores carregam a errônea impressão de que com a informalidade vão conseguir uma remuneração superior ao trabalho assegurado. Ainda que em um primeiro momento pode-se verificar a flexibilização do trabalho por plataformas como uma remediação do desemprego que segue no país, aprofundando a análise, percebe-se que há, na verdade, uma maior insegurança no trabalho, com aumento expressivo das jornadas.

Visto que as empresas-aplicativo detém o controle da distribuição de trabalho (das corridas, no caso dos motoristas de plataforma) e determinam a remuneração do trabalhador, contrapondo-se à crença de que o motorista é “empresário de si”, a precarização do trabalho acentua-se. No mesmo sentido, o capitalismo tem adquirido novo fôlego em relação à acumulação flexível, ampliando o contingente da exploração do trabalho humano sob novos disfarces. Mesmo que seja precoce vislumbrar uma nova etapa ao modelo econômico, até por se tratar de um fenômeno em curso, há aspectos vigente no trabalho por aplicativo que são capazes de reformular formas de controle no trabalho.



## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Blog da Boitempo**, v. 22, 2017. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>> acesso 14 de jun. de 2020

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em <[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso)> acesso 14 de jun. de 2020

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estudos Avançados.**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso 13 jun. 2020.

ANTUNES, Ricardo. O caráter polissêmico e multifacetado do mundo do trabalho. **Trabalho, educação e saúde**, v. 1, n. 2, p. 229-237, 2003

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 2 ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Revista Contracampo*, v. 39, n. 1, 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 25 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 1999.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23 ed. São Paulo: Cortez editora, 2007.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **The gig economy: a critical introduction**. Polity Press, 2020.