

UBERIZAÇÃO DO TRABALHO COMO AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL

Carla Silva Cordeiro

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

carlacordeiro1992@hotmail.com

RESUMO:

Esta pesquisa resulta da tentativa em compreender as novas configurações do trabalho provocadas pela crise do capitalismo. Através de uma nova forma de negócios denominada Economia do Compartilhamento temos uma reorientação na gestão da força de trabalho pautada no discurso do empreendedorismo que despeja sobre o trabalhador todos os riscos e responsabilidades. A *uberização*, resultado deste processo, é como chamamos essa nova forma de exploração e precarização do trabalho, visto a ausência de qualquer seguridade social. Nesse sentido, o que tentamos entender é se a *uberização* pode ser encarada como uma resposta do capitalismo em crise para a superacumulação da força de trabalho, em outras palavras, se seria uma forma de ajuste espaço-temporal no deslocamento das contradições que são inerentes ao capitalismo.

Palavras-chave:

Crise da sociedade do trabalho, Uberização e precarização.

GT – “7”: “Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica”

1 INTRODUÇÃO

Eu entrei porque eu tinha ficado desempregado e aí já tinha um tempo que o *Uber* tava “bombando” né? Todo mundo falando que tava dando muito dinheiro e aí um amigo me alugou um carro por um preço mais barato para eu começar a rodar. E aí eu comecei a rodar e tal. No início comecei a ver como é que “tavam” as coisas e comecei a ver que na verdade era tipo tudo uma ilusão. Você trabalha muito para a maior parte do dinheiro ir revertido ao *Uber* e a outra parte se você não tem carro próprio ele vai pro aluguel. Então acabou que eu me vi tendo que trabalhar pra duas pessoas e a terceira seria eu e não tava sobrando dinheiro pra isso. Então comecei a querer trabalhar mais e mais e freneticamente e alucinadamente a ponto de tipo não parar pra ir em casa, pegar num dia de manhã e rodar até o outro dia de manhã. De ir pro aeroporto pra dormir na fila lá, porque tem um esquema de fila no aplicativo então quanto mais na frente você tá menos você espera, então eu ia pro aeroporto dormia lá no estacionamento do Galeão pra tentar pegar corridas que seriam boas porque a semana não tinha sido produtiva. E aí acaba que começou a meio que me cobrar uma coisa muito assim (...) um cansaço muito grande. Eu tava trabalhando, trabalhando e trabalhando e não via retorno financeiro nenhum. Na verdade, eu pagava o aluguel e sobrava pouquíssimo dinheiro. Então na verdade eu vi que eu tava começando a ficar sem vida para alguém ter dinheiro que não era eu. E não comia direito porque você fica naquela de fazer corrida, mal pára pra ir no banheiro, é uma vez ou outra, beber água, todas essas questões que você tá na rua e começa a tocar a corrida e o aplicativo fica ligado e aí começa a tocar e você fica querendo aceitar as corridas e você passa a não fazer mais nada você simplesmente dirige o dia inteiro, fica estressado e é só isso. (Relato Felipe, motorista da *Uber*, 2018)

A riqueza de detalhes do relato supracitado concentra os pontos mais importantes do nosso esforço teórico e empírico em compreender a *uberização* como uma forma de ajuste espaço-temporal. Ao mencionar o desemprego, confirmamos a imprescindibilidade que a crise do valor e da sociedade do trabalho tem para nossa reflexão. A necessidade de estender a jornada de trabalho a ponto de dormir em um estacionamento, revela a que níveis a flexibilização têm mobilizado a mão-de-obra em sua dimensão temporal e espacial. A necessidade de arcar com todos os custos do próprio trabalho nos remete à transferência de responsabilidade e riscos sendo individualizada, intensificando a precarização do trabalho. Ignorar as necessidades fisiológicas do corpo frente à necessidade de otimizar o tempo, o máximo possível, entra em consonância com a nossa discussão sobre compressão do tempo-espço.

Este artigo, assim, concentra o esforço em definir o que temos entendido por *uberização*, estabelecendo suas tangências à crise do valor e averiguando como tem contribuído para a intensificação da precarização do trabalho. Para, enfim, analisar em que medida pode representar uma forma de ajuste a partir de novas configurações espaço-temporais do trabalho e da experiência social.

Como suporte ao aparato teórico utilizado neste trabalho, aplicamos entrevistas que realizamos no decorrer do ano de 2018. Através da plataforma *Google* criamos um formulário com

perguntas¹ direcionadas a captar um pouco da experiência dos motoristas que trabalham na *Uber*. Além deste recurso, dialogamos diretamente com vários motoristas a fim de nos aproximarmos mais do contexto de trabalho vivido por eles.

Sendo assim, este artigo se constrói empiricamente com base nos questionários acessados pela internet e nas entrevistas que fizemos pessoalmente aos trabalhadores. O formulário disponibilizado pela plataforma *Google* foi respondido por 64 motoristas e serviu para exemplificar alguns dados, assim como nos permitiu uma aproximação com algumas dimensões da reflexão teórica. Sempre que necessário, fizemos alguns comentários, dado que a amostra de entrevistados não é tão ampla.

2.1 UBERIZAÇÃO

Se o termo “Economia do Compartilhamento” foi esticado para muito além dos limites e difundir ideais comunitários, enquanto se pauta na economia de mercado, *uberização* também o foi, passando a ser tratado como uma forma de gestão e organização do trabalho que superaria o Toyotismo. Em entrevista à revista *Poli: saúde, educação, trabalho*, Marcio Pochmann declarou que a “*uberização* é o nome que estamos dando para a emergência de um novo padrão de organização do trabalho”. Contudo, ele a compara com o modo de regulação fordista e posteriormente com o Toyotismo, de modo que a *uberização* seria a representação de um modo de organização que surge como substituto frente ao esgotamento deste último. Em seguida, Pochmann observa ser uma nova fase representada pela “autonomização dos contratos de trabalho. É o trabalhador negociando individualmente com o empregador a sua remuneração, seu tempo de trabalho, arcando com os custos do seu trabalho”.²

Em primeiro lugar, comparar a *uberização* a um modo de regulação, tal como foi o fordismo e seu complemento, o keynesianismo, parece exagero. Ainda que tenhamos um novo padrão de organização e gestão da força de trabalho, o Estado exerce um papel muito menos ativo nesse processo: para atender às exigências da produção fordista foi preciso uma verdadeira desregulamentação dos mecanismos específicos de intervenção estatal.

1 Roteiro de perguntas em anexo

2 <http://www.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/poliweb48.pdf>. Acesso em julho de 2018.

Em segundo lugar, a dinâmica da produção em massa dependia da garantia das condições de demanda, em que o Estado possuía uma série de obrigações. Dentre seus esforços estava o controle de ciclos econômicos, relacionando políticas fiscais e monetárias. Políticas dirigidas para as áreas de investimento público, vitais para o crescimento da produção e do consumo de massa, garantindo um emprego relativamente amplo. Havia também a busca por complementar o salário com gastos de seguridade social, assistência médica, educação, habitação, etc. Além disso, o poder estatal era exercido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e os direitos dos trabalhadores na produção.

Por mais que as formas de intervencionismo estatal fossem muito variadas entre os países capitalistas avançados, os governos, mesmo com diferentes tendências ideológicas, criaram tanto um crescimento econômico estável como um aumento dos padrões materiais de vida através de uma combinação de estado do bem-estar social, administração econômica keynesiana e controle das relações de salário. Desse modo, para seu funcionamento, o fordismo dependia das ações estatais de forma essencial no tocante ao sistema geral de regulamentação social.

As funções de regulação da produção de mercadorias são assumidas pelo Estado de modo que as decisões a tal respeito têm que passar pela esfera política. Contudo, tais funções de regulação ficam agora comprometidas, uma vez que as estruturas sociais, que até o fordismo haviam fornecido suporte para o processo social, apresentam atualmente uma série de distúrbios.

Estes distúrbios, que indicam o colapso histórico do sistema, manifestam-se essencialmente como *crise ecológica*, como *crise da sociedade do trabalho*, como *crise do Estado nacional* e como *crise da relação entre os sexos*. E, justamente nesses campos, os tácitos panos de fundo da "política" vêm à luz e saem do silêncio. Os ruídos da catástrofe social, provocados pelo seu desmoronamento, transformam-se diretamente nos gritos de dor da "política", cuja função reguladora se desintegra, juntamente com o mecanismo funcional econômico. Na exata medida em que as bases do sistema, inatingíveis pela "política", perdem a sua capacidade de funcionar, a esfera política começa necessariamente a rodar em falso (KURZ, 2018).

A estrutural crise do capital e seus respectivos distúrbios, como a crise da sociedade do trabalho, revelam a perda de substância do dinheiro e a conseqüente "crise estrutural da política". Assim, uma vez que o sistema se encontra perturbado economicamente, o será também politicamente. A perda de funções delineia um quadro em que o Estado está cada vez mais atado monetariamente aos princípios do corte de custos, mesmo que isso implique em cortes sociais drásticos.

Se após o fordismo já presenciamos a constante perda da capacidade de regulação por meio do distúrbio das funções básicas da política e a progressiva contração do Estado social, vivemos atualmente o limite da extinção da capacidade de reprodução econômica e social. Nesse sentido, não pode a *uberização* ser uma fase a superar o Toyotismo, uma vez que aparentemente não temos mais um modo de regulação como parâmetro. O modo de regulação estava ligado à criação de um modo de reprodução da força de trabalho, se com o Toyotismo isso acaba, não cabe encarar a *uberização* também por esse prisma. Sendo assim, a *uberização* pode ser vista como o aumento vertiginoso da precariedade do trabalho, já que presenciamos o limite do fim da regulação capitalista.

Segundo Ludmila Costek Abílio (2017), podemos entender a *ubernização* como uma nova forma de exploração do trabalho, pois aqueles que se tornam associados ou parceiros podem desempenhar sua função com a total ausência de garantias básicas ao passo que a subordinação precisa ser mantida. Agora os riscos e custos passam a ser assumidos por esses “trabalhadores por conta própria” que definirão sua jornada de acordo com suas necessidades e possibilidades, buscando cada vez mais estratégias para lidar com a crescente concorrência, como os motoristas que tentam agradar o máximo possível os consumidores do serviço, obter as melhores avaliações e conseguir destaque nas solicitações de viagens.

Se formos nos ater ao termo *uberização* como forma de organização do trabalho, vale reforçar que a *Uber* não inaugurou a mediação entre prestadores de serviços e consumidores por aplicativos digitais. Apesar de ser uma das maiores representantes dessa nova forma de negócios, ela não trouxe nenhuma inovação. Mas por ter se tornado o grande símbolo da “Economia do Compartilhamento” e da visão do trabalhador como parceiro e empreendedor, vamos adotar o termo com tais ressalvas.

A *uberização* mais se aproxima de um aprofundamento da flexibilização, chegando ao extremo de trabalhadores nem serem mais vistos enquanto tal. Imperando o discurso do empreendedorismo com o acréscimo das transformações promovidas pela microeletrônica que conecta prestadores de serviços e consumidores, gerando lucro para grandes corporações. Assim, a vasta mudança econômica liderada pelo *software* e pela conectividade conquistou poder, dinheiro e influência.

A ideia levantada por Pochman do trabalhador negociando individualmente com o empregador a sua remuneração e tempo de trabalho não faz sentido se adotada para caracterizar a *uberização*. Temos no presente momento grande parte dos trabalhadores vivendo na mais

completa dependência fria de algoritmos e sistemas de reputação. O diálogo com o empregador não existe, primeiro pela nebulosidade de sua personificação através das plataformas digitais, e segundo, por eles nem mais serem considerados empregados, e sim parceiros.

A globalização e a consequente desregulamentação dos mercados junto ao acesso a telemática (informática mais telecomunicações), outrora restrito às corporações, chega a um momento de acessibilidade aos indivíduos. Nesse processo de individualização podemos ver uma alavancada da flexibilização sendo difundida no plano individual, graças às tecnologias digitais que colaboram na gestão de si mesma realizada pela força de trabalho.

A tecnologia emerge como trunfo na construção deste modelo de negócio que externaliza os custos a partir da eliminação de regulações que anteriormente mediavam a relação entre os interesses das empresas e os das comunidades, mas que agora permeia os interesses das empresas e os dos fornecedores de serviços. A apropriação e concentração do capital têm dependido cada vez mais dos aparatos progressivamente aprimorados pela tecnologia.

O discurso neoliberal que exalta o empreendedorismo alcançado por meio do esforço individual tem levado cada vez mais trabalhadores a se submeter a todo espectro que envolve a *uberização* do trabalho: parcerias em vez de contratos de trabalho, extensas jornadas, ausência de garantias trabalhistas e alto poder de controle. Neste cenário, os contratos de trabalho têm dado lugar a uma espécie de aluguel da mão-de-obra para serviços específicos onde empresas têm funcionado e lucrado “sem empregados”. Essa transição para o microempreendedor evidencia a exigência da flexibilização na medida em que a sua administração é transferida para o trabalhador. Antes empregados, agora empreendedores, a produtividade e respectiva renda se tornam total responsabilidade de cada parceiro.

O sociólogo Ulrich Beck traz profundas contribuições ao analisar a individualização como um novo modo de socialização, cujo relacionamento entre indivíduo e sociedade sofre uma espécie de transformação categorial em vez de uma mera mudança nos termos de consciência e posicionamento pessoal. O autor salienta como um equívoco a associação desta categoria com a formação de personalidade, singularidade e emancipação, o que estaria mais coerente com o que ele chama de individualização.

No impulso dos processos individualizatórios, diferenças de classe e vínculos familiares não chegam a ser realmente anulados, passando antes ao plano de fundo, dando lugar ao novo “centro” do projeto biográfico. Ao mesmo tempo, surgem novas dependências. Estas remetem as *contradições imanentes ao processo individualizatório*. Na modernidade avançada, a individualização se consoma sob as condições liminares de um processo de socialização que progressivamente impossibilita emancipações individuais:

é certo que o indivíduo se desonera de estruturas de sustento e vínculos tradicionais, mas recebe em troca as pressões do mercado de trabalho, de uma subsistência baseada no consumo e das padronizações e controles contidos em ambos. Em lugar dos vínculos e formações sociais *tradicionais* (classes sociais, família nuclear), entram em cena instâncias e instituições secundárias, que imprimem sua marca na trajetória do indivíduo e atuam no sentido contrário do arbítrio individual que se realiza sob a forma de consciência, tornando-o um joguete de modas, circunstâncias, conjunturas e mercados (Beck 2011, p.194).

Segundo a produção de uma nova forma de socialização no lugar da emancipação individual, emerge um novo tipo de padronização não mais pautado nos modelos tradicionais, mas sim pressões ainda mais intensas decorrentes da forma mercadoria através de novos meios de controle mediados pela microeletrônica. A individualização pode ser entendida, assim, como a forma de socialização mais dependente do mercado em todos os âmbitos da vida.

A responsabilidade de assegurar a própria sobrevivência tem como resultado a subjetivação e individualização dos riscos e contradições produzidas socialmente. Não há como evitar, nesse sentido, os sentimentos de fracasso e culpa frente às mudanças decorridas da crise da sociedade do trabalho. Assim, as contradições sistêmicas do capital, e neste caso, principalmente àquelas referentes à crise da sociedade do trabalho, acabam sendo convertidas numa superação a ser realizada individualmente. Para tanto, é necessário analisar as contradições permeadas entre valor e trabalho que contribuem na promoção da *uberização*.

2.2. UBERIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO

O processo iniciado na década de 1970, com a Revolução Microeletrônica, além de interferir progressivamente na produção de valor, também abriu portas para novas formas de exploração da força de trabalho através da prestação de serviços mediada pelas plataformas digitais. A mudança tecnológica, além de eliminar postos de trabalho, tem transferido parte da força de trabalho para ocupações improdutivas do setor terciário. Agora, prestadores de serviços, que já existiam, tornaram-se ainda mais precarizados conforme são controlados por valiosas empresas que detém o poder da tecnologia digital. Como dito anteriormente, isto é o que temos chamado de *uberização* do trabalho.

A situação atual adquire contornos ainda mais críticos. Vivenciamos a intensificação da Terceira Revolução Tecnocientífica e as informações são ainda mais ampliadas para setores até então não-rentáveis para o capital. A microeletrônica chega a um grau de desenvolvimento que presenciamos a criação da inteligência artificial, de modo que essas novas máquinas norteiam o surgimento da chamada Revolução 4.0.

O comprometimento da produção de valor, quer pela expulsão da força de trabalho dos processos de produção, quer pela transferência para setores improdutivos, produz um excesso de mão-de-obra que deve ser extremamente flexível, adaptar-se as mais adversas situações no contexto de uma crescente informalização, justificada pelo discurso empreendedor. O desemprego e a diminuição dos salários já não representam somente uma forma de aparência da desvalorização. É a expressão por excelência da crise da sociedade do trabalho e o limite do próprio capitalismo de continuar produzindo valor. Com o grau elevado do desenvolvimento das forças produtivas e a substituição do trabalho humano por robôs dotados de inteligência artificial, a crise de valorização se agrava.

É verdade que a *Uber* aparece como opção diante do desemprego e dos ganhos insuficientes em determinado trabalho (como forma de complementar a renda) e por isso é utilizado, as vezes, como um exemplo das possibilidades de reorganização econômica que gera novos empregos. Entretanto, aqui vemos um bom exemplo das contradições intrínsecas ao capitalismo: ainda que a *Uber* seja criadora de milhões de postos de trabalho em todo o mundo (a seguir discutiremos em que condições), o seu impacto econômico sobre diversos setores é altíssimo, destruindo ocupações já existentes. Nesse sentido, assim como a lógica global do capital é travada com os ganhos empresariais individuais com o corte de custos e eliminação de empregados, a plataforma de corridas oferecida pela *Uber*, ainda que apareça isoladamente como geradora de empregos, destrói postos de trabalho em diversos setores.

O modelo de trabalho incorporado pela *Uber*, assim, é ao mesmo tempo um símbolo da crise da sociedade do trabalho e ao mesmo tempo seu agravante. Podemos citar alguns exemplos, como o fornecido pelo CEO da *Ace Parking*, John Baumgardner, que afirma que a demanda por estacionamento em hotéis em San Diego (EUA) caiu 5 a 10%, enquanto a demanda de manobristas está abaixo de 25%. No caso de casas noturnas a queda é ainda maior, onde a demanda por estacionamento com manobrista baixou 50%.³ Este fenômeno não se encerra nos Estados Unidos. Em São Paulo, a expansão do serviço tem deixado estacionamentos cada vez mais vazios gerando mais desemprego.⁴

3 <http://fortune.com/2018/02/24/yes-uber-really-is-killing-the-parking-business/> Acesso em abril de 2018.

4 <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2017/04/17/efeito-uber-deixa-valets-sem-servico-e-esvazia-estacionamentos-em-sao-paulo.htm> Acesso em abril de 2018.

Por outro lado, os motoristas de táxi têm sofrido diretamente com a concorrência da *Uber*. Alguns deles, principalmente aqueles que não possuíam licença, trabalhando para os proprietários do táxi, converteram-se em motoristas *Uber*. Um outro processo está ocorrendo em algumas cidades do Brasil com o impacto da plataforma sobre os meios de transporte coletivo: na Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, empresas de ônibus estão processando a *Uber* por transporte coletivo irregular e perda de passageiros, dado o uso das corridas compartilhadas.⁵

No paradoxo simultâneo em que a *Uber* representa tanto alternativa ao desemprego ao passo que também o intensifica, vemos como o primeiro caso é frequentemente mais lembrado e associado a companhia. Isso porque os elevados índices de desemprego, sem contar com aqueles que desistiram de procurar emprego, são amenizados estatisticamente no sentido em que as formas mais precárias de trabalho se tornam uma aparente solução. É nesse sentido que o desemprego deixa de ser incorporado aos números enquanto na verdade revela as configurações sociais do subemprego, cujos riscos, inseguranças e incertezas devem ser assumidos individualmente.

Este fenômeno pôde ser comprovado em nossa pesquisa. Ao perguntar o que levou os motoristas a dirigir pelo aplicativo de mobilidade, 62,5% dos 64 entrevistados afirmou ser em função do desemprego. Até o momento em que a pesquisa foi respondida, as taxas de desemprego no Brasil chegavam a 12,4%, alcançando um total de 13 milhões de pessoas.⁶ Visto a superacumulação de força de trabalho, o subemprego na *Uber* representa uma alternativa, ainda que mediante a ausência e irresponsabilidade quanto a qualquer garantia de seguridade social.

Assim, a empresa que está presente em mais de 600 cidades do mundo tem perpetuado essa individualização numa escala cada vez maior frente aos investimentos em seu crescimento, cuja tendência de individualização da força de trabalho já é a orientação de muitas corporações que acreditam ter parceiros e colaboradores. Tratando a *uberização* associada a uma forma de extrema flexibilidade do trabalho, mediado pela tecnologia de plataformas digitais graças à Revolução Microeletrônica, é necessário prosseguir na reflexão sobre suas orientações que só podem florescer no terreno devidamente preparado devido os efeitos sociais provocados pela crise do valor.

5 <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/01/22/empresas-de-onibus-pedem-fim-do-uber-juntos-e-ressarcimento-por-perda-de-passageiros.ghtml?>Acesso em janeiro de 2019.

6 <https://g1.globo.com/economia/concursos-e-emprego/noticia/2018/07/31/desemprego-fica-em-124-em-junho-e-atinge-13-milhoes-de-pessoas-diz-ibge.ghtml> Acesso em janeiro de 2019.

O *blog* da empresa está repleto de razões que tentam justificar a importância da *Uber* para o espaço urbano. Como, por exemplo, a possibilidade de obter renda planejando seu próprio horário, sendo seu próprio patrão ou, por outro lado, de usufruir de um meio de transporte seguro, acessível, confiável e que, compartilhado, pode ser uma forma de reduzir o consumismo e os impactos ambientais. Parece ser uma fonte inesgotável de benefícios para motoristas, consumidores, e, acima de tudo, para as cidades.

Ao perguntar se estão satisfeitos em trabalhar como motoristas da *Uber*, tivemos um retorno de concepções variadas e bem divididas. Há aqueles que acreditam ser “empreendedores de si mesmos” com toda vantagem da liberdade e flexibilidade de sua própria gestão. Para aqueles que encontraram na *Uber* a solução para falta de trabalho, obtivemos respostas como “*Sim, me salvou do desemprego*”. Em contrapartida, muitos se queixaram da taxa de 25% cobrada pela empresa, afirmando ser elevada demais. Um relato em específico revela bem um olhar sobre a corrosão dos direitos trabalhistas pautada na lógica do subemprego:

Não, justamente pela falta de reconhecimento. Se o atendimento não for impecável ou o carro sujar em um dia de chuva a nota cai e existe a possibilidade da suspensão da conta. Fora que não existe nenhuma garantia como férias, 13º, INSS e por aí vai. O *Uber* hoje é como um “bico” e não uma profissão.”(Trecho de entrevista com motorista da *Uber*, 2018)

Para uma ideia dessa elevada concorrência, no Brasil, o número de motoristas saltou de 50 mil para 500 mil em um ano, entre outubro de 2016 e 2017.⁷ A maioria deles estão nas principais regiões metropolitanas. A ativação do mecanismo dinâmico tem sido cada vez mais rara em função do aumento da concorrência entre os motoristas. Mas os efeitos do excesso de motoristas não se encerram por aí. Muitos chegam a ficar dirigindo por um tempo considerável, sem nenhum passageiro e gastando combustível. Outros param onde se sentem seguros, num lugar de maior procura e à espera de uma nova solicitação. Esse tempo ocioso, obviamente, não é de forma alguma recompensado.

Apesar dos discursos da empresa, a queixa dos motoristas referente à queda do número de corridas os leva a trabalhar cada vez mais horas, devido à concorrência criada pela própria companhia e ao crescimento de outras plataformas de mobilidade. O faturamento que chegava até

7 <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931013-numero-de-motoristas-do-uber-cresce-dez-vezes-em-um-ano-no-brasil.shtml> Acesso em fevereiro de 2018.

R\$ 2.000 por semana, no fim de 2016, não é mais alcançado, devendo se contentar caso chegue a R\$ 1.200, segundo reportagem da *Folha de São Paulo*. Conforme cresce a oferta de motoristas, não acompanhada pelo crescimento das solicitações por viagens, a consequência são as jornadas de trabalho aumentarem. De acordo com a mesma reportagem, um motorista entrevistado chegou a trabalhar 23 horas seguidas dando umas “dormidas no carro” e numa segunda-feira faturou apenas 12 reais. Chegam ao ponto de oferecer cartões de contato e combinar viagens por *WhatsApp* como estratégia para contornar a concorrência.⁸

Um grande número de motoristas tem deixado a plataforma em São Paulo.⁹ Tal fato é justificado majoritariamente pelo excesso de horas trabalhadas e pela falta de retorno financeiro. Se queixam das horas excessivas e da pressão psicológica ao receber e-mails e mensagens da *Uber* ao desligar o aplicativo. A rede de controle se complexifica frente ao risco de bloqueio do aplicativo mediante cancelamentos feitos por motoristas e avaliações negativas. A empresa se pronunciou dizendo que os prestadores do serviço que contratam e não o contrário, tendo total independência e flexibilidade para fazer seus horários.

A relação de dependência a um padrão de rotina cada vez mais extenso e intenso acaba por revelar o aprisionamento aos mecanismos de controle dotados de um contínuo avanço tecnológico. Contraditoriamente, a crise da sociedade do trabalho é experimentada pelos indivíduos não como uma libertação das coerções do tempo, como justificam os defensores da flexibilização, mas um total aprisionamento a este: é preciso trabalhar cada vez mais diante da escassez de trabalho.

As reclamações dos motoristas estão de acordo com um estudo feito pelo Massachusetts Institute of Technology com 1100 motoristas da *Uber* que mostra que 30% dos mesmos estão perdendo dinheiro ao se levar em conta os gastos com o automóvel. Quase três quartos dos motoristas ganham menos que um salário mínimo nos Estados Unidos, com faturamento médio de US\$ 3,37 por hora de trabalho sem contar impostos. A taxa cobrada pela empresa, que corresponde em média a 25% do valor da corrida, somada aos gastos com combustível, seguro do veículo, depreciação e manutenção, tudo isso leva muitos a deixar a plataforma. Esse quadro pode explicar a razão da alta rotatividade dos motoristas. Segundo o site *The Information*, em abril de 2017, a

8 <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/07/1794373-efeito-uber-reduz-precos-mas-leva-motorista-a-jornada-de-quase-24h.shtml>. Acesso em fevereiro de 2018.

9 <https://revistapegn.globo.com/Startups/noticia/2016/09/uber-perde-motoristas-por-horas-excessivas-de-trabalho.html>. Acesso em fevereiro de 2018.

Uber conseguia segurar apenas 4% de seus motoristas de um ano para o outro, nos Estados Unidos.¹⁰

De acordo com *McKinsey Global Institute*, em estudo realizado em 2016, entre 20% e 30% de todos os trabalhadores dos Estados Unidos e da Europa já atuam na “Economia do Compartilhamento”. A fundação alemã *Friedrich Ebert Stiftung* afirma que o emprego dessa força de trabalho não-regular reduz os custos do trabalho em mais de 30%, já que as empresas não proveem assistência à saúde, aposentadoria, compensações por acidentes de trabalho, desemprego, afastamento por doença ou férias.¹¹

A perda do vínculo empregatício acaba por isentar a empresa de arcar com qualquer gasto e preocupação com os riscos enfrentados pelos trabalhadores, vistos como empreendedores. Apesar desse contexto de precarização, trabalhar para empresas como a *Uber* torna-se uma opção viável e rápida para uma massa de pessoas subutilizadas que gostariam ou poderiam trabalhar mais horas do seu dia. Somente no Brasil, segundo dados recentes do IBGE, existem 26,4 milhões de trabalhadores subutilizados, uma categoria que envolve, além dos indivíduos “economicamente ativos” que estão fora do mercado de trabalho, também as pessoas que estão ocupadas, mas cuja jornada é menor do que aquela a que se dispõem a trabalhar.¹² Evidentemente, esses trabalhadores subutilizados estão em disputa com o exército de desocupados, que é uma outra categoria estatística para o IBGE.

2.3 UBERIZAÇÃO COMO RESPOSTA À CRISE

Para seguirmos em nossa reflexão, é importante ressaltar que a crise não se limita a um problema de superacumulação. O limite interno do capitalismo se evidencia na sua incapacidade de continuar produzindo valor. A substituição do trabalho produtivo por improdutivo representa um ataque ao seu pilar mais fundamental. As revoluções tecnológicas, portanto, além de exigir

10 <https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2018/03/03/quase-um-terco-dos-motoristas-do-uber-estao-perdendo-dinheiro-diz-estudo.htm>. Acesso em fevereiro de 2018.

11 <https://www.cartacapital.com.br/revista/939/uber-desafio-ao-estado>. Acesso em julho de 2018.

12 <https://www.valor.com.br/brasil/5342183/mercado-tem-264-milhoes-de-trabalhadores-subutilizados-mostra-ibge> Acesso em janeiro de 2019.

que o capital supere as barreiras internas da acumulação, geram barreiras impossíveis de serem superadas. Mediante avançados níveis de desenvolvimento tecnológico, investimento concentrado em capital fixo, o sistema produtor de mercadorias provoca uma progressiva e generalizada incapacidade de absorção do capital variável. Os trabalhadores que ainda são absorvidos pela estrutura do capital enfrentam uma constante e acirrada competição, dado que o processo desvaloriza a força de trabalho disponível, barateando e a tornando abundante.

É necessário, portanto, compreender como as contradições de uma sociedade fundamentada no valor, que a cada estágio de desenvolvimento das forças produtivas acaba por removê-lo, levam à criação de novas configurações geográficas, novos processos de trabalho a partir de uma base espacial renovada. As contradições entre a mobilidade geográfica do capital e da força de trabalho estão relacionadas à flexibilização e à precarização, e isso é possível perceber nitidamente a partir da nova experiência incorporada pela *Uber*.

As novas configurações, mediante o crescente excesso de força de trabalho (capital variável), exigem que indivíduos se submetam a condições cada vez mais precárias como mecanismo de ajuste à superacumulação. Uma vez que massas de trabalhadores têm sido descartadas, prestar serviço para a *Uber* se mostra como solução mais imediata frente ao desemprego. Evidente que isso é um processo contraditório, já que a redução dos gastos com capital variável repercutem posteriormente na diminuição do nível geral de consumo, o que amplia o problema da superacumulação. Entretanto, esse é um instinto da relação do capital, da qual não pode se esperar nenhuma racionalidade.

Se valor é uma relação social, interessa, portanto, compreender como sua crise vem produzindo novas configurações espaço-temporais, particularmente, na relação de trabalho. No final do século XIX, a inovação dos processos produtivos no que ficou conhecido como a Segunda Revolução Tecnológica, ao difundir o uso dos motores elétricos e à combustão, eliminou massas de trabalhadores das linhas de produção. O ajuste espacial para essa superacumulação da força de trabalho foi a emigração da Europa para outros continentes.

No passado, esse excesso pôde ser compensado através da mobilidade geográfica e da criação de novos ramos de produção capazes de absorver parte dos trabalhadores expulsos mediante a inovação dos processos produtivos. Presenciamos hoje, porém, os limites inerentes ao capitalismo globalizado com elevado grau de desenvolvimento de suas forças produtivas, de modo que, desde a revolução microeletrônica esta compensação não funciona mais.

O potencial de racionalização é agora tão grande que continuamente se torna supérfluo mais trabalho do que aquele que pode ser absorvido adicionalmente na valorização, através do aumento da produção de mercadorias. Apesar do aumento da quantidade de mercadorias, diminui rapidamente a substância de trabalho social "válida" no standard de produtividade da microelectrónica e conseqüentemente a crise assume carácter estrutural. Nas regiões periféricas do mercado mundial, na zona do socialismo de Estado do Leste e da "desenvolvimento atrasado" do Sul, tal situação já conduziu à derrocada social, precisamente porque a microelectrónica não pôde ser aplicada com êxito por falta de força de capital e por isso a respectiva produção caiu abaixo do standard de produtividade mundial (tornando-se, portanto, "não rentável" e deixando de ter capacidade de concorrência). Esta situação foi interpretada como falhanço próprio das variantes do socialismo de Estado, em vez de como parte de uma crise mundial da terceira revolução industrial, apesar de o mesmo problema há muito se ter feito notar também no Ocidente, como desemprego estrutural de massas; e precisamente por causa da forçosa aplicação da microelectrónica (Kurz, 2018).

Nesse sentido, quando olhamos para o caso de periferias mundiais do capitalismo, como é o caso do Brasil, as conseqüências da revolução advinda com a microeletrônica são ainda mais devastadoras. A falta de capital para investir no aperfeiçoamento de uma capacidade produtiva cada vez maior, fomentou um quadro em que esses países já entram em cena com desvantagem frente a concorrência do mercado mundial. Conseqüentemente, os efeitos sociais não são de forma alguma amenizados, muito pelo contrário. São ainda mais devastadores face à falta de trabalho e à expansão de suas formas ainda mais precárias.

Nesse contexto de constante racionalização da força de trabalho, o desemprego em massa se relaciona ao sistema empregatício através de novas formas de subemprego improdutivo, informal e altamente flexível, e faz com que uma série de novos riscos seja encarada individualmente. Eis uma característica ao ajuste espacial da força de trabalho deste tempo: um ajuste a ser desempenhado individualmente. Quando se trata da *uberização* do trabalho essa característica se torna ainda mais latente.

Ulrich Beck (2011) menciona um processo de bipartição do mercado de trabalho segundo normas padronizadas e despadronizadas de mobilização de mão de obra em seu aspecto temporal, espacial e previdenciário. A mobilidade espacial experimenta uma espécie de dualidade, em que graças aos meios eletrônicos pode ser tanto intensificada quanto convertida em imobilidade. O crescimento de pessoas trabalhando em regime *home office*, revela o quão lucrativo podem ser os cortes de custos com instalações e determinados equipamentos nas empresas, o que exemplifica a imobilidade. Apesar de o sociólogo alemão retratar um quadro nebuloso ainda na década de 1980, acreditamos que a *Uber* pode ser interpretada sobre o prisma da "sociedade de risco" produzida a partir das transformações da "modernidade flexível".

O trabalho de motoristas mediado por plataformas digitais é um produto da modernidade que anseia pelo máximo desenvolvimento das forças produtivas. Enquanto a revolução da microeletrônica promove tamanha racionalização da força de trabalho, tanto nos setores produtivos quanto nos improdutivos, gerando um excesso de capital variável, ao mesmo tempo integra parte desse excedente no complexo sistema de formas flexíveis, plurais e precárias de emprego. O subemprego surge do rompimento da delimitação entre emprego e desemprego, sendo uma forma de integrar o excedente de força de trabalho numa relação onde os riscos, incertezas e inseguranças são diretamente transferidas ao indivíduo.

Os impulsos modernizantes forjam um tipo de trabalhador que deve estar constantemente disposto a se deslocar e tentar sobreviver a partir do movimento. Desenraizado e sempre disposto a negar a imobilidade espacial para se adequar à configuração do trabalho flexível. A dispersão espacial é um pré-requisito para o exército de desempregados que dependem da necessidade de deslocamentos para encontrar janelas no mercado.

Não se trata somente de desenraizar e evitar qualquer fixação espacial física, pois até os custos com capital fixo foram externalizados, no sentido em que os motoristas são proprietários do próprio equipamento. A exigência de ter um carro (próprio ou alugado) para poder trabalhar revela a que níveis chegou a externalização de custos. O capital fixo, antes disponibilizado pelo empregador, agora é responsabilidade do trabalhador, numa teia de transferência de custos em que os próprios empregados devem arcar com as consequências.

O estreitamento de horizontes temporais num espaço cada vez mais amplo se revela como um ajuste espaço-temporal na perspectiva do deslocamento das contradições da crise do capital. A eficiência tecnológica chega ao nível de intensificar o movimento que Harvey (2013) denomina de *compressão do espaço-tempo*, em que os limites temporais de tomada de decisões são de certa forma encurtados ao passo que a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte permite a rápida difusão dessas decisões num espaço cada vez mais abrangente. Esse movimento pode ser encarado à luz do que temos chamado de *uberização*, uma vez que a tecnologia das plataformas digitais surge como mecanismo que possibilitará a aproximação mais rápida entre oferta e demanda sobre um espaço abrangente.

A teoria do ajuste busca explicar as respostas do capitalismo para as crises na tentativa de superá-las. O ajuste espacial pode ser entendido, portanto, como o deslocamento geográfico das contradições internas do capitalismo. A compressão espacial é parte da teoria do ajuste. Para David

Harvey, em *A condição pós-moderna*, a acumulação flexível é o ajuste que surge para superar a crise do fordismo, uma nova maneira de organizar o capitalismo.

A transição para acumulação flexível foi feita em partes por meio da rápida implantação de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas. Embora estas últimas possam ter se originado da busca da superioridade militar, sua aplicação teve muito que ver com a superação da rigidez do fordismo e com a aceleração do tempo de giro como solução para os graves problemas do fordismo-keynesianismo, que se tornaram uma crise aberta em 1973. A aceleração na produção foi alcançada por mudanças organizacionais na direção da desintegração vertical- subcontratação, transferência de sede etc.- que reverteram a tendência fordista de integração vertical e produziram um curso cada vez mais indireto na produção, mesmo diante da crescente centralização financeira. Outras mudanças organizacionais- tais como o sistema de entrega “just-in-time”, que reduz os estoques-, quando associadas com novas tecnologias de controle eletrônico, de produção em pequenos lotes etc., reduziram os tempos de giro em muitos setores da produção (eletrônica, máquinas-ferramenta, automóveis, construção, vestuário etc.). Para os trabalhadores, tudo isso implicou uma intensificação dos processos de trabalho e uma aceleração na desqualificação e requalificação necessárias ao atendimento de novas necessidades de trabalho (Harvey, 2013 p. 257).

Desde a década de 1970, nenhum ajuste foi capaz de alavancar o capitalismo para uma nova fase de crescimento contínuo: o que tivemos desde então foram ajustes espaço-temporais falidos.¹³ Contudo, o autor rejeita a ideia de que a crise do capitalismo é estrutural, considerando ainda possibilidades de retomada da expansão econômica capitalista. Essa polêmica não nos importa aqui, mas seria significativo inserir a *uberização* no rol dessas tentativas de ajuste espacial diante da crise capitalista.

As novas formas organizacionais e a tecnologia incorporada na *uberização* permitem ao consumidor se conectar através de um aplicativo de *smartphone* quase que imediatamente a um motorista disponível, o que revela que a *Uber* é um ganho de tempo no sentido em que encurta as relações. Não é mais necessário esperar um ônibus, um taxi vazio passar ou ligar para uma central de táxi: à sua disposição está o *software* para solicitar uma viagem que lhe conecta com o motorista mais próximo possível.

A aproximação do consumidor do transporte da sua oferta otimiza, do ponto de vista individual, o tempo de transporte do consumidor e o tempo de trabalho daquele que oferece o serviço. O que o aplicativo faz é alterar as relações espaciais e temporais, teoricamente eliminando

13 “Como vai ser útil remeter a exemplos empíricos no que exponho a seguir, proponho-me a aceitar as provas empíricas oferecidas por Brenner, que vê um problema crônico e persistente de sobreacumulação presente no capitalismo como um todo desde a década de 1970. Isso vai instaurar a base da interpretação da volatilidade do capitalismo a partir de então como uma série de ordenações espaço-temporais que fracassaram, mesmo a médio prazo, em tratar os problemas da sobreacumulação.” (Harvey 2005, p. 93).

tempos mortos. Se mediante as pressões da acumulação do capital houve sucessivas ondas de compressão do tempo-espço, interpretamos que a disseminação do transporte por plataformas digitais equivale a mais uma onda, um esforço tecnológico em reorganizar as relações sociais e promover uma tentativa de aniquilação do espaço por meio do tempo.

Não é incomum, para exemplificar, que motoristas, ao se deslocar para o trabalho regular, liguem o aplicativo para aproveitar o que era um tempo de viagem desperdiçado para o trabalho. O tempo de deslocamento se transforma, assim, em tempo de trabalho. A vida cotidiana é afetada por esse impulso acelerador do tempo. Já a aniquilação do espaço pode ser averiguada a partir da descentralização do local de trabalho no sentido em que a fixidez não tem mais o mesmo rigor para força de trabalho que outrora batia cartão na fábrica. Para os motoristas digitais, mais que um local de trabalho descentralizado, o local de trabalho é o próprio automóvel, a sua “base” é a mobilidade.

A aceleração no tempo de giro não se restringe ao trabalho. Abrange também a troca e o consumo. O aperfeiçoamento de sistemas de comunicação e de fluxo de informações busca alavancar a circulação de mercadorias a uma velocidade maior. Não apenas encurta o tempo de espera para o consumo de um serviço de transporte, mas também busca acelerar a circulação da mercadoria força de trabalho. Uma das principais peças publicitárias da *Uber* enfatiza exatamente a possibilidade de chegar mais rápido nos compromissos profissionais.

Vale ressaltar que as implicações provocadas pelas mudanças organizacionais com novas tecnologias de controle digital acarretaram a otimização do tempo de trabalho. Nosso exemplo, nosso foco está na plataforma oferecida pela *Uber*, mas o mesmo processo poderia ser descrito em setores e âmbitos mais amplos, através das várias outras modalidades de empresas da “Economia do Compartilhamento”, que vão desde a oferta de serviços pessoais, profissionais como médicos ou professores, até as possibilidades abertas com a nova categoria de “trabalho intermitente”, que é articular frações de tempo disponíveis por diversos trabalhadores isoladamente.

A aceleração do tempo de giro do capital ocorre de forma generalizada. Quando se trata do capital variável, a lógica permanece a mesma, de modo que os processos de trabalho são atingidos por intensa volatilidade e efemeridade. Os efeitos nos mercados de trabalho e nas habilidades do trabalhador se tornam claras a partir da *uberização*, em que os motoristas associados, além de experienciarem alta rotatividade, devem ser flexíveis o bastante para combinar a habilidade de ter outras fontes de renda.

É tão fundamental que o trabalhador esteja propenso e disposto às constantes mudanças quanto acelerar o tempo de giro. O imperativo da flexibilidade do trabalho condiz, assim, perfeitamente com as mutações que envolvem a aceleração do tempo em termos globais. Num cenário de elevada competição se sai melhor aquele que oferece respostas mais rápidas às mudanças de mercado. Portanto, é uma espécie de “ajuste individual” à crise de superacumulação da força de trabalho.

A necessidade em acelerar o tempo, de modo a superar as barreiras espaciais colocadas diante do capital, nos leva a entender que o trabalho na *Uber* representa uma possível via de “alívio” para superacumulação, ou seja, o excesso da força de trabalho. Contudo, é imprescindível salientar que tal resposta do capital para a crise não representa de forma alguma sua superação, visto seu caráter estrutural, contraditório e autodestrutivo.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto anteriormente, ao lançar mão de um exército cada vez maior de “empreendedores”, a *Uber* acaba aumentando a concorrência entre os motoristas, tornando mais difícil o acesso aos clientes. Ao contrário de uma economia e redução dos tempos mortos dos profissionais envolvidos, o que temos é uma multiplicação de carros à disposição, rodando sem necessariamente conectar-se a um cliente. Há um excesso de oferta. Se do ponto de vista da *Uber*, poderíamos falar num “ajuste individual”, também poderíamos, de modo mais livre, falar em “superacumulação de motoristas”, isto é, um desperdício de tempo. Aqui parece confirmar o fracasso dos ajustes na era do capitalismo em crise estrutural.

Além disso, é importante voltar a outra discussão. A possibilidade de comunicação instantânea via satélite e o tempo da comunicação não variam em relação à distância. Tal aniquilação do espaço por meio do tempo retrata o ajuste espacial primordial para o funcionamento de serviços das plataformas digitais. Todavia, a queda das barreiras espaciais não significa que espaço perdeu sua importância, muito pelo contrário. Quanto mais as barreiras espaciais são eliminadas, mais as diferenciações geográficas passam a importar. Num exemplo retratado anteriormente, mais motoristas se deslocam para cidades em que a demanda por suas corridas é maior – o que aponta, portanto, toda a centralidade, influência e concentração presente nas metrópoles e grandes cidades. Tratando-se da *Uber*, a *mobilidade geográfica é o serviço consumido em face da aceleração do tempo*, mas isso de modo nenhum significa uma aniquilação do espaço num sentido literal.

A *uberização* não representa um novo modo de regulação no desenvolvimento capitalista, mas tem se apresentado como um meio que propicia o aprofundamento do padrão de exploração da força de trabalho, através de novos e sofisticados mecanismos. O exército de trabalhadores digitais, completamente desprotegido, é obrigado a migrar entre diferentes plataformas (Cabify, 99 táxi) em busca de migalhas para seu sustento. Como pudemos observar em nossas entrevistas, quase 70% dos motoristas entrevistados dependem de outros aplicativos de mobilidade urbana para trabalhar.

Todavia, o futuro da *uberização* não promete ser nada promissor como alternativa ao desemprego. A produção de carros automatizados tem revelado o ímpeto do desenvolvimento das forças produtivas em que o risco que se corre é um futuro sem nem mesmo a necessidade dos motoristas de plataformas digitais. Essa economia de força de trabalho, alcançada através da Revolução 4.0 com o uso de inteligência artificial, estreitará os limites da crise da sociedade do trabalho.

Portanto, se uma das funções da tecnologia digital, ao conectar usuários, é reduzir ao máximo os tempos mortos nos processos de trabalho ou consumo, a nova etapa da *uberização* parece ser a eliminação dos próprios indivíduos, pelo menos na oferta do serviço de trabalho, isto é, neste trabalho. O capital parece corroer ainda mais freneticamente seus próprios fundamentos.

4 REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costek. **uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>> Acesso em: abril de 2017.
- BAUMAN, Zygmund. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar editor, 2001.
- Beck U. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. 2ª ed. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: Ed. 34; 2011.
- BOTELHO, Maurilio lima. **Crise do trabalho hoje: desenvolvimento tecnológico, instabilidade do emprego e crise do capitalismo**. Disponível em: <https://arlindenor.com/2016/07/24/9173/>. Acesso em agosto de 2017.
- CRARY, Jonathan. **24/7: capitalismo tardio e os fins do sono**. 2. ed, São Paulo, Cosac Naify, 2015.
- FIX, Mariana. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem**. 1. Ed., São Paulo, Boitempo, 2007.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 24. ed., São Paulo: Edições Loyola, 2009.
- _____. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. **Neoliberalismo: História e implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- KURZ, Robert. **Lógica e ethos da sociedade de trabalho**. Disponível em: < <http://www.obeco-online.org/rkurz74.htm>>. Acesso em: maio de 2017.

KURZ, Robert. **Com todo o vapor ao colapso.** Disponível em: http://www.obeco-online.org/rkurz91.htm?fbclid=IwAR3aK9AzzAIde0nmuxKt0-_dt0JqfmkEMW9AFxBXnZb26CCRB9pQkbg6yx0. Acesso: janeiro de 2019.

_____ **O homem flexível.** Disponível em: <<http://obeco.planetaclix.pt/rkurz11.htm>>. Acesso em: maio de 2015.

_____ **A substância do capital.** Disponível em: <<http://www.obeco-online.org/rkurz203.htm>>. Acesso em: setembro de 2017.

_____ **O fim da política: Teses sobre a crise do sistema de regulação da forma da mercadoria.** Disponível em < <http://www.obeco-online.org/rkurz105.htm> >. Acesso em: setembro de 2017.

_____ **O sector terciário atrofia-se.** Disponível em < <http://www.obeco-online.org/rkurz140.htm?fbclid=IwAR1acvgAeQfUmr3RQKQjCmykl2JSTrq6wtKhyz9-RkAeohgIuR-No7BUxc> >. Acesso em: outubro de 2017.

_____ **SERES HUMANOS NÃO RENTÁVEIS: Ensaio sobre a relação entre história da modernização, crise e darwinismo social neo-liberal.** Disponível em <<http://www.obeco-online.org/rkurz254.htm>> Acesso em abril de 2018.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo.** Trad. Marcos Santarrita. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado.** 1ªed, São Paulo: editora elefante, 2017.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa.** 1. Ed., Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

TRENKLE, Norbert. **NEM OS BAIXOS SALÁRIOS VOS SALVAM! A ilusão do Capitalismo da miséria e das prestações de serviços.** Disponível em: <http://www.krisis.org/1999/nem-os-baixos-salarios-vos-salvam>. Acesso em janeiro de 2019.