

UFRRJ

INSTITUTO DE AGRONOMIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA/PPGGEO

DISSERTAÇÃO

**O AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL NA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO**

Carla Silva Cordeiro

2019



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE AGRONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA PPGGEO**

**O AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL NA UBERIZAÇÃO DO
TRABALHO**

CARLA SILVA CORDEIRO

Sob a Orientação do Professor

Maurilio Lima Botelho

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, área de concentração Espaço e Política em Geografia.

Seropédica, RJ
Março de 2019

C794a Cordeiro, Carla Silva, 1992-

O ajuste espaço-temporal na Uberização do trabalho /
Carla Silva Cordeiro. - Seropédica, 2019.

83 f.

Orientador: Maurilio Lima Botelho.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação em
Geografia, 2019.

1. Uberização. 2. Ajuste espaço-temporal. 3. Crise
da sociedade do trabalho. 4. Precarização do trabalho.
I. Botelho, Maurilio Lima, 1978-, orient. II
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Programa de Pós-graduação em Geografia III. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE AGRONOMIA / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

O AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL NA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

CARLA SILVA CORDEIRO

Dissertação/Tese submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre ou Mestra em Geografia, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia. (letra tamanho 12, sem negrito, espaço simples)

DISSERTAÇÃO OU TESE APROVADA EM 03/06/2019



Maurilio Lima Botelho (Dr.) - UFRRJ
(Orientador)



Marcio Rufino Silva (Dr.) - UFRRJ



Javier Blank (Dr.) UFF

AGRADECIMENTOS

Essencialmente estudar e escrever são atividades bem solitárias. No entanto, todo o processo que o levou a concretizar esta dissertação de mestrado dependeu de uma série de pessoas que estiveram ao meu lado oferecendo todo suporte, sem o qual, provavelmente este texto não teria chegado até aqui. A minha gratidão não pode ser expressa em sua totalidade dado a limitação deste espaço e das palavras, contudo, segue a tentativa de reconhecer pessoas importantes nesta fase da minha vida.

Aos meus pais sou muito grata por me incentivar mesmo não compreendendo bem o que vem a ser um curso de mestrado e a escrita de uma dissertação, nunca esconderam a admiração por eu ter chegado até aqui. Isso foi graças a vocês. Minhas irmãs agradeço pela compreensão nos momentos em que estive ausente e pelo interesse com minha pesquisa e processo de escrita. A amizade de vocês foi fundamental nessa fase.

A minha turma do curso de mestrado agradeço pelos momentos descontraídos e divertidos mesmo quando as demandas nos enlouqueciam. Compartilhar esse momento com todos foi gratificante. A amizade da Raíza que foi um presente que o mestrado me deu. Aos professores do corpo docente, em especial, ao professor Leandro por suas provocações teóricas e aulas descontraídas com direito a café da manhã e boas risadas.

Agradeço ao meu orientador Maurilio por ter ultrapassado as atribuições que essa titulação pode oferecer. Por ser um verdadeiro amigo na fase mais difícil para o prosseguimento da pesquisa. Suas indicações, conversas e orientações sempre regadas com muita ironia e graça me fizeram crescer muito nessa caminhada, tanto como aluna quanto como pessoa. Muito obrigada por desde a graduação lidar com meus questionamentos e crises mesmo nos momentos em que nos sentimos atados e desiludidos com a teoria. Numa estranha mistura de sensibilidade, empatia, pessimismo e sarcasmo você é meu maior exemplo intelectual, desde a teoria até a literatura.

Aos meus amigos Chalo e Ariane por se aventurarem comigo na leitura de *Limites do Capital*. Os encontros semanais com vocês me deram além da disciplina necessária para leitura de um texto complexo, motivação, ideias e questionamentos para pensar a Uber. Chalo desde o início recebeu o título, oferecido por mim mesma, de coorientador, visto tantas conversas e discussões pensando a uberização a partir da teoria. Suas leituras e indicações foram extremamente fundamentais para esta dissertação chegar ao fim. Mas para além da contribuição acadêmica, sua amizade incondicional, no decorrer de longas conversas me ajudou a superar várias crises ao longo do caminho com seu otimismo e empatia. Ariane, a psicóloga do grupo, com sua brilhante capacidade de escuta ativa, sempre me ouviu e aconselhou nesta etapa. Inclusive quando eu cheguei a pensar que não teria condições de continuar. Sua sensibilidade e delicadeza são memoráveis.

Aos amigos que mesmo em detrimento da distância e da correria do dia a dia estiveram presentes: Jefferson, Ernane e Vinícius. A Paty por sempre compartilhar as aflições em relação a academia e ser um ponto de apoio. A Lidiane que, mesmo no final, não me deixou desanimar me acordando cedo para estudar e incentivando na pesquisa empírica que tanto me amedrontava. Agradeço ao Colégio Bonfim pelo incentivo e compreensão quanto aos assuntos acadêmicos ao longo desses anos. A família Vilar, em especial Isaque e Gláucia, por todo apoio, encorajamento e carinho oferecidos de forma inesquecível.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-Brasil (CAPES)- Código de Financiamento 001. This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior- Brasil (CAPES)- Finance Code 001.

RESUMO

CORDEIRO, Carla Silva. **O ajuste espaço-temporal na Uberização do trabalho.** 2019. 115 p Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia, Departamento de Geociências, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

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: Uberização, crise da sociedade do trabalho, ajuste espaço-temporal.

ABSTRACT

CORDEIRO, Carla Silva. The spatio-temporal adjustment in the Uberization of labor. 2019. 115 p. Dissertation (Master in Geography). Institute of Agronomy, Department of Geosciences, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

This research results from the attempt to understand the new configurations of labor provoked by the crisis of capitalism. Through a new form of business called Sharing Economics we have a reorientation in the management of the workforce based on the discourse of entrepreneurship that turns all the risks and responsibilities in to the worker. Uberization, the result of this process, is what we call this new form of exploitation and precariousness of work, given the absence of any social security. In this sense, what we try to understand is whether “uberization” can be seen as a response of crisis of capitalism to overaccumulation of the labor force, in other words, whether it would be a form of spatio-temporal fixes in the displacement of the contradictions that are inherent in capitalism.

Keywords: Uberization, labor society crisis, spatio-temporal fixes.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Principais companhias da “Economia do Compartilhamento”	35
Tabela 2: Dados da atuação da <i>Uber</i> no Brasil e no mundo	41

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – TEORIA DA CRISE: O PAPEL DO TRABALHO E DO AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL	6
1.1 O trabalho e a crise da sua sociedade	8
1.2 Primeiro e segundo corte na teoria da formação da crise	10
1.3 Terceiro corte: a dimensão espacial na crise do capitalismo	15
CAPÍTULO II -O AJUSTE TEMPORAL NA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO	26
2.1 Flexibilização do trabalho: a exigência de uma nova experiência espaço-temporal	26
2.2 Precarização do trabalho a partir da agenda neoliberal	29
2.4 O mercado de deslocamentos na Economia do Compartilhamento	38
2.5 O surgimento da Uber	40
CAPÍTULO III –UBERIZAÇÃO DO TRABALHO COMO AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL	48
3.1 Uberização	49
3.2 Uberização e precarização	52
3.3 Uberização como resposta à crise	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
ANEXO	72
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	76

INTRODUÇÃO

Frente às mudanças que têm ocorrido no mundo do trabalho, uma série de medidas adotadas pelo capital tentam, a todo custo, minimizar os efeitos provocados pela crise que se forma a partir de uma ruptura na reprodução econômica. O caráter estrutural da crise define a impossibilidade de controlá-la, o que resulta em ações que buscam jogar para frente seus efeitos destrutivos. Identificar tais medidas se torna fundamental para essa pesquisa.

A crise da economia mundial atinge tanto o capital quanto o trabalho, assim como a própria base das relações entre eles. Assim, em termos de hipótese, vale descobrir se a recente forma de gestão e administração do trabalho, difundida pela “Economia do Compartilhamento”, representa uma nova tentativa de conter a crise de superacumulação no capitalismo contemporâneo. Conhecida também como *uberização*, nossa proposta é pensar na possibilidade de compreender esse novo modo de gerir o trabalho como uma espécie de *ajuste espacial*. De modo mais preciso, nossa proposta é compreender em que sentido a *uberização* poderia funcionar como um *ajuste espaço-temporal* que compensaria a superacumulação da força de trabalho.

Vale saber se, no contexto da crise estrutural do capitalismo, podemos enxergar a forma de gestão e administração da “Economia do Compartilhamento”, mais conhecida por *uberização*, como uma tentativa de reorganização geográfica do capital para conter a superacumulação, principalmente sob a forma de excesso de força de trabalho. Pretendemos analisar se a mobilidade exigida representa de algum modo uma necessidade de fluidez do capital, um novo modo de deslocamento geográfico das contradições. Logo, interessa compreender o papel do espaço na formação e resolução das contradições do capitalismo, nesse caso gerindo de novo modo a força de trabalho.

Os principais autores que contribuíram em nosso esforço teórico foram David Harvey e Robert Kurz. Harvey com sua interpretação da teoria da crise, do neoliberalismo e da acumulação flexível. Ainda que Harvey não fale em crise estrutural, assumimos essa perspectiva e, para isso, Kurz vem de encontro ao esclarecer as complexidades que envolvem o limite interno e absoluto do capitalismo assim como a crise da sociedade do trabalho. Também fizemos uso de Ulrich Beck para elucidar o processo de individualização na chamada *sociedade de risco*. Guy Standing nos permitiu destrinchar as formas da precarização do trabalho e Tom Slee, com seu grande esforço em resgatar a história e as recentes transformações no mundo dos negócios, nos permitiu compreender a emergência dessa intitulada “Economia do Compartilhamento”.

Para que se estabeleça uma reflexão que dê mais corpo a esta pesquisa, refletiremos brevemente sobre a crise da sociedade do trabalho e como seu aprofundamento se expressa no progressivo aumento do desemprego no capitalismo contemporâneo. Para tanto é fundamental compreender a categoria *trabalho* e de que forma, atrelada ao funcionamento básico do capitalismo, ela nos permite compreender a crise estrutural. Se a crise da sociedade do trabalho não se encerra na falta de trabalho, isto é, principalmente sob a forma do *emprego*, vale identificar como transcorrem os processos de administração da força de trabalho que ainda se mantém de algum modo ocupada e quais são os mecanismos e as formas da precarização, assim como seus efeitos.

Partimos da premissa de que o capitalismo é um sistema que possui contradições internas que revelam se desdobram inevitavelmente numa crise de caráter estrutural (Kurz). O valor, conceito ímpar para compreensão do funcionamento da lógica do capital e que tem como suporte o trabalho abstrato, é uma medida instável, ambivalente e incerta que reflete as contradições inerentes do capitalismo. Esse conceito é fundamental para esta reflexão.

A expressão de um produto “ter” um chamado valor, tem para ele um significado duplo. Primeiro, enquanto são valores econômicos, extingue-se a qualidade sensível dos produtos, não passando eles de representantes materiais de trabalho abstrato indiscriminado, que apenas como tais podem ser transformados na forma de encarnação do dinheiro. Em segundo lugar, porém, revela-se na forma-valor abstrata dos produtos, que se expressa pelo preço em dinheiro, o absurdo social de que o processo vivo da apropriação da natureza pelo homem e das relações sociais por ela medidas assumem a forma de propriedades de objetos mortos. A atividade viva dos homens é absorvida, por assim dizer, por seus próprios produtos, que por esse mecanismo absurdo são promovidas a quase-sujeitos da sociedade, enquanto os homens, seus criadores, são degradados a meros acessórios. No automovimento do dinheiro termina essa inversão (KURZ, 1992, p.240).

Sendo assim, valor é, acima de tudo, uma relação social imaterial e objetiva. Nessa relação temos a internalização dos processos de trabalho, da produção, da concretização da mercadoria e da acumulação do capital no espaço-tempo. A crise não pode ser compreendida sem o conceito de valor, pois a mesma define as fases de desvalorização e destruição, expressas através de diferentes formas, dos excedentes de capital que não podem ser lucrativamente absorvidos (Harvey, 2013). Se a lógica básica do capital é a multiplicação constante do valor, então, no momento em que as quantidades sempre crescentes de valor não podem ser absorvidas de modo lucrativo, temos a crise.

Historicamente, a crise se limita a um momento em que o capitalismo conseguirá superar a não-absorção lucrativa de valor, uma contradição colocada de modo temporário no seu processo histórico de ascensão. Isto será discutido mais adiante. Mas a partir do momento que assumimos que existe uma crise do próprio valor, em que o desenvolvimento mesmo das forças produtivas usa tamanha automatização que descarta a força de trabalho dos setores produtivos, impedindo a sua produção, assumimos também o *caráter estrutural da crise*. Vivemos, assim, os limites das contradições do capital. É a própria categoria básica do capital que é colocada em xeque. Prossigamos na exposição dos demais conceitos que nos ajudam a compreender o capitalismo em crise.

Trabalho corresponde uma quantidade de energia fornecida pela força de trabalho, sendo um conteúdo quantificável em relação à média social das mercadorias. O trabalho se constitui abstração não apenas quanto resultado dos objetivos do valor, mas também no próprio processo prático de dispêndio de nervo, músculo e cérebro separada da sua forma material e das necessidades humanas. Assim, a energia humana é convertida em uma forma abstrata, determinada num sentido material que não possui nada de natural, sendo específico histórica e socialmente (Kurz, 2017).

Nos sistemas produtores de mercadorias, o “trabalho” como tal, sem conteúdo específico, torna-se como *abstração real* um poder material direto. O abstrato, nascido da mente, aparece frente a essa mente, na forma de dinheiro, como fenômeno real externo. O dinheiro, a encarnação do trabalho abstrato, não deixa transparecer nenhum conteúdo concreto; apresenta sempre a mesma qualidade, sendo um fenômeno insensível com forma sensível, um paradoxo. Ali, onde o dinheiro, como imperativo social de fazer mais dinheiro (lucro absoluto), passa a trazer em si sua própria finalidade, a abstração real estende-se também ao próprio processo de trabalho material. Os homens, antes de qualquer determinação concreta e substancial, transformam-se em mônadas do dispêndio de força de trabalho abstrata. Em agregados altamente diferenciados cooperam de forma diretamente social, porém no grau mais alto de indiferença e alienação recíprocas. Podem satisfazer suas necessidades apenas indireta e posteriormente, mediante o processo abstrato de automovimento do dinheiro. (KURZ 1992, p. 239).

Uma vez que trabalho é uma atividade abstrata, característica do capitalismo, a mediação social se realiza como uma relação entre “coisas”. O trabalho possui um caráter *fetichista*, ou seja, sua própria forma objetivada é um dos fundamentos do capitalismo em que coisas governam seres humanos, específico da constituição do fetiche moderno. Para tanto, vamos nos ater por um momento em definir o fetichismo da mercadoria para compreender como a forma mercadoria perpassa o processo de socialização e como essa universalidade abstrata é fundamental para reger a sociedade do trabalho.

Na situação de inconsciência de si mesmo, o homem, em grande parte desligado das codificações genéticas, necessita de uma forma social de *universalidade abstracta* para poder agir como sujeito. A constituição inconsciente de tal universalidade abstracta pode (com Marx) ser chamada de fetichismo[...]Todas as formações sociais constituídas fetichisticamente, isto é, baseadas na própria inconsciência e nas "leis de reprodução" social produzidas cegamente de uma "segunda natureza", contêm necessariamente um traço de dualismo absurdo e de "esquizofrenia estrutural". De facto, a cisão da consciência humana em, por um lado, consciência relativa a respeito da "primeira natureza" e, por outro, inconsciência quanto à constituição da própria "segunda natureza" social e histórica tem de manifestar-se nas expressões, atitudes, instituições, reflexões etc. do "sujeito" que tem sua origem nessa contradição. A esquizofrenia estrutural é, porém, muito mais pronunciada na modernidade baseada na produção de mercadorias (e só assim ela pode ser reconhecida) do que nas culturas avançadas pré-modernas. A razão para tanto reside na qualidade específica da forma social da mercadoria, que cria uma diferenciação muito mais forte do que a constituição religiosa das sociedades fetichistas pré-modernas (KURZ, 2018).

Se na pré-modernidade tínhamos a forma religiosa como a universalidade abstrata perpassando todas as esferas da vida, onde as tradições ligavam toda sociedade, na modernidade essa universalidade é determinada pela forma mercadoria na consciência social. Nessa constituição fetichista, a mercadoria e o dinheiro produtivamente transformado em capital funda uma nova forma de universalidade social. Essa forma tem por si um peso sobre a reprodução social, pois a religião, de papel central na universalidade social passa a um lugar marginal, e a mercadoria e o dinheiro passam ao centro dessa determinação.

A religião determinava uma espécie de totalidade, mas com a forma mercadoria os aspectos são diferenciados, aparecendo como esfera particular da economia, de modo que deve mediar-se consigo mesma através de seu “tornar-se outro”. Assim, através da totalidade da forma mercadoria, todo conteúdo material e sensível da reprodução social é transformado em coisas abstratas, onde a forma valor impressa neles é indiferente a seus conteúdos. Nesse sentido, a mediação do mercado toma toda a relação com a natureza. O aparato social, não mais mediado pela tradição ou somente pela força, mas pela universalidade abstrata do mercado impede que qualquer um possa escapar das mediações dessa forma de experiência social.

Entretanto, essa forma social possui uma “tendência eterna para produzir ”não valores”, para desperdiçar a força de trabalho, quer não a empregando, quer a utilizando para incorporar o trabalho em mercadorias que não podem satisfazer desejos e necessidades sociais que estão estruturados nas relações sociais do capitalismo.” (Harvey, 2013, p.269). Nesse sentido, a crise da sociedade do trabalho consiste na incapacidade de vender a mercadoria força de trabalho, ao passo que essa é uma exigência para a socialização. O problema de ordem estrutural, que surge a partir do crescente contingente de trabalhadores descartados, revela também uma crise da substância mais essencial para o funcionamento da lógica do capital – o valor.

O comprometimento da acumulação de capital decorre da contradição entre a necessidade de transformação de trabalho em dinheiro ao passo que o desenvolvimento das

forças produtivas torna-se incapaz de mobilizar trabalho abstrato suficiente, devido o nível de produtividade alcançado.

O que na linguagem da sociologia é chamado de ‘crise da sociedade do trabalho’, é, em última instância, o limite histórico absoluto da própria acumulação do capital. Todo o processo social, de vida e de reprodução é prolongado de forma cada vez mais penosa através substância ‘trabalho’ passada e em vias de perda de validade.”(Kurz, 2018)

A fim de conferir a viabilidade de nossa hipótese – a uberização como a expressão de um ajuste espaço-temporal -- o primeiro capítulo concentra a tentativa de compreender, em termos teóricos, a categoria trabalho e porque presenciamos *a crise da sociedade do trabalho*. Desenvolvemos uma definição da crise com base na obra *Os Limites do capital*, na qual David Harvey a interpreta a partir de três cortes que destrincham camadas de análise para compreender as respostas do capitalismo para suas contradições. É importante destacar que não há um caráter de continuidade ou uma ordem sequencial nesses cortes, pois são processos que ocorrem ao mesmo tempo e revelam em camadas a estrutura da lógica capitalista.

Harvey é um autor fundamental para esta pesquisa não apenas no tocante à interpretação da teoria da crise. Para compreender as implicações das novas configurações do trabalho, suas contribuições sobre neoliberalismo e acumulação flexível se tornam imprescindíveis. Nesse sentido, o segundo capítulo tem por objetivo compreender o cenário propício em que a “Economia do Compartilhamento” começa a surgir. O regaste histórico dessa nova onda de negócios revela o quanto seus fundamentos são condizentes com o capitalismo em crise, o que acaba por provocar um novo tipo de experiência espaço-temporal como um fenômeno social e particular do trabalho.

Em *Condição Pós-Moderna*, Harvey disserta sobre o regime de acumulação flexível, que surge da crise espaço-temporal do fordismo. Nesse contexto, surge um imperativo que passa a se tornar hegemônico frente à força de trabalho em suas diversas formas: a flexibilização. Essa radical reestruturação do mercado de trabalho deve-se à forte volatilidade do mercado, ao aumento da competição, ao estreitamento das margens de lucro, ao enfraquecimento do poder sindical e à grande demanda de mão-de-obra excedente. Os elevados índices de desemprego estrutural tendem a crescer com a rápida destruição de postos de trabalho. Enquanto isso, os que ainda permanecem em seus empregos são obrigados a conviver com um processo de desconstrução e reconstrução de habilidades a todo momento.

É possível falar de *flexibilização espacial* em que é imposta a necessidade de se adequar ao espaço em diferentes ocupações que comportam consideráveis distâncias uma em relação a outra. O espaço se torna uma barreira a ser superada por trabalhadores que têm de conviver com o desgaste das longas horas gastas durante o transporte. A chance de ser transferido para uma nova filial de uma empresa também não está fora de cogitação.

O prolongamento do tempo de trabalho e do tempo disponível ao trabalho constitui um dos elementos da flexibilização temporal. A separação entre momento de trabalho e não trabalho se misturam de modo que se torna praticamente indistinguível. Ajuste a longas jornadas, trabalho intermitente, horas extras mal remuneradas são exemplos do imperativo da flexibilidade exigida mediante o tempo. Assim como também temos uma superposição espaço-temporal da flexibilidade: as tarefas profissionais se tornam tão presentes para além da jornada tradicional que atravessam a barreira separando moradia/trabalho – a reforma trabalhista agora em vigor, por exemplo, permite o trabalho em casa sem pagamento de horas extras.

No terceiro capítulo, por fim, definiremos o que temos entendido por *uberização*, que mais do que uma forma nova de fazer negócios tem se apresentado como uma série de novos padrões organizacionais do trabalho que aprofundam a precarização. Para ilustrar esse caso, fizemos uma pesquisa empírica, entrevistas *onlines* e pessoais, que são utilizadas nesse capítulo

para capturarmos as transformações impostas pela crise da sociedade que não se encerra na falta de trabalho, mas também na intensificação da insegurança, instabilidade e incerteza que caracterizam a precarização.

Assim, é fundamental entender, de modo aprofundado, as formas e consequências da flexibilidade temporal e espacial exigida no contexto da crise da sociedade do trabalho e como isso acarreta novos padrões de experiência como uma resposta do capitalismo à crise. Para tanto investigarei, neste capítulo, os processos que podem desdobrar tais mudanças a partir do conceito de *compressão do espaço-tempo* (Harvey 2009), 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 permitem a rápida difusão dessas decisões num espaço cada vez mais abrangente. O estreitamento de horizontes temporais num espaço cada vez mais amplo revela um ajuste espaço-temporal na perspectiva do deslocamento das contradições da crise do capital.

Nesse sentido, esta pesquisa procura compreender os novos imperativos projetados sobre o trabalho e suas implicações espaço-temporais inseridas nas contradições da crise estrutural do capitalismo. Em outras palavras, cabe investigar as configurações do trabalho no contexto da crise estrutural do capital e conseqüentemente da crise da sociedade do trabalho, identificando as causas, formas e efeitos da flexibilização e dos novos padrões de experiência frente ao tempo e ao espaço. Como estudo de caso, partiremos da recente gestão e a forma de trabalho pautada no discurso inovador de “parceria”, em que a *Uber* aparece como grande símbolo, mediada através da plataforma de aplicativos. Esse modelo de prestação de serviços digitais em que o trabalhador tem de se desdobrar para chegar até o consumidor, sem vínculo empregatício, e dotado de grande flexibilidade, tem servido de modelo para outras empresas.

Assim, o tema desta pesquisa gira em torno da nova forma de relação de trabalho que exige maior flexibilidade de seus trabalhadores frente ao tempo e ao espaço e se estes pré-requisitos podem provocar a intensificação de práticas que levam à precarização. Deste modo, nosso *objeto de pesquisa* primordial é a precarização do trabalho através da intensificação de sua flexibilidade espacial promovida com a tecnologia digital. Nosso estudo empírico da *Uber* e do processo de *uberização* servirá como um meio para avaliar os desdobramentos da crise do capitalismo e da crise da sociedade do trabalho, ainda que compreendendo as limitações desse foco, buscando um aprofundamento teórico para mediar nossa interpretação dessa nova administração do trabalho.

CAPÍTULO I

TEORIA DA CRISE: O PAPEL DO TRABALHO E DO AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL

O trabalho é uma atividade substancial para sobrevivência do capital na sociedade produtora de mercadorias. Fenômeno histórico e não ontológico, surge como princípio fundamental da modernidade que não se apresenta como uma necessidade imposta pela natureza, mas como conceito que traz em si mesmo sua própria finalidade.

Pois o trabalho como tal, considerado dessa forma seca e abstrata, não é nada supra histórico. Em sua forma especificamente histórica o trabalho nada mais é do que a exploração econômica abstrata, em empresas, da força de trabalho humana e das matérias-primas. Nesse sentido só faz parte da modernidade, e como tal foi aceito como pressuposto não questionado por ambos os sistemas conflitantes do pós-guerra, sem distinção. Mas, o trabalho nessa forma abstrata, pode ser definido também como atividade que de maneira igualmente estranha, traz sua finalidade em si mesma. É precisamente esse caráter, de finalidade inerente, que igualmente caracteriza o sistema burguês do Ocidente e o movimento operário moderno: revela-se no “ponto de vista do trabalhador” e no ethos de trabalho abstrato aquela idolatria fetichista do maior e mais intenso dispêndio possível de força de trabalho, além das necessidades concretas subjetivamente perceptíveis. (KURZ, 2017)

Não partiremos da premissa de que o trabalho é simplesmente qualquer dispêndio de força e energia essencialmente necessário e atemporal. Mas que é uma categoria particular da modernidade, uma *abstração real*, portanto uma particularidade histórica, moderna e capitalista. Por isso, não é um conceito do ponto de vista das necessidades e nem possui um caráter ontológico, sendo uma representação da mediação da forma do valor que precisa ser encarado como categoria de síntese social, produto de condições históricas que produzem a abstração real.

A necessidade de que as coisas precisam ser produzidas e realizadas por atividades sociais diferenciadas é inerente à toda sociedade. O que se torna particular e peculiar no trabalho é a forma como a produção ocorre na sociedade produtora de mercadorias, em que é fundamental que o trabalho seja uma parte separada, destacada do resto do contexto social. Abstração significa subtração, separação. A princípio, ao trabalhar o sujeito apenas trabalha e não faz nada além disso. Dessa forma, momentos de lazer, descanso e interesses devem acontecer fora do trabalho, pois podem interromper os processos funcionais plenamente racionalizados.

A abstração aparece na forma de dinheiro como fenômeno real externo: o dinheiro é a personificação do trabalho abstrato que esconde qualquer conteúdo concreto, sempre com a mesma qualidade. O imperativo social do dinheiro de fazer mais dinheiro carrega em si sua própria finalidade, a abstração real abarca também o próprio processo de trabalho material. A cooperação da força de trabalho abstrata ocorre de forma diretamente social, contudo com extrema indiferença e alienação recíproca.

O trabalho é, assim, objetivado na forma social dos produtos e estes têm sua qualidade sensível ignorada, sendo representantes materiais de trabalho abstrato indiscriminado, em que somente assim podem ser transformados na forma personificada do dinheiro. O segundo significado de um produto ter um chamado valor mostra-se na sua forma abstrata expressa pelo preço em dinheiro. O paradoxo consiste na apropriação da natureza pelo homem e dos processos sociais medidos por essa apropriação, ou seja, um processo vivo que assume a forma de propriedades de objetos mortos. A atividade viva é absorvida por seus próprios produtos que se tornam quase sujeito da sociedade, enquanto os seus criadores ficam em segundo plano, revelando a tendência destrutiva do mundo sensível e social. Essa relação entre trabalho abstrato

e valor, onde o trabalho é um fim em si mesmo, aponta o mecanismo ilógico da forma-valor.

Na abstração do trabalho ocorre socialmente a separação da forma concreta do dispêndio de energia humana, o que não poderia acontecer em termos lógicos. Enquanto trabalha, a pessoa não simplesmente cumpre sua função particular, mas a desempenha em sentido abstrato, o que só pode ser compreensível no contexto da abstração real moderna. Assim, a substância abstrata do trabalho comporta algum conteúdo material ou físico, mesmo que não se trate de uma substância natural imediata, mas de uma substância social enquanto que se abstrai, conceitual e praticamente, da forma concreta do dispêndio, estabelecendo como essencial apenas esse mesmo dispêndio enquanto tal, independentemente da sua determinação concreta.

Durante o processo de valorização pouco importa o que é de fato produzido pelos sujeitos que funcionam como autômatos, sendo fundamental a ocorrência de processos de dispêndio de energia que possam ser representados como um *quantum* de valor. O absurdo dessa lógica consiste no tratamento e na representação do dispêndio de energia independentemente da sua forma concreta e conseqüentemente do seu objetivo material e de conteúdo, o que se sucede em razão do objetivo social é precisamente essa "representação" fetichista. A redução ao processo de combustão física é uma abstração social que se refere a um tempo real, por isso é também uma abstração real.

Mesmo que despendida no passado, essa quantidade de energia representa uma substância real. Contudo, a forma dessa representação não possui nada de físico, sendo assim, uma *abstração real*, um modo de concepção socialmente constituído, no qual as substâncias naturais e os bens produzidos são encarados como se fossem objetos físicos unicamente representados por processos de combustão passados em corpos humanos.

Nesse sentido, o trabalho faz sim uma referência a uma quantidade de energia fornecida pela força de trabalho, sendo um conteúdo quantificável em relação à média social das mercadorias. Todavia, como abstração, é algo "fantasmagórico" não apenas enquanto resultado dos objetivos do valor, mas também no próprio processo prático de dispêndio de nervo, músculo e cérebro separada da sua forma material e das necessidades humanas. A transformação de materiais naturais é pautada na combustão de energia humana abstrata independente da forma concreta do seu dispêndio, cuja determinação é substancial num sentido material, que não é natural, mas sim social e historicamente específico na constituição do fetiche moderno (KURZ, 2017).

Vale reforçar que, historicamente, alguns mecanismos transformaram o trabalho no principal meio de mediação social onde a humanidade estaria envolvida por seu destino e natureza. A tentativa de transformá-lo em condição natural do ser humano leva à noção de que estar sem trabalho não é algo normal. Assim, a pobreza, a miséria e a depravação poderiam ser explicadas a partir do afastamento dessa condição natural; seres humanos seriam ordenados de acordo com suposto valor da contribuição de seu trabalho ao empreendimento da espécie como um todo, atribuindo ao trabalho o primeiro lugar das atividades humanas devido ao aperfeiçoamento moral, das virtudes pessoais e à elevação geral dos padrões éticos da sociedade (BAUMAN, 2001, p.157).

O trabalho é uma categoria comumente aceita como uma condição inteiramente óbvia da existência humana, no entanto, surge como imposição histórica e abarca a formação exterior de esferas sociais cada vez mais separadas, possuindo um caráter de exclusividade. Para um camponês medieval não existia diferença entre cultura, lazer e produção. Tudo faz parte de um único modo de vida cotidiano, parte de toda vida social. Todavia, através de um processo histórico longo e sangrento, esse quadro muda drasticamente. O modo de vida se fragmenta e para garantir a sobrevivência o indivíduo tem que vender sua energia de vida, que a partir de então se tornou uma mercadoria. Pessoas se submetem a isso porque foram separadas dos meios de produção e de existência mais cruciais.

Assim, o modo de se viver passa a ser regulado e ditado por um novo regimento, pelo tempo abstrato. Ou seja, o tempo separado do perceber, do sentir e do viver: o que antes era verificado de acordo com as condições da natureza e com elementos do cotidiano como o nascer e o pôr do sol, o cantar de um galo e o cozimento de um alimento; passa a ser verificado metricamente pela máquina que conhecemos por relógio. Entretanto, para que a massa de pessoas tivesse interiorizado essa forma de averiguar o tempo, houve a manifestação de coerção e utilização de violência. Isso porque cada minuto é importante, uma vez que representa valor potencial.

Aparentemente, o trabalho, pode parecer um simples meio de satisfazer necessidades, contudo, são exteriores aos próprios indivíduos que de seres sociais conscientes se tornam autômatos sociais, cujo princípio ético está associado a um dever moralmente enriquecedor. Um fenômeno insensível com forma sensível aponta a abstração que o transforma em categoria substancial e universal frente as relações sociais.

Este princípio social irracional aparece como coerção natural por ter destruído todas as outras formas de mediação social, onde é desconsiderado qualquer conteúdo assim como as necessidades ou vontades dos envolvidos, de forma a se tornar um princípio abstrato, que domina as relações sociais, ao passo em que é um fim em si mesmo que fornece o suporte da valorização do capital.

A obrigatoriedade em aceitar, submeter-se a tal imposição, imprescindível ao capital, já que se constitui a partir da substância do valor, se mostra ainda mais perversa, pois a crise da sociedade do trabalho revela um estágio em que o mesmo se tornou escasso ao passo que domina de forma mais nebulosa a vida cotidiana até as mínimas esferas. Em tempos de trabalho escasso, a sociedade mais se transforma em sociedade do trabalho. A separação entre público e privado, trabalho e não trabalho agora é mais indistinguível do que nunca.

Nesse sentido, os efeitos das novas configurações do trabalho sobre a sociedade possuem grande relevância, na medida em que esses processos são sentidos e encarados individualmente, não como escolha, mas como uma fatalidade que interfere diretamente no cotidiano social. A forçada regularidade do trabalho exigiu que o ser humano funcionasse como autômato, revelando a coisificação de seres essencialmente sociais. Ainda que o trabalho seja uma imposição social vale discutir o paradoxo que envolve também sua escassez para uma parcela considerável da sociedade, para assim, compreender as implicações da crise do capitalismo.

1.1. O trabalho e a crise da sua sociedade

A performance do capitalismo tem se mostrado totalmente baseada na ficcionalização de capital. A extração do valor do trabalho humano nunca foi tão deficiente quanto dos anos de 1970 até agora. O que podemos observar é a consequência da incapacidade que a sociedade moderna tem em controlar as próprias relações econômicas que desenvolveu. Se o trabalho é a substância do capital, e a valorização de valor não pode existir sem a substância, temos um esquema de simulação de acumulação nos mercados financeiros com a capitalização (formação do capital fictício) que já atingiu seus limites.

O capital fictício desempenha um papel elementar no capitalismo contemporâneo, em que empresas têm funcionado baseadas na ficção de realização futura de ganhos com mercadorias que podem não ter sido vendidas ou até mesmo produzidas. Tudo isso através da simulação de valores mediante à produção real de mercadorias. Caso não sejam vendidas ou produzidas, as contradições do capital se ampliam ainda mais.

... a categoria de “capital fictício” é um fato implícito sempre que o crédito é ampliado em antecedência, em antecipação ao trabalho futuro, como correspondente ao valor [*counter-value*]. Isso permite um deslocamento suave do capital superacumulado em

circulação para a formação de capital fixo – um processo que, em curto prazo, pode disfarçar inteiramente a aparência das crises. Mas a criação de valores fictícios frente à real produção e realização de mercadorias é sempre um negócio arriscado. O sistema de crédito torna-se a última ponta da acumulação com todos os riscos concomitantes que essa exposição traz. O intervalo entre os valores fictícios dentro do sistema de crédito e o dinheiro ligado aos valores *reais* se amplia. É montado o cenário para as crises no interior do sistema de crédito (Harvey, 2013, p.353).

Contudo, as contradições se ampliam na medida em que a antecipação das vendas, muitas vezes, nem mesmo representa a antecipação de trabalho futuro. Isso porque nesse processo também podemos observar a produção de mercadorias que nem mesmo possuem valor enquanto expressão do tempo de trabalho humano. A eliminação de sua mais fundamental base e medida, ou seja, o trabalho humano, representa uma das maiores contradições do capital, na qual muitas mercadorias são produzidas por máquinas e sem o mínimo de substância do valor.

A crise da sociedade do trabalho surge a partir do momento em que a forma social em que vivemos nos obriga a realizar essa atividade como meio de socialização enquanto se esforça constantemente em eliminá-la. Em outras palavras, essa autocontradição do capital constitui-se na tendência de reduzir o tempo de trabalho ao mínimo possível, ao passo que o fomenta como única medida e fonte de riqueza. Ainda que essa discussão tenha sido abafada e questionada durante anos, é irrefutável a centralidade que o desemprego tem ocupado atualmente. Para exemplificar, só no Brasil a taxa de 13% representa 13,5 milhões de pessoas.¹ Vale ressaltar, que de acordo com essas pesquisas, só é considerado desempregado aquele que está de fato procurando emprego, ou seja, aquele que não perdeu as esperanças. Entretanto, tal crise não é definida apenas pela redução do emprego mundial, mas também pela crescente instabilidade imposta aqueles que ainda estão ativos no mercado. Todavia, se analisarmos os trabalhadores subutilizados, esse número quase duplica. Segundo o IBGE, no Brasil chega a 26,3 milhões a taxa de subutilização, que contempla os trabalhadores desempregados, aqueles que estão subocupados por insuficiência de horas trabalhadas e os que fazem parte da força de trabalho. Se arcar com todas as despesas inserido no emprego regular de 40 horas semanais tem se tornado cada vez mais difícil, exigindo a busca por relações de trabalho suplementares, no caso dos subutilizados, que trabalham menos tempo do que gostariam, é praticamente impossível arcar com todos os custos das necessidades mais básicas.²

O desenvolvimento das forças produtivas, responsável a cada rodada por uma grande inovação tecnológica, acaba por colaborar no aumento do número de desempregados. A empresa que incorpora a automatização da produção acaba por ser tornar mais competitiva no mercado enquanto absorve a mais valia produzida a partir da força de trabalho humana produzida por outras empresas. Nesse ponto, delinea-se uma dupla contradição: a produção de mercadorias sem valor e a diminuição de postos de trabalho na lógica da sociedade do trabalho.

Desde a generalização da microeletrônica, a capacidade de absorção da mão de obra excedente deixou de existir. Como resultado, temos um grande número de pessoas que não são absorvidas pelo emprego formal e são obrigadas a buscar atividades que lhes forneça qualquer trocado a fim de garantir o sustento.

Vivemos um tempo em que a esmagadora maioria dos trabalhadores contribuem com um trabalho que é substancialmente improdutivo, o que impede a lógica de reprodução ampliada de capital. Esta contradição ilógica acaba por expressar a maior autocontradição interna do capitalismo, pois anuncia que a atividade capaz de realizar a mediação social está

¹<http://exame.abril.com.br/brasil/desemprego-cai-para-13-revela-pesquisa-do-ibge/> acesso em agosto de 2017

² <http://exame.abril.com.br/brasil/brasil-tem-263-milhoes-de-trabalhadores-subutilizados-diz-ibge/> acesso em agosto de 2017

sendo categoricamente esvaziada. Nesse sentido, nos deparamos com práticas de precarização cada vez mais intensas. O exército industrial de reserva acaba nivelando salários cada vez mais baixos, somados à informalização, rotatividade, terceirização e flexibilização no mercado de trabalho.

Contudo, o debate em questão não deve considerar apenas o atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas, que acarreta a transformação dos meios de produção, levando ao fim de muitos postos de trabalho, mas também a constante transformação na organização do próprio processo de produção que causa a reestruturação das relações de trabalho. Nesse sentido se insere a desagregação da lógica fordista para novos modelos de gestão da produção como o Toyotismo.

Em virtude das novas técnicas e novos modelos organizacionais em constante transformação, a inovação dos processos produtivos ultrapassa a inovação das mercadorias produzidas. Levando ao extremo a lógica apontada por Marx da “produção pela produção”, isto é, o fetichismo em que o desenvolvimento da produção é o objetivo primário e determinante da organização social, o capitalismo superdesenvolvido microeletrônico criou uma dinâmica irrefreável de revolução organizacional e tecnológica. (Botelho, 2015)

Vale lembrar que a crise da sociedade do trabalho não se encerra à sua contínua eliminação, mas também nos reajustes organizacionais de gestão dos mercados que exigem mais mobilidade e mais flexibilidade àqueles que ainda ocupam seus postos. Graças a essa “dinâmica irrefreável de revolução organizacional e tecnológica”, podemos observar simultaneamente o objetivo de conter a crise e sua inevitável consequência. No entanto, ainda é preciso compreender como a mesma está relacionada à própria produção de mais valor, como as configurações espaciais podem contribuir na sua formação e resolução e de que maneira isso afeta a força de trabalho.

A crise do valor, assim, ocorre em função da falta de incremento da massa de valor, produzida apenas pela mercadoria força de trabalho, prejudicando a base da riqueza do capital. A não expansão da massa de valor pode ocorrer tanto pela exclusão crescente da força de trabalho (crise da sociedade do trabalho) quanto pela transferência dos trabalhadores do setor produtivo para setores da economia que por natureza não produzem valor (terciarização), como comércios e finanças. A primeira responsável apenas por alterar a propriedade de mercadorias que já foram produzidas, enquanto a segunda, pela circulação da mercadoria monetária.

A contradição que surge a partir da crise do valor se mostra nos lucros elevados, que caminham ao lado da redução de trabalho vivo na produção com incremento de novas tecnologias, impulsionada pela concorrência entre capitalistas na apropriação do mais valor produzido ainda por capitalistas individuais que utilizam maior quantidade de trabalho vivo. Como essa forma de produção possui um custo maior, no contexto de concorrência, esse capitalista individual terá também que incorporar o uso de novas tecnologias a fim de superar ou se igualar ao demais. Conforme são levados a produzir com menos trabalho a fim de evitar o risco de falência, menos valor o capital produzirá.

A automatização, além de intensificar o aumento do desemprego, gera uma crise na produção de valor ao não incorporar a força de trabalho. Esse quadro se agrava ainda mais na medida em que a terciarização não absorve toda força de trabalho excedente e a que é absorvida se concentra num setor essencialmente improdutivo, o que amplia a crise de valorização. A capacidade de criar empregos produtivos já se apresentava comprometida com a automação da fábrica fordista, já que as informações necessárias ao processo de produção através de meios eletrônicos contavam com a elaboração em tempo real.

1.2. Primeiro e segundo cortes na teoria da formação da crise

Podemos entender a crise como um processo fundamentado na superacumulação de

capital que pode ser desdobrada em superprodução de força de trabalho, meios de produção e dinheiro; e em superacumulação de mercadorias. Surge da falta de absorção lucrativa das quantidades sempre crescentes de mercadorias produzidas pelos capitalistas. A crise atinge tanto o capital quanto o trabalho, ou seja, os pilares da base da reprodução das relações de classe (Harvey 2013, p.29).

A crise, portanto, pode ser definida pelas fases de desvalorização e destruição dos excedentes de capital em função das quantidades de mais-valor que não podem ser lucrativamente absorvidas. Esse capital excedente pode se apresentar de diferentes formas como: mercadorias, dinheiro, capacidade produtiva, força de trabalho, investimentos em infraestruturas sociais e em áreas construídas. Cada forma assumida pelo excedente de capital confere um caráter específico à crise, mesmo que não seja previamente determinado.

Nosso esforço se concentrará em compreender a crise a partir de suas “camadas” ou “cortes” que são divididos com a finalidade de facilitar o entendimento de sua lógica. No entanto, vale enfatizar que os três cortes na teoria da crise, tal como desenvolvimento por David Harvey (2013) são simultâneos na formação e resolução momentânea da crise do capitalismo. O primeiro corte da teoria da crise trata dos mecanismos básicos das contradições internas do capital. O segundo corte, como os arranjos financeiros e monetários moldam as dinâmicas temporais. Por fim, o terceiro corte, busca compreender o papel das expansões e reestruturações geográficas na teoria da crise. A cada um desses “momentos” sucede uma forma de ajuste, que podemos, de modo simplificado, descrever respectivamente de ajuste estrutural, ajuste temporal e ajuste espacial.

A teoria do primeiro corte da crise mostra as razões básicas para a instabilidade do capitalismo como um modo de organização econômica e social em seus diversos mecanismos. Para que alcance seu objetivo de reprodução ampliada dos lucros tem necessidade de produzir cada vez mais mercadorias. A elevada capacidade de produção acarreta o problema periódico da superacumulação.

A superprodução do capital decorre do imperativo social da acumulação pela acumulação e da mudança tecnológica produtora de mais valor. Como resultado, ocorre a superacumulação do capital em que há excedente de capital com relação às oportunidades de empregá-lo. A superacumulação, assim, pode ser descrita como as manifestações particulares de capital excessivo em todos os estados que ele assume no decorrer da circulação global.

As formas aparentes da superacumulação de capital são expressas através da superprodução de mercadorias, excedentes de capital constante e capital fixo não usado em sua total capacidade. Assim como capital monetário excedente e saldos de caixas ociosos, excedente de capital variável através da força de trabalho e taxas de rendimento do capital investido que aparecem sob a forma de taxas de juros reais em queda.

Este quadro representa a clara contradição entre a exigência de evolução das forças produtivas e a barreira colocada pelas próprias relações sociais do capitalismo. Neste caso, é preciso que a capacidade do capital em circulação volte ao equilíbrio, a tendência a superacumulação deve ser compensada pelos processos que eliminam da circulação o capital excedente. Para que a taxa de lucro seja estabilizada a condição exigida é a *desvalorização do capital*.

O mecanismo de resolução inicial é baseado na desvalorização, cuja possibilidade de vender mercadorias desvalorizadas abaixo dos custos de produção permitirá a volta da circulação. Nesse sentido, o ajuste decorrente é o da desvalorização do capital em suas variadas formas, que levará a eliminação da superacumulação e permitirá que a acumulação se renove, já que o retorno dos lucros é possível mediante o estreitamento da base a ser reproduzida (Harvey 2013, p. 279).

Inerente à circulação do capital, a desvalorização é logo interrompida quando o valor reinicia seu movimento, realizando a transformação de um estado para outro. Desde que o

capital consiga completar sua circulação por todas as fases dentro de um determinado período, os efeitos negativos da desvalorização são minimizados.

Assim como a superacumulação possui formas de aparência variadas, a desvalorização também apresenta as suas. A desvalorização do capital monetário ocorre através da inflação, da força de trabalho através do desemprego e da diminuição dos salários; as mercadorias são vendidas com perda enquanto o capital fixo ocioso tem perda do seu valor. Com os meios de produção não sendo usados para a produção, não são colocados em operação, tem-se a destruição de seus valores de uso e de troca.

Visto que a crise não é fruto, a princípio, de uma queda absoluta de mais-valor, mas do fracasso em acompanhar a expansão da quantidade de capital que tenta capturar, para que o sistema se reequilibre bastaria reduzir esta quantidade de capital para que a massa do mais valor consiga acompanhá-lo. Em dois processos tal tentativa pode ser verificada: centralização do capital e ajuste organizacional e estrutural.

No primeiro caso ocorre a expropriação dos pequenos capitalistas pelos grandes que absorvem seus bens materiais e financeiros por um valor reduzido, já que seu capital foi desvalorizado. Com a quantidade total de capital em circulação e com um número menor de capitalistas para dividir a massa de lucro, os grandes permanecem sem grandes prejuízos ou até mesmo fortalecidos pela absorção dos concorrentes. No segundo caso, o capital que rende juros desempenha um papel fundamental, pois parte do capital social total circula para obter juros, captando parte da mais-valia produzida por outros. A desvalorização consiste no capital que, diante das exigências do capital a juros, recebe menos do que a taxa média de lucro.

Com aumento de capital relativamente desvalorizado em circulação a tendência para superacumulação pode ser compensada através dos ajustes organizacionais. Se partirmos da concepção de que o valor é determinado pelo tempo de trabalho socialmente necessário, o mesmo diminui com a produtividade crescente da força de trabalho. A constante busca por mais valor relativo carrega a ameaça de valor passado e morto que ainda não foi negociado pela produção ou pelo consumo final. A inserção de um novo capital fixo, por exemplo, sendo mais eficiente e barato reduz o valor das máquinas empregadas. A fim de evitar que os efeitos negativos da desvalorização atinjam a produção, uma saída encontrada por capitalistas é intensificar o uso desse capital fixo através de processos de trabalho mais rápidos e intensos. Daí a importância de uma mudança na forma de utilizar a força de trabalho durante os processos de crise – essa é uma questão fundamental para entender, por exemplo, o efeito amplo da *uberização* como nova gestão da força de trabalho abundante.

As contradições inerentes na produção e troca de mercadorias formam os fundamentos que nos permitem compreender a formação de crise no capitalismo. O conceito de valor, além de exemplificar as contradições internas, nos permite entender como a sua desvalorização constitui um momento necessário à sua própria circulação.

O valor, conceito ímpar para compreensão do funcionamento da lógica do capital e que tem como suporte o trabalho abstrato, é uma medida instável, ambivalente e incerta que reflete as contradições internas do capitalismo. O valor é uma relação sintetizada na forma da mercadoria. Nessa relação de cunho social há a internalização da geografia histórica dos processos de trabalho, da produção de mercadorias e da acumulação de capital.

Se o capital representa o valor em movimento, falar em desvalorização do valor parece algo completamente sem sentido. Contudo, a natureza do próprio conceito de valor reflete em si as contradições do capitalismo, pois uma vez que representa o tempo de trabalho socialmente necessário há uma constante coerção social para a produção de mercadorias, de forma que seu significado e suas formas vivem sofrendo modificações.

Nesse sentido, o valor deve ser encarado como um conceito especificamente ligado à produção e a troca capitalistas, que entra em contradição consigo mesmo através da não produção dos valores ou pelo desperdício destes na forma de força de trabalho não empregada,

trabalho incorporado em mercadorias que não podem satisfazer desejos e necessidades sociais específicas ou simplesmente que não foram vendidas..

Sendo o capital valor em movimento, a partir do momento em que este movimento é interrompido, ocorre a desvalorização. Em outras palavras é o valor que está “em repouso” num estado particular, como um estoque de mercadorias que não estão sendo usadas ou não foram vendidas, reservas de dinheiro, maquinário ocioso, etc.

Contudo, a desvalorização parte do próprio valor, de modo que o segundo só tem significado a partir das necessárias desvalorizações envolvidas na circulação do capital durante os diferentes estados. Intrínsecas ao próprio valor estão as possibilidades de crise devido à necessidade de superar constantemente os vários momentos ou fases da circulação de capital no tempo e no espaço.

De acordo com a teoria do mais valor relativo, a incessante tendência em aumentar a produtividade para baratear a mercadoria e inclusive o próprio trabalhador como mercadoria é inerente à lógica do capital. O desenvolvimento das forças produtivas acaba por provocar uma depreciação parcial dos capitais em funcionamento, cujos efeitos podem ser mais fortes mediante o aumento da concorrência. A forma mais comumente usada para compensar tal depreciação se faz através de uma maior exploração do trabalhador.

No que concerne ao trabalho, as repercussões da desvalorização ou das tentativas de evitá-la são dramáticas. Como garantia da realização de acumulação future, a força de trabalho precisa se manter desvalorizada através de sua depreciação temporária ou da formação de um exército industrial de reserva para o desemprego tecnologicamente induzido.

A necessária desvalorização que permitirá a eliminação da superacumulação faz com que a acumulação renove seu curso, com frequência, em uma nova base social e tecnológica. Ainda que o ciclo percorra mais uma vez seu destino, o paradoxo fundamental permanece, pois o desenvolvimento das forças produtivas aumentará a tal ponto o capital existente que novas e mais intensas ondas de desvalorização serão cada vez mais comuns num intervalo de tempo cada vez mais reduzido. A tendência à desvalorização não é apenas um processo cíclico, mas tende a se ampliar, aprofundar, acelerar e, portanto, tornar-se cada vez mais catastrófico. É preciso reconhecer isso para não ter uma visão cíclica e sempre idêntica da história do capitalismo.

A exigência de manter a força de trabalho desvalorizada possui um caráter tão estrutural quanto a crise. Remover trabalhadores do trabalho, ou seja, o descarte de capital variável torna-se um problema específico da crise com a formação de um crescente exército industrial de reserva num contexto de desequilíbrio da produção e circulação de mercadorias que não tem mais a capacidade de se reerguer. A destruição violenta do capital variável, cada vez mais recorrente, revela o colapso social ao qual os trabalhadores estão inseridos. Tal mão-de-obra não explorada acentuará a competição entre trabalhadores.

Com essa reflexão, podemos passar ao segundo corte da teoria da crise, que traz a dimensão temporal da crise de superacumulação e nos permite compreender como os mecanismos financeiros oferecem contornos às barreiras temporais. Trata-se do adiantamento do dinheiro futuro que poderá advir com as vendas de mercadorias. A resposta do capitalismo para suas próprias contradições internas é deslocá-las no tempo, ou seja, jogar para o futuro.

Dada a unidade contraditória que necessariamente prevalece entre a produção e a troca, as crises inevitavelmente encontram expressão na troca. O capital pode aparecer aqui como mercadoria ou como dinheiro. Como o dinheiro é a forma independente por meio da qual a identidade do valor pode “ser constatada”, as crises devem ter uma expressão monetária. As análises do crédito e da circulação do capital que rende juros, da formação dos capitais fictícios e de todas as outras complicações financeiras e monetárias adicionam uma dimensão totalmente nova à teoria da formação e da expressão da crise no capitalismo. Estamos agora em uma posição de assumir um “segundo recorte” na teoria da crise- uma posição que se esforça para integrar os

aspectos financeiros e monetários das coisas com a análise anterior das forças que contribuem para o desequilíbrio na produção. (HARVEY 2013, p. 421)

Aqui, o sistema de crédito desempenha um papel fundamental na aceleração da circulação de mercadorias, onde o capital produtivo divide parte dos seus lucros com as instituições de crédito por meio dos juros cobrados sobre a antecipação das vendas. Harvey define o sistema de crédito da seguinte forma:

O sistema de crédito pode ser encarado como uma espécie de sistema nervoso central por meio do qual a circulação total do capital é coordenada. Ele permite a realocação do capital monetário entre as atividades, firmas, setores, regiões e países. Promove a articulação de diversas atividades, uma divisão incipiente do trabalho e uma redução nos tempos de rotação. Facilita a equalização da taxa de lucro e arbitra entre as forças que contribuem para a centralização e descentralização do capital. Ajuda a coordenar as relações entre os fluxos de capital fixo e capital circulante. A taxa de juros reduz os usos atuais em contraposição às exigências futuras, enquanto formas de capital fictício vinculam os fluxos do capital monetário atual com a antecipação dos frutos futuros do trabalho. (HARVEY 2013, p. 374)

Através do sistema de crédito se concentra uma forma particular de processo de circulação do capital, o que pode ser definido como capital financeiro. A organização e o gerenciamento do sistema de crédito oferecem a esperança de controlar e equilibrar a acumulação quando capitalistas individuais tentam aumentar seus lucros, adotam tecnologias e tomam decisões precipitadas diante de uma atmosfera competitiva. Além de ser usado para acelerar simultaneamente a produção e o consumo, o sistema de crédito pode garantir um equilíbrio quantitativo entre eles para fins acumulativos.

As relações de distribuição que atuam como barreira à produção e à realização de mais valor como um processo contínuo podem ser modificadas pelo sistema de crédito: salários reduzidos pela inflação, poupanças dos trabalhadores mobilizadas como capital e desvalorizadas em tempos de crise, rendas reais dos trabalhadores modificadas através de hipotecas e crédito ao consumidor. Quando se trata da compra e venda de títulos para receitas futuras pode-se ter como efeito a apropriação das rendas, dos impostos e do lucro da empresa, a centralização do capital e o funcionamento do capital corporativo em oposição a firma familiar. Assim as operações bancárias e o crédito oferecem os mecanismos potenciais para que os arranjos distribucionais assegurem a acumulação equilibrada.

O investimento ultrapassa, então, as fronteiras de simplesmente investir dinheiro sob a forma dos meios de produção, força de trabalho e produção de mercadorias. Agora o empréstimo do capital movido a juros surge como a forma de investimento responsável por adiantar recursos ao capital produtivo mediante a circulação de mercadorias. Graças a essa forma de capital, chamada de *capital portador de juros*, o movimento de rotação do capital produtivo é encurtado pelo crédito, permitindo a acumulação ampliada de dinheiro, antes mesmo da venda de mercadorias.

O potencial para superar os antagonismos entre a produção e o consumo, entre a produção e a realização, entre os usos presentes e o trabalho futuro, entre a produção e a distribuição cabe ao sistema de crédito. Sendo essencial ao capitalismo a partir de um dado momento, como todas as ferramentas que mobiliza, o crédito contém determinados efeitos que contribuem para as próprias crises. Contudo, como seu campo de atuação está limitada à esfera da troca, o crédito não pode lidar radicalmente com os problemas que surgem na produção, por isso, não soluciona as crises.

O fato do capital monetário ser indiscriminado em relação aos seus usos, não importando para que tipo de receitas sejam, permite que a circulação do capital que rende juros se integre a especulação. Impedindo que o investimento especulativo na apropriação das receitas fique inteiramente fora de alcance. E, ainda mais grave, uma acumulação de ativos financeiros pode aparecer como uma acumulação de capital monetário, de modo que esses

ativos possam continuar a circular sem ter base na produção real. Tal processo é o que caracteriza a acumulação fictícia.

Nesse momento, a categoria capital fictício se torna essencial em nossa reflexão. A criação de capital fictício, para além da real produção e realização de mercadorias, é o que permite ao sistema de crédito antecipar o trabalho futuro, ou seja, antecipar o valor que nem mesmo foi realizado. Como tal processo desloca o capital superacumulado, é possível escamotear temporariamente a aparência da crise.

O papel do sistema de crédito e do capital fictício, assim, é promover um ajuste, um deslocamento temporal em que o excesso de massa monetária, em determinado momento, pode ser desviado para antecipar ganhos que só seriam realizados no futuro. As mercadorias paradas num momento de crise de superprodução, por exemplo, podem ser vendidas a crédito, para pagamento futuro. Força de trabalho pode ser empregada, num momento de desemprego ampliado, com o financiamento de obras, mesmo que sem finalidade ou uso imediato. O próprio capital fixo ocioso pode voltar a ser utilizado se for temporariamente financiado pelo crédito. Todo esse processo é uma espécie de “salto” ou “desvio” em que as contradições da crise são deslocadas.

Entretanto, as contradições entre capital fictício e dinheiro ligado aos valores reais tendem a se ampliar, provocando superprodução e especulação. A “alavanca” do capital fictício, usada nesses “altos”, pode acabar por jogar mais dinheiro simulado do que o valor a ser realizado no futuro. Isso cria uma desproporção entre a massa monetária e a base produtiva real. Assim, a solução para as contradições do capitalismo se torna um de seus maiores problemas. Os mesmos processos que “solucionam” as crises criam as condições para formá-las novamente.

O ajuste temporal dos problemas de superacumulação é indissociável do ajuste espacial, graças à natureza do capital que, ao expandir no tempo o ciclo da reprodução através do ambiente construído, é o responsável também pela produção desse espaço. Todavia, em termos lógicos, é possível separar ambas dimensões e compreender que o ajuste temporal torna a crise do capital mais complexa devido as soluções pautadas na rede financeira que ramificam ainda mais as contradições do capitalismo.

1.3. Terceiro Corte: a dimensão espacial na crise do capitalismo

A dimensão espacial é integrante do terceiro “corte” na teoria da crise, onde o espaço possui um papel fundamental na formação e ajuste das crises capitalistas. O ajuste espacial pode ser entendido como o deslocamento geográfico das contradições da sociedade da mercadoria. A exportação de capital é a forma mais simples de ajuste espacial. Caso os problemas de superacumulação comecem a mostrar seus riscos ou ocorra o esgotamento das possibilidades de investimento, uma solução seria o deslocamento geográfico de recursos a fim de se esquivar dos efeitos da superacumulação em determinado local. Mediante a concorrência desenfreada no capitalismo, a mobilidade representa uma vantagem para escoar a maior parte das mercadorias excedentes, já que podem ser movimentadas para outro mercado na tentativa de driblar as contenções no mercado ou à concorrência.

O espaço assume um papel fundamental na compreensão da dinâmica do capital e, conseqüentemente, na formação e resolução de suas contradições. Para tanto é preciso analisar as propriedades espaciais materiais dos valores de uso em movimento, assim como os conceitos de valor de troca e valor. Em outras palavras, atributos espaciais materiais dos valores de uso como a localização são transformados em espaços sociais através da produção de mercadorias. Uma vez que a produção de mercadorias envolve as relações entre valor de uso, valor de troca e valor no âmbito social das configurações espaciais, podemos então tentar compreender a parte que cabe ao espaço nas operações da lei do valor que rege o capitalismo.

A produção de mercadorias em diferentes locais é vinculada através da troca, pois desse modo o valor pode se tornar a forma social do trabalho abstrato. Como a mercadoria

é meio de socialização nessa sociedade, a sua base (valor) e sua substância (trabalho) podem ser compreendidos como a rede formal de articulação social, que une os indivíduos separados espacialmente. O mercado, portanto, pode ser entendido como um meio geográfico por excelência, muito além de uma mera compreensão material (como superfície).

Por isso, a constituição do mercado mundial e do comércio exterior é pré-requisito e resultado da produção capitalista ao mesmo tempo. A universalidade da forma valor só pode ser alcançada através da integração espacial que tem como meios a troca de mercadorias, uma base monetária que funcione como equivalente universal no intercâmbio mundial e a redução de barreiras físicas ao movimento das mercadorias e do dinheiro.

As mobilidades geográficas do capital e da força de trabalho requerem uma atenção especial na compreensão do funcionamento da integração espacial e, assim, da universalidade da forma valor. Se o capital ocupa vários estados no processo de produção e circulação de mercadorias, sua mobilidade geográfica deve ser encarada de acordo com cada um desses estados separadamente.

A mobilidade do capital sob a forma mercadoria se revela na capacidade de movimentar produtos, o que depende de uma rede de transportes. A mudança de localização é uma mercadoria que, como insumo intermediário, entra no custo de outras mercadorias. Nesse sentido, a circulação do capital só pode ser garantida mediante um sistema de transporte eficiente e espacialmente integrado.

É importante destacar a importância da velocidade na circulação de mercadorias, pois não interessa qual é a distância espacial em si, mas em quanto tempo se consegue chegar ao mercado e quanto menor o tempo de rotação, melhor. Dessa forma, a redução tanto do custo quanto do tempo de movimento, somada às melhorias na regularidade e confiabilidade dos serviços de transporte, contribui no desenvolvimento das forças produtivas.

Qualquer barreira deve ser eliminada pelo capital de modo que a circulação das mercadorias seja alcançada em um espaço cada vez mais abrangente num intervalo cada vez menor de tempo. Numa produção que se baseia no valor, as condições físicas da troca representadas pelos meios de comunicação e transporte se tornam primordiais. E se ocorrem revoluções tecnológicas em setores que aumentam o fluxo de mercadorias a serem trocadas, os meios de comunicação e transporte precisam necessariamente acompanhar tais mudanças.

O desenvolvimento dos meios de transporte pode acarretar mudanças nos custos e no tempo de deslocamento de maneira que não corresponde às distâncias geográficas. Essa constante modificação dos espaços relativos pode diminuir o valor e o preço de produção das mercadorias tendo efeitos indiretos sobre o valor. A contração da rede de troca das localizações integradas possibilitada pela mudança na capacidade de transporte, acaba por provocar alterações nas relações de valor. O valor da força de trabalho e a composição de valor do capital são sensíveis às forças produtivas empregadas na indústria de transporte.

O investimento no transporte além de alterar as relações espaciais, altera as relativas fortunas dos capitalistas em diferentes localizações: enquanto uns sofrem com a desvalorização, outros desfrutam o excesso de lucro, pelo menos temporariamente. A desvalorização é sempre específica de um lugar. Quanto a indústria do transporte, a mudança de localização permite que só o capital fixo seja desvalorizado. O capital fixo muito requerido pela indústria do transporte está em grande parte incorporado no ambiente construído e, estando num lugar específico, é particularmente vulnerável a desvalorização. Assim, a tensão causada pelas revoluções nas forças produtivas, na indústria do transporte, que tem efeitos de localização específicos pode ser resolvida se o capital se dividir em capital fixo independente que circula no ambiente construído e outros tipos de capital.

A criação de infraestruturas físicas que são imóveis estão sujeitas à desvalorização específica do lugar, já que o valor neles incorporado é perdido caso seja movido. Logo, se por um lado o valor deve cada vez mais ser imobilizado na terra para viabilizar a

integração espacial e eliminar as barreiras espaciais à circulação do capital, em algum momento, por outro lado, o valor incorporado no espaço produzido do sistema de transporte irá se tornar uma barreira a ser superada. A preservação de valores dentro da rede de transporte pode provocar impedimentos à expansão adicional de valor em geral. O resultado deve ser fortes desvalorizações e reestruturações dentro do sistema de transporte, com tudo o que isso envolve para a moldagem de configurações espaciais e dos níveis de integração espacial. Essa é a principal contradição que modifica e exprime a mobilidade do capital na forma de mercadoria.

Se a mobilidade é uma considerável vantagem, a imobilidade representa uma barreira. A contradição se expressa através do capital fixo imobilizado, cujo capital enrijecido no ambiente construído quer se mobilizar. O desdobramento dessa contradição nos leva a duas formas de ajuste espacial. A imobilidade do capital em estruturas físicas se torna um empecilho frente à liquidez do capital que precisa se recuperar. Isso porque impede a realização de obrigações financeiras. Uma solução é liquidar ou abandonar o ambiente construído para que o capital volte à fluidez monetária, para, assim, se livrar dos custos de manutenção e poder deslocar o capital restante para locais mais vantajosos.

A segunda solução consiste na destruição do capital fixo para criação de novas estruturas viabilizadas pela desvalorização desse ambiente construído, liquidado a preços baixos. Tal destruição do capital fixo (que não precisa necessariamente estar desvalorizado) evidencia a contradição do valor preso na estrutura física do capital imobilizado e as estratégias espaciais para obter vantagem diante da concorrência. Apesar de haver perdas com a destruição, é possível compensar caso sejam reconstruídas e dotadas de tecnologia mais avançada. Aqui se combinam ajuste espacial e ajuste temporal: mesmo as perdas da destruição podem ser compensadas pelas possibilidades abertas a partir de outra criação (destruição criativa). Essa é uma das bases notórias para o fenômeno da *gentrificação*.

A produção do espaço urbano mais que revela as contradições da superacumulação, uma vez que a crise urbana não pode ser separada da crise do capitalismo. Os desdobramentos da crise no espaço urbano mostram sua intrínseca e inseparável manifestação. Desse modo, o excedente de força de trabalho presente de forma massiva no espaço urbano também ultrapassa os limites de uma mera representação da crise do capitalismo. Se é necessário às variadas formas de capital incorporar a mobilidade frente à concorrência, interessa descobrirmos como este princípio se aplica ao capital variável, expresso pela força de trabalho, no capitalismo contemporâneo.

A superacumulação da força de trabalho (capital variável) não tem como efeito somente o desemprego. Excesso de trabalhadores, redução do preço dessa mercadoria (salário), aumento da jornada, horas extras mal remuneradas, trabalho parcial, informal e sem nenhuma seguridade social são exemplos de como o excesso de trabalhadores pode enxugar benefícios levando muitos a aceitar condições cada vez mais precárias em função da ampliação da concorrência. Contudo, uma forma de contornar o problema da superacumulação da força de trabalho é por meio do ajuste espacial. As migrações e obras financiadas pelo Estado, como tapar buracos em ruas e estradas, exemplificam historicamente as medidas espaciais tomadas.

As condições que regem a mobilidade da força de trabalho são muito peculiares. Marx escreveu uma vez que “as mercadorias não podem por si mesmas ir ao mercado e se trocar”, mas a força de trabalho, em primeiro lugar, é a única mercadoria que tem a autonomia de se encaminhar para o mercado por si mesma. Essa liberdade enaltecida por teorias burguesas deve ser analisada à luz da dualidade em que, ao passo que existe a liberdade do trabalhador em vender sua força de trabalho para quem, quando e onde quiser, o mesmo não tem outra possibilidade para sobreviver.

Assim, a mobilidade do trabalho pode ser encarada tanto uma tentativa de escape das piores condições de degradação do capital como aspecto particular do próprio capital. Como o trabalhador é capital variável, as regras que governam seu movimento são parte àquelas que

regulam a mobilidade e a circulação do capital em geral.

Nesse sentido, as condições gerais do trabalho assalariado em que há supostamente a liberdade do trabalhador em se mover é virada ao avesso. Pois na busca por um salário, o trabalhador deve se adequar às exigências de fluidez do capital e acompanhar seu movimento para onde quer que o mesmo flua.

Para o trabalhador, começa a se descortinar uma série de implicações decorrentes da sujeição à liberdade do capital. As formas particulares do processo de trabalho são indiferentes ao capital, assim, o seu trabalho produz sempre o mesmo produto: dinheiro. Além disso, os trabalhadores devem estar sempre dispostos a aceitar qualquer variação em sua atividade assim como a exigência de se mover para qualquer lugar. A flexibilidade e a mobilidade geográfica da força de trabalho, junto à indiferença no que tange ao produto do trabalho, são elementos cruciais para a fluidez do capital.

Para que as necessidades do capital sejam satisfeitas, todavia, a mobilidade da força de trabalho deve ser delimitada por alguns processos. Vale, portanto, mencioná-los. Há uma imposição de imobilidade no que se refere ao exército de reserva, pois só pode produzir circunstâncias favoráveis à acumulação adicional desde que permaneça disponível ao capital permanecendo no local, em favor dos benefícios do desemprego, da redução ou eliminação da seguridade social e esquemas previdenciários, por exemplo.

É nesse contexto que as contradições em relação a mobilidade da força de trabalho vão se delineando. Através de mecanismos sociais e exigências legais vias de escape podem ser bloqueadas pelo desejo dos capitalistas em manter suas reservas de trabalho em determinado local. As políticas de imigração e emigração podem constituir barreiras ao movimento no sentido em que podem ser manipuladas a pedido de determinados capitalistas ou facções políticas.

A livre mobilidade da força de trabalho se dissipa, portanto, em um emaranhado de exigências contraditórias até mesmo quando são consideradas através da perspectiva do capital. Quando analisamos o contexto dos processos que direcionam a produção e reprodução da força de trabalho, as contradições também aparecem. As infraestruturas sociais são responsáveis por facilitar a produção da força de trabalho, tanto em relação a quantidade quanto a qualidade, mas vale ressaltar que as mesmas podem absorver quantidades consideráveis de capital, principalmente sob a forma de investimentos do governo obtidos por meio de endividamento.

A oferta de força de trabalho também abarca diferenciações internas, primeiro enquanto mercadoria sempre disponível para exploração e, segundo, enquanto produto das diferenciações produzidas pelas infraestruturas sociais em que se evidencia uma especialização geográfica na reprodução social, que passa a ser dotada de particularidades marcantes no valor e na produtividade do valor da força de trabalho. Pautado no domínio de tais diferenciações, os capitalistas dividem e controlam a força de trabalho. A variação entre apoio e oposição das políticas sociais que apoiam a discriminação nos mercados de trabalho dependem das circunstâncias. Se é necessário incentivar ou impedir a livre mobilidade individual. Caso a mobilidade seja completamente livre há uma perda no que diz respeito ao investimento na infraestrutura social além de prejudicar mecanismos de reprodução social.

Por parte do capital, portanto, há muitas tensões e ambivalências no tocante à mobilidade individual. Se por um lado é uma particularidade a ser promovida enquanto auxilia no equilíbrio da taxa salarial para o valor médio da força de trabalho, mantendo a acumulação em equilíbrio; por outro é necessário contê-la a fim de constituir reservas de mão de obra, manter os mercados de trabalho segmentados visando o controle, assim como a adequada reprodução social. Convém ressaltar que tal panorama deve ser compreendido como proveniente das próprias contradições internas do capitalismo de modo que o capital se vale da busca por melhores condições em termos materiais e monetários para coordenar a mobilidade segundo os imperativos de sua própria lógica.

Mobilidade ou imobilidade, independentemente do caminho a ser trilhado, em ambos há o potencial em tirar algum proveito para o capital. Os padrões de luta e compromisso entre capital e trabalho também dizem muito a respeito da mobilidade geográfica do trabalho. Contudo, a questão não se encerra em tal dualidade. Há um grupo que se encontra entre uma via e outra, como as migrações sazonais, periódicas e pendulares.

A mobilidade do capital monetário também apresenta suas próprias contradições internas. O dinheiro de crédito se move com a mesma rapidez que as informações e só apresenta como barreira o sistema de comunicações cujas mensagens podem ser transmitidas. Assim, quanto mais melhorias houver nas técnicas de transferência de informações, melhor será para acumulação, do mesmo modo que as revoluções no transporte são fundamentais para a mobilidade das mercadorias.

Quanto mais o dinheiro de crédito se mover livremente, mais as relações de troca manifestarão as relações de valor e mais se constituirá o cenário favorável em que se torna possível afirmar a existência de uma mercadoria monetária como um equivalente universal. Contudo algumas contradições surgem socialmente para conter essa livre mobilidade, inclusive do dinheiro de crédito. Vale mencioná-los a seguir com o propósito de compreender as contradições inerentes a mobilidade do capital, até mesmo no que se refere ao capital monetário.

Em primeiro, lugar a mobilidade do capital monetário só funciona mediante a mecanismos institucionais firmes. O melhor exemplo vem daqueles fornecidos pelo Estado. Ainda que o sistema de crédito tenha surgido para impedir que diferenças territoriais atuem como barreiras sociais aos diferentes dispositivos legais, institucionais e políticos que apoiam o sistema monetário. As próprias estruturas específicas criadas para superar as barreiras espaciais, com o tempo também se tornam barreiras, pois a tendência à universalidade para a qual o capital caminha encontra barreiras em sua própria natureza. Além disso, o dinheiro de crédito não pode se locomover livremente pelo mundo por não estar atrelado a uma mercadoria monetária como o ouro.

Porém, o dinheiro de crédito deve ser liberado das restrições monetárias para conseguir novas configurações na obtenção da produção e organização do mais valor. Além de ser desvalorizado em relação ao dinheiro de mais qualidade durante uma crise. Essa qualidade depende de onde está localizado e de sua força como medida de trabalho social. As trocas internacionais variam de acordo com as diferentes moedas nacionais, em que o valor do trabalho social é registrado pelas reservas de ouro ou pela posição do câmbio, o que irá constituir uma base monetária segura para o sistema de crédito.

Apesar de o dinheiro de crédito ter a capacidade de se mover com tanta velocidade quanto as informações, as barreiras sociais impostas pelas moedas de diferentes qualidades devem ser consideradas principalmente em momentos de crise, quando cada Estado busca proteger sua base monetária. Através do aumento do valor e da produção de mais valor em seu território ou da apropriação de outro lugar, o objetivo é garantir a mobilidade do sistema de crédito, o que acaba provocando competição por fluxos de capital entre países.

A contradição, portanto, se expressa por meio da proteção do capital monetário que estabelece a base da forma mais móvel do capital, o dinheiro de crédito, em que se torna necessário limitar a mobilidade espacial do capital em geral. O resultado da lógica que volta contra si mesma, na inexistência de um acordo supranacional, é a dissolução do sistema monetário frente as crises que se expandem geograficamente a nível mundial.

Uma vez que a transformação material da natureza e a produção dos valores de uso sociais ocorrem em um local específico, a localização desempenha seu papel na circulação e acumulação de capital. Nesse sentido determinadas localizações podem oferecer vantagens frente ao domínio de mercados específicos. Tal competição pode garantir, com a vantagem relativa da localização, lucro excedente através do mais valor relativo. Contudo, esse excesso de lucro será temporário, assim como o conferido pela vantagem da tecnologia superior.

Com o tempo, a taxa de lucro entre as localizações será igualada pela mobilidade geográfica do capital da produção. Os capitalistas individuais tendem a expandir a produção e mudar suas localizações até que a capacidade de produzir mais valor não exista mais mediante a competição. Assim, a mobilidade geográfica da produção capitalista pode também resultar da competição espacial.

Neste caso, os processos que levariam a uma espécie de equilíbrio espacial devem ser vistos como parte dos processos que acarretam a crises de acumulação. Em contrapartida, quando a economia do espaço da produção é forçada a um estado aparente de desequilíbrio crônico por forças mitigadoras, as mesmas contribuem no adiamento, limitação ou resolução das crises espaciais agregadas da acumulação. Assim a localização também tem sua parte nos processos de formação e ajuste da crise.

O que configura tanto uma condição como um produto das atuais transformações no desenvolvimento capitalista é a necessidade de reformar o espaço urbano e o trabalho. O crescente interesse das empresas em conferir maior mobilidade ao capital e às instalações físicas condiz com a importância da mobilidade financeira e física do capital. Vale, assim, compreender a circulação do capital no ambiente construído e suas respectivas configurações espaciais. Segundo Mariana Fix:

Esse movimento deve ser, em princípio, em direção a produção da própria empresa ou a outros ativos, que não o imóvel, como ações e títulos, mais rentáveis, particularmente quando as taxas de juros são altas. A ideia de “sede própria”, antes importante para qualquer empresa que se “quisesse respeitável”, vai cedendo lugar à concepção de que, em um “ambiente competitivo”, o que vale é focar seu próprio negócio, sem imobilizar ativos (2007, p. 139 e 140).

A autora nos mostra que essa necessidade é reforçada caso surja uma oportunidade do capital avançar fronteiras, em momentos de abertura econômica. Ter a sede produtiva própria fixada num dado local pode representar um empecilho à mobilidade territorial. A possibilidade de diminuir ou aumentar o espaço ocupado pela empresa de acordo com o crescimento ou a redução de suas atividades ou do número de funcionários, somada ao crescimento da informalidade e da terceirização leva a uma considerável incerteza quanto ao número de empregados, reforçando a impossibilidade de rigidez em relação ao capital e ao espaço físico. Em outras palavras, a lógica da liquidez em relação aos ativos imobiliários, cujas empresas abrem mão para assumir a condição de locatários, de modo que possam se tornar ainda mais fluidas mediante demandas mais lucrativas, é a mesma fluidez que rege o trabalho na atual fase do capitalismo.

A medida é parte da contradição existente entre o capital fixo imobilizado no ambiente construído e a fluidez ou liquidez do capital financeiro. Num cenário de elevada competitividade é necessário ter a maior mobilidade possível a fim de viabilizar operações financeiras. Assim, cabe as empresas não estarem vulneráveis à imobilidade de instalações físicas para a produção: assumindo a condição de locatários podem acompanhar a mobilidade tanto financeira quanto física do capital.

E no que diz respeito ao trabalho, a exigência de uma maior flexibilidade aponta a necessidade de se adequar a um espaço que rompe as fronteiras de um local fixo determinado, de se ajustar a horários variados e indefinidos. As incertezas cabem principalmente aos trabalhadores que convivem com o risco de que ocorram novas ondas de fusões, terceirizações e demissões. Caso não estejam constantemente propensos e dispostos ao ajuste, sofrerão os efeitos de tais riscos o quanto antes.

Por isso se o setor produtivo for fixo, tendo como propriedade um bem imobiliário, pode gerar maiores gastos para empresa. É muito mais vantajoso nesse contexto ter a possibilidade de se desfazer de um contrato como locatário do que de um imóvel próprio. Até mesmo os

imóveis, no caso da sede, podem ser alugados, mas isso não significa que nesse local seja a esfera da produção da empresa, pois o setor produtivo precisa ser móvel.

Assim, cabe ao trabalho acompanhar o ritmo da mobilidade do capital com contratos cada vez mais flexíveis que também podem ser rapidamente desfeitos. Todavia, essa forma de encarar o espaço é transformada para romper com a imobilização sofrida entre capital e trabalho organizado. O capital não deve mais estar preso ao espaço através do trabalho. Pelo contrário, é necessário que seja extraterritorial, volátil e inconstante. A dependência mútua entre capital e trabalho é rompida a partir do capital, contudo, ambos não conseguem mais sobreviver sozinhos, pois a crise estrutural revela os limites intrínsecos a essa forma social.

O movimento em que vemos a superação do espaço pelo tempo, com a modernidade flexível, é intensamente potencializado. Por isso é necessário que a aceleração do movimento diminua distâncias para reduzir o tempo de circulação das mercadorias. Temos, então, a redução do tempo de tomadas de decisões difundidas em um espaço cada vez mais abrangente, permitida pela queda dos custos de transporte e pela comunicação via satélite. Fenômeno que nos leva a compreender as implicações que modificam a experiência humana frente ao tempo e ao espaço.

Se o aumento da mobilidade do capital pressupõe uma maior fluidez e liquidez tanto nos empreendimentos empresariais quanto no trabalho, podemos concluir que a mobilidade geográfica caminha de mãos dadas com a mobilidade geográfica do trabalho; *mover-se para além de todas as barreiras espaciais faz parte da natureza do capital*. Se numa economia globalizada o capital se torna cada vez mais extraterritorial e o trabalho é a substância para geração de valor, resta a este acompanhar os movimentos daquele. Cabe ao trabalho, portanto, se adequar às demandas de fluidez, exigindo maior flexibilidade ao trabalhador num novo conjunto de pré-requisitos que acabam por promover uma precarização ainda mais acentuada na subordinação frente ao caráter financeiro das operações.³

Para que capital e trabalho se tornem mais flexíveis no espaço é preciso imobilizar uma parte do capital total no espaço, onde temos um sistema de acumulação com regras próprias. Desse modo, a necessidade de circulação do capital pelo ambiente construído significou a evolução de um tipo especial de sistema de produção-realização gerando novos papéis para os agentes econômicos (Fix, 2007).

Ainda que a interrupção da circulação de capital seja uma das consequências da crise inerente a esta forma social, a busca por retomá-la potencialmente é uma das medidas encaradas como eficazes para ajustar espacialmente seus propósitos e combater a crise. É nesse sentido que podemos observar a flexibilidade, fluidez ou mobilidade do trabalho. Sua tentativa de superação é, também, produto da crise.

A circulação de capital mediada através de agentes como construtoras, proprietários de terra, empresários, financistas e o próprio Estado, e, operada pela renda, juros e impostos, cria configurações espaciais que permitem a circulação do capital no ambiente construído. A

3 Nosso foco é o caráter inerentemente fluído de uma parte crescente da própria força de trabalho, representado pelos trabalhadores da *Uber*, mas a exigência de fluidez e mobilidade da força de trabalho é algo comum e experimentado no cotidiano por milhões de pessoas, seja no deslocamento de quilômetros para chegar ao local onde exercem suas atividades econômicas ou mesmo quando precisam mudar de local de residência em busca de áreas onde existe oferta ou esperança de emprego. Há alguns anos atrás, entretanto, um exemplo sintetizou todo esse quadro que estamos tratando teoricamente de livre mobilidade do capital (pelo mundo), de fluidez da força de trabalho, reestruturação espacial e precarização. A filial francesa de um grupo têxtil italiano, em 2008, ofereceu a seus funcionários franceses uma “oportunidade” diante da demissão em massa prevista: mudar para o Brasil, trabalhar em outra filial da empresa e receber um terço do salário. Uma outra alternativa era mudar para a Turquia, também com unidade do grupo, onde poderia ser reempregado por um quinto do salário original para exercer a mesma função. Disponível em: <https://noticias.bol.uol.com.br/ultimas-noticias/entretenimento/2008/04/04/grupo-textil-propoe-a-funcionarios-vagas-em-fabrica-no-brasil-como-opcao-a-demissoes.htm>. Acesso em jan 2019.

constituição desse momento ativo é fundamental para formação e resolução da crise.

Além de sustentar e regular vários aspectos da relação capital e trabalho, as infraestruturas sociais também têm seu papel na formação e resolução da crise. Por isso daremos às mesmas uma certa atenção, buscando encontrar as forças que conduzem sua evolução espacial. As infraestruturas sociais envolvem: ampla variedade de instituições que contribuem para reprodução da força de trabalho, meios para produção do conhecimento científico, novas técnicas de gerenciamento, coleta, armazenamento e comunicação das informações; meios de controle ideológico e meios de vigilância e repressão.

Para serem sustentadas, as infraestruturas sociais dependem dos excedentes, o que significa que depende de uma base econômica e da produção de mais valor. Para que haja a circulação de valor dando este suporte é necessária uma integração dos processos materiais da produção de mais valor no local de trabalho com a perpetuação das infraestruturas sociais. Como experienciamos o limite absoluto da produção de mais-valor, a consequente crise e o neoliberalismo tem combatido as infraestruturas sociais.

Se tomarmos a circulação de capital como um processo contínuo de expansão do valor, a circulação desses valores pelas infraestruturas sociais é somente um momento no processo total. Os valores tributados do capital fluem para sustentar as infraestruturas sociais e retornam ao capital na forma de demanda efetiva para as mercadorias produzidas, não havendo perda.

Há fluxos voltados à infraestrutura social que podem melhorar a produção de mais valor. Como melhorias nas condições sociais que a longo prazo contribuem na quantidade e qualidade da força de trabalho e o investimento em pesquisa científica e técnica trazendo força material através de novas tecnologias. A incerteza do retorno nesse tipo de investimento para os capitalistas reforça a necessidade da constituição de seus interesses enquanto classe, em que o Estado gerencia os meios coletivos de satisfazer suas necessidades.

Os benefícios para produção de mais valor demoram muito tempo para serem realizados. Esse fato nos traz dois pontos de vista incertos e contraditórios. A demora na realização de tais benefícios pode ser vantajosa no sentido de ser uma fonte de absorção de capital acumulado podendo evitar a desvalorização. Em contrapartida, a produção de mais valor decorrente do investimento em condições sociais pode intensificar o problema da superacumulação, se não houver um aumento na produção, o investimento será improdutivo e o valor nele absorvido ficará perdido. Nas frequentes crises fiscais do Estado tal paradoxo se torna mais tangível.

Como as necessidades do capital mudam, o investimento em infraestruturas sociais se torna uma barreira a ser superada dada a dificuldade de mudança frente ao seu caráter de longo prazo. Desse modo, novas geografias devem ser produzidas com alto custo para o capital e com consequências pessoais. Em contextos de crise, a reestruturação da geografia das infraestruturas sociais se realiza em intervalos de tempo cada vez mais curtos. Entra em cena, então, o papel das infraestruturas sociais na formação e resolução da crise no capitalismo: a desvalorização específica do lugar, a destruição dos modos de vida e formas de localismo em torno de instituições sociais. Contudo, segundo a mobilidade ou a vantagem que os aspectos das infraestruturas sociais geram para a acumulação, essa premissa pode ser modificada, como a transferência de tecnologia e de mão de obra especializada.

Quanto ao Estado um cenário de maior competição começa a emergir para decidir quem tem as infraestruturas sociais mais atrativas para o capital, além de competir por capital financeiro para consolidar a sua dívida. Mediante a crise, a competição envolve quem deve arcar com os custos da desvalorização e da destruição de recursos humanos. Mais que uma desvalorização específica do lugar, vemos uma desvalorização específica do Estado.

A geografia histórica do modo de produção capitalista se constitui a partir de movimentos de convergência dos diferentes tipos de capital e força de trabalho. Dentro da circulação do capital podemos destacar tanto a unidade quanto a contradição desses movimentos. Cada estado do capital possui uma capacidade definida para o movimento

geográfico. Se capital é valor em movimento, o mesmo deve passar de um estado para outro. Assim, duas ou mais formas de capital, inclusive força de trabalho, devem impreterivelmente estar no mesmo lugar ao mesmo tempo no momento da transição. Cada transição configura uma interseção que se restringe de diferentes capacidades para o movimento geográfico que obrigatoriamente limita a mobilidade espacial total do capital e da força de trabalho.

No contexto de acumulação sem crise, a circulação de capital deve ser realizada dentro de um determinado período de tempo, o tempo de rotação socialmente necessário. Caso não seja respeitado, como consequência o capital será desvalorizado. Contudo, o movimento espacial exige que o capital seja mantido em um estado particular durante o movimento, o que acaba provocando um aumento nesse tempo de rotação.

A importância da expressão de Marx “a aniquilação do espaço pelo tempo” agora ressurge com força redobrada. As exigências temporais da circulação do capital limitam o tempo disponível para o movimento espacial em cada estado. A unidade de produção e realização dos valores mantém o movimento geográfico do capital dentro de limites estritamente circunscritos (HARVEY 2013, p. 515).

Esta conclusão, entretanto, merece duas considerações importantes. Primeiro, sua aplicação se refere especificamente a um capital individual que passa por seu processo padrão de autoexpansão. As restrições que parecem muito rígidas ao movimento espacial no nível individual são minimizadas quando olhamos o processo de circulação em sua totalidade. Há uma tensão entre a dispersão garantida pelo sistema de crédito e o encurtamento do tempo de rotação e a aglomeração que parece almejada em outros pontos da transição.

A segunda consideração se refere à perturbação da disciplina temporal do movimento espacial promovida pela circulação do capital entre as infraestruturas físicas e sociais. O resultado desse conflito possui duas vertentes. Os aspectos da infraestrutura física e social estão fixados no espaço, o que leva a conversão do problema da mobilidade geográfica em um problema da transformação do ambiente social e físico cuja circulação de outras formas de capital se torna lenta por sua complexidade e pelo tempo de rotação. A outra dimensão do conflito entre o regulamento temporal e o movimento espacial, frente à circulação do capital entre as infraestruturas físicas e sociais, é que a duração dos tempos de rotação envolvidos viabiliza substituições durante períodos de tempo muito mais longos.

Se for necessário, nesse sentido, o abastecimento das infraestruturas física e social pode se mover muito à frente das mobilidades das outras formas de capital, pois mais tempo estará disponível às mesmas para alcançarem. Mas, as diferentes formas de circulação devem estar relacionadas entre si. O sistema de crédito tem esse papel de padronizar os tempos de rotação contra a taxa de juros através de relações ficcionais. Temos a expressão do próprio capital forçando uma mesma disciplina as diferentes vias que ele pode trilhar.

É fundamental destacar, todavia, que a criação real de valor em oposição aos movimentos do capital fictício está sujeita a continuidade de todos os fluxos em relação à produção real, ocorrendo uma fluidez direta entre os diferentes processos de circulação. A contradição consiste no fato que cada forma do capital possui diferentes exigências temporais e, por consequência, revela possibilidades completamente diferentes para o movimento espacial.

A unidade básica da produção e da realização, mesmo que por imposição de crises, se preciso for, deve ser preservada. Essa mesma unidade é que está à mercê das mobilidades geográficas divergentes dentro de um sistema de fluxos que deve obedecer a uma disciplina comum, mas que é temporalmente diferente. A desagregação do processo de circulação sempre cria conflitos entre a unidade de produção e realização, mesmo que nos sistemas que são aparentemente independentes. Contudo essa situação leva o capitalismo a se ajustar à tarefa de moldar a organização espacial e fluir para as exigências de longo prazo. Com intuito de alcançar uma nova ordem espacial, diferentes tipos de capital podem se mover de modo a complementar

um ao outro. Se não conseguir complementar uma forma de capital, pode tentar outra, adentrando suas barreiras espaciais.

A transformação das configurações espaciais ocorre através das mais distintas maneiras de mobilidade dos diferentes tipos de capital e força de trabalho. Desde que a complementaridade seja alcançada dentro de um determinado período, não há nenhum risco a circulação do capital. Conforme as condições mudam, no entanto, formas de capital muito diferentes são inclinadas a assumir uma função predominante. Como exemplo, temos o capital monetário como crédito ultrapassando o movimento das mercadorias e do ouro, assim como a importância dos comerciantes, financistas, industriais e trabalhadores variou segundo a transformação das configurações espaciais ao longo da história. Os países que ocuparam o centro do sistema mundial sempre apresentaram, ao longo de sua história de desenvolvimento, um amplo conjunto de formas de produção, tipos de indústria e atividades de serviços. Em certo sentido, a pouca complementaridade entre as diversas formas de capital ou de trabalho define o caráter periférico de uma determinação nação no sistema global.

Conforme há dificuldade em assegurar a complementaridade entre os diferentes processos de circulação, aumentam as possibilidades para formação de crise. A discrepância entre as formas diferenciadas da circulação e da mobilidade espacial podem permitir que o capitalismo molde sua geografia histórica segundo os imperativos da acumulação. Mas elas também exacerbam as chances de crise.

A desvalorização é um aspecto normal da circulação. O problema consiste nas perdas que não podem ser totalmente recuperadas frente uma retomada da circulação do capital. Uma série de desvalorizações individualizadas podem ocorrer porque formas e qualidade exigidas de capital e força de trabalho não estão exatamente no lugar certo na hora certa. A dedicação em diminuir esses riscos não é irrelevante. Organizações geográficas como aglomeração e melhorias no transporte podem ser muito importante na redução desses custos.

O receio da possibilidade de desvalorizações gera fortes competições que podem desembocar em conflitos de facções, especialmente se os diferentes tipos de capital são de donos diferentes. Quanto a dimensão espacial, a mobilidade do capital de um tipo pode apresentar uma ameaça ao valor do capital de outro tipo. Aqui se torna mais evidente quanto a unidade básica da circulação do capital apresenta diferenciações e que trazem um aspecto social onde cada facção tenta jogar para a outra os custos da desvalorização. Podemos, assim, notar que além das complementaridades, há uma série de contradições entre os diferentes tipos de mobilidade.

A mobilidade também tem suas complementaridades e contradições. A livre mobilidade do capital não produz os mesmos resultados que a livre mobilidade dos trabalhadores. Há uma sensibilidade mediante ao valor da força de trabalho e à produtividade de mais-valor para os capitalistas. Portanto a mobilidade, irrestrita do capital é mais adequada para acumulação do que a mobilidade irrestrita do trabalho.

Dentro da produção e realização de valores, a noção de unidade e contradição é imprescindível para compreender o mecanismo da circulação de capital que acarreta a crise. Entre formas diferenciadas de mobilidade geográfica é possível ver diferentes facções do capital se complementando e competindo por uma ordem espacial mais lucrativa, do mesmo modo como o capital e o trabalho podem se aproveitar no espaço para obter vantagem na luta de classes. O resultado da complementaridade e da contradição nas forças produtivas e nas relações sociais interfere no caminho da geografia da história do capitalismo. É a partir dessa materialidade espacial que surgem as forças que fazem irromper as crises.

As diferentes formas de mobilidade discutidas acima interagem no contexto da acumulação e constroem configurações espaciais na distribuição das forças produtivas e provocam diferenciações nas relações sociais. A partir de então, podemos entender que o desenvolvimento da economia de espaço do capitalismo está cercado de tendências

contraditórias. As barreiras espaciais e as diferenciações territoriais precisam ser superadas, mas seus próprios meios estão relacionados à produção de novas diferenciações geográficas, criando novas barreiras espaciais. “A organização geográfica do capitalismo internaliza as contradições dentro da forma de valor. É isso que quer dizer o conceito do inevitável desenvolvimento desigual do capitalismo.” (Harvey, 2013, p. 528).

A geografia histórica do capitalismo é um processo social que envolve as forças produtivas e as relações sociais, no que tange as contradições entre mobilidade espacial do capital e da força de trabalho. Os conflitos numa determinada base territorial entram em cena em torno da acumulação e suas contradições buscam novas bases para acumulação. Esse processo desencadeia a criação de novas configurações e novos processos de trabalho.

É no contexto da crise da sociedade do trabalho, que reflete a crise estrutural do capitalismo, que tentaremos analisar, nos capítulos seguintes, como as contradições entre a mobilidade geográfica do capital e da força de trabalho se relacionam com a flexibilização e precarização a partir de uma nova experiência frente ao tempo e ao espaço. Para tanto, tentaremos interpretar a empresa *Uber* e sua relação com seus parceiros com base na teoria da crise, enquanto superacumulação de força de trabalho, e identificar seu papel na criação novas configurações espaciais e novos processos de trabalho.

CAPÍTULO II

O AJUSTE TEMPORAL NA “ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO”

Este capítulo concentra a tentativa de articular a história da “Economia do Compartilhamento” com seu objetivo de otimizar o máximo possível o tempo de giro dos serviços prestados, refletindo novas configurações da força de trabalho. Para tanto, resgataremos conceitos que expliquem o contexto do surgimento deste novo tipo de negócio, por exemplo, acumulação flexível, neoliberalismo e crise estrutural do capitalismo.

Como visto no capítulo anterior, o ajuste temporal revela a resposta que o capital oferece para a crise ao deslocar no tempo, ou seja, jogar para o futuro suas contradições internas. Sendo assim, o tempo funcionará como matéria-prima norteadora ao longo de todo capítulo, tendo por base a teoria do ajuste discutida anteriormente. Essa reflexão torna-se importante para acumularmos discussões e avançar, no próximo capítulo, para uma reflexão mais direta se a *uberização* pode ser enxergada à luz do ajuste espaço-temporal.

O aspecto principal abordado pelas empresas, *otimizar o tempo*, tem profunda relação com o movimento de compressão espaço-temporal. Contudo, tal imperativo do capital de aceleração de seu movimento, que diminui distâncias para reduzir tempo de circulação das mercadorias, será discutido no próximo capítulo, relacionando com as respostas que constituem o ajuste espacial à crise.

O tempo, portanto, substância fundamental para nossa análise, não se restringe ao objetivo do capital de aceleração frente à superação do espaço. Uma nova geografia do capitalismo, em que as relações de trabalho são profundamente transformadas, implicam em exigências na circulação que acabam por limitar o tempo disponível para o movimento espacial. O que cria, assim, emergentes padrões da experiência social que condiz perfeitamente com a nova onda de negócios denominada “Economia do Compartilhamento”.

2.1. Flexibilização do trabalho: a exigência de uma nova experiência espaço temporal

Os contornos cada vez mais flexíveis incorporados ao sistema capitalista têm sido impostos às mais diversas esferas da vida social, incluindo aí o trabalho, sua esfera central e que tende a abarcar todas as demais. O combate à rigidez, entretanto, não pode ser visto como uma abrupta ruptura aos modelos de gestão e organização do trabalho inerentes ao regime fordista, pois ainda é possível ver seus resquícios em determinados setores econômicos e postos de trabalho. No entanto, não há como negar a exigência de maior ajuste às mais diferentes condições, provocando, inclusive, um novo tipo de experiência frente ao tempo e ao espaço (HARVEY, 2013).

Presenciamos um momento de grande exigência da experiência social para que indivíduos estejam sempre propensos e dispostos a se adaptar e reinventar suas atividades produtivas, de modo que até mesmo o comportamento humano deve acompanhar os ditames da fluidez do capital. Para prosseguirmos em nossa reflexão sobre as novas experiências a partir dos horizontes temporais, vale mencionar a origem da palavra *flexibilidade*, uma vez que pode explicar os imperativos que moldam as novas configurações incorporadas ao trabalho.

A palavra “flexibilidade” entrou na língua inglesa no século quinze. Seu sentido derivou originalmente da simples observação de que, embora a árvore se dobrasse ao vento, seus galhos sempre voltavam à posição normal. “Flexibilidade” designa essa capacidade de ceder e recuperar-se da árvore, o teste e restauração de sua forma. Em termos ideais, o comportamento humano flexível deve ter a mesma força tênsil: ser

adaptável a circunstâncias variáveis, mas não quebrado por ela. A sociedade hoje busca meios de destruir os males da rotina com a criação de instituições mais flexíveis. As práticas de flexibilidade, porém, concentram-se mais nas forças que dobram as pessoas (SENNETT, 2009, p.53).

A flexibilidade pode ser claramente analisada sobre a ótica temporal. A tentativa de otimizar o tempo o máximo possível exige que indivíduos se disponham a esticar sua experiência a um nível que põe em xeque até mesmo os limites naturais do sono. Na obra *24/7: capitalismo tardio e os fins do sono*, Jonathan Crary (2015) levanta profundas reflexões sobre a padronização da experiência que nossa sociedade tem enfrentado num regime que tenta ampliar as atividades vinte e quatro horas por dia, nos sete dias da semana.

Dados sobre um estudo fomentado pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos, levantados pelo autor, mostram que pesquisadores têm estudado o pardal de coroa branca, cuja capacidade de ficar acordado por até sete dias durante as migrações poderia ser incorporada aos seres humanos em suas atividades cerebrais. A possibilidade de tornar seres humanos mais eficientes e produtivos, segundo Crary (2015), poderia ser levada à constituição de um soldado que não dorme. Mas o objetivo da pesquisa financiada pelo governo estadunidense não se encerraria por aí. A chance de controlar o sono é uma representação de poder e, assim como todos os limites naturais, tendem a se tornar supérfluos sob a lógica da mercadoria. Esta seria a última barreira posta que o capitalismo poderia superar, rompendo de vez os resquícios do respeito ao ritmo da natureza nos organismos humanos.

Como já mencionei, muitas instituições no mundo desenvolvido funcionam há décadas em regime 24/7. Mas só recentemente a elaboração, a configuração da identidade pessoal e social foi reorganizada para ficar conforme à operação ininterrupta de mercados, às redes de informação e outros sistemas. Um ambiente 24/7 aparenta ser um mundo social, mas na verdade é um modelo não social, com desempenho de máquina- e uma suspensão da vida que não revela o custo humano exigido para sustentar sua eficácia. Deve ser distinguido do que Lukács e outros no início do século XX identificaram como o tempo vazio e homogêneo da modernidade, o tempo do calendário ou linear dos países, do mercado financeiro ou da indústria, do qual tanto a esperança como os projetos individuais estavam excluídos. A novidade está na renúncia absoluta a pretensão de que o tempo possa estar acoplado a quaisquer tarefas de longo prazo, inclusive fantasias de “progresso” ou desenvolvimento. Um mundo sem sombras, iluminado 24/7, é a miragem capitalista final da pós-história- do exorcismo da alteridade, que é o motor de toda mudança histórica (CRARY 2015, p. 19).

A partir desse novo regime do tempo se torna cada vez mais comum a nebulosidade entre tempos de sono e de vigília. Sua coerência na formação de indivíduos sempre dispostos ao trabalho, seja dia ou noite, comprometendo seu descanso torna, também difícil discernir o momento dedicado ao trabalho e ao não trabalho. Na verdade, no trabalho flexível, estar disposto vinte e quatro horas do dia, nos sete dias da semana, se torna uma vantagem em um tempo caracterizado por uma concorrência voraz. Ainda que o regime 24/7 tenha suas origens nas bases do capitalismo (as longas jornadas de trabalho impostas na Primeira Revolução Industrial), agora vemos a busca em potencializar o máximo possível a produtividade humana para o funcionamento da lógica da mercadoria através da destruição do próprio sono.

É nesse sentido que a ideia do trabalho sem pausa tem se naturalizado, como grande vantagem frente à lógica da produtividade e da racionalidade *versus* a fragilidade humana em que o sono ainda é necessário. Nesta esfera separada da vida, o tempo deixa de ser vivido, se torna uma matéria-prima que deve ser otimizada: combater o sono é levar essa otimização para além dos limites naturais.

A flexibilidade do trabalho coage a uma nova experiência frente a um tempo que rompeu o ritmo da natureza, onde o ritmo ditatorial e mecanizado impõe mais do que nunca a produtividade da máquina, ainda que de forma um tanto disfarçada. A perversidade se efetiva através da coerção da forma trabalho numa sociedade que tenta incansavelmente destruí-lo, onde a flexibilização e a contínua redução do sono, se preciso for, será concedida.

É inegável que a sociedade do trabalho demanda um alto nível de controle a fim de manter a “docilidade” necessária para seu completo funcionamento. A “revolução microeletrônica” contribuiu para utilização de alta tecnologia em práticas de poder e controle de seres humanos que nunca deixou de acompanhar a dinâmica subjacente à inovação. Vivemos num tempo em que mais importa avaliar como a experiência e a percepção estão sendo reconfiguradas pelos ritmos, velocidades e formas de consumo acelerado e intensificado do que sobre o funcionamento e os efeitos particulares de novas máquinas ou redes específicas.

O único fator consistente dessa sucessão, de resto incoerente, de produtos de consumo e serviços, é a crescente integração de nosso tempo e de nossa atividade aos parâmetros de intercâmbio eletrônico. Gastam-se bilhões de dólares em pesquisas dedicadas a reduzir o tempo de tomadas de decisões, a eliminar o tempo inútil de reflexão e contemplação. Essa é a forma do progresso contemporâneo- o encarceramento e o controle implacáveis do tempo e da experiência (CRARY 2015, p.49).

O quadro que vem se delineando é de um tipo de impossibilidade sistêmica de um momento de compensação ou pausa dedicado a preocupações e projetos coletivos. Contudo, não apenas o futuro se encontra ameaçado diante dos novos produtos ou serviços que se apresentam como essenciais para a organização burocrática de nossas vidas. Mais do que nunca, a memória coletiva tem sido apagada pela acelerada produção de novidades que não são de fato livremente escolhidas. Se na distopia clássica de George Orwell, 1984, havia a constante preocupação em recontar a história daquela sociedade através do Ministério da Verdade, de acordo com sua lógica extremamente controladora, a nossa forma social se encontra num contexto em que não é preciso se dar este tipo de trabalho. O uso que se faz da tecnologia por si já se torna responsável por corroer grande parte da memória do passado, manifestando seu alto potencial de aprisionamento num presente assustador.

Desde o surgimento da modernidade, o tempo de trabalho passa a se tornar mais homogêneo do que nunca, a partir de então concebido como um processo ininterrupto que ultrapassa limitações naturais e sociais. Para seu crescimento, todavia, o capital precisava reestruturar não somente as técnicas no interior da esfera da produção, mas também acelerar e controlar o tempo de circulação e comunicação da maneira mais eficiente possível. O que levou a formulação de projetos que levaram a construção de rotas de transporte, com ferrovias, canais, túneis e navios a vapor. Assim como o desenvolvimento de redes de telégrafo para encurtar o tempo gasto com a comunicação.

O século XIX assistiu a transformações que traduzem o objetivo do capital de superar qualquer barreira espacial gastando o menor tempo possível em suas transações produtivas, comerciais e financeiras. A sua natureza de se mover ultrapassando qualquer barreira espacial, criando as devidas condições físicas para circulação, meios de comunicação e transporte, refletem uma de suas mais primordiais necessidades: *a superação do espaço pelo tempo*.

Tal movimento é interpretado por Harvey, em *A condição Pós-moderna* (2009), através do conceito de *compressão do espaço-tempo*, em que há o encurtamento do tempo de tomadas de decisões difundidas em um espaço cada vez mais abrangente. Portanto, a atual fase do capitalismo prossegue em sua busca por superar as barreiras espaciais de modo que o tempo gasto em quaisquer de suas transações seja o mais curto possível. Cabe salientar que não vamos

nos ater num primeiro momento ao referido conceito, pois o mesmo tem um papel crucial para a discussão do próximo capítulo.

A cada rodada de desenvolvimento tecnológico e de expansão emergiam novas formas de fluidez e de conversibilidade. Desde seus primórdios, a modernidade testemunha a incansável tentativa em aumentar a fluidez do capital. O que Bauman (2001) chama de *modernidade líquida* é a fase presente em que vivenciamos, através de novos meios, a possibilidade de fluidez ainda mais acentuada incorporada na reprodução capitalista.

O atual nível de controle social e individual provoca uma nova experiência de capitalismo flexível no que tange a ausência de espaços e tempos livres. A todo o momento, e em todo lugar, somos afetados por mecanismos de comando e efeitos de normalização. Em outras palavras, todo espaço e tempo que escapava da organização e da institucionalização do trabalho, da conformidade social e do consumismo, agora estão impregnados por formas contínuas de regulação que foram drasticamente ampliadas.

Somos forçados, sem a chance de recusa, a nos reinventar constantemente, administrando nossas complexas identidades. A escolha de não se tornar flexível num tempo que exige esta proeza em diversas esferas da vida é algo fora de cogitação. Viver se tornou o constante exercício de alinhamento com o funcionamento dos mercados, de modo que a distinção entre trabalho e não trabalho se tornou uma tarefa praticamente impossível de decifrar.

No passado, mesmo com um trabalho essencialmente opressor, era possível encontrar brechas que permitiam experimentar rotinas variadas e diferentes narrativas de vida. A ausência de espaços e tempos que fujam da regulação contínua, revela que atualmente a padronização da experiência foi levada ao seu grau mais elevado.

Contudo, no que se refere ao Estado, este assume a desregulamentação como sua orientação e responsabilidade política. Ainda assim, vale entender até que ponto se estende essa desregulamentação e como a mesma afeta a força de trabalho, a fim de dar substância ao suporte teórico para então contextualizar o âmbito político e social em que a “Economia do Compartilhamento”, e mais especificamente a *Uber*, está se valendo.

2.2. Precarização do trabalho a partir da agenda neoliberal

A reestruturação espacial contemporânea abarca mudanças que resultam na reorientação de medidas políticas, na reestruturação econômica e no reajustamento social, onde se esclarece a série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política. Deste modo, os pressupostos neoliberais são imprescindíveis para o novo regime de acumulação em que medidas produtivas, políticas, econômicas e sociais são reformuladas na tentativa (até o momento fracassada) de superar a crise que se inicia na década de 1970. Ainda que conceitos como crise estrutural, reestruturação produtiva e neoliberalismo estejam relacionados, é importante analisar suas particulares para, com mais clareza, olhar para a complexidade da experiência pós-moderna.

O neoliberalismo é em primeiro lugar uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar uma estrutura institucional apropriada a essas práticas; O Estado tem de garantir, por exemplo, a qualidade e a integridade do dinheiro. Deve também estabelecer as estruturas e funções militares, de defesa, da polícia e legais requeridas para garantir direitos de propriedade individuais e para assegurar, se necessário pela força, o funcionamento apropriado dos mercados. Além disso, se não existirem mercados (em áreas como a terra, a água, a instrução, o cuidado de saúde, a segurança social ou a poluição ambiental), estes devem ser criados, se necessário pela ação do Estado. Mas o Estado não deve

aventurar-se para além dessas tarefas. As intervenções do Estado nos mercados (uma vez criados) devem ser mantidas num nível mínimo, porque, de acordo com a teoria, o Estado possivelmente não possui informações suficientes para entender devidamente os sinais do mercado (preços) e porque poderosos grupos de interesse vão inevitavelmente distorcer e viciar as intervenções do Estado (particularmente nas democracias) em seu próprio benefício (HARVEY 2008, p.12).

Os princípios neoliberais de flexibilização impostos ao mercado de trabalho concomitantes com a acumulação flexível, elucidada por David Harvey, possui características que se pautam nas mudanças na produção e no consumo, em que é perceptível a exigência da flexibilização nos processos de trabalho, nos mercados de trabalho, nos produtos e em padrões de consumo.

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo 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 nos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (tais como a “Terceira Itália”, Flandres, os vários vales e gargantas do silício, para não falar da vasta profusão de atividades dos países recém-industrializados). Ela também envolve um novo movimento que chamarei de “compressão do espaço-tempo” no mundo capitalista – os horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública se estreitaram, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte possibilitaram cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado.” (HARVEY 2013, p.140).

É importante destacar que essa busca por padrões flexíveis visando a acumulação não se configura como uma forma de superação da crise estrutural. As constantes tentativas do capital de superar suas barreiras espaciais em cada vez menos tempo, tendo como orientação a flexibilização, até o momento têm fracassado no objetivo criar um novo ciclo global de desenvolvimento econômico, fato que o próprio David Harvey reconhece. A crise que reflete contradições internas do capitalismo não pode ser superada a partir de uma reorientação política e organizacional, por isso podemos, a partir daí, compreender as incessantes tentativas de reestruturação nas últimas décadas.

A crise é estrutural atingindo tanto capital quanto o trabalho, portanto, não pode ser reduzida à superfície do mercado, como "erro de regulação" do mecanismo de mercado que poderia ser regulado através de meios políticos. Os pressupostos políticos e econômicos assumidos no neoliberalismo são completamente condizentes à lógica da mercadoria. Portanto, qualquer associação do neoliberalismo como forma de superação da crise configura-se como um equívoco, pois no fim das contas ele acaba por amplificar seus efeitos destrutivos.

A crise atual não se trata de um movimento cíclico. O seu caráter estrutural evidencia que o próprio desemprego foi atingido por essa lógica. Um momento de crescimento econômico em que a recuperação conjuntural será capaz de incorporar a mão de obra excedente diante da retomada do movimento de valorização do capital está muito longe de qualquer horizonte histórico plausível. O processo de reestruturação produtiva que busca a ampliação da produção, com a otimização do tempo, possui um papel fundamental na compreensão do seu caráter estrutural.

O que parece ser o cerne da crise é, no mais amplo sentido, a racionalização. Dela faz parte a automatização de processos de produção, redução de linhas organizacionais, portanto, aquela racionalização organizacional pela qual se racionaliza e elimina tão fortemente a força de trabalho em todo o território; isto causa um aumento de produtividade em tal medida que ultrapassa a capacidade de absorção de trabalho vivo pelo capital em sua valorização, nos processos de produção empresariais (KURZ, 2019).

A otimização do tempo buscada pelo fordismo lhe conferiu um caráter revolucionário como um modo de reestruturação produtiva. Nesse período, a força de trabalho não foi racionalizada no sentido de ser eliminada, mas sim em sua própria execução. A ampliação da produção foi tão elevada que mais trabalhadores precisavam ser incorporados devido à expansão dos mercados. Ainda que a racionalização chegasse a níveis nunca vistos até então, a força de trabalho entrava de forma massiva no processo de valorização pela ampliação do consumo das mercadorias, cada vez mais baratas, porque produzidas em menor tempo.

A reestruturação produtiva que substituiu o fordismo em crise provoca um efeito inverso. O nível de tecnologia alcançado com a microeletrônica permite que competências de automatização e comando ocupem o lugar outrora destinado ao trabalhador. Assim, muitas etapas do processo produtivo são eliminadas graças ao lema da produção enxuta. O limite absoluto se evidencia ao passo que este processo ainda está em andamento: de tempos em tempos novas ondas de reestruturação e consequente racionalização se formam. O desemprego estrutural em massa não pode mais ser revertido através das novas forças produtivas, pelo contrário, continuará a se ampliar porque, diferente da racionalização fordista, agora a velocidade de otimização da produção é superior à capacidade do mercado de expandir e absorver as mercadorias produzidas.

Vale ressaltar que a crise não atingirá somente o setor secundário, transferindo para o terciário as ocupações eliminadas e contribuindo assim para a continuidade da acumulação de capital. Em primeiro lugar, o caráter improdutivo deste depende do mais valor industrial, e em segundo, não há transferência de emprego para o setor terciário, visto que a racionalização também elimina postos de trabalho no mesmo. Nessa perspectiva, a terciarização está diretamente vinculada ao próprio processo que leva a crise. Além disso, mesmo o trabalho criado atualmente no setor terciário não pode servir como esperança de ampliação dos mercados consumidores, pois ele é baseado na precariedade e baixos salários – a *uberização* é uma manifestação disso.

A reestruturação produtiva que substituiu o fordismo em crise depende de uma série de reorientações das ações estatais. O Estado de bem-estar social revelava-se inflacionário conforme os gastos públicos se mantinham e a capacidade fiscal estagnava. Como medida para corrigir isso, delineou-se uma gestão muito mais empreendedora, financeira e repressiva que colocava em xeque os custos com suporte social. O modelo neoliberal, assim, surge com o objetivo de formar um ambiente mais atrativo possível para os negócios ao passo que os compromissos sociais são rompidos, a exemplo da compulsória flexibilização dos mercados de trabalho.

A ascensão do neoliberalismo e o dismantelamento de sistemas de proteção social, associados ao pressuposto de flexibilização dos mercados de trabalho, indica a voracidade do ataque à vida cotidiana. Como consequência, observamos a possibilidade de metamorfosear indivíduos em uma espécie de máquina de sacar dinheiro em tempo integral ainda que mediante a crise da sociedade do trabalho.

O cotidiano era a constelação vaga de espaços e tempos *fora* de tudo que era organizado e institucionalizado em torno do trabalho, da conformidade social e do consumismo, era o conjunto dos hábitos diários pouco notados, onde permanecíamos anônimos. Por escapar de toda tentativa de apreensão e não poder ser transformado

em algo útil alguns o viam como dotado de um núcleo de potencial revolucionário (CRARY 2014, p. 80).

De acordo com esse novo pacote de medidas políticas e econômicas, podemos observar um novo conjunto de imposições à força de trabalho. O fracasso econômico poderia ser combatido através da adoção de mercados de trabalho mais flexíveis. De forma ainda mais acentuada, tem-se a obrigatoriedade imposta da constante reinvenção do sujeito mediante ao aumento da competitividade, tendo que se tornar mais dócil e maleável a exigências que mudam continuamente e a novas práticas de controle.

A crescente desigualdade social num dado território foi concebida como necessária para estimular o risco dos empreendedores e a inovação que conferissem poder competitivo e estimulassem crescimento. Se as condições entre as classes inferiores pioraram, é que elas fracassaram, em geral por razões pessoais e culturais, na tarefa de aprimorar seu capital humano por meio da dedicação à educação, da aquisição de uma ética do trabalho protestante, da submissão à disciplina do trabalho, da flexibilidade e de outras coisas desse tipo. Em suma, surgiram problemas particulares por causa da falta de vigor competitivo ou por deficiências pessoais, culturais e políticas. Num mundo neoliberal darwiniano, dizia o argumento, só os mais aptos devem sobreviver e de fato sobrevivem (HARVEY 2008, p.169).

O controle, dentro da ótica neoliberal, tem as tecnologias da informação como suporte, cujo funcionamento se torna imprescindível tanto para atividades especulativas quanto para o aumento no número de contratos no mercado de curto prazo. No entanto, não podemos descartar o poder de regulação institucional da vida social e individual intrínseco às referidas tecnologias, ainda que mediante contratos mais flexíveis.

Por intermédio da redefinição do papel do Estado, mais financeiro e repressivo e cada vez menos social, que se constitui o ataque contínuo e ininterrupto à força de trabalho. O abandono do Estado de bem-estar social revela a substituição de proteções sociais por uma espécie de sistema de responsabilidade pessoal, onde a flexibilização e a instauração de contratos de curto prazo (ou sem contratos) oferecem um novo tipo de trabalho que traz em sua essência muito mais insegurança e instabilidade, agravadas na medida em que o Estado se anula no em relação a proteções e garantias sociais.

Portanto, a necessidade do trabalho se adequar às demandas de fluidez do capital exige maior flexibilidade ao trabalhador num novo conjunto de pré-requisitos que acabam por promover uma insegurança ainda mais acentuada. Todavia há um elemento fundamental para entender a complexidade de tal exigência. Ao passo que a mobilidade geográfica do capital influencia a mobilidade geográfica da força de trabalho global, esta é contraditoriamente restringida e impedida lançando muitos no cativo da imigração ilegal.

O caráter descartável da força de trabalho, comprovado através do aumento da rotatividade e de condições subumanas (como trabalho semiescravo), a exposição à contaminação tóxica, doenças inerentes a um regime exaustivo e o aumento do número de suicídios, revela apenas como o trabalhador pode ser facilmente substituído por outros que aceitariam as mesmas condições degradantes por falta de opção. No âmbito neoliberal, o desmantelamento do poder de sindicatos e instituições dos trabalhadores colabora para o crescente processo de desarticulação social.

O sucesso da agenda neoliberal pode ser comprovado por meio da crescente e ampla flexibilização dos mercados de trabalho que transferem qualquer risco ou insegurança aos trabalhadores. Para Guy Standing (2017), em sua obra *O precariado: a nova classe perigosa*, temos como consequência o surgimento de um *precariado global*, caracterizado por milhões de pessoas em todo mundo que sofrem com a falta de estabilidade.

O trabalho que comporta o adjetivo *precarizado* se caracteriza pela falta de segurança e garantia em relação ao mercado de trabalho e ao vínculo empregatício. Insegurança é uma das palavras que melhor pode definir a precarização. Ser precarizado é estar vulnerável a um trabalho que não oferece contratos de longo prazo, seguridade social, a possibilidade de construir carreira e nem mesmo a construção de uma identidade desejável. Segundo Standing, “é ser sujeito a pressões e experiências que levam a uma existência precarizada, de viver no presente, sem uma identidade segura ou um senso de desenvolvimento alcançado por meio do trabalho e do estilo de vida.” (2017, p.37).

É importante destacar que as formas de precarização não se encerram em contratos mais flexíveis. A redução do horário de almoço, aumento da jornada, subcontratação, terceirização, redução de salários e de direitos, ajuste de competência para diferentes funções, maior mobilidade espacial e temporal, são apenas exemplos da coerção para uma forma acumular mais diante da crise econômica que atinge as empresas.

A flexibilidade tinha muitas dimensões: flexibilidade salarial significava acelerar ajustes a mudanças na demanda, especialmente para baixo; flexibilidade de vínculo empregatício significava habilidade fácil e sem custos das empresas para alterarem os níveis de emprego, especialmente para baixo, implicando uma redução na segurança e na proteção do emprego; flexibilidade do emprego significava ser capaz de mover continuamente funcionários dentro da empresa e modificar as estruturas de trabalho com oposição ou custos mínimos; flexibilidade de habilidade significava ser capaz de ajustar facilmente as competências dos trabalhadores (STANDING 2017, p.22).

Assim, os Estados que não aderissem à flexibilização corriam o risco das corporações se transferirem para países onde a ausência desses compromissos sociais e a redução de seus custos com a mão-de-obra propiciam um terreno mais favorável para acumulação de capital. Para qualquer insucesso econômico, portanto, seria atribuída à culpa aos governos por não adotarem a agenda neoliberal e sua consequente reivindicação proposta na década de 1980: a reforma dos mercados de trabalho.

De acordo com a ótica neoliberal, não existe crise da sociedade do trabalho. O problema é que a força de trabalho se tornou cara demais: se fosse mais barata e ofertada de um modo mais flexível, os postos de trabalho seriam ampliados e suficientes para empregar a todos. Uma desregulamentação adequada resolveria o problema do desemprego. Nesse sentido, a eliminação dos últimos mecanismos de proteção e regulamentação é legitimada.

Os variados feitos da desregulamentação dos mercados de trabalho perseguem o propósito de redução de gastos às custas da intensificação e de expansão da precarização do trabalho, marcada pela insegurança em relação aos vínculos empregatícios, mas também em relação ao próprio emprego em si. Nessa forma que tem se consolidado de gerir os seres humanos, até mesmo os que possuem uma ocupação aparentemente estável, tem sido obrigados a se ajustar aos ditames do emprego flexível, como mudar de escritórios e postos de trabalho num ritmo mais acelerado, salários insuficientes para as despesas mais básicas, e mais ainda, a falta de benefícios garantidos pela empresa ou pelo Estado.

Assim, expande-se o imperativo em que a força de trabalho seja vendida nas condições mais cruéis e desumanas. Os salários se tornam tão miseráveis que devem ser complementados de diversas outras formas para garantir a mínima subsistência. Por isso, fica evidente que o trabalho precário, mesmo sendo mais barato e representando, para algumas empresas individualmente em concorrência, ganhos extras, não pode oferecer base para um novo ciclo de acumulação do capital. Sendo, a expressão de como o trabalho, e junto dele o capital, são desvalorizados. Se o trabalho apresenta cada vez menos valor, a tendência é que o tempo de trabalho aumente ao passo da diminuição dos salários. O trabalho precarizado em massa evidencia o limite deste modo de produção.

A força de trabalho não vendável converte-se numa espécie de empresariado de miséria nos nichos e nos setores secundários da circulação do capital (pense-se na gigantesca massa de vendedores ambulantes “autônomos”). Não foram apenas os modos de existência material e social, mas também as mentalidades que mudaram de acordo com este modelo, mesmo na forma puramente negativa de luta pela sobrevivência (TRENKLE, 1999).

Um dos resultados da perda de substância do trabalho e do valor é a informalização da economia, já que não é gerado valor suficiente que possa ser dividido entre o Estado ou outras instituições: como meio de compensação do valor em declínio, os custos sociais e a tributação devem ser reduzidos sobre as empresas. O trabalho informal reforça o limite absoluto da economia de mercado e os indivíduos se deparam com tamanha concorrência que mesmo o setor de serviços se encontra comprometido, onde o nível de miséria se torna ainda mais alarmante. A gestão neoliberal ainda aposta suas fichas no que tem sobrado frente a esse contexto: o segmento dos serviços pessoais.

Os serviços prestados às pessoas não são a passagem para o capitalismo da prestação de serviços, mas apenas a forma como as relações precarizadas e as “atividades de miséria” à margem ou, sobretudo, fora da sociedade do trabalho e da valorização do capital entram em cena nos centros ocidentais do sistema de produção de mercadorias (TRENKLE, 1999).

A inserção no segmento de serviços pessoais foi tomado, desde a crise do fordismo, como uma saída para uma grande massa de desempregados. Ao que tudo indica, hoje, com a “Economia do Compartilhamento” parece que esta lógica foi potencializada. O esforço em resgatar a história da “Economia do Compartilhamento” se torna fundamental para entender como sua lógica de otimização do tempo está interligada à massificação deste tipo de prestação de serviços frente aos ideais neoliberais e à desregulamentação dos mercados de trabalho. Esse novo segmento se torna tanto uma aposta econômica dos setores hegemônicos do capital como uma alternativa, para os trabalhadores, diante do risco de exclusão da sociedade do trabalho.

2.3. “Economia do Compartilhamento”

Com a erosão dos compromissos sociais, não significa que o Estado, em seu caráter mais repressivo, abra mão de suas responsabilidades frente a força de trabalho. A diferença está na reorientação de tais responsabilidades. Seu potencial controlador transparece, por exemplo, nas frequentes reformas trabalhistas que evidenciam a nova aliança estabelecida com o grande capital internacional. É com base nessas alianças que a “Economia do Compartilhamento” tem consolidado seu poder de atuação e tem sido exemplo da lógica que rege o crescimento de empresas com um discurso “comunitário” que acarreta fortes impactos sobre a força de trabalho.

Economia e compartilhamento. Duas palavras que têm sido relacionadas na tentativa de conceituar negócios que se apoiam em plataformas de software, páginas da internet e aplicativos de celular para ligar consumidores com fornecedores dos mais diversos serviços, ficando uma parte dos ganhos com a operadora do aplicativo. Este novo tipo de negócio difunde o ideal de construção de um mundo melhor, onde é possível trocas informais de modo que possamos ter um contato mais pessoal ao passo que nos distanciamos de grandes corporações. Através dos métodos utilizados, as pessoas teriam a chance de dividir recursos sem comprometer sua liberdade individual.

A escolha de tais palavras não é por acaso. Os ideais propagados neste novo tipo de negócio remetem à reafirmação de valores como solidariedade, confiança, generosidade e igualdade na construção de uma comunidade que acaba por beneficiar quem tem pressa de um determinado serviço e quem precisa de uma renda extra. Contudo, a junção dos termos revela

uma certa incompatibilidade na medida em que a economia em que vivemos, mediada pelo dinheiro, representando a valorização do valor, passa por cima de qualquer sentimento de reciprocidade. Como ressalta Tom Slee, em sua obra *uberização: a nova onda do trabalho precarizado*:

Existe uma contradição em torno do nome “Economia do Compartilhamento” (*sharing economy*). Nós pensamos no compartilhar como uma interação social, entre iguais, sem caráter comercial. O conceito de “compartilhamento” sugere trocas que não envolvem dinheiro, ou que são ao menos motivadas por generosidade, pelo desejo de dar ou de ajudar. “Economia” sugere trocas de mercado- a autocentrada troca de dinheiro por bens ou serviços. Já houve muito debate sobre se “Economia do Compartilhamento” é o nome correto a se usar para descrever essa nova onda de negócios, e um bocadinho de outros nomes foram aventados: consumo colaborativo, economia em rede, plataformas igual-para-igual, economia dos bicos, economia da viração, serviços de concierge, ou- um termo cada vez mais usado- economia sob demanda. (SLEE, 2017 p. 24).

Ainda que assumamos que a palavra compartilhamento “foi esticada para além dos limites razoáveis” e que ainda é um termo em debate surgindo inclusive novos, o autor decide chamar o fenômeno de “Economia do Compartilhamento” por ser a expressão atualmente em voga. Vale prosseguir na exposição das suas principais características. Antes, afim de trazer um pouco da dimensão da variedade de serviços e bens compartilhados, segue uma lista com as maiores companhias inseridas nos princípios dessa nova forma de negócios:

Tabela 1: Principais companhias da “Economia do Compartilhamento”

EMPRESA	NACIONALIDADE	SERVIÇO
<i>Airbnb</i>	Estadunidense	Compartilhamento de acomodações
<i>Airtasker</i>	Australiana	Serviço de execução de tarefas
<i>Blabla car</i>	Francesa	Compartilhamento de caronas
<i>Boat Bound</i>	Estadunidense	Compartilhamento de barcos
<i>Bluclub</i>	Brasileira	Serviço de viagens com Carros blindados
<i>Cabify</i>	Espanhola	Compartilhamento de viagens
<i>Carpooling</i>	Alemã	Compartilhamento de caronas
<i>Casa Versa</i>	Israelense	Troca de casas durante as férias
<i>Cookening</i>	Francesa	Compartilhamento de refeições
<i>Cookisto</i>	Grega	Compartilhamento de refeições entre vizinhos
<i>Divvy</i>	Estadunidense	Compartilhamento de bicicleta
<i>Easy</i>	Brasileira	Serviço de táxi
<i>Eat with</i>	Israelense	Compartilhamento de refeições

<i>Gudog</i>	Espanhola	Serviço de cuidados com cães
<i>Handy</i>	Estadunidense	Serviço de limpeza doméstica
<i>Homejoy</i>	Estadunidense	Serviço de limpeza doméstica
<i>Instacart</i>	Estadunidense	Serviço de entrega de compras de supermercado
<i>Lending Club</i>	Estadunidense	Serviços financeiros
<i>Lyft</i>	Estadunidense	Compartilhamento de viagens
<i>Me leva</i>	Brasileira	Compartilhamento de viagens
<i>NeighborGoods</i>	Estadunidense	Compartilhamento de ferramentas
<i>Open Shed</i>	Australiana	Compartilhamento de objetos
<i>Park At My House</i>	Inglesa	Compartilhamento de espaço para estacionamento
<i>Piggy Bee</i>	Belga	Serviço de pequenos consertos
<i>Pivot Desk</i>	Estadunidense	Compartilhamento de escritórios
<i>Prosper</i>	Estadunidense	Serviços financeiros
<i>Rover</i>	Estadunidense	Serviço de cuidados com cães
<i>Sidecar</i>	Estadunidense	Compartilhamento de viagens
<i>Spinlister</i>	Estadunidense	Compartilhamento de equipamentos esportivos
<i>Swapsee</i>	Espanhola	Serviços financeiros
<i>Task Rabbit</i>	Estadunidense	Serviço de execução de tarefas e consertos
<i>Tilt</i>	estadunidense	Serviços financeiros
<i>Turo</i>	Estadunidense	Compartilhamento de veículos
<i>T81</i>	Brasileira	Compartilhamento de viagens de táxi
<i>Uber</i>	Estadunidense	Compartilhamento de viagens
<i>We work</i>	Estadunidense	Compartilhamento do espaço de trabalho
<i>Zip Car</i>	Estadunidense	Compartilhamento de veículos
<i>Zookal</i>	Australiana	Compartilhamento de livros didáticos

A “Economia do Compartilhamento” enaltece a chance de maior controle da própria vida a partir do momento em que se tem parceiros ou “colaboradores”. Estes, que poderiam autogerenciar seu tempo, seu ritmo, sua rotina e sua própria vida, são na verdade parte da massa

de indivíduos prestadores de serviços pessoais, através de plataformas digitais, que se enquadram no precariado. Trabalhadores informais com total ausência de garantias sociais, de acordo com desregulamentação dos mercados propagada pela ótica neoliberal, vulneráveis a qualquer instabilidade e insegurança ao passo que assumem os riscos num compulsório processo de individualização.

A “Economia do Compartilhamento” está inserida no ramo de serviços e, logo, no setor terciário. Em termos capitalistas formado por atividades em grande parte improdutivas, este absorve o maior contingente de trabalhadores ainda ativos no mercado de trabalho. Ainda que não crie empregos na mesma proporção em que são eliminados no setor secundário pela reestruturação produtiva -- já que também o mesmo sofre com tal processo --, tem sido o último escape para parte da força de trabalho superacumulada que vêm prestando serviços graças à mediação dos atuais potenciais tecnológicos. Assim, a “Economia do Compartilhamento” representa esse ramo dos negócios que potencializa o quadro que Kurz já elucidava a respeito do setor terciário:

Das antigas promessas de uma terciarização como sociedade de formação, acompanhamento e lazer não ficou nada. Descaradamente, o discurso político e mediático agora aposta como última opção numa existência em grande escala de empregados domésticos pessoais baratos, como no capitalismo primitivo. Criadas, motoristas, criados do quarto, governantas, criados de casa, porteiros – ao nível *hightech* do século XXI. Como serviços comerciais de empresas de miséria, porém, também eles fracassam por falta de procura. Além de que não resulta desse tipo de serviços nenhuma acumulação capitalista (Kurz, 2019).

Para estes servidores de plataformas digitais, a maior parte tempo se encontra dominado por algum dispositivo eletrônico, o que evidencia a ausência de neutralidade da ordem tecnológica contemporânea. Se este reflexo de uma nova experiência frente ao tempo abrange praticamente toda a população, quando direcionamos nosso olhar àqueles que dependem de tais dispositivos para oferecer seus serviços, nos deparamos com uma lógica de controle ainda mais intensa e perversa, pois o discurso ilusório da autonomia, da escolha e da flexibilidade fundamentam os pilares do sistema global de autorregulação. Num mundo onde se tem cada vez mais pressa, a sobreposição de práticas de administração do tempo individual fomentado por redes e mercados 24/7 se torna uma realidade latente.

Aqui, cabe frisar o papel do tempo nessa forma de negócios. A conexão entre quem depende do serviço e quem o está prestando é completamente regida sobre uma lógica de aceleração do tempo. Ambos têm pressa. Quanto menos tempo gasto entre a solicitação e a execução do serviço, melhor. A otimização do tempo nunca foi tão acentuada graças aos mecanismos digitais alcançados pela microeletrônica. A experiência acelerada do tempo afeta tanto as relações de trabalho quanto a experiência social.

Assim, o acelerado ritmo das mudanças recentes destrói a perspectiva de um tempo estendido compartilhado, de modo que os objetivos individuais de competitividade, promoção, aquisição e segurança pessoal precisam ser garantidos, mesmo que às custas dos outros. A reconfiguração e a atualização de sistemas, modelos ou plataformas se torna fundamental na reinvenção do sujeito e na intensificação do controle. Como objetivos principais, e não resultados indiretos da economia financeira global, temos ainda a docilidade e o isolamento.

Contudo, de acordo com o discurso oficial, no lugar da submissão às organizações hierárquicas, as trocas podem ser efetuadas de pessoa para pessoa, entre iguais, desenvolvendo a confiança entre indivíduos e formando o senso de comunidade. É pautada na promoção de relações mais pessoais de pessoas que tem uma preocupação ecológica que a autora britânica Rachel Botsman, considerada líder global da “Economia do Compartilhamento”, a defende em uma conferência:

Em seu âmago, trata-se de empoderamento. Trata-se de empoderar pessoas para que façam conexões significativas, conexões que estão nos habilitando a redescobrir atributos humanos que perdemos em algum lugar ao longo do caminho, por meio de engajamento em mercados como Airbnb, Kickstarter, Etsy, que são construídos em relações pessoais em contraposição a transações vazias (BOTSMAN apud SLEE 2017, p.37).

A Peers é uma organização de base dirigida pelos próprios membros, criada em 2013 com objetivo de dar suporte ao movimento da “Economia do Compartilhamento” e que pode revelar elementos importantes sobre esta. Em 2014 se divide entre Peers Foundation e Peers Benefit Corporation, enquanto a primeira ainda está definindo seu futuro, a segunda fornece serviços de auxílio e aconselhamento fiscal às empresas que atuam na “Economia do Compartilhamento” com fins lucrativos. Todavia, ambas afirmam trabalhar em conjunto em prol desta nova onda de negócios, pois acreditam na capacidade econômica, inteligente e simples do compartilhamento para resolver os problemas do século XXI.

Além de contar com a doação, a Peers destaca a importância dos seus membros em transformarem a companhia numa potência e, conseqüentemente, lutar pelas conquistas em torno do compartilhamento. Não excluindo a ideia de que as contribuições de doadores independentes (como investidores e executivos de startups da “Economia do Compartilhamento”) e fundações levem a consolidação e fortalecimento da comunidade formada pela “Economia do Compartilhamento”.

Já fizemos muito – de mudar as leis de viagens na Califórnia, para expandir mais de 230.000 assinaturas em uma petição para defender o compartilhamento de casas em Nova York para hospedar quase 120 recintos em todo o mundo. Mas o nosso trabalho apenas começou e precisamos de sua ajuda para manter o impulso. Você vai doar agora para alimentar futuros colegas de trabalho? ⁴

A fim de propiciar suporte para que as empresas da “Economia do Compartilhamento” operem legalmente, a Peers tomou algumas medidas. Na Califórnia, criou uma nova categoria de trânsito chamada de “Companhias de Redes de Transportes” que, posteriormente, foi incorporada por outros estados. Em Seattle, quando o conselho da cidade decidiu que *Uber* e o *Lyft* estavam infringindo a lei para o serviço de táxi, mobilizou apoiadores a assinar petições a favor das empresas.

A organização, que em 2014 contava com 75 organizações parceiras em seu *website* e que luta pelos interesses coletivos, tem na majoritária parte de seus membros organizações centradas em tecnologia, sendo a internet elemento fundamental na autoidentificação com a “Economia do Compartilhamento”. O caminho percorrido pelas companhias que tem como berço das organizações Vale do Silício encontram na internet, no acesso a dados e na tecnologia digital, fundamentais ferramentas para alcançar seu objetivo de encurtar o tempo na prestação dos serviços, conectando oferta e demanda o mais rápido possível.

2.4.O mercado de deslocamentos na “Economia do Compartilhamento”

Existe um setor maior que o de hospedagem na “Economia do Compartilhamento”, o de transporte. Enquanto o *Airbnb* domina o mercado de acomodações, e é considerada a corporação que pioneira nessa forma de negócios, o de deslocamentos é dominado pela *Uber*. Mas o quase total monopólio no caso dos transportes urbanos ocorreu de modo distinto: várias empresas competindo umas com as outras até que uma vencedora

⁴ <http://action.peers.org/page/content/privacy-policy/>. Acesso em fevereiro de 2018.

surgisse. Portanto, vale resgatar brevemente o surgimento do competitivo mercado de deslocamentos na “Economia do Compartilhamento”.

Antes do compartilhamento de viagens, veio o compartilhamento de carros. O compartilhamento de carros se expressa por uma pessoa que dirige por tempo determinado um veículo que não lhe pertence, enquanto o compartilhamento de viagens é quando uma pessoa embarca no automóvel como passageira de outra. Assim como o termo “Economia do Compartilhamento” já não corresponde a uma descrição realista do que de fato ocorre, “compartilhamento de viagens” não é um termo preciso para se referir às atividades desempenhadas pela *Uber*, ao ponto de o manual de redação da agência de notícias Associated Press dizer explicitamente que não se deve usá-lo para descrever a empresa. Alguns decidiram chamar este modelo de fornecimento de viagens (*ridesourcing*) (Slee 2017, p.89).

Quanto ao compartilhamento de veículos, uma empresa pode ser considerada a corporação inicial da “Economia do Compartilhamento”, talvez até mais que o *Airbnb*: o *Zipcar*. Apesar de não ter o discurso pautado na relação de pessoa para pessoa, o consumo dos carros que são da empresa é visto como um consumo compartilhado através do uso da tecnologia digital. Lançada em 2000, a empresa ainda se utiliza da falácia do discurso defendido pela “Economia do Compartilhamento”: é econômica porque oferece uma opção acessível para dirigir em detrimento da propriedade; é social porque seu sentido é o pertencimento a uma comunidade e ambiental por visar um uso mais sustentável dos recursos.

Vale ressaltar que cooperativas de compartilhamento de carros existem há bastante tempo, muito antes da moda da “Economia do Compartilhamento”. Muitas dessas empresas continuam atuando até hoje: em 2013 o *Zipcar* foi vendido para a locadora de veículos *Avis*, tornando-se uma submarca da mesma.

Contudo, há um exemplo ainda mais assustador e esse de fato revela a deturpação de um programa de compartilhamento de viagens que, a princípio, não havia nenhum objetivo econômico. Em 2007, surge a *Zimride* como um programa de compartilhamento de viagens na Universidade Cornell, nos Estados Unidos. Um painel de compartilhamento de viagens estudantil foi transferido para internet de modo que o ingresso fosse mediado pelo perfil do *Facebook*.

O sucesso da *Zimride* trouxe investimentos de fundos de capital de risco, a transferência para São Francisco e a expansão para outros *campi*. Entretanto, as restrições ao ambiente universitário precisavam ser rompidas de acordo com as ambições do negócio. Assim, em 2012 a empresa inicia o *Lyft*, um aplicativo que tinha por objetivo unir passageiros e motoristas para viagens curtas dentro de uma mesma cidade.

Para que o serviço de deslocamentos ampliasse seus horizontes, a decisão tomada foi de os motoristas receberem uma determinada quantidade de dinheiro como forma de estímulo em viagens que provavelmente não fariam. Assim, em vez de compartilhar os custos de uma viagem feita pelo mesmo caminho, os motoristas levariam os passageiros onde quisessem por dinheiro.

A ideia de carona por coincidência para quem estivesse indo para os mesmos destinos foi por água abaixo e cada vez mais motoristas participavam por se tornar uma possibilidade de ganhar dinheiro. O negócio original, o *Zimride*, foi vendido em 2013 para uma locadora de veículos. Assim, os esforços poderiam estar focados apenas no *Lyft*. No início, a ideia era que o compartilhamento de viagens ocorresse através da doação de um valor sugerido. Como a doação sugerida às vezes não era paga por passageiros, o sistema de tarifas padronizadas entrou em vigor no mesmo ano.

A reorientação, que deixa de lado qualquer aspecto de compartilhamento real, faz parte do histórico de todas as empresas da “Economia do Compartilhamento”. O que é de se esperar, tendo em vista o aparato conquistado pela tecnologia digital que otimiza o tempo entre a

solicitação e o fornecimento do serviço prestado, a ponto de ser altamente lucrativo para empresas que nem sequer fornecem o serviço de fato. Elas passam a mediar a oferta e demanda simplesmente pelo fato de deterem o poder e o controle da tecnologia, alcançando destaque num cenário fortemente competitivo.

Em março de 2015, o Lyft amealhou mais US\$ 550 milhões, e em maio chegaram outros US\$ 150 milhões, o que elevou os fundos totais da empresa a mais de US\$ 1 bilhão- em 2017, já eram US\$ 2,6 bilhões. Em 2015, a empresa planejava passar de 2,5 milhões de viagens por mês para 12 milhões. Em 2016, foram 160 milhões. Assim como Zipcar e o Airbnb, qualquer aspecto comunitário do negócio foi para as cucuias à medida que as finanças atingiram novas alturas (Slee 2017, p. 98).

De modo distinto, a *Uber* apresentou grande resistência em se identificar enquanto parte da “Economia do Compartilhamento” desde sua gênese. O discurso foi sendo adotado na medida em que a empresa observava suas vantagens frente à concorrência. Nesse sentido, passa a oferecer serviços como *UberX* até ser uma das principais corporações a receber os benefícios da *Peers*. Vale entender melhor, a seguir, as nuances que envolvem a empresa que se tornou líder no mercado de deslocamentos na “Economia do Compartilhamento”, para assim somar esforços em averiguar que tipo de orientações estamos usando como modelo para o uso do termo *uberização*, cuja validade ainda precisa ser discutida.

2.5. O surgimento da *Uber*

De acordo com a companhia, a ideia da *Uber* de pedir um carro por aplicativo através do apertado de um botão surge a partir da dificuldade que Travis Kalanick e Garrett Camp tiveram em pegar um táxi em 2008 numa tarde fria em Paris enquanto participavam da conferência *LeWeb*. A princípio, só era possível solicitar carros pretos de luxo, contudo a empresa teve que redefinir suas possibilidades para conquistar mais espaço. Viagens mais acessíveis, comida ou pacotes estão dentre os meios de solicitar os serviços mediados pela *Uber*.

A *Uber Technologies Inc.* se declara uma empresa de tecnologia, e não de transporte. Tem a missão de conectar motoristas parceiros, que prestam serviço de transporte individual privado, e usuários através de um aplicativo, transformando o modo como as pessoas se movimentam. De acordo com seu discurso, essa é uma forma de tornar as cidades “mais acessíveis” para ambos.

A *Uber* nasce sem a pretensão de propagar as mensagens comunitárias que acompanham as demais companhias da “Economia do Compartilhamento”. Com *slogan* inicial de “o motorista privado de todo mundo”, o objetivo da empresa era oferecer apenas viagens de luxo. Até 2013 nunca se assumiu enquanto integrante da “Economia do Compartilhamento” e parte de seus entusiastas ainda não a aceitam como membro do movimento. No entanto, conforme a mesma foi alcançando lugar de destaque no ramo de deslocamento, se tornou cada vez mais comum resumir a “Economia do Compartilhamento” à *Uber* – tornou-se seu símbolo máximo.

Em seu início, os consumidores pediam por aplicativo e motoristas de empresas de limusine atendiam. Quanto ao pagamento, este era feito por cartão de crédito. A aceitação chegou ao ponto de os consumidores pagarem a taxa que a *Uber* cobrava em cima dos fornecedores do carro de luxo. Ainda que se expandindo, seu maior concorrente, o *Lyft*, e outros serviços de compartilhamento de viagens atuavam com preços mais baixos. O cenário amplamente competitivo levou a *Uber* a se adequar lançando o *UberX*, que oferecia o serviço através de motoristas com seus próprios carros, estratégia copiada de suas principais concorrentes.

O número de motoristas saltou de menos de dez mil, em janeiro de 2013, para mais de 150 mil apenas dois anos depois. Em março de 2015, a *Uber* dizia estar presente

em cerca de trezentas cidades de 55 países- à diferença do Lyft, que operava apenas nos Estados Unidos. Em agosto, eram quase 450 cidades em sessenta países. (Slee 2017, p. 100)

A expansão da *Uber* não encerra por aí. De acordo com dados do *blog* da corporação, a presença em cidades mais que duplicou em três anos, chegando a mais de seiscentas. De cinquenta e cinco países, sua presença saltou para de setenta e oito. De cento e cinquenta mil motoristas chegaram a passar da marca de mais de três milhões. Seguem alguns dados divulgados no próprio site da empresa.

Tabela 2: Dados da atuação da *Uber* no Brasil e no mundo⁵

Indústria	Tecnologia
Fundação	Junho de 2010
Presença em cidades no mundo	+600*
Presença em cidades no Brasil	+100*
Presença em Países	78*
Funcionários no mundo	15.000*
Motoristas parceiros no Brasil [^]	Mais de 500 mil***
Motoristas parceiros no Mundo	Mais de 3 milhões*
Usuários no Brasil [^]	Mais de 20 milhões**
Usuários no Mundo	Mais de 75 milhões*
Viagens por dia no mundo	Em média 15 milhões*

* Em Janeiro de 2018

** Em Fevereiro de 2018

***Em outubro de 2017

[^]Motoristas parceiros/Usuários ativos significam aqueles que completaram pelo menos uma viagem nos três meses anteriores à divulgação da estatística.

A expansão da *Uber* obteve o financiamento de fundos de capital de risco como nunca visto até então, de acordo com as prerrogativas da expansão do mercado financeiro global. Os sete bilhões de dólares, financiados em agosto de 2015, representavam mais que a soma das outras empresas da “Economia do Compartilhamento” na América do Norte. Esse número sobe para onze bilhões de dólares, contando com o financiamento de dívidas, em abril de 2017. O investimento advindo das gigantes do Vale do Silício garante uma capitalização de setenta bilhões de dólares, sendo mais valiosa que a soma das três maiores empresas no mercado de aluguel de carro: *Hertz*, *Avis* e *Enterprise*, inclusive que a *Ford* e a *General Motors* (SLEE 2017, p. 101).

Ao não se identificar como prestadora de serviço, mas como empresa de tecnologia, a *Uber* evoca a Lei de Decência nas Telecomunicações dos Estados Unidos que diz “nenhum fornecedor ou usuário de um serviço interativo de computador pode ser tratado como responsável pela publicação ou como porta-voz de qualquer informação fornecida por outro fornecedor de conteúdo” (SLEE 2017, p. 105).. Assim, a empresa interpreta a lei a seu favor por ser uma plataforma digital que apenas conecta motoristas e passageiros, não sendo

⁵ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> (acesso em fevereiro de 2018)

responsável pelas ações tanto dos prestadores de serviço quanto pelo que acontece entre prestadores e consumidores.

Ainda que não se assuma como empresa de transporte ou deslocamento, mas sim de tecnologia, a *Uber* muito se beneficiou da categoria inédita criada no estado da Califórnia de Empresas de Rede de Transportes com conjunto específico de regras. Nessa regulação privilegiada, em que diferentemente dos taxistas os motoristas não precisam de um registro na prefeitura, não há o mesmo critério de inspeção veicular e não precisa se submeter a normas como a instalação de câmeras de segurança nos veículos.⁶

Sua habilidade em oferecer preços baixos não se restringe ao uso que se dá à tecnologia. Pois tem mostrado grande capacidade em externalizar seus custos e em driblar ou mudar leis. Junto com Airbnb, a *Uber* investiu em lobistas se tornando presenças constantes em prefeituras com intuito de atender seus interesses econômicos e políticos. Muitos estão em Washington argumentando o poder que as novas companhias têm de moldar o comportamento de seus fornecedores de serviço de forma mais eficiente que governos, que algoritmos fornecem maiores garantias que as obsoletas leis e que as corporações, em prol da sociedade, desempenham seu trabalho com responsabilidade.

Quando se trata do mercado de deslocamentos, a *Uber* acredita ultrapassar e muito o campo das rivalidades com o mundo dos táxis. Uma vez que se relaciona à economia da tecnologia digital, seus serviços são muito mais diversificados e a ambição de seus investidores os levam a apostar em novos caminhos.

Dentre os serviços ofertados, a empresa possui:

- (1) *UberX*: serviço de viagem particular mais utilizado e mais acessível que a proposta inicial com carros de luxo;
- (2) *UberEATS* : parcerias com restaurantes para entrega de alimentos através de bicicletas, motocicletas ou automóveis;
- (3) *Uber para Empresas*: colaboradores e clientes vão realizar as viagens aprovadas, que serão cobradas diretamente da sua conta corporativa;
- (4) *Uber Freight*: contato com transportadores para o frete de cargas;
- (5) *UberRUSH*: serviço de entrega; de encomendas, produtos, documentos, etc;
- (6) *Uber Health*: parcerias de assistência médica para mediar viagens para pacientes;
- (7) *Uber Pool*: viagem compartilhada com pessoas que estão indo para a mesma direção, sendo a opção mais barata por dividir os custos.
- (8) *UberSELECT*: viagens em carros mais novos e confortáveis por um preço, em média, até 20% maior que o *UberX*.
- (9) *UberWAV*: serviço de viagem particular com veículos acessíveis no transporte com cadeiras de rodas; com uma rampa ou elevador hidráulico;
- (10) *UberASSIST*: serviço de viagem particular para idosos e deficientes que precisam acomodar cadeira de rodas dobráveis, andadores e scooters.

A categoria que melhor explora o caráter de compartilhamento, tão defendido, é apenas a *Uber Pool*, em que passageiros com trajetos similares dividem a corrida. Sendo que a mesma no Brasil só está disponível em São Paulo e no Rio de Janeiro. Assim, de maneira geral, o

⁶ <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/#7c50f5b11804> (acesso em julho de 2018)

compartilhamento de viagens como forma predominante na companhia é uma falácia. Em outras cidades, resta aos consumidores as viagens particulares, principalmente através do popular *UberX*.

Parte do êxito de algumas companhias da “Economia do Compartilhamento” consiste em sua capacidade de minimizar custos com seguros, com a *Uber* e a *Lyft* argumentando que o seguro comercial não era necessário para viagens privadas. Assim, não fizeram esforços para ampliar a cobertura que fornecem aos usuários face às exigências da cidade. Uma das estratégias é jogar para cima dos motoristas as exigências com seguro, sem averiguar posteriormente.

Essa estrutura foi copiada com variações em todo mundo. Tendência esta que apresenta forte apelo a uma postura neoliberal no sentido de que o Estado se mostra mais empreendedor ao passo que compromissos sociais para com a força de trabalho são cada vez mais deixados de lado, evidenciados por exemplo, através das reformas trabalhistas. Suas atuações têm sido mais orientadas no sentido de promover medidas que estejam em consonância com os interesses do grande capital.

Nesse sentido, se torna mais claro como a *Uber* consegue amealhar seus ganhos. Suas orientações se ajustam conforme seus interesses lucrativos. Torna-se parte da “Economia do Compartilhamento” para receber investimento da *Peers*; declara-se empresa de tecnologia da informação para se ausentar de suas responsabilidades entre usuários e motoristas; utiliza-se da categoria de transporte para não ter registro em prefeituras. Assim, esquivando-se das leis em consonância com modelo neoliberal, ainda se aproveita da desregulamentação do mercado de trabalho para afirmar que não contrata motoristas, de modo que qualquer responsabilidade para com a força de trabalho se torna anulada. Mais do que isso, até os custos do trabalho são transferidos para o trabalhador.

O sucesso da *Uber* não pode ser explicado por encabeçar o uso de tecnologia digital para encurtar o tempo de deslocamento, uma vez que vimos que a empresa não foi pioneira neste serviço. Os custos evitados com seguro, impostos e inspeções veiculares, sob o argumento oferecer um serviço acessível no mundo inteiro, foi uma estratégia muito bem pensada a partir de altos financiamentos com capital de risco, levando a vitória de uma empresa que se tornou líder numa forma de fazer negócios que acelera o máximo possível o tempo de solicitação e fornecimento dos serviços a partir de plataformas digitais e da precarização do trabalho.

Quanto as remunerações conferidas aos motoristas, a *Uber* divulgou, em 2014, em seu site, que a renda média anual de um motorista do *UberX* era de US\$ 90.766 mil em Nova York e de US\$ 74.191 mil em São Francisco. Em primeiro lugar, esse valor era relativo a motoristas que trabalhavam mais de quarenta horas semanais. Há também que se destacar que, de acordo com essa estimativa, não eram contabilizados os custos que um motorista tem ao comprar um veículo, assim como os que envolvem manutenção, combustível, depreciação, seguro, pedágio e estacionamento. Portanto, tratava-se de receita bruta, não do ganho líquido dos “colaboradores”. A escolha de tais cidades também não ocorreu ao acaso, pois eram as que motoristas ganhavam mais. Ainda assim, protestos de motoristas contra a baixa remuneração se tornaram latentes, inclusive nas cidades mencionadas:

O ano de 2014 assistiu a motoristas de *Uber* protestando contra baixas remunerações em Seattle, em abril e em agosto; em São Francisco, em maio e em outubro; em Los Angeles, em setembro e em outubro; e em Londres, em outubro: um acontecimento inesperado, se eles estavam de fato ganhando tanto quanto a companhia sugeriu. Os baixos ganhos se tornaram uma queixa constante em fóruns de motoristas na internet. Os relatos individuais jamais chegaram perto da renda média que apareceu no anúncio da empresa (Slee 2017, p.115).

Ao chegar numa nova cidade, a *Uber* oferece subsídios e ofertas especiais a motoristas e clientes para que o serviço se espalhe rapidamente. Após consolidada, a empresa deixa esses subsídios e aumenta a taxa cobrada a motoristas. Quanto à redução dos preços, justifica a vantagem a partir do número maior de corridas, mas ignora que quanto mais quilômetros rodados, maior a depreciação do veículo e o gasto com combustível.

Uma outra fonte sobre os ganhos de motoristas foi fornecida pela jornalista Emily Guendelsberger, da Filadélfia, com base em sua experiência enquanto motorista da *Uber*. Ao contabilizar seus gastos e de outros motoristas que lhe passaram informações, ela chegou a um valor de US\$ 17 por hora. Ao subtrair a taxa cobrada pela *Uber* de 28% e os 19% que foram para as despesas, o ganho final foi de US\$ 9,34.⁷ Assim, o custo demandado para que motoristas possam desempenhar sua função não podem em hipótese alguma ser subestimados, uma vez que mudam drasticamente a renda final.

A *Uber* faz questão de enfatizar que sua missão é oferecer, ao simples toque de um botão, uma opção de mobilidade acessível e eficiente para todos, ao mesmo tempo em que oferece também uma oportunidade de geração de renda para os motoristas parceiros. Vamos nos ater por um momento em até que ponto essa mobilidade para todos tem sido promovida pela corporação.

A cadeirante Vânia Martins, em seu canal no YouTube *Rampa de Acesso com Vânia Martins*, relatou sua experiência ao solicitar pela primeira vez o serviço no Rio de Janeiro. Seus amigos que já conheciam o aplicativo lhe sugeriram pedir a categoria *UberSELECT*, cujos carros costumam ser maiores. Apesar de seguir a sugestão, ela teve que lidar com a insegurança do carro ser movido a gás natural, o que ocuparia considerável espaço da mala do carro, dificultando o transporte de sua cadeira de rodas motorizada. Além disso, a dúvida de ter que pagar pelo cancelamento da viagem, por não ser um carro grande o suficiente, assim como a recusa do motorista. Por fim, ela conseguiu chegar ao seu destino, mas graças ao motorista que aceitou levar a cadeira de rodas com a mala do carro aberta.

A grande dificuldade enfrentada por Vânia, dentre muitos outros, parte da ineficiência de uma categoria específica para cadeirantes. Caso precisem do serviço, devem ter em mente que não poderão solicitar a categoria mais barata que é o *UberX* pelo risco de ser um carro pequeno para suas necessidades. Além de pagar mais caro, a incerteza do motorista aceitar é algo que esse grupo de pessoas tem que lidar pelo fato da companhia não ter uma categoria acessível para assegurar usuários de cadeira de rodas em sua locomoção.

A *Uber* já recebeu uma série de processos por não garantir o acesso universal de seu serviço. Indivíduos deficientes e grupos que os organizam são unânimes na opinião de que esses serviços não estão à altura do padrão. Em Nova York, grupos que defendem os direitos das pessoas com deficiência processaram a companhia afirmando que viola as leis de direitos humanos por não disponibilizar veículos acessíveis a deficientes físicos em quantidades suficientes. Os passageiros enfrentam longas esperas ou nem mesmo conseguem fazer as corridas. As corridas acessíveis em Nova York existem apenas no *UberWav*, categoria com

⁷ “I was an Undercover *Uber* Driver” (Fui uma motorista infiltrada da *Uber*) em Philadelphia Citypaper. Disponível em <<http://mycitypaper.com/uberdriver/>>. Acesso em julho de 2018

carros preparados para garantir acessibilidade, que em 2017 contava apenas com cem carros na cidade.⁸

Deficientes visuais também já sofreram com a recusa no transporte de cão-guia, levando a Federação de Deficientes Visuais da Califórnia a entrar em ação judicial.⁹ Apesar de a ação ter ocorrido em 2015, parece que a situação pouco mudou. Recentemente, no Brasil, o tribunal do Distrito Federal estipulou o valor de dois mil reais de indenização que deverá ser pago por um motorista que também se recusou a transportar cão-guia de um deficiente visual.¹⁰

Os indicativos da *Uber* em vencer os desafios do acesso universal no deslocamento urbano são poucos. O *UberAcess* é um programa que visa oferecer acessibilidade, através das categorias *UberAssist* e *UberWAV*, contudo há pouca evidência quanto sua abrangência e efetividade. Quanto a legislação que contempla pessoas com deficiência, a companhia já chegou a afirmar que não se aplica ao seu serviço, uma vez que não oferecem um serviço público, mas um serviço de tecnologia que conecta motoristas a passageiros.

Apesar de começar a usar uma linguagem que enfatiza o comprometimento na garantia de acesso a deficientes, entre algumas corporações da “Economia do Compartilhamento” (como *Uber*, *Airbnb* e *Lyft*), as mesmas deixam esse comprometimento de lado conforme seus interesses financeiros falam mais alto. O discurso de que a legislação da cidade tem se tornado obsoleta frente às inovações dessa nova forma de negócio, fica a dúvida de até que ponto as leis de acessibilidade são levadas a sério e consideradas uma responsabilidade por tais companhias.

A empresa tem sido também alvo de ações judiciais por discriminação de gênero e raça sofridas por seus funcionários. Disparidades salariais, contratação e outras questões relacionadas a gênero têm sido investigadas desde agosto de 2017 pela Comissão de Oportunidade Igual de Emprego nos Estados Unidos. A diretora de Recursos Humanos Liane Hornsey renunciou seu cargo após denúncias de discriminação racial. O diretor executivo da empresa Dara Khosrowshahi afirma tentar mudar a imagem da empresa desde que assumiu a presidência em agosto de 2017, frente às polêmicas que envolviam Travis Kalanick.¹¹

No entanto, relatos de discriminação racial não se restringe as paredes da corporação. Os casos também acompanham as ruas no compartilhamento de viagens. Tom Slee resgata um estudo realizado pelo *National Bureau for Economic Research* que sugere que passageiros com nomes “afro-americanos” esperam em média 35% a mais do tempo que passageiros com “nomes de brancos” em Seattle. Em Boston, a discriminação se expressava através de um cancelamento maior que o dobro de viagens. Passageiros do sexo masculino, solicitando uma viagem em áreas pobres, corriam um risco de cancelamento três vezes maior quando usaram um nome afro-americano (2017, p.126).

Toda essa discussão nos leva a pensar quanto a discriminação permanece. O racismo agora se mostra também nos bancos de dados de um aplicativo, mesmo que a princípio não se saiba as características físicas de quem estará entrando no carro. Contudo, a empresa reforça a aparente “confiança”:

Para as mulheres e homens que dirigem com a *Uber*, nosso aplicativo representa uma forma flexível de ganhar dinheiro. Para as cidades, ajudamos a fortalecer as economias

8 <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1902485-uber-e-processada-por-falta-de-carros-para-cadeirantes-em-nova-york.shtml>> Acesso em julho de 2018.

9 <<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2015/04/deficientes-visuais-entram-com-acao-contra-aplicativo-uber-nos-eua.html>> Acesso em julho de 2018.

10 < <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/motorista-da-uber-que-se-recusou-a-transportar-cao-guia-tera-de-indenizar-deficiente-visual.ghtml>> Acesso em julho de 2018.

11 <https://exame.abril.com.br/negocios/uber-e-investigado-por-discriminacao-de-genero-diz-fonte/> Acesso: julho 2018.

locais, melhorar o acesso ao transporte e tornar as ruas mais seguras. Quando você torna o transporte tão confiável como água corrente, todos se beneficiam. Especialmente, quando está nevando lá fora.¹²

É essa empresa com tendências sexista, machista e racista na oferta de seus serviços (embora transferindo a responsabilidade para os “colaboradores”) que tem refletido o pior da discriminação dentre as *startups*. Enquanto isso, faz questão de declarar os benefícios de uma empresa em que se pode confiar.

É perverso disseminar promessas de um “capitalismo mais humano”, encabeçado por grandes corporações, enquanto o que se enxerga é uma forma mais agressiva de concorrência, com a desregulamentação e novas maneiras de precarização do trabalho. Apesar do discurso de democratização e redes relacionamento, houve uma separação de riscos, repassado-o a quem fornece o serviço e aos consumidores, ficando a recompensa acumulada nas mãos dos proprietários das plataformas. A ideia do acesso, em detrimento da propriedade e utilização da capacidade ociosa, tem na verdade mostrado o incentivo a uma nova forma de consumo.

Ainda que tenha se tornado o grande exemplo para descrever a chamada “Economia do Compartilhamento”, a *Uber* não foi a pioneira dessa nova forma de negócios. Contudo, no âmbito do ramo de deslocamentos, a *Uber* conquistou uma posição de destaque em um mercado altamente competitivo. A companhia viu seu crescimento sendo mencionado como exemplo da superioridade do modelo de negócios, em que parceiros substituíram os empregados e os sistemas de reputação, os gerentes. Ainda que a empresa não tenha sido a responsável pela inovação do compartilhamento de viagens mediado por plataformas digitais, conquistou seu lugar através de muitas jogadas políticas com seus lobistas.¹³ Dessa forma, a isenção de impostos somada a investimentos de capital de risco, junto a transferência dos custos do trabalho aos motoristas, criou o combo perfeito para seu surpreendente crescimento.

O termo *uberização* passou a ser utilizado, assim, para definir toda forma de serviços personalizados que colocam consumidores e fornecedores em contato direto através de aplicativos em *smartphones*. No Brasil, as discussões em torno da “Economia do Compartilhamento” ganharam mais espaço após as atuações da *Uber* nas principais cidades do país. A empresa se tornou referência nos negócios que envolvem esse tipo de empresa.

Porém, a companhia levou quatro anos após sua fundação para se caracterizar como parte da “Economia do Compartilhamento”, ao passo que muitas outras que se identificavam já estavam no ramo que ultrapassa as fronteiras da *Uber*. A vantagem de participar da “Economia do Compartilhamento”, para além dos investimentos financeiros desta espécie estranha de comunidade (*Peers*), está em se aproveitar de um discurso de consumo mais consciente, enquanto na verdade segue a lógica da exigência de mercado em que o tempo de giro, não apenas das transações financeiras, mas da própria experiência social, deve ser otimizado ao extremo.

O princípio neoliberal incorporado às empresas da “Economia do Compartilhamento”, na mais extrema desregulamentação de seu mercado de trabalho, corrobora na criação de um ambiente altamente atrativo a novos investimentos enquanto os compromissos sociais são progressivamente desfeitos. Portanto, a identidade pessoal e social passa a ser reorganizada de

12 <https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>

13 Quando o Senado brasileiro estava prestes a votar a regulamentação das empresas de transportes por aplicativos, o que ameaçaria a própria existência da *Uber* no Brasil, o presidente executivo mundial da companhia veio ao Brasil “dialogar” com parlamentares, empresários etc. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,presidente-do-uber-vem-ao-brasil-antes-de-senado-votar-regras-para-aplicativo,70002063277>. Acesso em jan. 2019.

modo que entre em conformidade com a operação dos mercados e às redes de informação. Individualmente, não resta outra escolha a não ser se ajustar à desregulamentação neoliberal, no âmbito tanto político como social, em que o imperativo da flexibilização a um trabalho sem pausa esteja afinado na mesma sintonia de produtividade da lógica 24/7.

Além de explicar parte importante do surgimento da crise da sociedade do trabalho, a microeletrônica legitima práticas de controle fundamentais nesse processo. Controlar e estender o tempo de trabalho ao máximo possível é uma vantagem inigualável para tais companhias que tem contribuído para corrosão do tempo compartilhado. Assim, mais do que promover um ambiente adequado na desregulamentação de contratos de trabalho mais flexíveis, a tecnologia da informação contribui para substituição do trabalho pela “parceria”, na qual os contratos nem sequer existem mais.

Nesse sentido, a *uberização* do trabalho, tem sido vista como tendência do mercado de trabalho em que trabalhadores nem mais são considerados enquanto tais, e sim como empreendedores responsáveis por si mesmos. Até então, a *uberização* parece servir mais para descrever as novas formas de trabalho (ainda que nebulosas) do que para resumir e simbolizar toda a “Economia do Compartilhamento”. No próximo capítulo discutiremos a validade desse termo assim como sua relação com a precarização e com ajuste espaço-temporal, tendo a reflexão sobre trabalho como fio condutor.

CAPÍTULO III

UBERIZAÇÃO DO TRABALHO COMO AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL

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 ta 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 ta 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)

Abrimos este capítulo com tal relato graças à sua riqueza de detalhes que concentram 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-espaço, também fundamental para esta dissertação.

Este capítulo, 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 perguntas¹⁴ 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.

14 Roteiro de perguntas em anexo

Sendo assim, este capítulo 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.

3.1. 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”.¹⁵

Em primeiro lugar, comparar a *uberização* a um modo de regulação, tal como foi o fordismo e seu complemento, o keynesianismo, parece cexagero. 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.

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*

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

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 consequente "crise estrutural da política". Assim, uma vez que o sistema se encontra perturbado economicamente, o será também politicamente. A perda de funções delinea 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 conseqüente 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 iminentes 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 juguete 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 libertação das formas tradicionais de vida abre espaço à constituição da unificação e padronização das formas existenciais, onde uma massa individualizada tem se apropriado da tecnologia de modo a promover um isolamento, até certo ponto imperceptível, graças a quantidade de informações e conexões que podem ser realizadas numa rede mundial de comunicação padronizada. A *vida dupla socioespacial*, salientada por Beck, destaca o poder da

televisão no processo individualizatório. Contudo, essa visão se torna um tanto datada no sentido em que, atualmente, tal processo é levado ao extremo ao nos depararmos ao alcance possibilitado pela microeletrônica em que o uso generalizado dos *smartphones* reflete uma forma ainda mais particularizada de individualização.

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. Não arrumar um emprego ou não conseguir uma renda no subemprego, de modo a garantir minimamente as despesas básicas, acaba sendo revertido como irresponsabilidade do indivíduo, enquanto é um produto da forma social do capital que, a partir da crise, forja uma sociedade cada vez mais fragmentada.

Riscos crescem quantitativamente, mas também qualitativamente, uma vez que a biografia a ser construída por cada um leva o ônus das consequências sociais. 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*.

3.2. *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%.¹⁶ 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.¹⁷

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.¹⁸

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.¹⁹ 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.

Trabalhadores que se ajustam a condições degradantes representam o ideal da *uberização*. A força de trabalho frequentemente expulsa dos mercados não tem outra opção a não ser a submissão a condições nas quais se tornam extremamente vantajosas para empresas que reduzem seus custos ao não contratar trabalhadores. Recrutar um exército de “parceiros”, que dependem do que sobra depois dos custos arcados individualmente pelo seu próprio trabalho, é uma tarefa bem simples mediante a crise da sociedade do trabalho.

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

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

17 <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.

18 <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.

19 <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.

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.

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.

No que tange ao ganho dos motoristas, o discurso da companhia é fundamentado no esforço. Tudo depende do tempo que cada um investe nas viagens. Se alguém ganha pouco, provavelmente é porque não disponibilizou horas suficientes do dia. Ser seu patrão, escolher seus horários e, conseqüentemente, o quanto vai receber após a transferência semanal – a possibilidade de transferir esse conjunto de obrigações para os “parceiros” é um grande trunfo para a *Uber* e outras companhias da “Economia do Compartilhamento”.

Em nossa pesquisa com os motoristas, com as informações levantadas pelo questionário *on-line*, verificamos até que ponto os motoristas se identificam com o discurso empreendedor e apenas 37% das respostas foram afirmativas. Aqueles que não desfrutam de nenhum direito trabalhista parecem pouco convencidos da proclamada parceria. A situação se torna ainda mais complexa quando nos damos conta de que, enquanto trabalhadores, eles se veem num emaranhado de precarização. Visão não assumida pela companhia, que se aproveita da corrosão de direitos para ampliar sua margem de lucro.

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, 13°, INSS e por aí vai. O *Uber* hoje é como um “bico” e não uma profissão.”(Trecho de entrevista com motorista da *Uber*, 2018)

Sobre os ganhos, a empresa afirma no seu *blog* que “isso depende muito de você. Motoristas parceiros que ficam *online* aproximadamente 45 horas por semana nos contam que gastam 25% dos rendimentos com o valor do aluguel, 25% com combustível e o restante é seu lucro. Todos os valores podem variar”²⁰. A imprecisão quanto ao ganho líquido é simplesmente despejada sobre o indivíduo. Trabalhar 45 horas por semana não representa um ganho fixo, pois depende muito da demanda. Para isso a empresa estabeleceu o “preço dinâmico”.

Quando a demanda aumenta, o “preço dinâmico” é ativado, ou seja, um mecanismo que reajusta o valor das viagens e incentiva que mais motoristas se conectem ao aplicativo. É um processo em que, nos momentos de maior busca em determinado local, o preço aumenta pra atrair mais carros, reequilibrar a relação oferta/procura e, oficialmente, dispor que o serviço seja

20 <https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/ganhos/>. Acesso em abril de 2018.

eficiente para todos os usuários. Contudo, se a ideia da empresa era a de que motoristas que já estão na cidade ativem seus aplicativos, muitos de outras cidades acabam se direcionando para os locais de eventos que exige maior procura. Assim, os que esperam ter um ganho extra graças ao “preço dinâmico”, se frustram pelo número elevado de concorrentes. 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 2017.²¹ 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.

Sempre que estou rodando sem passageiros costumo ficar com o carro estacionado numa rua sem saída. Descanso até que uma nova corrida apareça. As vezes espero até meia hora. Mas é melhor que ficar queimando combustível à toa. Conheço outros motoristas que fazem a mesma coisa. (Trecho de entrevista com motorista da *Uber*, 2019)

O que leva a plataforma a dar preferência a determinados motoristas nas solicitações é o sistema de avaliação mútua. Aqueles com as melhores notas conseguirão de forma mais rápida se conectar aos passageiros. De acordo com o sistema de avaliação mútua, os motoristas que tiverem nota inferior a 4,6 são banidos da plataforma. Usuários também podem ser desconectados se não tiverem uma nota mínima de aprovação. As avaliações mútuas servem de justificativa para os valores enaltecidos pela empresa de respeito, igualdade, integridade e transparência, o que garantiria a qualidade da plataforma.

A empresa faz questão de afirmar em seu *blog*, com letras destacadas em negrito, que “a *Uber* não emprega nenhum motorista”. Seu objetivo é oferecer uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários tenham viagens confortáveis e seguras. Enquanto isso, busca se reinventar oferecendo os mais diversos serviços de deslocamento para ampliar seus ganhos financeiros, repetindo a ausência de responsabilidade com as obrigações sociais, já que em sua concepção não possui empregados e sim parceiros.

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 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.²²

21 <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.

22 <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.

Eles [da *Uber*] não escutam o motorista. Nunca buscam soluções para nos ajudar, só pensam no seu lucro que é enorme e querem cada vez lucrar mais em cima de nós e dos passageiros. Nós motoristas estamos sofrendo com os preços dos combustíveis, peças de carro, qualquer tipo de manutenção, alimentação, está tudo caro. E eles não avaliam isso, nós motoristas estamos quase pagando pelo passageiro. Agora a *Uber* está cobrando mais do passageiro e repassando para a gente um valor muito menor, muito barato, e ficando com o resto do dinheiro, ou seja, estão roubando os passageiros e nós motoristas que fazemos as corridas, obtemos o dinheiro para eles, e no final quem lucra é a *Uber*, ficando com a maior parte que o passageiro está pagando. A *Uber* vai falir, os motoristas estão revoltados, vai chegar um ponto que ninguém mais vai querer ficar. (Trecho de entrevista com motorista da *Uber*, 2018).

Um grande número de motoristas tem deixado a plataforma em São Paulo.²³ 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.

Todavia, como usufruir da flexibilidade de trabalhar quanto tempo quiser se os ganhos não cobrem as despesas? Não existe outra saída que não seja esticar as horas trabalhadas até comprometer os limites naturais do corpo, como o descanso e o sono. Segundo nossas entrevistas, 28,1% trabalham de oito a dez horas por dia, enquanto 23,4 % de dez a doze horas por dia. É bem provável que os que assinalaram jornadas médias mais curtas sejam aqueles que combinam a *Uber* com outra ocupação (como veremos mais adiante). Torna-se claro, assim, que a flexibilidade do trabalho, tão enaltecida pelo discurso neoliberal, significa fluidez na jornada, estendendo-a até onde as limitações humanas conseguem suportar.

A massificação da novidade tecnológica funciona como um mecanismo de modelamento e dependência de rotina 24/7, isto é, a tentativa de estender o trabalho para todo o limite temporal da vida, como tratou Jonathan Crary. É desse modo que a *uberização*, como forma de gestão das atuais “empresas aplicativos”, se apresenta como estratégia altamente lucrativa, uma vez que ao oferecer os serviços, seus “parceiros” se dispõem a longas jornadas, muitas vezes cumulativas, a fim de se obrigar a aguentar uma rotina 24/7 e obter algum ganho diante da crescente competitividade neste mercado de trabalho.

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

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

abril de 2017, a *Uber* conseguia segurar apenas 4% de seus motoristas de um ano para o outro, nos Estados Unidos.²⁴

Para atrair motoristas a *Uber* faz um forte apelo publicitário sobre a facilidade em se tornar um parceiro, sobre rendas irreais, sobre a expansão da empresa para novas cidades. Uma jornalista chamada Nitasha Tiku revelou que, nos Estados Unidos, a parceria da *Uber* com o banco *Santander* ocorreu com o intuito de incentivar motoristas a pegarem empréstimos *subprime*²⁵, a taxas elevadas, para comprar um automóvel.²⁶ A companhia começou a arrendar os carros dos motoristas quando o acordo chegou ao fim. Os motoristas, acreditando na possibilidade de ser microempreendedores pela *Uber*, muitas vezes entram no negócio já endividados, financiando um automóvel e tendo que trabalhar exaustivas horas para arcar com as prestações.

A fim de evitar notificações que coloquem em xeque a possibilidade de continuar na “parceria”, os motoristas devem aceitar 90% das solicitações. Através de um sistema complexo de coleta de dados, a *Uber* consegue tirar vantagem da vulnerabilidade enfrentada pelos descredenciados. As implicações da microeletrônica não se encerram na eliminação do trabalho abstrato como discutido anteriormente. Desempenha também um papel fundamental no surgimento de novas e sofisticadas formas de gestão, em grande medida graças à criação das redes de comunicação com funcionamento e controle garantido pelas tecnologias digitais. O acesso a dados disponíveis em redes sociais e ao ambiente da internet permite que companhia tenha maior chance de controlar o comportamento de motoristas.

Por outro lado, os algoritmos da *Uber* são inacessíveis para aqueles que estão fora da empresa, o que confere uma imprecisão em algumas de suas ações. Entretanto, a criação de dois programas revelou, em 2017, a que nível podem chegar as fraudes. O primeiro, chamado *Gryball* foi usado para enganar autoridades públicas em várias cidades através do desenvolvimento de um serviço-fantasma de carros. O programa *Hell* (inferno) criou perfis falsos no *Lyft* (concorrente da *Uber* nos Estado Unidos) para descobrir quais motoristas trabalhavam também para seu maior concorrente (Slee, 2017). Por intermédio da manipulação de dados, a *Uber* ajustou os preços e ofereceu incentivos para que o trabalhador deixasse de dirigir para o serviço rival.

Ainda sobre o sistema de controle, um ponto fundamental é o sistema de reputação. A avaliação feita pelos passageiros quanto à viagem realizada gera uma média para o motorista. Caso uma nota seja mais baixa e provoque uma queda nessa média, ele pode ser desativado do aplicativo, cujo limite em algumas cidades é de 4,6. A utilização desse sistema é justificada, como já dito, para o controle de qualidade de seus motoristas. Porém, não há como reivindicar tal decisão. Não existe um contrato de trabalho. Não existe um empregado de uma empresa.

O argumento de não ser uma empresa de transporte e sim de tecnologia responsável por conectar motoristas a passageiros isenta a *Uber* de suas responsabilidades e as transfere ao motorista. A classificação como contratante independente esquivada da companhia a obrigação de arcar com direitos trabalhistas e de cumprir os padrões de emprego. Sobre o subcontratado, e somente sobre ele, recai uma enxurrada de riscos. As companhias que tiveram mais êxito na “Economia do Compartilhamento” classificam seus fornecedores de serviços como autônomos,

24 <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.

25 Crédito oferecido a tomadores de empréstimo que apresentam maiores riscos de inadimplência.

26 <http://valleywag.gawker.com/uber-and-its-shady-partners-are-pushing-drivers-into-su-1649936785> Acesso em fevereiro de 2018.

podendo se livrar da despesa em manter uma folha de pagamentos, junto a uma série de direitos trabalhistas, junto aos custos de manutenção, tempo ocioso e tempo de deslocamento, acidentes de trabalho e qualquer obrigação com seguridade social.

O que explica o acelerado crescimento de aderência à plataforma pode ser explicado a partir do que Robert Kurz denomina de “biografia do rendimento incerto” (2015). Como o nível do salário real diminui continuamente, a renda do salário oficial não basta mais para bancar aquele padrão com moradia, carro e seguro-saúde mesmo nos centros capitalistas. A saída encontrada por muitos é buscar relações de emprego suplementares. Em outras palavras, a procura por outras atividades para complementar a renda tem crescido no sentido em que o salário não é capaz de suprir as necessidades básicas.

É evidente que isso só ocorre quando encontram tais atividades, pois além do desemprego ter aumentado de forma exponencial, a linha que separa emprego e desemprego se tornou mais tênue que nunca. Os direitos trabalhistas se tornaram um luxo para uma camada cada vez mais restrita da sociedade – e sempre novas formas de flexibilização, subemprego e precarização estão prontas a serem adotadas. Não é por acaso que 35,9% dos entrevistados não trabalhem apenas como motoristas da *Uber*, sendo mais uma fonte de renda frente à insegurança e insuficiência com outra ocupação. No universo que entrevistamos, encontramos as seguintes ocupações paralelas: profissional em mídia digital, servidor público, comerciante varejista, professor, administrador, motorista de caminhão, motorista particular, motorista em empresa privada, radialista, consultor de vendas, analista de sistemas, vendedor e militar.

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.²⁷

O crescimento da *uberização*, além de indicar as vantagens econômicas para os investidores das *startups* avaliadas em bilhões de dólares, evidencia o avanço do desemprego e da precarização do trabalho. A cada dia cresce o número indivíduos diante de uma situação de vulnerabilidade, contando com salários incertos por estarem trabalhando de forma autônoma ou informal, ou ainda por conviverem com os constantes atrasos salariais, mesmo em cargos outrora considerados estáveis, sendo obrigados a buscar relações de trabalho suplementares como a associação a plataformas como a *Uber*.

Um caso que ficou famoso foi do primeiro bailarino do Theatro Municipal do Rio de Janeiro, Filipe Moreira. Mediante o atraso de três meses do salário, tornou-se motorista da *Uber* para pagar as contas e tentar manter as duas ocupações. Em entrevista, ele contou que conheceu várias pessoas na mesma situação: obrigadas a renunciar à profissão escolhida na tentativa de obter sustento através de outros meios.²⁸

Uma vez que as pessoas não podem mais trabalhar de acordo com sua formação, vemos como conceitos como carreira ou do ofício começam a se esvaziar de sentido. A crise da sociedade do trabalho, ao impedir que indivíduos façam aquilo que desejam e sim apenas o que lhes é permitido, contribui na corrosão do caráter pessoal, já que experienciamos o curto prazo exigido pela flexibilização imperando na complexidade das relações humanas. Assim, Richard Sennett destaca a transformação dos principais pilares que constituem a formação do caráter, resultando em seu enfraquecimento e degradação.

²⁷<https://www.cartacapital.com.br/revista/939/uber-desafio-ao-estado>. Acesso em julho de 2018.

²⁸ <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/sem-salario-primeiro-bailarino-do-theatro-municipal-vira-motorista-para-sobreviver.ghtml> Acesso em julho de 2018.

O termo caráter concentra-se sobretudo no aspecto a longo prazo de nossa experiência emocional. É expresso pela lealdade e o compromisso mútuo, pela busca de metas a longo prazo, ou pela prática de adiar a satisfação em troca de um fim futuro. Da confusão de sentimentos em que todos estamos em algum momento em particular, procuramos salvar e manter alguns; esses sentimentos sustentáveis servirão a nossos caracteres. Caráter são os traços pessoais a que damos valor em nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem. Como decidimos o que tem valor duradouro em nós numa sociedade impaciente, que se concentra no momento imediato? Como se podem buscar metas de longo prazo numa economia dedicada ao curto prazo? Como se podem manter lealdades e compromissos mútuos em instituições que vivem se desfazendo ou sendo continuamente reprojatadas? Estas as questões sobre o caráter impostas pelo novo capitalismo flexível (Sennett, 2009, p.10).

Nesse sentido, a dimensão do tempo no novo capitalismo é o que mais ataca o caráter pessoal, pois o curto prazo promovido pelas mudanças na economia moderna pressiona a vida emocional ao risco de deriva. Medos, ansiedades, inquietações e angústias, sentimentos tão presentes em nosso cotidiano, suscitam grande sofrimento que acabam por ser encarados solitariamente.

Por mais que a vida de trabalho por si só sempre tenha sido carregada de incertezas, atualmente ela se apresenta de uma nova forma. Pois nem mesmo a garantia de seguir na carreira a qual se qualificou para trilhar existe mais. A necessidade de se reinventar e se ajustar as mais distintas habilidades se tornou uma obrigação na desregulamentação do mercado de trabalho.

Podemos comprovar, portanto, o motivo da existência de tamanha heterogeneidade de ocupações e situações econômicas entre os prestadores de serviço da *Uber*: bailarinos, atletas, engenheiros, professores, bancários, etc.; combinam sua profissão ou a ausência dela às viagens de automóvel. Por mais que tal reorganização trabalhista seja um fenômeno recente, tem se espalhado rapidamente pelas cidades do mundo e tem crescido de tal maneira que parece ser uma tendência a se generalizar em diferentes setores.

Ainda que apenas metade de nossos entrevistados tenha Ensino Médio completo, uma parcela de 34,4% cursou o Ensino Superior. É evidente, dado o universo limitado de nossa consulta, que esse número está superdimensionado, já que, comparativamente, apenas 14 % dos adultos no Brasil possuem nível superior.²⁹ Entretanto, mesmo isoladamente ele revela a precarização característica da crie da sociedade do trabalho: obter um diploma não garante o ingresso na profissão escolhida. O que tem se tornado muito comum é a necessidade de trabalhar abaixo da qualificação profissional, simplesmente porque não tem emprego.³⁰

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

29 <http://www1.folha.uol.com.br/educacao/2016/09/1813715-so-14-dos-adultos-brasileiros-tem-ensino-superior-diz-relatorio-da-ocde.shtml>. Acesso em janeiro de 2019.

30 Uma reportagem recente dá conta de que a taxa de desemprego entre mestres e doutores, no Brasil, chega a uma média de 25 % -- o dobro, portanto, da taxa de desemprego geral. Entretanto, apenas entre mestres a taxa é de 35 %. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2019/03/10/interna-brasil,741968/desemprego-entre-mestres-e-doutores-no-brasil-chega-a-25.shtml?fbclid=IwAR127zD9TbmrlAnyEKOuX81G78xnf8UPOqTsUTLxH-5sZK3HQ4vSybROQoE>. Acesso em mar. 2019.

que estão ocupadas, mas cuja jornada é menor do que aquela a que se dispõem a trabalhar.³¹ Evidentemente, esses trabalhadores subutilizados estão em disputa com o exército de desocupados, que é uma outra categoria estatística para o IBGE.

3.4. *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 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

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

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.

A mistura de "seres humanos não rentáveis" (Kurz 2018), excluídos e subutilizados cria uma massa cada vez mais densa frente à economia globalizada incapaz de produzir mais-valor. A fuga do capital dinheiro para bolhas financeiras revela que o que vem contando mais é a possibilidade de tirar algum ganho na circulação de títulos financeiros num mundo de valorização fictícia.

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.

O trabalho residual, para aqueles que ainda não foram expulsos do mercado de trabalho, tem sofrido uma série de transformações. As dimensões básicas da padronização do emprego que sofreram as mudanças mais latentes foram a jornada de trabalho (discutida no capítulo anterior) quanto o local de trabalho. A fim de seguir nosso raciocínio quanto às novas configurações espaciais, vamos nos concentrar na descentralização e despadrãoização do local de trabalho.

A racionalização impulsionada por meios eletrônicos permite uma forma de organização descentralizada para aqueles que se encontram inseridos no mercado de trabalho. A dispersão espacial do trabalho assume um modo que tem se tornado cada vez mais uma espécie de configuração invisível entre os escassos processos sociais de trabalho e produção.

Ulrich Beck (2011) menciona um processo de bipartição do mercado de trabalho segundo normas padronizadas e despadrãoizadas 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.

A descentralização espacial exigida pela *Uber* é um tanto quanto óbvia, uma vez que se trata de um serviço de mobilidade urbana. Todavia, a descentralização também ocorre quanto aos mecanismos de controle e disciplina, onde a qualquer momento e em qualquer lugar, a tecnologia da informação permite tal façanha, mesmo que não seja no seu momento de trabalho.

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.

Bauman afirma que “a modernidade é, talvez mais que qualquer outra coisa, a *história do tempo*: a modernidade é o tempo em que o tempo tem uma história” (2001, p. 128). Nas sociedades pré-modernas, a compreensão do que é tempo e espaço era completamente indissociada. Graças à construção de meios de transporte que poderiam se deslocar com mais velocidade, de forma que percorrer distâncias cada vez maiores levando cada vez menos tempo, a modernidade produziu uma verdadeira dissociação entre essas duas categorias. Isso tornou possível superar o espaço através do controle do tempo.

O tempo se tornou uma ferramenta destinada a vencer a resistência do espaço para então conquistá-lo. Conquista que significava máquinas mais velozes para alcançar espaços maiores. O espaço era o objeto a ser alcançado pela ferramenta do tempo. A partir de então, a relação entre ambos não poderia ser estagnada. Se a modernidade é marcada pela dissociação ente espaço e tempo, vivemos o limite absoluto do sistema onde o desenvolvimento das forças produtivas atingiu não apenas níveis altíssimos de racionalização da força de trabalho, mas também permitiu a aceleração do tempo para permitir a aniquilação do espaço. Nessa etapa do capitalismo, o espaço não é mais limitado pela resistência do tempo.

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.³² 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 tempos mortos. Se mediante as pressões da acumulação do capital houve sucessivas ondas de compressão do tempo-espaço, 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

32 “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).

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.

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.

É muito mais fácil ao capital empregar novos processos de trabalho e tirar vantagem de localizações superiores se a força de trabalho for móvel o suficiente. Na verdade, quanto maior a mobilidade, melhor. Como a mobilidade geográfica da força de trabalho surge como um requisito necessário à fluidez do capital, conseqüentemente, a suposta liberdade do trabalho é reduzida à liberdade do capital.

Harvey (2013) salienta que o contrato temporário é a marca da vida pós-moderna. No que se refere aos contratos de trabalho quanto mais flexíveis, melhor, pois assim podem ser rapidamente desfeitos. Contudo, a *uberização* parece ter levado essa lógica ao extremo, ao romper inclusive a necessidade de um contrato com seus “associados”. Não há como negar o quanto essa flexibilidade e desregulamentação do trabalho caminham no sentido de uma latente redução de direitos trabalhistas, intensificando a precarização, conforme já exposto. O que temos, além disso, é uma aniquilação do próprio contrato – novamente, a figura do “trabalho intermitente” está às portas.

A mobilidade espacial é uma das características da *uberização* do trabalho. Cabe aos trabalhadores deslocarem-se frente a distâncias variadas para oferecer o serviço mediado pelo aplicativo e ao mesmo tempo arcar com os custos dessa mobilidade. Se antes o consumidor precisava se deslocar até o serviço desejado, agora quem o oferece chega até o consumidor, contudo, os enfrentamentos dos problemas de mobilidade urbana são apenas transferidos de uns para outros.

No caso dos motoristas da empresa-aplicativo é necessário se ajustar a um tipo de trabalho que carrega um discurso de autonomia, parceria e flexibilização enquanto a exploração do trabalho é levada a níveis elevadíssimos. O expediente trabalhado, os deslocamentos, os gastos com combustível e manutenção dos veículos e as estratégias para contornar a intensa concorrência, fazem parte de uma carga mental em que o motorista precisa conviver inclusive em seus momentos de não-trabalho, cada vez mais nebulosos e comprometidos em garantir uma eficaz autoadministração de sua produtividade.

Muito ao contrário da possibilidade de construção biográfica emancipada, vemos uma padronização e um direcionamento comum a ser seguido e controlado para além de uma escolha individual. A construção de padrões biográficos voláteis nunca vistos até então possuem relação direta com as novas formas de subocupação, plurais, inovadoras, flexíveis e precarizadas.

O excesso de trabalhadores pode enxugar benefícios levando muitos a aceitar condições cada vez mais precárias em função da ampliação da concorrência. Conforme o número elevado de pessoas se cadastrando para dirigir para a empresa, é possível notar que o próprio trabalho na *Uber* já é em si mesmo uma expressão da crise de superacumulação da força de trabalho.

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.

A própria companhia está desenvolvendo essa tecnologia no Centro de Tecnologias Avançadas do *Uber*. Inclusive já passou a operar com esse serviço com carros modelo Ford Fusion híbrido, de modo experimental desde 2016, em Pittsburgh, no estado da Pensilvânia.³³ Contudo, mesmo após o acidente fatal ocorrido no Arizona, em que uma mulher de 49 anos foi atropelada e morta. Os carros autônomos voltaram às ruas da cidade de Pittsburgh apenas quatro meses após a suspensão na continuação dos testes, só que, por enquanto seguindo, supostas regras de segurança e sendo acompanhado por um humano.³⁴

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.

33 <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/09/uber-lanca-servico-de-carros-sem-motorista-nos-estados-unidos.html>. Acesso em janeiro de 2019.

34 <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-retoma-testes-com-carros-autonomos-mas-com-controle-feito-por-humanos,70002414898>. Acesso em janeiro de 2019.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

[...] Não obstante, e como regra geral, era verdade que o sr. Thornton dissera, que, se a greve se prolongasse por muito tempo, terminaria por fazer que os patrões trouxesse a mão de obra de algum lugar distante (se, de fato, não acabasse acontecendo, como já acontecerá antes, o aparecimento de alguma máquina que diminuísse a necessidade de mão de obra) porque estava bastante claro que a melhor coisa a fazer era recusar qualquer ajuda que pudesse encorajá-los em sua loucura. *Norte e Sul* Elizabeth Gaskell (1854 p. 285).

Elizabeth Gaskell traz um retrato extremamente rico sobre os efeitos da Revolução Industrial na Inglaterra, ao contrapor o Norte urbanizado e industrializado *versus* o Sul aristocrático e rural. No trecho acima, num diálogo sobre a greve de operárias, são cogitadas duas medidas passíveis de serem tomadas para pressionar o seu fim. No entanto, hoje, mais do que cogitadas, são medidas já tomadas.

Um primeiro aspecto interessante é a importação de mão de obra, provavelmente mais barata, de um lugar distante. Aqui se torna claro o paradoxo com o tempo presente. A possibilidade de deslocamento geográfico da força de trabalho já não é necessária para ameaçar a força de trabalho remanescente e nem mesmo uma saída para conter sua superacumulação, visto que não há para lugar onde correr onde haja trabalho para absorver esse excedente.

Um segundo aspecto que chama atenção é o desenvolvimento das forças produtivas. Naquela época, a máquina já era mencionada como uma meio de aumentar a produtividade e diminuir a necessidade de trabalhadores. A racionalização do trabalho, ainda que de modo incipiente, já “começa a dar o ar da graça” ainda neste período. O fato é que vivenciamos o limite de tal racionalização, uma vez que com a Revolução 4.0, a microeletrônica e a inteligência artificial são apropriadas pelo processo produtivo, tendo assim, um aprofundamento da crise da sociedade do trabalho.

O primeiro capítulo desta dissertação se iniciou com uma discussão sobre trabalho. Compreendido, assim, como categoria histórica, imposta como meio de mediação social, que representa um dos principais fundamentos do modo de produção capitalista. No entanto, a sua falta para uma parcela cada vez mais ampla da sociedade, revela o paradoxo que envolve a crise da sociedade do trabalho. Vimos como a crise do valor e a crise da sociedade do trabalho se relacionam a partir da do desenvolvimento das forças produtivas e da lógica do capital de reduzir cada vez mais o tempo de trabalho, sendo que este é o responsável pelo acúmulo de riqueza.

Discutida uma das maiores autocontradições do capital, seguimos no primeiro capítulo com o objetivo de entender a crise de forma mais ampla e a reação do capitalismo em resposta à crise. A crise se expressa na superacumulação de capital, cujo desdobramento apresenta várias formas de aparência, em razão da massa de mais valor que não pode ser lucrativamente absorvida.

O primeiro corte da teoria da crise trata dos mecanismos básicos de suas contradições internas (desvalorização). O segundo corte, com os arranjos financeiros e monetários moldam as dinâmicas temporais (ajuste temporal). Por fim, o terceiro corte busca compreender o papel das expansões e reestruturações geográficas na teoria da crise (ajuste espacial). Todos ocorrendo de modo simultâneo.

A dimensão espacial foi analisada no terceiro corte, em que o espaço possui um papel fundamental na formação e ajuste das crises. O ajuste espacial pode ser entendido como o deslocamento geográfico das contradições que ocorre através de expansões e reestruturações geográficas. Excedentes de capital que ficaram desvalorizados poderiam ser absorvidos por meio das expansões geográficas e de deslocamentos espaço-temporais.

A mobilidade do capital e da força de trabalho foram discutidas evidenciando também suas contradições. Para que a circulação do capital seja alcançada, qualquer barreira espacial deve ser eliminada. Isso para que a circulação do capital alcance um espaço cada vez maior em um tempo cada vez menor.

Quanto a mobilidade da força de trabalho, a suposta liberdade do trabalhador em se mover é impedida. Uma vez que o mesmo deve se adequar às exigências de fluidez do capital e acompanhar seu movimento para onde quer que o mesmo flua. O resultado da complementaridade e da contradição nas forças produtivas e nas relações sociais interfere no caminho da geografia da história do capitalismo. É a partir dessa materialidade espacial que surgem as forças que favorecem as crises.

As diferentes formas de mobilidade interagem no contexto da acumulação e constroem configurações espaciais na distribuição das forças produtivas e provocam diferenciações nas relações sociais. O desenvolvimento da economia de espaço do capitalismo está cercado de tendências contraditórias e complementares. As barreiras espaciais e as diferenciações territoriais precisam ser superadas, mas seus próprios meios estão relacionados à produção de novas diferenciações geográficas, criando novas barreiras espaciais. As contradições internas do próprio valor estão internalizadas na organização geográfica do capitalismo. O que explica, portanto, o desenvolvimento geográfico desigual.

Assim, no primeiro capítulo, vimos como a geografia histórica do capitalismo é um processo social regido pela forma mercadoria e suas contradições internas entre mobilidade espacial do capital e da força de trabalho. A partir dos conflitos de base territorial, as contradições, frente ao ajuste espacial, buscam novas bases para acumulação. Aqui se encontra a origem das novas configurações e novos processos de trabalho, que em nosso caso, carregam o ideal da flexibilização a partir de uma nova experiência frente ao tempo e ao espaço.

No segundo capítulo relacionamos os conceitos de crise estrutural, acumulação flexível e neoliberalismo para compreender o solo fértil que permitiu o germinar da “Economia do Compartilhamento”. Uma vez que nos damos conta de que a flexibilização e desregulamentação dos mercados de trabalho condizem com uma forma de ajuste para a crise do fordismo, percebemos o quanto essa nova onda de negócios leva esses imperativos ao extremo. Aqui o tempo desempenhou um papel fundamental, segundo o imperativo de ser otimizado o máximo possível por essas empresas, de modo que novos padrões na forma de encará-lo são despejados sobre os indivíduos, criando uma nova experiência social.

Vimos como essa exigência temporal tem sido levada a sério conforme a rotina de trabalho tem sido estendida até superar os limites naturais do ser humano. Vinte e quatro horas do dia, sete dias da semana, caminha para um padrão das formas de trabalho altamente flexíveis, em que não é possível mais delimitar seus próprios limites sociais. Essa reorientação, parte da experiência pós-moderna, está atrelada à acumulação flexível e sua frente política, o neoliberalismo.

A acumulação flexível e sua frente político-econômica, o neoliberalismo, provoca intensas transformações no que se refere ao mundo do trabalho. Com a desregulamentação dos direitos trabalhistas em relação aos parceiros tem-se vantagem para os empregadores no que tange às novas formas de exploração do trabalho. Contudo, os novos padrões flexíveis não constituem um meio de superação da crise e sim condiz com suas incessantes tentativas de superar as barreiras espaço-temporais. Uma vez que reforçamos a existência de um limite que é absoluto a partir da crise de valorização, não será a reestruturação produtiva e nem mesmo a desregulamentação neoliberal que resolverá suas contradições. Muito pelo contrário, a reestruturação, cujo potencial das forças produtivas é alimentado pela microeletrônica, temos mais expulsão da força de trabalho dos setores produtivos e, conseqüentemente, mais comprometimento do valor.

Mas qualquer fracasso econômico poderia ser justificado pelo alto custo que a força de trabalho representa. Despejar sobre o trabalhador a culpa e a responsabilidade era só uma questão de tempo. Assim, o mercado sofre significativas mudanças e mercados de trabalho cada vez mais flexíveis passam a entrar em cena. Com a eliminação de custos com garantias trabalhistas, junto a um Estado cada vez mais empreendedor e uma força de trabalho altamente controlada e flexível, temos a conjuntura perfeita para o crescimento da “Economia do Compartilhamento”.

A configuração do trabalho na “Economia do Compartilhamento”, como discutido, levou a flexibilização ao extremo, de modo que a força de trabalho se encontra amarrada em novas e sofisticadas redes de precarização propiciadas pela tecnologia digital. O tempo passa a ter um lugar de grande destaque já que a possibilidade de eliminar tempos mortos desde a solicitação até a prestação do serviço é uma vantagem contada pelas empresas.

Quanto aos motoristas da *Uber*, há de fato uma nova experiência no que se refere ao tempo e ao espaço ao se ajustar a qualquer hora disponível do dia e ao atender os destinos dos mais variados públicos. Não há vantagem em recusar uma viagem pelo aplicativo, cujas notificações controlam e forçam o motorista a aceitar quase toda corrida, pois pode vir a perder sua pontuação.

Ao regatar a história e as características que conferem a *Uber* uma posição de vantagem competitiva, sem qualquer inovação em seus serviços, temos apenas estratégias como jogadas políticas com seus lobistas junto a isenção de impostos, somada a investimentos de capital de risco e a transferência dos custos do trabalho aos motoristas. Sendo assim, esse conjunto de estratégias propiciou seu crescimento.

O terceiro capítulo se inicia com nossa definição da *uberização* como uma nova forma de precarização do trabalho, uma vez que todos os riscos, custos, e inseguranças são lançadas aos trabalhadores, chamados pela *Uber* de “parceiros”. Ainda que não seja a inovadora nessa forma de prestação de serviços mediada por plataformas digitais, o crescimento da empresa lhe confere a posição de grande símbolo da “Economia do Compartilhamento”, o que nos levou a adotar termo *uberização*.

Seguimos neste capítulo expondo informações e dados das entrevistas que comprovam a que níveis de precarização estão envoltos os “motoristas digitais”. Ainda que, em tais condições de miséria sejam criados postos de trabalho através da *Uber*, contraditoriamente, vimos como outros postos foram destruídos, como de manobristas e taxistas. A crise da sociedade tem a *uberização* como seu exemplo de excelência. Aceitar condições tão degradantes só se torna possível mediante os atuais níveis exorbitantes de desemprego, característico da expulsão da força de trabalho em detrimento da Revolução Microeletrônica. Porém, essa crise também se caracteriza por essas condições do subemprego com salários miseráveis.

O atual trabalho *uberizado* mostra o quanto essa tendência tem sido decorrente, com seus horários autodeterminados, mas ainda assim altamente controlados. Mesmo que num primeiro instante pareça que isso proporcione ao trabalhador mais liberdade, a realidade é bem distinta. O modelo que caminha como hegemônico é do indivíduo como empresário de sua própria força de trabalho e de sua própria previdência social.

Conflitos entre funcionários e empregadores fazem parte da realidade do mercado de trabalho. No entanto, isso parece não ser o caso da *Uber*, já que nunca foi uma empregadora declarada. Segundo a empresa, os motoristas não são empregados e sim “parceiros”, empresários de si mesmos que escolhem trabalhar no aplicativo. Esse modelo de trabalho pautado em “microempreendedores”, que tem a flexibilidade de decidir quando trabalhar, se estende pela “Economia do Compartilhamento”.

A tendência macroeconômica incorporada pela *Uber* parece não se esgotar na mobilidade urbana das movimentadas e congestionadas ruas da cidade. A empresa já estuda a

possibilidade de fornecer serviço aquático na cidade do Cairo, capital do Egito. O serviço chamado de *Uberboat* já está sendo testado³⁵. A ambição da empresa só ressalta as vantagens econômicas de um novo modo de administração do trabalho inserido na flexibilização em que ainda é possível expropriar mais da força de trabalho através da irresponsabilidade para com os mais fundamentais direitos trabalhistas e para com os custos necessários transferidos aos motoristas do aplicativo. Assim, sua lucratividade depende totalmente do ajuste de seus “parceiros” a uma nova reorganização do trabalho e a uma nova experiência frente ao tempo e ao espaço.

Enquanto os defensores da flexibilização enaltecem uma suposta liberdade frente ao tempo, vemos na realidade a necessidade urgente de se trabalhar cada vez mais numa sociedade que vive a crise do trabalho. As contradições que envolvem a remoção do valor a cada rodada de desenvolvimento das forças produtivas, criam 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*. Nesse sentido, a superacumulação de capital variável obriga que indivíduos se ajuste a condições cada vez mais precárias.

A compressão do espaço-tempo característica na própria *uberização* explica a que tipo de ajuste nos referimos ao analisar o deslocamento temporal e geográfico das contradições. O ganho de tempo alcançado pela aproximação maior entre oferta e demanda, através da tecnologia digital, explica esse movimento na *uberização* que tem importantes consequências sociais. A necessidade de mobilidade se tornou tão acentuada que o automóvel é muitas vezes tanto local de trabalho quanto local de descanso.

A flexibilidade do trabalho não pode ser compreendida isolada das mutações que envolvem a aceleração do tempo em termos globais. Assim, a *uberização*, na exigência da elevada flexibilização espacial e temporal, está relacionada as mudanças em vigor na geografia do capitalismo. Podemos dizer, assim, que este é um resultado involuntário, ainda que socialmente destrutivo, das próprias forças do capitalismo em desenvolvimento.

O excesso de oferta nos permitiu falar em “superacumulação de motoristas”, pois ficar um tempo considerável sem passageiro expressa o desperdício de tempo, o que confirma o fracasso do ajuste como resolução da crise estrutural. O consumo do serviço da *Uber*, que é a mobilidade geográfica, ocorre em contrapartida através da aceleração do tempo. Não há uma aniquilação literal do espaço. Muito pelo contrário, este se torna fundamental no sentido em as diferenciações geográficas passam a importar mais do que nunca.

Enquanto os contratos temporários marcam a vida pós-moderna, a *uberização* ultrapassa esse limite ao manter relações que dispensam qualquer contrato. Ainda que contem com um exército de “motoristas digitais” desprotegidos, o futuro não é ainda mais desanimador para força de trabalho. Os testes em carros automatizados indica que até essa mão de obra pode ser racionalizada.

Mais que eliminar tempos mortos, o capitalismo também elimina indivíduos, contraditoriamente, de processos de trabalho. Ao que parece, a *uberização* segue esse mesmo caminho. Os limites da crise da sociedade do trabalho já são evidentes conforme vamos observando a descartabilidade do trabalhador, sentida no relato a seguir, e com tendências de agravamento face o desenvolvimento das forças produtivas.

Por que estou na *Uber*? Porque sou um coroa de 66 anos e não consigo emprego. Achar que não dou conta do recado, nem mesmo para catar lixo. Tenho trabalhado

35 <http://epocanegocios.globo.com/Tecnologia/noticia/2017/06/uber-lanca-servico-aquatico-no-rio-nilo-para-fuga-de-engarrafamentos-no-cairo.html>

de dez a doze horas diárias. Se a gente não entrar na linha o aplicativo fica suspenso por horas, as vezes dias. Você acha que empresa americana vai botar tupiniquim pra trabalhar sem tirar vantagem? (trecho de entrevista com motorista da *Uber*, 2018)

A partir do momento em que recrutar “parceiros” não seja mais uma vantagem para *Uber*, não resta dúvidas de que essa força de trabalho também será removida. O combate à sua própria base revela que o colapso do sistema produtor de mercadorias está muito mais próximo do que se espera. Vale salientar que a crítica as novas configurações do trabalho não está munida de nenhuma forma de saudosismo quanto as formas antigas e regulamentadas. Nossa crítica vai de encontro à própria categoria trabalho em si, por seu papel de mediação na formação social da mercadoria fetichizada, assim como a todo e qualquer fundamento do capital.

Os limites teóricos da nossa reflexão giram principalmente em torno da falta de pesquisa sobre a “Economia do Compartilhamento”. O fato desta frente de negócios ser tão recente implicou em certos empecilhos no aprofundamento de suas características, principalmente porque ela é ainda vista como uma grande novidade capaz de resolver os problemas do desemprego. A interpretação dos clássicos sobre a crise da sociedade do trabalho também é um lapso em nossa dissertação, o que evidentemente exigira um aprofundamento teórico que demanda muito mais tempo.

Do ponto de vista de uma pesquisa empírica, seria necessário uma entrevista na sede da *Uber*, para ter mais riqueza de detalhamento sobre o discurso oficial. Fantam-nos também maiores dados sobre a operação das empresas da “Economia do Compartilhamento”. Os relatos dos motoristas poderiam dar mais corpo ao terceiro capítulo, contudo, houve uma certa dificuldade em sistematizá-las visto a fluidez e desarticulação dessa força de trabalho. A metodologia de entrevista para o estudo empírico se constituiu num grande desafio.

Esse tema tem grande potencial analítico para prosseguir em outras pesquisas. Como a *uberização* é um fenômeno muito recente, a necessidade de maior aprofundamento teórico e empírico abre novos horizontes. Uma vez que novos padrões do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo e novas configurações na organização da exploração da força de trabalho ocorrem em um ritmo cada vez mais acelerado.

No contexto da estrutural crise do capital, com a internalização de todas as contradições do valor na geografia histórica do capitalismo, ainda há muito que se pensar sobre até que ponto a *uberização* pode ser uma forma de ajuste espaço-temporal, levando em consideração as contradições que envolvem esse processo. O diálogo entre Harvey e Kurz, nesse sentido, ainda pode contribuir muito na interpretação desta nova forma de organização da força de trabalho.

ANEXO

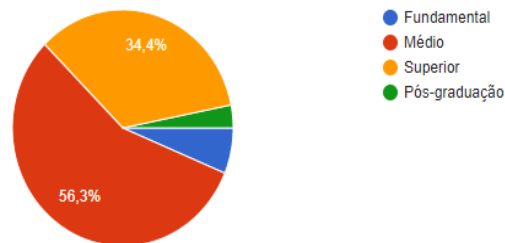
Os gráficos que se seguem foram gerados a partir das respostas do formulário de perguntas que criamos na plataforma *Google*. As informações obtidas foram expostas e dialogadas no terceiro capítulo dessa dissertação de mestrado. O discurso empreendedor da ótica neoliberal que transfere e responsabiliza a força de trabalho quanto ao custo de seu próprio trabalho fisga parte daqueles que acreditam na “parceria”. Contudo, mesmo após o combate de tantos direitos trabalhistas, mais da metade ainda se considera trabalhador da empresa. O que revela o quão difícil tem sido definir os novos padrões de organização da força de trabalho.

Para aqueles que dependem apenas da *Uber*, não há como garantir o sustento sem as logas horas trabalhadas. Tendência que parece se ampliar conforme aumenta o número de motoristas associados. O fato de grande parte trabalhar em outras ocupações, revela quanto a desvalorização da força de trabalho tem forçado os salários para baixo e obrigado muitos a buscar relações de trabalho complementares. Fenômeno que não se restringe a trabalhadores não qualificados profissionalmente, pois a crise da sociedade do trabalho chega ao nível de não empregar até mesmo aqueles que tem profunda formação acadêmica.

Contudo, a *Uber* não parece ser suficiente na absorção dessa mão de obra excedente. Visto a quantidade elevada de trabalhadores obrigados a migrar entre plataformas, todas ativadas ao mesmo tempo na tentativa de conseguir realizar as viagens e combater o máximo possível o tempo ocioso, em que há perda de dinheiro. Assim, mais uma forma de ajuste espaço-temporal, tanto individual para o trabalhador quanto social na eliminação de tempos mortos frente o deslocamento no espaço urbano.

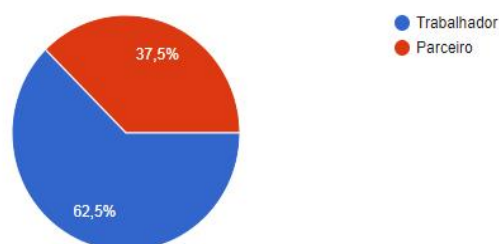
Nível de escolaridade

64 respostas



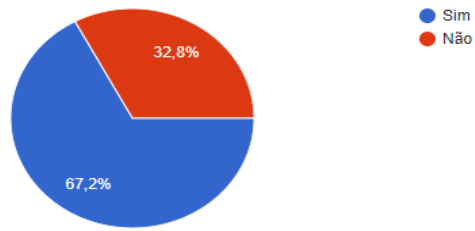
Você se vê como trabalhador ou parceiro da empresa?

64 respostas



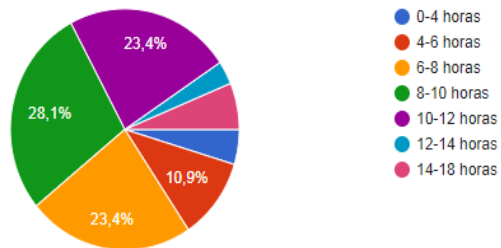
Dirige através de outros aplicativos?

64 respostas



Quantas horas trabalhadas por dia, em média?

64 respostas



ROTEIRO DE PERGUNTAS

1. Sexo

- Feminino
 Masculino

2. Nível de escolaridade

- Fundamental
 Médio
 Superior
 Pós-graduação

3. Começou a dirigir pela *Uber* por quê?

- Porque estava desempregado(a)
 Para aumentar a renda
 Por escolha
 Outros

4. Trabalha apenas na *Uber*?

- Sim
 Não

5. Se não, qual sua outra ocupação?

6. Há quanto tempo trabalha na *Uber*?

- Meses
 Um ano
 Dois anos
 Três anos
 Quatro anos

7. Quantas horas trabalhadas por dia, em média? *

- 0-4 horas
 4-6 horas
 6-8 horas
 8-10 horas
 10-12 horas
 12-14 horas
 14-18 horas

8. O carro utilizado é?

- Próprio Alugado
 Emprestado

9. Dirige através de outros aplicativos?

- Sim
 Não

10. Se sim, quantos?

- Mais 1 aplicativo
 Mais 2 aplicativos
 Mais 3 aplicativos
 Mais 4 aplicativos
 Outro:

11. Quanto gasta com manutenção e combustível em média por mês?

12.. Costuma ir para cidades do interior do estado, além da baixada fluminense?

- Sempre
 Às vezes
 Raramente

13. Trabalha em uma área específica do Rio de Janeiro?

- Zona Norte
 Zona Sul
 Zona Oeste
 Centro
 Não trabalho no Rio de Janeiro

14. Você se vê como trabalhador ou parceiro da empresa?

- Trabalhador
 Parceiro

15. Como classifica o nível de assistência da *Uber*?

- Bom
 Médio
 Ruim

16. Está satisfeito em trabalhar como motorista da *Uber*? Por quê?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 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.
- _____. *O Novo Imperialismo*. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2005.
- 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.