



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Uberização e precarização do trabalho no contexto dos trabalhadores do município de Pato Branco-PR

Gabriel Maranoski Neto¹
Giovanna Pezarico²

Resumo: Trata-se de artigo vinculado à pesquisa que tem por objetivo analisar dinâmicas do trabalho plataformizado no contexto de entregadores de alimentos em Pato Branco-PR. Para tanto, o presente trabalho surge do esforço em realizar uma análise do panorama geral sobre o trabalho plataformizado em nível global e nacional, bem como aprofundar as bases teóricas sobre uberização e capitalismo de plataforma, entendendo-os como conceitos-chaves para o trabalho plataformizado e interiorização do capitalismo de plataforma. Com isso, espera-se obter entendimento mais aprofundado sobre a realidade dos entregadores que atuam no município, com especial destaque para as interações entre o contexto da uberização e das repercussões para o trabalho nas dinâmicas socioeconômicas do município. Além da introdução, o texto se divide em dois momentos: 1) apresentação de dados sobre o trabalho plataformizado em um contexto global e nacional; 2) aprofundamento teórico sobre uberização, precarização do trabalho e trabalho plataformizado no contexto dos estudos regionais. Como principal síntese, considera-se que as dinâmicas do trabalho plataformizado, também são reproduzidas no contexto da interiorização. Entretanto, as eventuais singularidades assumidas se constituem como campo importante de investigação no âmbito dos estudos regionais.

Palavras-chave: uberização, trabalho plataformizado, capitalismo de plataforma, interiorização, desenvolvimento regional.

¹ Graduação em Direito. Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Tecnológica do Paraná – UTFPR Pato Branco. E-mail: gabrielmaranoski@gmail.com. Bolsista Capes-DS.

² Graduação em Administração e Direito. Mestrado e Doutorado em Tecnologia e Sociedade. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional – UTFPR Pato Branco e do Programa de Pós-Graduação em Administração da UTFPR – Curitiba. E-mail: gpezarico@utfpr.edu.br





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Uberization and precarization of labor in the context of workers in the municipality of Pato Branco-PR

Abstract: This article is linked to research aimed at analyzing the dynamics of platformized work in the context of food delivery workers in Pato Branco-PR. To this end, the present work emerges from an effort to conduct a broad analysis of platformized work at a global and national level, as well as to deepen the theoretical foundations of "uberization" and platform capitalism, understanding them as key concepts for platformized work and the internalization of platform capitalism. It is hoped that this will lead to a more detailed understanding of the reality of delivery workers operating in the municipality, with a particular focus on the interactions between the context of uberization and its repercussions for work within the municipality's socioeconomic dynamics. Besides the introduction, the text is divided into two parts: 1) presentation of data on platformized work in a global and national context; 2) theoretical deepening on uberization, the precarization of work, and platformized work within the context of regional studies. As a main synthesis, it is considered that the dynamics of platformized work are also reproduced in the context of internalization. However, any specific peculiarities that arise constitute an important field of investigation within regional studies.

Keywords: uberization, platform-based work, platform capitalism, interiorization, regional development.

1 Introdução

O presente artigo está atrelado à pesquisa de mestrado que trata da uberização e precarização do trabalho no contexto dos trabalhadores de Pato Branco-PR. Em específico, o estudo se debruçará sobre o trabalho de entregadores de alimentos, plataformizados e não-plataformizados. Para tanto, como etapa preliminar e para fins de contextualização, é apresentado um panorama geral sobre o trabalho plataformizado e ao aprofundamento teórico dos conceitos e categorias





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

de análise relacionados ao estudo. A relevância da pesquisa reside no fato de que as recentes transformações no mundo do trabalho, tem dificultado o desenvolvimento das populações, em especial para a classe trabalhadora envolvida nas lógicas de divisão e gerenciamento de trabalho existentes no capitalismo de plataforma.

Relacionando ao contexto de Desenvolvimento Regional, entende-se que, embora a plataformização do trabalho esteja atrelada à recente digitalização do mundo, o trabalho em si não ocorre separado de um local, um território e um contexto social específico a depender de cada região. Logo, é importante ter em mente que o papel dos trabalhadores nesse processo, ao se organizarem em grupos políticos, culturais e sociais, atuam não só em seus ambientes de trabalho, mas também no contexto geográfico em que se inserem, promovendo que o local onde vivem seja desenvolvido de determinada forma e não de outra (August; Almeida; Pitz e Silva; Menezes, 2019, p. 9).

Quanto à estrutura, o artigo se divide em dois momentos: 1) apresentação de um panorama geral sobre o trabalho plataformizado e, 2) aprofundamento teórico sobre uberização, precarização e trabalho plataformizado em diálogo com o contexto do desenvolvimento regional. Assim, no primeiro momento, são explanados dados sobre o trabalho plataformizado em um contexto global e nacional, utilizando-se para tanto, do relatório da Organização Internacional do Trabalho – OIT (2021), sobre o papel das plataformas digitais na transformação do mundo trabalho. Do mesmo modo, também são contemplados os resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua sobre Teletrabalho e Trabalho por meio de Plataformas Digitais (2022), elaborada pelo IBGE. A segunda seção, por sua vez, realiza problematização teórica sobre os principais conceitos e categorias de





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

análise referentes à uberização e trabalho plataformizado, a partir de autores contemporâneos, tais como Ludmila Costhek Abílio, Ricardo Antunes, dentre outros no intuito de estabelecer diálogos importantes com os estudos regionais.

2 Cenários do trabalho plataformizado: aspectos globais e contextos da realidade brasileira

Em 2021 a Organização Internacional do Trabalho (OIT) disponibilizou um relatório sobre o papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho. Entende o relatório que as inovações tecnológicas e a capacidade de coletar, trocar, armazenar e gerir dados foram ponto chave para grandes mudanças na sociedade, estendendo-se também para o mundo do trabalho (OIT, 2021, p.4). Estas transformações abriram oportunidade para novos mercados para as empresas e diversificação nas fontes geradoras de renda dos trabalhadores ao redor do globo. Tal processo provocou mudanças tanto para a organização das empresas e processos trabalho com também para a natureza da relação entre trabalhadores e as empresas que atuam no ramo das plataformas digitais.

O relatório apresenta também alguns argumentos importantes acerca da organização do trabalho. O documento indica que o novo modelo de organização e divisão do trabalho, devido à flexibilização e as inovações tecnológicas, permite agora gerenciar o trabalho sem ser necessário investir em bens de capital ou contratar trabalhadores como empregados. No primeiro caso, podem se valer de infraestruturas e ferramentas de trabalho já existentes, e no segundo, apresentando-se, como mediadoras entre prestadores de serviço e clientes.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Contudo, tal perspectiva pode ser problemática se analisada a partir do trabalho como categoria ontológica. Assim, um dos problemas decorrentes dessa situação pode ser encontrado no fato de que trabalhadores plataformizados lutam cada vez mais para encontrar atividades laborais com remuneração suficiente e satisfatória necessárias ao exercício de uma vida digna, criando assim, uma situação de risco de precarização do trabalho. Outro problema verificado reside no fato de que os trabalhadores que aderem a essa modalidade de trabalho não tem a possibilidade de participação ativa na negociação das condições de trabalho, o que, poderia, sanar alguns destes problemas. Do mesmo modo, está imbricada a processos sofisticados de alteração nas formas tradicionais de gerenciamento e controle do trabalho. De acordo com o referido documento, a capacidade de gerenciamento de dados antes mencionada permite às plataformas uma base sólida de informações sobre as quais podem ser criados novos produtos e também servem para aumentar a produtividade e eficiência de formas de gerenciamento já existentes (OIT, 2021, p.36).

Outro ponto relevante levantado pelo relatório é que através da externalização do trabalho de coleta, classificação e atualização dos dados, feito através de usuários dos aplicativos e trabalhadores operando através deles, criaram uma multidão de trabalhadores invisíveis (não remunerados) sobre o qual as empresas se beneficiam ao reduzir custos (pois não precisa investir ela mesma em contratação e infraestrutura) e também pelo fato de que as informações coletadas retroalimentam a aprendizagem automática de algoritmos e impulsionam a eficiência da distribuição automatizada e precificação dos serviços (OIT, 2021).



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Sobre o número de plataformas digitais de trabalho o relatório demonstrou que até janeiro de 2021, haviam pelo menos 777 plataformas ativas, sendo que o número de plataformas no setor de entregas era o mais elevado (383 plataformas), seguido de plataformas baseadas em internet³(283), do setor de táxis (106), existindo ainda cinco plataformas híbridas que fornecem serviços híbridos de transporte, entrega e comércio.

A apresentação de número de trabalhadores ativos que operam por meio de plataforma, isto é, de trabalhadores que trabalham diretamente para as empresas, encontrou dificuldades devido ao fato de que a maioria das plataformas digitais de trabalho não disponibiliza informações sobre esses dados. Contudo, o relatório pôde fornecer uma estimativa com base em inquéritos realizados diretamente aos trabalhadores plataformizados. Estima-se que nos EUA, cerca de 22% da população em idade ativa ofereceu algum tipo de bem ou serviço por meio de plataformas, e, cerca de um terço desse grupo declarou ter obtido 40% de sua renda mensal com trabalho em plataformas. Em outros países, como Suíça e Finlândia, o número varia entre 1,6% e 1,7% respectivamente considerando o ano de 2021 como período do inquérito (OIT, 2021, p. 49).

Contudo, de maneira geral, o relatório declara que a dificuldade de estabelecer uma metodologia em comum para a coleta dessas informações, junto com a falta de transparência das plataformas, constituem um obstáculo para aferir o

³ O estudo realizado pela OIT estabelece uma diferenciação entre plataformas digitais de trabalho baseadas em localização (serviço de transporte, entrega de produtos, limpeza e demais serviços que demandam que o trabalhador opere em espaços físicos) e plataformas digitais de trabalho baseadas em internet (microtarefas, *freelancers* e programação competitiva), sendo a primeira categoria o enfoque do relatório (OIT, 2021, p. 74-75).



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

número de trabalhadores plataformizados ativos mais próximo da realidade, em um contexto global. Passemos agora a alguns dados sobre trabalhadores plataformizados no Brasil.

De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad Contínua), no 4º trimestre de 2022, o Brasil contava com 2,1 milhões de trabalhadores por meio de plataformas digitais, sendo que, 1,5 milhões eram de pessoas que trabalhavam por meio aplicativos⁴. Desse número, 52,2% (778 mil) exerciam trabalho por meio de aplicativos de transporte de passageiros (considerando o número de pessoas que trabalham por aplicativos de transporte privado de passageiros e de táxi) e 39,5% (589 mil) eram de trabalhadores de aplicativos de entrega de comida e produtos, sendo que o restante, 13,2% (197 mil) eram de trabalhadores de prestação de serviços gerais ou profissionais (IBGE, 2022, p. 2-3).

Considerando especificamente o número de trabalhadores que operam por meio de plataformas digitais de serviço, a pesquisa revelou que cerca de 1,7% da população brasileira ocupada trabalha por meio de aplicativos, sendo que a Região Sudeste conta com o maior percentual desses trabalhadores, com 862 mil trabalhadores (57,9%) do total do número de trabalhadores plataformizados. Outro fato relevante sobre a região Sudeste é que a maior concentração de trabalhadores plataformizados do setor de serviços gerais e profissionais opera na região, com 61,4% do número. Na região Sul, o número de trabalhadores plataformizados que

⁴ A pesquisa estabeleceu uma diferenciação entre trabalhadores que operam por meio de aplicativos de serviço (com 1,49 milhões de trabalhadores), tais como transporte, entrega e prestação de serviços gerais e trabalhadores que operam por meio de plataformas de comércio (com 628 mil trabalhadores), que realizavam alguma forma de comércio eletrônico como atividade principal (IBGE, 2022, p.2).





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

operam por meio de aplicativos, nas três modalidades, foi de 181 mil pessoas (IBGE, 2022).

A pesquisa levantou também dados sobre gênero, faixa etária, e escolaridade dos trabalhadores. O número de trabalhadores plataformizados masculinos corresponde a 81,3% do total, sendo que os outros 18,7% correspondem ao gênero feminino. Quanto à faixa etária, a pesquisa recolheu dados sobre pessoas desde os 14 anos de idade, sendo que a maioria dos trabalhadores plataformizados está no grupo de 25 a 39 anos, correspondendo à 48,4% do total (IBGE, 2022).

Devido ao escopo do trabalho, são apresentados alguns dados específicos sobre os trabalhadores de entrega de comida e produtos em geral. A pesquisa levantou dados sobre jornada de trabalho, remuneração e contribuição para a previdência, comparando-os com dados sobre trabalhadores não-plataformizados do mesmo ramo.

A estimativa do número de pessoas que trabalham no setor de entregas, plataformizados e não plataformizados, é de 338 mil pessoas. Sendo que 50,8% (171 mil pessoas) trabalhavam por meio de aplicativos e 49,2% (166 mil pessoas) não o faziam (IBGE, 2022). Sobre jornada de trabalho e remuneração, observou-se que os entregadores plataformizados realizam, em média, jornada semanal de 47,6 horas, enquanto para não-plataformizados a média é de 42,8 horas de trabalho. Os números indicam que trabalhadores plataformizados trabalham semanalmente 4,8 horas a mais que os não plataformizados (IBGE, 2022).

Sobre os rendimentos (Figura 1), a pesquisa avaliou que o rendimento médio mensal dos entregadores plataformizados é de R\$ 1.784,00 (mil setecentos e oitenta e quatro reais), enquanto para não-plataformizados, a remuneração é de 2.210,00



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

(dois mil duzentos e dez reais). A relação rendimento/hora para os trabalhadores plataformizados é de R\$ 8,70 (oito reais e setenta centavos), enquanto para não-plataformizados é R\$ 11,90 (onze reais e noventa centavos) (IBGE, 2022).

Quanto aos dados sobre previdência, 22,3% dos trabalhadores plataformizados são contribuintes da previdência, enquanto no caso dos não-plataformizados, a percentagem de contribuintes é de 39,8% (IBGE, 2022).

Figura 1 – Diferenças de condições de trabalho entre entregadores plataformizados e não plataformizados

Condição de trabalho	Rendimento médio mensal real habitualmente recebido no trabalho principal (R\$)	Média de horas habitualmente trabalhadas por semana	Contribuintes para instituto de previdência em qualquer trabalho (%)
Total	1 994	45,2	31,0
Plataformizados	1 784	47,6	22,3
Não plataformizados	2 210	42,8	39,8

Fonte: IBGE, 2022, p.7.

A pesquisa investigou também a dependência dos plataformizados em relação aos aplicativos, isto é, o quanto o trabalhador necessita de alguma ação exclusiva da plataforma para poder exercer sua profissão. Dentre elas estão controle e organização sobre acesso a clientes, avaliação de tarefa, prazo, distribuição e priorização do trabalho, bem como a maneira que o pagamento pela atividade chega até o trabalhador, revelando, que para os entregadores, que em cada um desses aspectos, mais de 80% dos entrevistados compreendem que dependem da plataforma para exercer sua profissão (Figura 2).

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Figura 2 – Dependência da plataforma para exercício da profissão

Tipo de plataforma de serviço utilizada no trabalho principal (1)	Tipo de dependência em relação à plataforma e existência de dependência (%)							
	Valor a ser recebido por cada tarefa realizada ou trabalho entregue		Clientes a serem atendidos		Prazo para realização da tarefa ou atividade		Forma de recebimento do pagamento	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Aplicativo de táxi (2)	79,9	19,0	78,4	20,2	62,3	34,7	71,5	27,0
Aplicativo de transporte particular de passageiros (3)	97,3	2,5	87,2	11,2	67,5	30,0	82,9	15,4
Aplicativo de entrega - Entregadores	84,3	15,7	85,3	14,6	80,0	16,8	84,3	14,1
Aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais	31,9	68,0	35,8	63,6	27,8	71,5	28,8	69,9

Fonte: IBGE, 2022, p. 8 (marcação nossa).

Assim sendo, com vistas a identificar indícios de fragilidades nas relações de trabalho presentes nesta nova modalidade de trabalho, cumpre ressaltar que mesmo com o demonstrativo de que entregadores platformizados realizam jornada semanal de 4,8 horas a mais que não-platformizados, seu rendimento mensal é de 80,7% do de trabalhadores de entrega não platformizados, ganhando na relação rendimento/hora, em média, R\$ 3,20 (três reais e vinte centavos) (IBGE, 2022).

Os dados acima representam aspectos da realidade do trabalho subordinado por meio de plataformas, contudo, é também importante retomar alguns exemplos problematizados por pesquisadores da área. Filgueiras e Antunes (2020, p. 36) demonstram o caso de um trabalhador, neste caso de transporte de passageiros (mas que não é exclusivo para a modalidade). O mesmo trabalhou 7 dias na semana, totalizando carga horária de 61h23min (sessenta e três horas e vinte e três minutos), e obteve a remuneração de apenas R\$ 212,18 (duzentos e doze reais e dezoito centavos), o que, em 30 dias de trabalho (trabalhando todos os dias, sem folga semanal ou descansar fim de semana), representaria R\$ 908,72 (novecentos e oito reais e setenta e dois centavos).

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Com o salário mínimo sendo de R\$ 1.038,00 (mil e trinta e oito reais) em 2020, a remuneração no caso citado estaria R\$ 129,58 (cento e vinte e oito reais e cinquenta e oito centavos) abaixo do salário mínimo, com a diferença extremamente relevante de que o salário mínimo se refere ao limite legal de jornada semanal de trabalho de 44h⁵, tendo o trabalhador plataformizado do caso trabalho 21h horas a mais do que o limite legal.

Em sentido semelhante, Abílio (2019, p.7-9), em entrevista com um motoboy plataformizado, demonstra que os trabalhadores, para atingir uma meta diária mínima de remuneração, precisam trabalhar até 11 horas por dia. Entretanto, sua remuneração não se refere a essas 11 horas à disposição das entregas, mas sim somente ao número de entregas feitas e eventuais bônus ofertados pela plataforma. Do mesmo modo é relevante considerar que tais “bonificações”, que aparecem em horários determinados e sob condições climáticas precárias, incentivam o motoboy a continuar na rua independente de qualquer situação e sem qualquer garantia de que irá receber essa bonificação. O mesmo sistema que oferece a bonificação é quem decide se você vai recebê-la ou não (Abílio, 2023, p.38). Neste sentido, as informações gerais trazidas e dos casos específicos citados sobre a realidade do trabalho plataformizado no Brasil, demonstra-se a necessidade de uma análise mais aprofundada destas modalidades de trabalho e suas repercussões.

⁵ Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: XIII- duração do trabalho normal não superior à oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho; (Brasil, 1988).



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

2 Uberização, precarização e trabalho plataformizado: algumas delimitações conceituais

A presente seção busca problematizar alguns conceitos sobre uberização e relações com o trabalho plataformizado. Contudo, aponta-se que o “trabalho plataformizado” e “uberização do trabalho” carece de um cuidado prévio em seu tratamento e uso. Embora o termo “uberização” faça referência à empresa-aplicativo de transporte de passageiros Uber, ao contrário do que pode inicialmente parecer, não se refere exclusivamente ao trabalho realizado através do aplicativo com mesmo nome da empresa, ou ao trabalho plataformizado de forma geral.

Embora “uberização” e “uberizado” possa também ser utilizados para se referir ao trabalho realizado através de plataformas, estes termos têm sido utilizados para tratar das transformações que o trabalho, de maneira geral, tem sofrido ao longo do tempo. Do mesmo modo, na busca de adequá-lo às lógicas de trabalho cuja mudanças culminaram nas dinâmicas existentes dentro das plataformas, mas que, porém, não necessariamente se referem às atividades que são realizadas por meio de plataformas, mas sim, às condições atuais e tendências futuras de mudanças na organização do trabalho. Aliando-se, desta forma, o uso das palavras “uberização” e “uberizado” à uma forma de precarização do trabalho.

Neste sentido, a uberização do trabalho faz referência a um novo tipo de gestão e controle da força de trabalho, resultando de formas contemporâneas de eliminação de direitos, transferência de riscos e custos para os trabalhadores e novos arranjos produtivos, sintetizando, em certa medida, processos de flexibilização e precarização a décadas em curso, bem como apresenta tendências para o futuro do



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

trabalho (Abílio; Amorin; Grohman, 2021, p. 27). Ainda, define tendência que pode ser generalizada para as relações de trabalho em si, abarcando diferentes setores da economia, tipos de ocupação e rendimento e condições de trabalho em nível global, podendo também ser conceituada como amplo processo de flexibilização e precarização do trabalho (Abílio, 2020, p. 112).

A alusão à empresa-aplicativo é utilizada no sentido descrever lógicas de gerenciamento do trabalho que são comuns nas plataformas. Isto é, remuneração de trabalho por tarefa, terceirização de riscos e custos do trabalho, enfraquecimento do valor de troca de mão-de-obra, gamificação do trabalho, amadorização⁶ de profissões, autogerenciamento do trabalho, arrendamento de instrumentos de trabalho (realizado pela empresa em relação ao trabalhador). Tendo esses processos de precarização da força de trabalho sido ampliados em conjunto com a expansão da empresa Uber, universalizou-se o uso do termo “uberização do trabalho” (Filgueiras; Antunes, 2020, p.32).

Contudo, é necessário ter em mente que, embora a construção do termo tenha derivado das consequências sociais da entrada da Uber no mercado, essa tendência precede e ultrapassa as plataformas, representando, antes de tudo, a consolidação e gerenciamento de multidões de trabalhadores como trabalhadores *just-in-time* e *on-demand* (Abílio; Amorin; Grohman, 2021, p. 28). *Just-in-Time*, por que pode ser convocado apenas quando necessário, trabalhando no tempo da demanda e sem ter nada garantido (Abílio, 2023, p. 36) e *On-Demand* pois o que se valoriza do trabalho e a consequente remuneração, corresponde especificamente ao tempo de

⁶ Abílio, 2020, p.114.

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

atividade ou o produto do trabalho, ignorando conceitos como tempo de serviço efetivo à disposição do empregador, trazido pelo art. 4º da CLT.⁷

Desta maneira, a uberização consolida a redução do trabalhador à força de trabalho, o trabalhador se torna o trabalho que realiza, a ser utilizado a qualquer momento e da maneira mais eficiente possível para o capital, na maior intensidade, no tempo que for necessário, sendo que a remuneração corresponde somente ao tempo que efetivamente se produz (Abílio, 2023).

O trabalho plataformizado, por sua vez, pode ser compreendido como expressão desse processo de flexibilização e informalização do trabalho derivado, mas não se restringindo, à uberização do trabalho, processo esse que opera na própria definição de trabalho informal. A precarização presente no trabalho plataformizado pode ser entendida como um papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos e também de uma omissão em regulamentar o trabalho mediado pelas plataformas (Abílio, 2020).

As empresas-aplicativo que se valem da mão-de-obra dos trabalhadores plataformizados inicialmente se apresentam como mediadoras entre os profissionais e os clientes, fazendo o papel não de empregadora destes trabalhadores, mas de mera ponte entre os interessados em fornecer um serviço e os que querem recebê-lo. Aliam-se também a esse discurso as noções de flexibilidade e liberdade que seriam oferecidas pelas plataformas, isto é, que o profissional poderia decidir quando e onde trabalhar, em quais horários trabalhar, liberdade também para decidir aceitar ou não

⁷ Art. 4º - Considera-se como serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada (Brasil, 1943).

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

qualquer chamada de serviço. Contudo, a narrativa acaba incorrendo em algumas contradições quando se observa a forma de atuação da empresa frente aos seus “parceiros” de plataforma.

Filgueiras e Antunes (2020, p.33-34), ao analisar os termos de uso que normalmente os trabalhadores tem de aceitar para atuar na plataforma, encontraram pelo menos 11 medias explícitas de controle que contrariam a ideia de liberdade e flexibilidade supostamente ofertadas pela plataforma, sendo elas: “quem pode trabalhar; qual serviço será ofertado; quem realizará cada serviço; prazo de execução do serviço; estipulação de preço do serviço (não é o trabalhador que propõe quanto deseja receber pelo seu trabalho); forma de comunicação do trabalhador com a empresa; controle de assiduidade e aceite dos serviços; incentivos para que o trabalhador permaneça a disposição da plataforma e ainda, suspensão, bloqueio e desligamento da plataforma por inatividade e/ou negativas sucessivas de serviços, sendo ainda que essas medidas podem ser tomadas de forma arbitrária pela empresa, sem apresentar qualquer justificativa”.

Além disso, existe um esforço no sentido de rejeitar a noção de subordinação pois os meios de produção estariam sob posse/propriedade dos trabalhadores (Abílio; Amorim; Grohman, 2021, p.45; Antunes; Filgueiras, 2020). Exemplo disso são veículos, celulares, internet (dentre outros), as ferramentas de trabalho utilizadas pelos profissionais para exercício do labor, de forma que estariam mais próximos de trabalhadores autônomos do que de empregados. Contudo, sobre essa perspectiva, há de se desmistificar⁸ que o meio de produção existente nessa relação de trabalho

⁸ Defende Tozi (2020, p. 491) que a própria existência de plataformas, como as de transporte e entregas, depende categoricamente de exploração do trabalho por meio de taxas cobradas do

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

é na verdade o aplicativo, o algoritmo que gerencia o trabalho, que não está sob posse do trabalhador, que sobre ele, o trabalhador não tem nenhum controle, mas sim, nas mãos das empresas-aplicativo (Abílio; Amorim; Grohman, 2021).

O trabalho plataformizado, é também um fenômeno atravessado pelo discurso do empreendedorismo de si mesmo, na transformação do indivíduo que vive do trabalho em sujeito empresarial, onde, por influência do neoliberalismo, o ser humano e sua relação com o trabalho adquirem caráter de empresa, a figura de trabalhador e empresário se mescla (empresa de si), fazendo com que esse ser assuma riscos e encargos que seriam comuns ao âmbito empresarial, mas sem deixar de persistir figura do empregado/subordinado, só que agora, de forma engajada, responsabilizada e de gerindo a própria sobrevivência. A sujeito que é empresa de si, constitui um modo de governar-se de acordo com valores e princípios estabelecidos de maneira a tornar-se competente e competitivo, que opera em transformação perpétua, na infindável busca por aprimoração e eficiência. O sacrifício de si em prol da performance pessoal, da busca pelo fazer mais, do ter mais e do ser melhor é incentivado e aplaudido (Dardot; Laval, 2016, n.p).

Sobre essa noção de empreendedorismo dentro da lógica do capitalismo de plataforma, Abílio (2019) descreve que a noção de empreender dá espaço para o que denomina “autogerenciamento subordinado”. Logo, o trabalhador tem a “liberdade” de gerenciar a sua profissão dentro de limites e regras de jogo estabelecidos pelas empresas-aplicativo. Através de um mecanismo eficaz de rebaixamento do valor da força de trabalho, é transferida para os trabalhadores de

transporte remunerado de passageiros e entrega de mercadorias.

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

forma subordinada a responsabilidade por gerenciar os riscos, os custos, metas, formas de concorrência e estratégias de sobrevivência da profissão, e, este “empreendimento” é feito no sentido de proporcionar ao trabalhador a possibilidade de continuar atuando dentro da plataforma.

O trabalho em si e a forma de trabalhar é gerenciado pela plataforma, o que controla o “quando”, o “onde” e o “como” atuar é o algoritmo que pertence à empresa-aplicativo, tecnologia que realiza, em tempo real, o cruzamento de uma enorme quantidade de dados sobre condições climáticas, horários de atuação, zonas luminosas e zonas opacas⁹, distâncias entre pontos, remuneração a ser paga pela entrega/corrida, quantidade de entregas/corridas feita por cada trabalhador e classificação/ranqueamento do serviço prestado pelo trabalhador plataformizado. Uma lógica de controle e distribuição das atividades profissionais que pode se denomina como gerenciamento algorítmico do trabalho (Abílio, 2020, p.119).

Ainda, na maioria das plataformas, através da gestão algorítmica, a classificação/ranqueamento do trabalho determinam a natureza e volume do trabalho atribuído e conseqüentemente o nível de rendimento que o trabalhador recebe. Em todas as plataformas, atrasos e não conclusão do trabalho afetam negativamente a classificação do trabalhador, sendo que um ranqueamento mais baixo pode resultar em uma baixa de oferta de tarefas/serviços e até mesmo a desativação do trabalhador na plataforma (OIT, 2021).

⁹ Nas cidades e regiões metropolitanas a operação das plataformas digitais de transporte se apoia em dois critérios geográficos de demanda e oferta: enquanto zonas luminosas são áreas de concentração de demanda as zonas opacas são áreas indesejadas e eventualmente excluídas, por *geofencig* (Tozi, 2023, p. 22)



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Aliado a isso, se pensarmos pela lógica do capitalismo neoliberal, tenta-se estabelecer o ideário de uma “economia global”, entendendo o capital como recurso homogêneo (tendo como base moedas de países que esta dita economia global) e independente de características específicas de cada localidade e seu povo, ocorrendo também a homogeneização da classe trabalhadora que opera dentro dessa racionalidade.

Ao deixar de lado estas particularidades de cada região, gera-se a aparente noção de que existe um *commonground* entre todos os trabalhadores plataformizados, que seus sucessos e seus fracassos dependem unicamente do nível de esforço despendido na gestão de suas vidas. O que em uma realidade do povo brasileiro, onde cada região apresenta diferentes formas e razões de ser, pode ser bastante perigoso. Neste sentido, Jessé Souza (2017) nos relembra que a luta de classes é chave para compreensão daquilo que permeia a sociedade brasileira e nos dá aparato fundamental para enfrentar a ideia de “empreendedorismo de si mesmo”, que em síntese, é expressão da meritocracia, muito presente nos fundamentos do capitalismo neoliberal.

Forma-se uma multidão de trabalhadores informais, desprovidos de qualquer direito associado ao seu trabalho, arcam com riscos e custos de sua atividade. O viver do trabalhador *just-in-time* uberizado é feito de uma total ausência de garantias, inclusive sobre sua própria remuneração ou tempo de trabalho. Inicia seu dia sem saber quanto terá de trabalhar para alcançar o ganho necessário. Terá de permanentemente de traçar estratégias que, entretanto, estão sempre subordinadas ao controle e definições da empresa (Abílio, 2023).





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Ainda, na ausência de regulamentação, o capitalismo de plataforma assume o papel de gestor de informalidade, se apresenta como mediador entre tomadores e fornecedores de serviço, mas detém o poder de estabelecer as regras da distribuição e administração do trabalho realizado dentro da plataforma e, sendo soberano sobre estas regras, dita também a intensidade, jornada, oferta e procura do trabalho (Abílio, 2020, p.119). Condições de trabalho que remetem aos primórdios da Revolução Industrial (Antunes; Filgueiras, 2020, p.37 *apud* Basso, 2018).

Com base no referencial teórico apresentado, pretende-se analisar a uberização e precarização do trabalho plataformizado no contexto dos entregadores plataformizados e não-plataformizados no município de Pato Branco – PR, entendendo em que lógicas se inserem os trabalhadores em cenários de cidades de menor porte e buscando entender em que medida é possível encontrar formas de precarização e estratégias de resistência por parte destes trabalhadores.

Ao tratar do contexto do município de Pato Branco, é importante problematizar tal estudo também no contexto dos estudos regionais. Deste modo, a consolidação do capitalismo de plataformas no Brasil tem evidenciado mecanismos de modernização conservadora. As empresas-aplicativo de entrega, ao penetrarem nas grandes cidades brasileiras, encontram uma miríade de relações sociais de produção previamente existentes, estruturadas com base na superexploração do subproletariado. O capitalismo de plataforma fagocita aquelas relações, trazendo para a realidade urbana brasileira novas técnicas sem modificar a estrutura social historicamente consolidada (Abreu, 2023).

Como resultado, absorve parcela do subproletariado urbano, reproduzindo velhas relações de trabalho por meio de novas tecnologias (softwares, logaritmos,



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

etc.) que permitem ao capital se manter centralizado e, ao mesmo tempo, ampliar seu controle sob o trabalho disperso. O capital atua aqui disfarçado de império da técnica, esta última configurando um instrumento em favor do estabelecimento das novas corporações de território, desta forma, o capital se utiliza dessa força aparentemente irrefreável do progresso tecnológico para subordinar o trabalho (Abreu, 2023)

Pode parecer, em um primeiro momento, que o trabalho no capitalismo de plataformas ocorre em um meio/espaço digital, porém, este espaço virtual apenas permite comunicar o trabalho realizado, é através dele que o trabalho é gerenciado e distribuído, mas ele não constitui o trabalho em si (Tozi, 2023, p.18 *apud* Santos, 2000). Há, dentro dessa lógica, a territorialização do capitalismo de plataformas (Abreu, 2023), por meio da qual a plataforma se estabelece em determinada região e ali modifica a realidade urbana, ao absorver parcela da força de trabalho local, as empresas-aplicativo se consolidam no tecido territorial e no cotidiano das pessoas que ali se encontram, gerando transformações no espaço e nas relações de trabalho.

A existência e consolidação das plataformas digitais de transporte e entregas não surge a partir do nada. Ao adentrar o tecido social, elas se valem de dinâmicas territoriais já existentes, a novidade na aparente mediação de serviços só se concretiza através da disponibilidade e complementariedade de estruturas presentes no território (Tozi, 2023). Essa noção traz para o debate a visão/constatação de que a atuação das plataformas não é o que produz valor em si, ela se vale de trabalho, de instrumentos de trabalho, de trabalhadores, de infraestrutura e de território para a prosperidade no seu seguimento¹⁰. A

¹⁰ Além disso, a performance das corporações depende: i) dos deslocamentos em massa (moradia-



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

produtividade do espaço ocorre na medida em que o espaço produzido se torna, ele mesmo, um espaço produtivo. Portanto, pode-se dizer que há uma produtividade espacial ou geográfica que se atualiza constantemente pela digitalização das relações socioespaciais, apropriação e capitalização do território em prol da prosperidade da empresa-aplicativo (Tozi, 2023). A mesma mudança tecnológica que transforma relações de produção e de trabalho é também responsável por transformar e apropriar territórios (Abreu, 2023).

Embora as articulações das empresas-aplicativo e o capitalismo de plataforma apresentem tendências globais e digitalizadas de exploração do trabalho, o trabalho em si, é realizado de forma localizada, no mundo físico. A articulação de desigualdades que tecem o mercado de trabalho só pode ser, de forma responsável, estudada entendendo que os processos de centralização do capital são também territorializados (Abílio; Amorin; Grohman, 2021). Com a banalização das plataformas de transporte e *delivery*, parte do dinheiro que circulava entre os agentes locais (como taxistas, motoentregadores e sistemas de transporte público) é drenada, por meio de taxas de intermediação (que variam entre 20% e 50%), em direção às sedes das empresas no estrangeiro (Tozi, 2023, 23-24). Além da extração de renda, o processo de monopolização dos setores de atuação das empresas-aplicativo se constitui em uma lógica de centralização do controle e gerenciamento do trabalho que, no caso do serviço de *delivery*, subordina não só o entregador plataformizado, mas também restaurantes e outros estabelecimentos que vendem os produtos

trabalho/estudo/lazer, entre outros); ii) da qualidade e a densidade do sistema viário; iii) da distribuição dos outros modos de transporte, como estações de ônibus, BRTs (Bus Rapid Transit), trens e metrô, ciclovias e sistemas fluviais; iv) da concentração de serviços públicos e privados, comércios, instituições de ensino e outros polos de demanda, como *shopping centers* (Tozi, 2023, p. 23).





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

entregues (Abílio, 2023, p. 35 *apud* Madureira, 2020). É subordinação da própria infraestrutura comercial do espaço em que se insere o capitalismo de plataforma, coloca a serviço desta, toda uma rede de estabelecimentos que atuam no ramo de restaurantes e mercados. Dito isso, acreditamos ser importante fazer a análise do capitalismo de plataformas e sua apropriação de territórios também em contextos diferentes dos estudos realizados nas metrópoles brasileiras, entendendo que o fenômeno também é atravessado por algo que pode ser descrito como interiorização do capitalismo de plataforma.

Ocorre que na gênese das plataformas no Brasil, as principais empresas donas de aplicativos, tal como Uber e Ifood, se estabeleceram primariamente nas metrópoles brasileiras, transformando estas localidades significativamente. Há, como dito, a territorialização do capitalismo de plataformas (Abreu, 2023, n.p), por meio da qual a plataforma se estabelece em determinada região e ali modifica a realidade urbana, ao absorver parcela da força de trabalho local, as empresas-aplicativo se consolidam no tecido territorial e no cotidiano das pessoas que ali se encontram, gerando transformações no espaço e nas relações de trabalho.

Necessário a atenção a uma realidade interiorizada pois as desigualdades espaciais são vistas pelas diferentes atividades econômicas como forma de maximizar os lucros. Os setores da indústria, por exemplo utilizam as assimetrias regionais de diferentes modos, e com isso, atuam na produção de diferentes desigualdades geográficas. Desta forma, os “problemas regionais” são resultados de ações de diferentes indústrias em resposta à distribuição geográfica das demandas de produção. Neste processo, as características de diferenciação espacial existente e as demandas de produção do contexto vigente interagem (August; Almeida; Silva;





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Menezes, 2019, p. 3). Acreditamos que o capitalismo de plataforma também age desta maneira.

A estratégia das empresas-aplicativo como Uber e Ifood, ao focar seus esforços nas metrópoles brasileiras, acabou por criar um vácuo destas formas de serviço em cidades menores e mais próximas ao interior, sendo que essa lacuna foi preenchida por outras empresas-aplicativo que surgiram posteriormente. No município de Pato Branco, no setor de transportes, as principais plataformas utilizadas são Garupa e Chofer 46, enquanto para o serviço de *delivery*, a escolha principal dos usuários é pelo Aiqfome, não excluindo a existência de outros aplicativos. As grandes empresas-aplicativo Uber e o Ifood também atuam no município, mas há uma preferência pela população em utilizar os aplicativos destas outras empresas, um fator que pode também ser estudado pela interiorização do capitalismo de plataforma.

Considerações Finais

O estudo da interiorização do capitalismo de plataforma pode ajudar também a identificar novas plataformas e meios de atuação de cada uma, bem como, indicar formas e estratégias de resistência criadas pelos trabalhadores locais para lidar com as condições de trabalho que se apresentam em um cenário com singularidades em relação às metrópoles brasileiras. O estudo das formas de agir do capitalismo de plataformas, relacionando-o com o trabalho platformizado, em um contexto de interiorizado é relevante no sentido de compreender de que maneiras





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

estas novas formas de divisão, administração e gerenciamento do trabalho tem afetado as dinâmicas socioeconômicas e territoriais do município.

Pensada assim, a pesquisa contribui no sentido de demonstrar a diversidade da realidade brasileira, compreendendo a experiência cotidiana dos trabalhadores bem como suas condições de trabalho, possíveis formas de enfrentamento da problemática e identificação de resistências, contribuições que evitam a invisibilidade de vivências e dinâmicas de cada região.

Referências

ABÍLIO, Ludmila C. *Uberização: a era do trabalhador just-in-time?*. Revista Estudos Avançados, 34(98), p. 111-126, 2020.

_____. *Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado*. Revista Psicoperspectivas: individuo y sociedade, v.18, n.3, p.1-11, 2019.

_____. *Uberização, autogerenciamento e o governo da viração*. In: TOZI, Fábio (org.). *Plataformas Digitais e Novas Desigualdades Socioespaciais*. São Paulo: Max Limonad, 2023.

ABILIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. *Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas*. *Sociologias*, [S. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021.

ABREU, André Almeida de. *Capitalismo de plataformas no espaço metropolitano brasileiro: empresas-aplicativo de entrega de alimentos e a reestruturação do trabalho*. *Revista Espaço e Economia (Online)*, v. 25, n.25, n.p., 2019.

ANTUNES, Ricardo. *O Privilégio da Servidão*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.

_____. *Os Sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

_____. *Da educação utilitária fordista à multifuncionalidade liofilizada*. 37 Reunião Anual da ANPED, 2017.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

AUGUST, Nina Beatriz; ALMEIDA, Rutileia Lima; PITZ E SILVA, Miguel Alois; MENEZES, Pedro Ivo Ferreira. Trabalho e Desenvolvimento Regional: Um olhar a partir da mobilização dos trabalhadores. In: ENAMPUR, 18., Natal. Anais Eletrônicos [...] Natal, 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 2016.

BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho: aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022*. Brasília, DF: IBGE, 2022.

KALIL, Renan Bernardi; "O Direito do Trabalho e o Capitalismo de Plataforma", p. 171-202. *A regulação do trabalho via plataformas digitais*. São Paulo: Blucher, 2020.

Organização Internacional do Trabalho. *Perspectivas Sociais e de Emprego no Mundo: o papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho*. 2021.

TOZI, Fábio (orgs.). *Plataformas Digitais e Novas Desigualdades Socioespaciais*. São Paulo: Max Limonad, 2023.

TOZI, Fábio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v.24, p.487-207, dez. 2020.

