

UBERIZAÇÃO COMO EXEMPLO DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E DO ESPAÇO URBANO

Paulo Roberto Monsores da Motta Júnior
Professor do Departamento de Geografia do Colégio Pedro II
paulomonsores@hotmail.com

RESUMO:

Na era do capitalismo financeiro, onde ocorre uma centralização total da propriedade, um controle individualizado do trabalhador através de algoritmos e uma grande desregulação do trabalho, concedendo aos serviços um papel de destaque no processo de acumulação capitalista, acreditamos que para compreendermos a organizacional do espaço urbano das grandes metrópoles, precisamos estar atentos ao reordenamento produtivo do capital e suas novas relações de trabalho. Para isso, tomaremos como exemplo o caso do Uber em suas estratégias de controle territorial das cidades, de ampliação da apropriação do mais-valor e das contradições das mesmas no espaço das cidades.

Palavras-chave: Território; trabalho; uberização.

GT-7: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica.

1 INTRODUÇÃO

Temos presenciado nos últimos decênios, e de forma mais intensa na última década, um processo de reestruturação produtiva do capital, provocando um extenso conjunto de modificações no âmbito do trabalho e, conseqüentemente, profundas alterações no espaço e no território (enquanto categorias de uso interligado) nas diferentes escalas de análise, especialmente nas grandes metrópoles. Partindo dessa premissa, cremos ser fundamental analisar a reestruturação das relações capital x trabalho pelo viés da sua dimensão espacial para compreendermos como o espaço urbano materializa essa contradição viva de forma processual e dialética.

Em tempos nos quais a precarização do trabalho, que ocorre em escala global, recebe uma substantivação e é chamada de “uberização”, torna-se oportuno nos debruçarmos sobre o caso da própria empresa que foi alçada a símbolo desse movimento chamado de “economia do compartilhamento”, o Uber. Acreditamos que esse estudo de caso é importante para entendermos a reestruturação do espaço urbano, uma vez que “as cidades são as plataformas originais do compartilhamento”, segundo o fundador e CEO do Airbnb, Brian Chesky em seu fotomanifesto de 2014, chamado “Shared City” [Cidade Compartilhada]. Dessa forma, iniciaremos nossa análise refletindo brevemente sobre o papel teórico-epistemológico da geografia no estudo do trabalho.

2 TRABALHO, ESPAÇO E TERRITÓRIO.

Tendo em vista a especificidade da Geografia sob a perspectiva da relação sociedade-natureza, entendendo que os seres humanos se relacionam entre si e com a natureza e que através disso produzem o espaço geográfico, mediatizados pelo trabalho, enfatizamos a necessidade de reflexão dessa categoria. Sendo assim, nossa análise só atingirá seu sentido pleno mediante uma retomada da economia política como conhecimento da atividade produtiva. Porém, sem abordar uma economia política das coisas no espaço, mas uma economia política do espaço (de sua produção), como nos aponta Lefebvre (2000).

Segundo Harvey (2004a), a acumulação do capital é profundamente uma questão geográfica. O capitalismo, como sistema econômico-político, só funciona através de “ajuste espacial” permanente de suas contradições internas, ”associada com uma inserção desigual dos diferentes

territórios e das formações sociais no mercado mundial capitalista, criou uma geografia histórica global de acumulação do capital (...).” (p. 40).

Para isso é fundamental

compreender o trabalho na sua totalidade social, ou seja, considerando o processo dialético que unifica as dimensões ambiental e sócio espacial, como faces do mesmo conceito.

Com as atenções voltadas, então, para a dialética do processo social, o trabalho sob o enfoque geográfico, é compreendido por nós, pois, como expressão de uma relação metabólica entre o ser social e a natureza, sendo que nesse seu ir sendo ou em seu vir a ser está inscrita a intenção ontologicamente ligada ao processo de humanização do homem. A dupla linha de ação entre a ideação, a previsibilidade (a finalidade), enfim a teleologia (inexistente na natureza), e a materialidade fundante (causalidade), formam uma conexão interativa que solda a práxis ontológica do trabalho diante do agir societal. (THOMAZ JÚNIOR, 2002. p. 4).

Como nos aponta Fontes (2019), desde o século XIX, grandes lutas sociais obtiveram conquistas nas formas de regras e limites legais ao patronato. Tanto que contratos de trabalho com forma de pagamento por peças foram limitados (não eliminados) e associaram-se a uma grande variedade de direitos (aposentadorias, férias, salário anual adicional, licença saúde etc.). Além disso, as lutas proletárias também obtiveram conquistas na educação e na saúde públicas, por exemplo. Entretanto, o desemprego é a ameaça maior para a população privada das condições de existência. Ele é a principal maneira do capital disciplinar grandes massas de trabalhadores, e provém de duas formas principais: a permanência de expropriações, produzindo mais seres necessitados de vender força de trabalho em concorrência com os “empregados”, e de forma estrutural, através da introdução de tecnologias que dispensam força de trabalho.

Contudo, a existência de grandes massas de trabalhadores em um mesmo espaço, subordinados à mesma empresa, como na lógica organizacional espacial do trabalho nas cidades industriais modernas, trazia grandes tensões ao capital. Esses trabalhadores reconheciam-se em seus hábitos, locais de moradia e, minimamente quanto categoria subordinada ao mesmo patronato. Isso contribuía para a formação de sindicatos e partidos operários. Em contrapartida, também havia toda uma estrutura de controle patronal e estatal da rebeldia e reivindicações dos proletários. A contenção dessas contradições do capital que apontam para uma ameaça (real ou

suposta) de revoluções dos trabalhadores tem um custo para o capital. Desta forma, há a necessidade de reestruturação da lógica produtiva do capital nas diferentes escalas geográficas, do deslocamento da massa de trabalhadores, numa des-re-territorialização dessas massas, gerando multiterritorialidades¹ que permitam mitigar a identidade de classe social e, conseqüentemente, uma reorganização do espaço urbano. É fundamental ressaltar que isso tudo produz um custo ao capital que é repassada ao Estado.

Seguindo a lógica dessa permanente necessidade de reorganização produtiva do capital, Teixeira e Frederico (2009) nos apontam que a partir dos anos 1960 inicia-se uma “[...] nova fase de financeirização da economia”, quando surge “[...] uma nova forma de produção de mercadorias, diferente da grande indústria e mais preparada para as novas exigências de valorização do valor”. (p. 40). Para Harvey (1992) desde 1973, o fordismo e o keynesianismo, demonstraram incapacidade para controlar as contradições do modo de produção capitalista. Em uma perspectiva inicial, a rigidez característica do fordismo talvez tenha sido a causa principal destas dificuldades. Os anos 1970 e 1980 foram décadas de reestruturação econômica e de reajuste social e político, o que conduziu a passagem para um novo regime de acumulação, a denominada *acumulação flexível*, cuja base é a flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. O referido autor nos atenta para a nova configuração espacial nos padrões de desenvolvimento geográfico desigual capitalista, que o regime de acumulação engendra em escala mundial, com destaque para o papel das Tecnologias de Comunicação e Informação. Estas, por sua vez, forjaram o que se denominou de “compressão espaço-tempo”. A teleinformática

¹ “O que entendemos por multiterritorialidade é, assim, antes de tudo, a forma dominante, contemporânea ou “pós-moderna”, da reterritorialização, a que muitos autores, equivocadamente, denominam desterritorialização. Ela é consequência direta da predominância, especialmente no âmbito do chamado capitalismo pós-fordista ou de acumulação flexível, de relações sociais construídas através de territórios-rede, sobrepostos e descontínuos, e não mais de territórios-zona, que marcaram aquilo que podemos denominar modernidade clássica territorial-estatal. O que não quer dizer, em hipótese alguma, que essas formas mais antigas de territórios não continuem presentes, formando um amálgama complexo com as novas modalidades de organização territorial.” (HAESBAERT, 2004, p. 338).

“[...] abriu, às grandes empresas e aos bancos, uma maior possibilidade de controlar seus ativos em escala internacional e de reforçar o âmbito mundial de suas operações. As grandes empresas e instituições financeiras e bancárias dispõem de redes privadas de telecomunicações (...) a teleinformática permite ainda a extensão das relações de terceirização, entre empresas situadas a centenas de milhares de quilômetros uma das outras (...). Ela abre caminho para a fragmentação de processos de trabalho [...]”.
(CHESNAIS, 1996, p. 28).

Deste modo a acumulação flexível favoreceu o

[...] surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado ‘setor de serviços’ (...) envolve também um novo movimento (...) ‘compressão espaço-tempo’ (HARVEY, 1992, p. 140).

Neste caso, os serviços ganham um destaque na apropriação de mais-valor do trabalho em massa e as metrópoles são (re)organizadas como um território amplo de extração de excedentes econômicos por capitais de diversos setores da economia, de forma articulada e juntamente com a mediação do Estado. A engenharia perversa do capitalismo financeiro torna o setor de serviços (que era considerado improdutivo até o século XX) como potencialmente produtivo e capaz de valorizar o capital através do desenvolvimento das tecnologias da informação e comunicação. Isto permite, como vimos anteriormente, com a ajuda do Estado, um trabalho flexível, sem a mediação do emprego (leia-se garantias, jornada de trabalho fixa, organização sindical etc.), levando o trabalhador ao esgotamento, buscando alcançar metas cada vez maiores e que ao fim do processo enriquecem mais a burguesia que controla a atividade (ANTUNES, 2018).

Assistimos nas últimas décadas a uma transformação extensa (mas desgraçadamente no interior das condições caracteristicamente capitalistas) das relações de emprego. Intensificam-se expropriações secundárias de diversos tipos. Vamos nos ocupar apenas da expropriação secundária dos contratos de trabalho, que atinge trabalhadores urbanos, em muitos casos já secularmente expropriados dos meios de produção (terra e seus instrumentos de trabalho). Por diversas razões – internacionalização da circulação de capitais contraposta ao relativo encapsulamento dos trabalhadores em âmbitos nacionais; ampliação das expropriações primárias nas periferias, levando a uma

disponibilidade crescente de trabalhadores em mercados de trabalho distantes, o que leva ao aprofundamento de tecnologias voltadas para a interconexão e o transporte –, formas secundárias de subordinação de trabalhadores já existentes passaram a se disseminar e a assumir papel de destaque: o trabalho por peças, trabalho a domicílio, os estágios (período complementar à formação educativa, em diversos níveis) e as empresas de alocação de mão de obra (terceirização genérica). Forneceram um molde para a subordinação dos trabalhadores ao capital para além do emprego.

A expansão do capitalismo em escala internacional é simultaneamente a produção de mais trabalhadores (expropriações), capazes de produzir mais-valor, e de desemprego. Em outras palavras, pode haver mais trabalho e menos emprego. As formas mais conhecidas são tecnologias que dispensam trabalhadores, processos nacionais ou internacionais de deslocalização de empresas, ou ainda ataques diretos contra direitos conquistados, quando e onde porventura tenham ocorrido melhorias das condições salariais e organização de trabalhadores para assegurar limites legais à jornada e às condições de trabalho. (FONTES, 2017. p. 52).

Dessa maneira, acreditamos ser fundamental nos debruçarmos sobre as novas formas de produção de valor, via atividades produtivas imateriais, para compreendermos o capitalismo em sua fase atual. Como os serviços são majoritariamente urbano, assim como essas novas formas de extração de valor, isso se torna essencial para entendermos a organização do espaço das cidades contemporâneas.

3 UBERIZAÇÃO: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E (RE)ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.

Isto posto, acreditamos que para entendermos a atual lógica organizacional do espaço urbano das grandes metrópoles, precisamos estar atentos ao reordenamento produtivo do capital e suas novas relações de trabalho. Para isso tomaremos como exemplo o caso do Uber em suas estratégias de controle territorial das cidades, de ampliação da apropriação do mais-valor do trabalho e das contradições das mesmas no espaço urbano.

No exemplo do Uber, a possibilidade de apropriação do valor em larga escala ocorre através da grande perda de direitos trabalhistas e só é possível em um contexto com massas de trabalhadores disponíveis em grandes quantidades, necessitando vender a sua força de trabalho

sob quaisquer condições². Assim, criam-se as condições materiais necessárias de expropriação em escala global. Para isso, é necessária a atuação dos Estados atacando a legislação trabalhista, como no caso da lei brasileira nº 13.467 de 2017 que retirou direitos adquiridos, impedindo a efetivação do ser social em sua amplitude/plenitude ontológica, ampliando a superexploração do trabalho e o seu estranhamento. Além de outras perdas da classe trabalhadora, como o caso da emenda constitucional 95 que acaba redefinindo prioridades aos investimentos em educação, saúde pública, geração de trabalho, dentre outros gastos estatais que também influenciam na ampliação dos desempregados, dos desalentados³, frutos dessa sociedade flexível e da desregulamentação da economia, sem falar no pretense desmonte da seguridade social brasileira e em outras partes do mundo. Termos estes que chamam eufemisticamente, de forma a suavizar e nublar, a dura realidade de precarização do trabalho e que amplia os impeditivos de satisfação de necessidades básicas, sejam elas apenas de subsistência. É importante destacar que o processo de reestruturação produtiva no Brasil, enunciado nas políticas neoliberais torna o que era informal, oficial, através, por exemplo, da legalização da terceirização para atividades-fim. Isto é, o setor que seria informal não é mais um simples depositário de força-de-trabalho que atua autonomamente. Essa força de trabalho responde ao comando do capital que faz com que seu circuito se realize dentro dos marcos do circuito capitalista de produção, diretamente ligado e subordinado ao setor formal. Essas atividades, como no caso dos motoristas de aplicativos, não são apenas permitidas, mas vêm sendo incentivadas, visto que possuem uma vigilância e comando, quase pleno, do capital, sendo maior a apropriação da mais-valia do que em outras atividades formais tradicionais, uma vez que liberam os empresários das relações de assalariamento e, em decorrência dos custos sociais fundados no vínculo empregatício, permitindo uma relação direta de extração de valor. Sob a perspectiva da regulação social, quase tudo que até meados dos anos 80 era considerado ilegal, como vínculo de trabalho sem carteira

² Segundo a Uber a empresa está presente em: mais de 700 cidades no mundo, em mais de 100 cidades brasileiras e em mais de 60 países. Possuindo 20 mil funcionários no mundo (vale destacar o baixo número de funcionários com vínculo empregatício, vista a escala de atuação da empresa), tendo mais de 600 mil “motoristas parceiros” no Brasil, mais de 3 milhões no mundo. Em relação aos usuários são mais de 22 milhões no Brasil e mais de 93 milhões no mundo. A Uber realiza 17 milhões de viagens por dia no mundo. Os dados globais foram atualizados em maio de 2019 e os dados do Brasil, em setembro de 2018.

³ Dados da PNAD Contínua do IBGE para o trimestre encerrado em abril de 2019 nos mostram que 12,5% dos brasileiros estão desocupados (mais de 552 mil pessoas), a força de trabalho potencial, que registrou 8,2 milhões de pessoas que não buscaram trabalho, mas gostariam de trabalhar, o número de desalentados foi de 4,9 milhões de pessoas que desistiram de procurar uma ocupação. Além disso, quase 7 milhões de pessoas eram ocupadas por insuficiência de horas, ou seja, trabalhavam menos que 40 horas semanais, e gostariam de trabalhar mais. Ao todo, a taxa composta por subutilização da força de trabalho foi de 24,9% (28,4 milhões de pessoas).

assinada ou sem registro, contrato temporário, instabilidade, jornada com duração flexível, ganharam não somente a dimensão da legalidade, mas também a chancela da legitimidade. Sob a ideologia das práticas flexíveis, consumam-se avaliações baseadas no argumento falacioso de que todo o retrocesso relacionado às conquistas trabalhistas é benéfica, pois ampliaria o número de empregos. Como diria certo presidente em entrevista ao noticiário mais assistido de seu país: “O trabalhador terá que escolher entre mais direitos e menos empregos, ou menos direitos e mais empregos.” Com sábias palavras, essa nova liderança política parece desvelar o que toda a ideologia deste mundo do trabalho no capitalismo de plataforma busca esconder com sua vastidão vocabular (“parceiros”, “colaboradores”, “empreendedores”, “trabalho flexível”, “voluntário” etc.). Na realidade, estamos mais próximos de uma “escravidão digital”, como nos fala Antunes (2018). No caso emblemático do Uber há a “enganosa ladainha de que está ao mesmo tempo entregando viagens baratas aos usuários e oportunidades de trabalho bem remuneradas aos motoristas.” (SLEE, 2017. pos. 266).

Sendo assim, podemos assegurar, que no século XXI, sob a hegemonia financeira,

o capital amplia seu arco de efetivação enquanto relação social, não mais restrita ao mundo fabril e nos impõe considerar um espalhamento de realizações da expropriação/dominação/apropriação do trabalho. O mundo do trabalho não se restringe mais à fábrica, tampouco a fábrica é o mundo do trabalho; o trabalho tem seu sentido ampliado, revelando-se polissêmico. Em tempos de globalização outros códigos e arranjos espaciais se apresentam para serem decifrados. O desvendamento do ordenamento territorial resultante da processualidade social é o que nos permitirá entender o significado dos fenômenos nos lugares. (THOMAZ JÚNIOR, 2002. p.9)

Para compreendermos a organização espacial das principais metrópoles no mundo hodierno devemos relacionar a lógica ultraliberal de cidade-empresa, uma espécie de “empreendedorismo urbano” (HARVEY, 2005) como forma de gestão das cidades com uma nova morfologia do trabalho. Para isso, acreditamos que uma análise do caso do Uber é emblemático.

Sobre o empreendedorismo urbano e seu processo de urbanização neoliberal, apontamos para as tendências: uma lógica de destruição de configurações urbanas vigentes, como estruturas físicas e regulações institucionais, mediante iniciativas reformadoras orientadas ao mercado. Obviamente, no lugar do que é desconstruído, surgem novas estruturas físicas e modalidades de regulação institucional e novas formas de gestão estatal adequadas à nova dinâmica acumulação

de capital. Essa apropriação do espaço urbano por interesse do capital transfere o planejamento estratégico da corporação privada para o território urbano, numa instrumentalização do espaço com a finalidade de exercício de poder, em uma verdadeira geopolítica urbana, como nos aponta Souza (2015). Neste caso, o Uber usou a estratégia do “enfrentamento”, ignorando as regulações e leis urbanas, tencionando para forçar um crescimento e gerar uma concretude de um cenário “consumado” para aumentar a pressão sobre os administradores locais criarem uma nova regulação sobre os transportes urbanos. A presença da Uber, seu aplicativo de transportes e a massa de passageiros e motoristas, “tornaram obsoletas” as leis municipais e já se apresentaram como solução para os problemas dos transportes urbanos. Claramente uma “solução” ambiciosa, disruptiva, antidemocrática, desregulatória e monopolista, que atua na escala planetária de operação das grandes companhias, mas que age nas fragilidades das legislações e estruturas locais e na desarticulação dos seres sociais que acreditam serem empreendedores. Cumpre mencionar que essa desregulação e reestruturação do espaço urbano só são possíveis, pois os reais parceiros da Uber são instituições financeiras, grandes investidores e fundos influentes de capital de risco, dispostos a gastar vultosas quantias em lobby⁴ para garantirem o retorno de seus investimentos, sem falar dos acordos com operadoras de cartão de crédito e as parcerias com montadoras e locadoras de automóveis. Cumpre ainda mencionar que operação dessa empresa ocorre em paraísos fiscais que, juntamente com a atuação em uma zona nebulosa entre a formalidade e a informalidade, dificultam a fiscalização e a arrecadação por parte do Estado.

Consequência dessa reorganização produtivo-espacial do capital é uma destruição do planejamento urbano de base democrática. Nesse caso, do planejamento do transporte urbano, dificultando a luta pelo transporte público. O aumento do número de carros no trânsito provocado pelo serviço de transporte por aplicativos tende a aumentar os congestionamentos, como apontam estudos realizados nos EUA pela Schaller Consulting. Os levantamentos foram realizados entre 2016 e 2017 nas cidades de Nova York, Los Angeles, Chicago, Boston, Washington, Miami, Filadélfia, San Francisco e Seattle. O relatório aponta que corridas compartilhadas aumentam o trânsito porque a maioria dos usuários deixa de usar modais sem carro. Somado a isso, tem uma quilometragem extra entre corridas enquanto motoristas esperam para o próximo serviço e então dirigem para pegar o cliente. Mesmo em uma corrida

⁴ Segundo o site de notícias Bloomberg, citando dados do Escritório de Registros Públicos do Senado estadunidense, só nos em Washington a Uber gastou 2,3 milhões de dólares em lobby federal em 2018, US\$ 1,8 milhão um ano antes, mostrando um aumento significativo pré-abertura de seu capital.

compartilhada (caso do UberPool), alguma parte da corrida envolve só um passageiro (entre o primeiro e segundo embarque) (UOL, 28/7/2018). Além disso, podem existir problemas de segurança em relação ao transporte de passageiros realizados por motoristas que não possuem curso para isso e com mais veículos individuais circulando nas ruas, aumenta também a emissão de poluentes.

Já a nova morfologia do trabalho repõe os sentidos e significados essenciais desse conceito, porém continua “mostrando que o trabalho é, no início do século XXI, uma questão (ainda) decisivamente vital” (ANTUNES, 1999. p.11). Na ótica do referido autor, essa nova morfologia do trabalho foi e é engendrada pelas respostas que o capitalismo busca dar às suas crises estruturais, sendo o neoliberalismo e a reestruturação produtiva, no período de acumulação flexível, suas maiores expressões, com profundas consequências no mundo laborativo e o espaço urbano possui a materialidade necessária para potencializar e realizar esta espoliação do precariado. Harvey (2004b, p. 45) aponta esse processo atual como um “novo imperialismo” que gera uma nova etapa capitalista de “acumulação por espoliação”. Contudo, Fontes (2013) considera que as expropriações são constitutivas de todas as fases do capitalismo, e se exacerbaram recentemente.

Se a estrutura edificada pela reorganização produtiva do capital pertence aos dias hodiernos, alguns elementos protocapitalistas são resgatados, como a remuneração do trabalhador “uberizado” que se assemelha à remuneração por peça, do século XIX, apresentada por Marx (1985, pp. 141-142):

“Dado o salário por peça, é naturalmente do interesse pessoal do trabalhador aplicar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade. Do mesmo modo, é interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho.” [...] “mesmo permanecendo constante o salário por peça, implica em si e para si uma baixa de preço do trabalho.” [...] “Mas a maior liberdade que o salário por peça oferece à individualidade tende a desenvolver, por um lado, a individualidade e, com ela o sentimento de liberdade, a independência e autocontrole dos trabalhadores, por outro lado, a concorrência entre eles e de uns contra os outros”.

Quanto mais tempo de trabalho ofertado e mais passageiros transportados, o trabalhador tem a sensação de estar sendo melhor remunerado, de ser um indivíduo melhor sucedido do que os seus pares, de ter autocontrole do valor produzido pelo seu trabalho. Contudo, implica em uma

maior apropriação do valor produzido pelo trabalhador. O resultado do trabalho é alienado ao trabalhador que faz parte de um sistema coletivo, subordinado a um patronato invisível ou não personificado. “O objetivo geral do processo de conjunto escapa ao trabalhador, aparecendo como astronômicas cifras de lucro, mero dinheiro, distante da vida concreta, como se não mantivesse mais relação com a extração de valor.” (FONTES, 2019. p. 50). Uma pesquisa intitulada “Subsidiando Bilionários” afirma que o valor por hora obtido pelos motoristas de Uber é menor do que o salário mínimo do país. O estudo chega à conclusão que “o modelo de negócios do Uber - em que seus trabalhadores são artificialmente definidos como negócios independentes - ajuda a disfarçar os sacrifícios financeiros que motoristas fazem para permitir que esse modelo funcione.” (The Australian Institute, 2018. p. 5). Não queremos com esse exemplo dizer que o mesmo ocorre no Brasil, pois não possuímos dados em relação a isso. Contudo, isso nos serve para mostrar que o modelo de negócios do Uber só é sustentável através da espoliação do valor produzido pelo trabalhador. É interessante observar o cálculo feito pela Uber para extrair a mais-valia, que apesar de ser dito que é de fácil compreensão para os motoristas, até agora em nosso estudo de campo não encontramos um motorista sequer que saiba como calcular. Muitos motoristas acreditam que O Uber fica com 25% do valor da corrida, outros acham que é um pouco menos e alguns respondem que o valor varia de acordo com o tempo e a quilometragem da viagem⁵. Isso nos mostra que o cálculo baseado em um algoritmo com muitas variáveis não só não é fácil de ser calculado, como visa dificultar a percepção da extração da mais-valia⁶. Cumpre mencionar que todo o custo de depreciação da força de trabalho e do automóvel é de responsabilidade do trabalhador. É o trabalhador quem arca com o seguro, com a manutenção, com o reparo do carro, em caso de avaria, com o combustível, com a sua alimentação etc. Vale ressaltar que o trabalhador, caso fique adoecido, além de arcar com os custos de seu tratamento, deixa de arrecadar, pois não consegue dirigir. O mesmo ocorre em caso de conserto do veículo. Tudo isso sem falar que este trabalhador não tem seguro desemprego,

⁵ Cumpre mencionar que ainda estamos em fase inicial de entrevistas e, portanto, possuímos somente um universo de 40 entrevistados.

⁶ O Uber se baseia em alguns requisitos para calcular o valor das viagens. Existe o preço base, que é o valor inicial e que independente da distância da viagem vai continuar o mesmo (é importante ressaltar que esse valor base pode mudar de acordo com a cidade), normalmente parte de R\$ 5,00. A duração da viagem também interfere no valor, sendo calculada do início ao fim. Depois, é cobrado o valor da distância do trajeto. Além disso, podem existir casos de serem utilizados os preços dinâmicos ou pedágios e taxas.

O cálculo funcionaria dessa maneira:

Preço base + valor com base na duração + valor com base na distância + multiplicador de preço dinâmico (se houver necessidade) + taxa do Uber e outras taxas, se estiverem em vigor, além do valor de pedágio (se for o caso). Ver <https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/ganhos/> (acessado em 23/06/2019).

caso seja desvinculado do aplicativo, lembrando que isso pode ocorrer, não possui férias, décimo terceiro salário, nem aposentadoria, pois não é empregado do Uber. Ou seja, o engodo ideológico da economia de compartilhamento vende a ideia de que “o que é meu é seu”, mas a verdade é que “o que é nosso é deles” (SLEE, 2017). “Ao invés de compartilhamento, assistimos a uma apropriação corporativa da energia coletiva, com investimentos bilionários.” (SLEE, 2017. pos. 86). Como diria Slee (2017. pos.131) a economia do compartilhamento ao invés de levar à “utopia da cooperação direta entre pessoas, levou à impessoalidade e frieza dos algoritmos para máxima expropriação.”

A reorganização do trabalho no capitalismo financeiro e neoliberal, através das novas tecnologias de informação possibilitou o surgimento e fortalecimento de empresas que conectam, a custos muito reduzidos, consumidores e pequenos fornecedores de serviços. Essas empresas-plataforma, como o Uber, não precisam mais ser donas dos meios de produção, mas sim ter o controle dos meios sociais de produção, como o aplicativo que viabiliza o transporte de passageiro em larga escala. O Uber não é dono do meio de produção, mas é dono do capital. A propriedade do capital não é a propriedade dos objetos, mas a capacidade de agenciar meios de produção e trabalhadores através do controle de uma vasta rede. O poder das redes amplia a escala de atuação dessas empresas, permitindo um alcance global e viabilizando uma expropriação em massa do valor gerado pelo trabalho. Essa tecnologia permite um controle amplo do trabalhador e do território⁷ das grandes cidades. O motorista do Uber não pode recusar trabalho, pois além de ser avaliado o tempo todo pelos próprios usuários - que assim também trabalham para a empresa, produzindo informação e fiscalizando os motoristas – se recusarem transportar alguém, depois de algumas chamadas, poderá ser descartado. Existe um sistema de “metas” que a Uber estabelece oferecendo “bônus” aos motoristas para que estes trabalhem por mais tempo, mais quilometragem, por um número de viagens, trabalhem em um determinado local da cidade, demonstrando um controle do ritmo e da distribuição dos motoristas pelo território⁸. Este último caso nos mostra um controle territorial sobre a distribuição dos veículos

⁷ Entendemos território como “[...] um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder [...]” (RAFFESTIN, 1993, p. 144).

⁸ Muitos tipos de promoção são oferecidos aos motoristas parceiros. Para receber uma promoção, você precisa cumprir os requisitos específicos da mesma. Veja aqui uma descrição de requisitos que algumas promoções podem incluir.

VIAGENS CONCLUÍDAS: Algumas promoções exigem que você conclua um determinado número de viagens. Conta-se uma viagem quando você leva um usuário do local de partida ao destino com sucesso. Toda viagem cancelada por você ou pelo usuário não será contada.

pelo espaço urbano. Além de oferecer bônus para viagens iniciadas em determinados locais das cidades, o Uber se utiliza de variações do valor da tarifa (o que chamado de valor dinâmico), aumentando o preço de acordo com a demanda em determinadas áreas. Estimulando assim, o deslocamento dos motoristas para essas localidades. Incremente a isso o fato do aplicativo ir direcionando os motoristas na direção das áreas da cidade com maior demanda, oferecendo corridas que façam o motorista seguir nesse percurso até chegar à área que a empresa queira.

Esse território-rede nos mostra que outra característica desse processo, destacada por Haesbaert (2004), é a “glocalização”, situação que ocorre a partir de uma nova relação dialética entre o local e global, na qual os lugares não podem mais ser reconhecidos como locais ou globais, mas sim pela combinação dos dois processos. Assim, os espaços das grandes cidades se apresentam hoje diante de um “um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidos para servi-los [...]” (SANTOS, 1994, p. 18). Sendo assim, percebe-se que a análise do espaço urbano contemporâneo passa, significativamente, pela compreensão da nova lógica do capital transnacional e os rebatimentos dessa nova lógica para os trabalhadores, suas organizações políticas e ações contra as novas investidas do capital e a leitura do território-rede dessas empresas, como o Uber é fundamental para se pensar as transformações na relação capital x trabalho provocadas pelo processo de reestruturação produtiva.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

HORAS ONLINE: A quantidade total de horas que você esteve online é calculada ao minuto. Você pode estar em viagens, no trajeto para os locais de partida ou disponível para receber solicitações de viagens.

Observe que algumas promoções podem ter exigências de horários ou dias da semana específicos. Por exemplo, se o período de uma promoção for das 13h às 14h e você estiver online das 13h às 15h, isto será calculado como uma hora online para fins da promoção.

VIAGENS POR HORA (VPH): Este requisito é calculado como o seu número total de viagens concluídas durante um período de promoção, dividido pela duração do seu tempo online nesse período. Por exemplo, se você estiver online por 3 horas e concluir 6 viagens, isto será calculado como 2 VPH. As viagens canceladas não contam para VPH.

TAXA DE ACEITAÇÃO: Este requisito é calculado como o número total de viagens que você aceitou, dividido pelo número de solicitações de viagens enviadas para o seu telefone. As solicitações de viagens recebidas durante uma viagem são contadas.

LOCAIS ESPECÍFICOS: Algumas promoções exigem que as viagens tenham o seu local de partida em uma área específica. Isto tem por base o local do usuário quando ele solicita a viagem, não o local em que você estava quando aceitou a solicitação.

Quando uma promoção tem o requisito de um local específico, nós enviamos um mapa ou link mostrando a área qualificável. As viagens que começarem na área específica serão contadas, as viagens que começarem fora dessa área não serão contadas. (<https://help.uber.com/pt-BR/partners/article/como-funcionam-as-promo%C3%A7%C3%B5es-para-os-motoristas-parceiros?nodeId=2aa91e41-f139-4b4a-bfce-bf36c00ebc60>. Acessado em 23/06/2019).

Essa nova configuração territorial do trabalho urbano amplia o estranhamento do trabalhador ao produto do seu trabalho e também da sua identidade de classe através da ideologia do “empreendimento”, que parece ser o novo termo cunhado para precariedade e opressão humana originada na relação do trabalhador com a produção. A gestão do capital sobre o território, através de sua capacidade de transitar em diferentes escalas, faz com que o território seja estendido em seus limites e na abrangência global da estrutura empresarial funcione em redes, enquanto, o trabalhador (alienado) se enxerga enquanto tal só no limite da divisão social e técnica do trabalho e, no caso dos motoristas de aplicativo sem o enquadramento corporativo estabelecido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com ausência de sindicatos. A falácia do microempreendedor obstaculiza a noção de categoria, tampouco permite reconhecer como trabalhadores através do embuste do fim fictício da relação concreta de subordinação do trabalho ao capital. “A desqualificação do trabalho/emprego e dos trabalhadores está ligada à sua forma social, mas os atinge singularmente” (FONTES, 2019. p.50). O surgimento de novas formas de gestão, a desregulamentação das leis trabalhistas e o surgimento de novas categorias de trabalhadores acarretaram mudanças no conteúdo do território urbano, na composição da classe trabalhadora e na ação política desses trabalhadores. Essa nova realidade levou ao surgimento, por exemplo, do Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transporte Privado Individual por Aplicativos há pouco mais de um ano. Entretanto, como outros sindicatos, busca garantir direitos trabalhistas para a sua categoria. Porém, esse novo tipo de trabalho que parte de uma expropriação em massa de trabalhadores em escala global, privados de direitos conquistados historicamente deveriam ser o nosso “startup” para refletir sobre a necessidade de pensar estratégias – pela classe trabalhadora metamorfoseada – para superar e/ou apontar alternativas concretas de lutas rumo a uma *nova sociedade*, para além da sociedade do capital.

Alguns movimentos nos dão um sinal de que é possível usar as redes de forma a unir os trabalhadores em escala global. Sabemos que ainda temos muito a aprender com aqueles que representam as elites globais e usam a tecnologia a seu favor. Porém, alguns exemplos podem servir como gérmen da mudança, senão como inspiração para construirmos algo maior. É o caso do Clash City Workers⁹ (“trabalhadores da metrópole em luta”) um coletivo composto de trabalhadores e trabalhadores, desempregados e desempregados que deram origem à expressão precariado que surge na Itália e vem se tornando global. O nome Clash City Workers vem da

⁹ Ver <http://clashcityworkers.org/>

música de uma famosa banda britânica do final dos anos 70, o Clash. Nesta canção dizem que não se deve queixar-se da própria condição triste e do trabalho insatisfatório, mas é preciso organizar-se para mudar radicalmente tudo!

Que possamos então, nos inspirar para nos reconhecemos como classe trabalhadora global, a fim de encarar o complexo desafio de compreender as novas modalidades de extração do mais-valor que se ampliam no capitalismo atual. Juntamente ao crescimento da expropriação e espoliação do trabalho, crescem também as potencialidades de revolta para construção de um espaço igualitário, com os ajustes necessários para promoção da liberdade. Uma liberdade que usufruiremos ao nos libertarmos do autoritarismo absoluto do capital sobre o trabalho.

5 REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo : Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. Os sentidos do trabalho: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 1999.

ANTUNES, Ricardo (org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.

BLOOMBERG (Naomi Nix, Ben Brody e Lauren Leatherby). “Uber Beefs Up Lobbying in Pre-IPO Makeover: The Influence Game.” Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/graphics/uber-lobbying-washington-dc-2019/>>, acesso: 22 jun. 2019.

CLASH CITY WORKERS. Disponível em: <<http://clashcityworkers.org/>>, acesso: 20 jun. 2019.

CHESKY, Brian. Shared City, em Medium. 2014. Disponível em: <<https://medium.com/@bchesky/shared-city-db9746750a3a>>, acesso: 03 jun. 2019.

CHESNAIS, F. A mundialização do capital. São Paulo: Xamã, 1996.

FONTES, Virgínia. O Brasil e o capital-imperialismo. 3a ed. Rio de Janeiro: EdUFRJ/EPSJV Fiocruz, 2013. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/brasil_capital_imperialismo.pdf>.

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e Marxismo. Publicação do Núcleo Interdisciplinar de Estudos sobre Marx e Marxismo, UFF, Niterói, v.5, n.8, jan/jun. p.45-67, 2017. Disponível em: <<http://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220/177>>, acesso: 5 jun. 2019.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Editora Loyola, 1992.

HARVEY, David. Espaços de esperança. São Paulo: Ed. Loyola, 2004a.

HARVEY, David. O novo imperialismo. São Paulo: Ed. Loyola, 2004b.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Ed. Loyola, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 12,4% e taxa de subutilização é de 24,6% no trimestre encerrado em fevereiro de 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/24109-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-12-4-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-24-6-no-trimestre-encerrado-em-fevereiro-de-2019>> acesso: 22 jun. 2019.

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

MARX, Karl. O Capital. Livro 1, tomo 2, capítulo XIX (“O salário por peça”). São Paulo: Nova Cultural, 1985.

RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.



SOUZA, Marcelo L. de. Proteção ambiental para quem? A instrumentalização da ecologia contra o direito à moradia. *Mercator (Fortaleza)* [online]. 2015, vol.14, n.spe, pp.25-44. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.4215/RM2015.1404.0003>>, acesso: 13 abr. 2017.

TEIXEIRA, Francisco e FREDERICO, Celso. Marx no século XXI. São Paulo: Cortez, 2009.

THE AUSTRALIAN INSTITUTE. Subsidising Billionaires: Simulating the Net Incomes of UberX Drivers in Australia. 2018. Disponível em: <<http://www.tai.org.au/content/subsidising-billionaires-simulating-net-incomes-uberx-drivers-australia>>, acesso: 23 jun. 2019.

THOMAZ JÚNIOR, Antônio. Por uma Geografia do Trabalho. São Paulo, agosto de 2002. Revista Pegada Eletrônica. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/786/809>>, acesso: 03 jun. 2019.

UBER. <https://www.uber.com/br/pt-br/>, acesso: 22 jun. 2019.

UOL. “Novo estudo diz que uso de apps como Uber pioram trânsito em cidade dos EUA.” Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2019/05/16/novo-estudo-diz-que-uso-de-apps-como-uber-piora-transito-em-cidade-dos-eua.htm>>, acesso: 21 jun. 2019.