

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Uberização do trabalho: um estudo sobre sua origem, implicação e debate.

Será esta a saída para a crise?

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.
Orientador: Prof. Dr. Carlos de Almeida Toledo.

Felipe de Oliveira Bonchristiani

São Paulo

2021

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Rendimentos - Luís Carlos.....	14
Tabela 2 - Custos - Luís Carlos.....	14
Tabela 3 - Rendimentos - Vitor.....	16
Tabela 4 - Custos - Vitor	16
Tabela 5 - Rendimentos - Jonathan	18
Tabela 6 - Custos - Jonathan	19
Tabela 7 - Rendimentos - Marcos	22
Tabela 8 - Custos - Marcos	22

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	3
2 UM BREVE PANORAMA DA CHEGADA DA EMPRESA NO BRASIL	5
3 TRABALHO DE CAMPO: TRAJETÓRIAS E RELATOS	12
3.1 LUÍS CARLOS, 36 ANOS, ENTREGADOR	12
3.2 VITOR, 19 ANOS, ESTAGIÁRIO E ENTREGADOR	14
3.3 JONATHAN, 24 ANOS, ENTREGADOR	17
3.4 MARCOS, 57 ANOS, MOTORISTA	19
3.5 BREVE HISTÓRIA DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NOS RELATOS DE UM ENTREGADOR	22
3.6 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS DO CAMPO	28
4 APRESENTAÇÃO DAS LEITURAS SOBRE “UBERIZAÇÃO” EM ABÍLIO E ANTUNES	33
5 TRABALHO, TOTALIDADE E FETICHE DO VALOR DE USO	39
6 O ARGUMENTO GEOGRÁFICO: “PRODUTIVIDADE ESPACIAL” ATRAVÉS DO USO DO TERRITÓRIO?	49
7 BIBLIOGRAFIA	64

1 INTRODUÇÃO

A chamada “uberização” tem sido interpretada como um fenômeno que abrange não apenas os trabalhadores hoje vinculados às empresas-aplicativo (termo cunhado por Abílio, 2017), mas que se apresenta como tendência global para o mercado de trabalho em geral, inclusive manifestando-se não apenas na periferia do modo de produção capitalista, mas também em países do centro (ABÍLIO, 2019 e 2020; ANTUNES, 2018 e 2020).

A leitura destes autores ,que aqui queremos dialogar, parte da perspectiva de que há em curso uma reestruturação produtiva baseada em tecnologia digital, denominada enquanto “gerenciamento algorítmico do trabalho”, somado à financeirização e precarização do trabalho, que formam a tríade do *modus operandi* das chamadas *start ups*, tendo como referência de visibilidade deste modelo a empresa Uber, que passam a recrutar multidões de pessoas para um trabalho sem vínculos formais e sob o sistema de “autogerenciamento-subordinado” (ABÍLIO, 2019).

Suas análises partem do pressuposto de que o fenômeno da “uberização” é resultado direto de décadas de gestão neoliberal, e que a partir da recente reestruturação produtiva baseada em tecnologia digital, acaba por atuar como “experimentações do trabalho que estão sendo gestadas nos laboratórios do capital” (ANTUNES, 2020), visando constituir-se como uma saída para a crise global do modo de produção capitalista, já que a superexploração, informalidade e aumento da jornada de trabalho são manifestamente explícitas nos trabalhos “uberizados”. Deste modo, procuraremos contrapor tais formulações a partir da exposição e crítica aos argumentos de tais autores, que sustentam a tese de que a “uberização” se constitui como saída para o polo do capital em detrimento da superexploração da força de

trabalho, pois ainda que haja de fato tais manifestações, procuraremos demonstrar que trata-se de manifestação de uma crise de *limite interno absoluto* (KURZ, 1993) do sistema mundial produtor de mercadorias, podendo apenas demandar uma aparente reprodução por meio da crítica ficcionalização da economia.

Entretanto, na primeira parte do trabalho apresentaremos um panorama recente de chegada e consolidação da empresa no Brasil, articulando este processo com a conjuntura política e econômica. Em seguida, faremos a exposição de nosso trabalho de campo, que é constituído pela coleta de breves trajetórias e relatos de outros trabalhadores vinculados aos aplicativos de entrega e transporte de passageiros (no final de 2019 e começo de 2020). Contudo, não tivemos como alongar o processo de campo por conta da manifestação da pandemia do Covid-19, quando decidimos encerrar nossa atividade de entregador e nos desligamos definitivamente das plataformas em que trabalhávamos. Porém, tudo o que registramos no trabalho de campo será aqui brevemente exposto para que possamos dialogar com a análise dos autores que estudam a mesma temática.

Por fim, faremos a exposição das leituras dos autores que aqui dialogamos, para que possamos, posteriormente, realizar sua crítica e nos diferenciar em relação às suas formulações e significado da chamada “uberização”.

2 UM BREVE PANORAMA DA CHEGADA DA EMPRESA NO BRASIL

No ano de 2014 estreia em solo brasileiro as atividades da empresa Uber. A conjuntura econômica e política do Brasil demonstrava fortes indícios de abalos que ainda estariam por vir. Em pleno ano de Copa do Mundo, a empresa lança suas campanhas publicitárias com foco para o megaevento, justificando sua repentina chegada no país como inovação tecnológica promotora de emprego e solução para a mobilidade urbana.¹ Suas atividades iniciaram com a oferta de serviços de carona de carros de luxo, ou executivos, focados em um nicho de clientes com poder aquisitivo relativamente alto². Apesar de ter chegado apenas em 2014, suas atividades iniciaram em 2009/2010 nos Estados Unidos, na cidade de São Francisco, Califórnia.

Passado pouco tempo, a empresa logo expandiu suas atividades, ampliando inclusive a grade de serviços oferecidos. Caronas “populares”, com preços acessíveis, de início, foram oferecidas enquanto serviço compartilhado, mobilizando o conceito de “economia de compartilhamento”, que já se espalhava para empresas concorrentes e similares. Ao redor de tal conceito publicitário, engloba-se a ideia de sustentabilidade, modernidade, liberdade e flexibilidade na renda. Seus discursos iniciais procuravam mobilizar candidatos a dirigir através da possibilidade de uma “renda extra”, direcionado “para quem está com o carro parado na garagem e quer ganhar um dinheiro”. Os requisitos, depois de já expandida a oferta de serviços, passaram a ser

¹. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

². Folha de São Paulo (31/10/2014): “*No local combinado, porém, não chega o tradicional carro branco com luminoso, mas um sedã preto guiado por um motorista de gravata*”. Na mesma reportagem, há uma tabela de comparativo entre as taxas cobradas pelos serviços de táxi e da recém-chegada Uber. Os preços eram quase equivalentes, diferindo em alguns centavos por tempo e espaço percorrido. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=19968&keyword=Uber&anchor=5958620&origem=busca&originURL=&pd=574a3008a87c71096554c8311a3eb7b1>

a exigência de carros com um mínimo de tempo de uso, CNH (Carteira Nacional de habilitação) e uma análise de perfil feita pela própria empresa, via aplicativo. Quase nenhum contato presencial é preciso.

O impacto de sua chegada repentina ao mercado brasileiro e mundial, mobilizou diversas ondas de conflitos entre os novos recrutados da plataforma e aqueles que já ofereciam serviços similares, como os de táxi. Houve grandes disputas, inclusive no âmbito legal, que debateram intensamente a possível ilegalidade de exercício da atividade, oferecida a preços extremamente baixos se comparado aos outros serviços de transportes individuais. Durante a gestão de Fernando Haddad, enquanto prefeito do município de São Paulo, houve a "liberalização da Uber", regulamentando a taxaço de impostos perante a empresa. Decisáo tomada com base em alguns argumentos, nos quais, entre eles, a "promoção de empregos"³. Nas ruas, palcos de guerra se armaram entre taxistas e os novos motoristas recrutados pela empresa. Brigas, espancamentos, ameaças de morte, depredação de veículos dos trabalhadores foram cenas bastante recorrentes nos primeiros anos de atividade da empresa⁴.

No âmbito da política nacional, as atividades da empresa se iniciaram em pleno caos e tensão decorrentes de uma onda de ressentimento em geral da população após o estouro da bolha de 2008 e sua manifestação fenomênica no Brasil a partir de 2012/2013 (PITTA, 2020). Os 10 anos de gestão do Partido dos Trabalhadores, anteriores à chegada da empresa, marcaram o que ficou conhecido como crescimento brasileiro na era da "bolha das commodities" (2002 – 2011, *Ibidem*, 2020),

³ Disponível em: <https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/liberacao-do-uber-promove-a-geracao-de-novos-empregos-diz-leonardo-palhares/>

⁴ Disponível em: <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/07/entenda-briga-entre-taxistas-e-motoristas-do-aplicativo-uber.html>

engendrando pouco mais de uma década de políticas de distribuição de capital fictício, o que fez ascender, em termos de consumo principalmente, as chamadas novas *camadas médias*.

O período de *gestão da barbárie* (MENEGAT, 2019), promovido pela então esquerda institucional que governou o país neste período, esgotou-se com o golpe parlamentar realizado em 2015. A saída da então presidente Dilma Rousseff resultou na posse imediata de seu vice-presidente, Michel Temer, o qual serviu de ponte para o rompimento de tal *gestão*, inclusive impulsionando reformas que visavam instaurar políticas de austeridade e corte de custos, como a Reforma Trabalhista e também da Previdência, passando posteriormente a faixa presidencial à Jair Bolsonaro, que concorrendo em 2018, elege-se e assume a presidência em 2019.

Resultado do esfacelamento econômico do país, que apresentou crescimento aparente através de bolhas financeiras formadas no período de *bolha das commodities* (PITTA, 2020), a onda de ressentimento e *asselvajamento do patriarcado* (SCHOLZ, 2004) atinge a todas camadas sociais, o que orientou, a nível psicossocial, a escolha do então presidente, que personifica os valores do sujeito masculino branco ocidental em momento de crise fundamental do capital, o qual engendra discursos de ódio no ataque às mulheres, populações negras, indígenas, homossexuais, além de elementos conspiratórios em seus discursos públicos. Ainda mais, políticas de desmantelamento da já existente e precária seguridade social fazem parte de sua agenda denominada "ultraliberal".

Quanto à conjuntura do mercado de trabalho, a alta taxa de desemprego é quase sempre mencionada quando se trata do fenômeno da "uberização". A quantidade de empregos em situação de informalidade é enorme. Atualmente, contamos com uma taxa de 11,8% de desempregados (em números absolutos são

12,8 milhões de pessoas) e com 41,4% dos ocupados em situação de informalidade (IBGE, 2020)⁵, alcançando histórico recorde desde 2016, quando o indicador fora produzido.

Em tempos mais recentes, a percepção do trabalhador que exerce a atividade de entregas ou motorista quase sempre se remete à crise econômica. Boa parte relata ter “virado uber”, seja nas entregas ou caronas, por conta do desemprego. Hoje, poucos relatam exercer a atividade como fonte de renda extra, trabalhando quase sempre integralmente para diversas plataformas que oferecem os mesmos tipos de serviço. Andar pela cidade com dois ou três aplicativos de empresas funcionando simultaneamente é bastante comum, inclusive possibilitando executar duas solicitações ao mesmo tempo, como no caso das entregas⁶. Jornadas insanas de mais de 10 ou 12 horas de trabalho, combinadas com uma baixa remuneração, lançam milhões de pessoas pelo mundo numa luta diária pela sobrevivência que não deixa a desejar quando se trata de proporcionar experiências de sofrimento. Desde a forma de acesso ao trabalho, que comumente se dá por endividamento, seja no aluguel ou financiamento de sua ferramenta de trabalho (carro ou moto), as tensões diárias iniciam. Qualquer prejuízo durante o percurso pode significar a falência destes trabalhadores que, se desvinculados de tais plataformas, ficam praticamente sem opção diante do atual cenário de catástrofe do mercado.

Em período de pandemia do Covid-19, cresce o número de pessoas que se sujeitam à tal atividade. A alta concorrência faz a remuneração baixar ainda mais e a exposição ao risco de contágio do Covid-19 é bastante dissimulada pelas empresas,

⁵. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>

⁶. Em alguns pontos de espera dos entregadores, mas também de motoristas, recorrentemente ouvimos sobre trabalhar com dois ou mais aplicativos de empresas ao mesmo tempo. Para muitos, significa mais chances de chamados solicitados.

governo e pela mídia. Partindo principalmente do governo de Jair Bolsonaro, o debate colocado pauta-se pelo dualismo entre sacrifício de pessoas ou da economia, justificando seu descaso total em relação à políticas de prevenção ao espalhamento da doença, em aberta apologia à economia de mercado.

A forma de acesso ao trabalho tem como requisito primeiro a posse de um veículo, carro ou moto, a depender da atividade, que poderá ser comprado, financiado ou alugado⁷. Portanto, caso o candidato ao ingresso da atividade não possua um veículo, o endividamento é o único caminho possível, seja para adquirir ou alugar sua ferramenta de trabalho.

Contudo, retomando o que dissemos no início, a "uberização" do trabalho, que é sinônimo de extrema precarização das relações de trabalho, não iniciou com as empresas de aplicativo, como a Uber, Ifood ou similares. Apenas ganhou destaque com estas, pois mobilizaram monstruosas quantidades de pessoas ao trabalho em poucos anos, aparentemente dominando setores inteiros do mercado. Porém, a tendência à precarização do trabalho é uma realidade que não mais se restringe aos países periféricos, e hoje é fenômeno recorrente em economias do centro capitalista⁸, imersas em contextos de agudas crises econômicas e políticas. A ascensão de radicais da direita, como Bolsonaro no Brasil, também se fez presente em países do centro capitalista como nos Estados Unidos ou em países da Europa.

⁷. No próprio site da Uber, por exemplo, há o acesso ao contato com locadoras de veículos que são conveniadas com a plataforma, a fim de facilitar o ingresso daqueles que não possuem de imediato um carro. O aluguel de motocicletas não é tão comum mas ocorre vez ou outra. Já o de bicicletas, diversas empresas como Itaú, Bradesco etc, passaram a disponibilizar pacotes de aluguel mensal através de seus aplicativos.

⁸. Reportagem de 05/2019 retratando uma mobilização de trabalhadores em várias cidades do mundo, principalmente contra a empresa Uber. Na mesma reportagem: *"Além disso, nós estamos investindo em uma estratégia de carros autônomos, o que pode deixar motoristas mais insatisfeitos com o tempo, na medida em que haja redução da demanda de motoristas"* (trecho que consta em seu documento de oficialização de sua abertura de capital em bolsa) como justificativa dos protestos internacionais para seus acionistas. Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/brasil-adere-ao-protesto-mundial-contra-uber-e-motoristas-devem-parar-amanha-8-138671>

E mais do que apenas uma expressão de ressentimento à nível psicossocial, procuraremos apreender a totalidade do fenômeno em sua dimensão teórica e categorial, enquanto expressão de um momento de *crise fundamental* da acumulação capitalista que vive pleno processo de *colapso da modernização* (KURZ, 1993) e que, apesar de continuar a impor o trabalho e o dinheiro como categorias mediadoras da reprodução social, poderemos nos perguntar, em termos da Crítica da Economia Política (Marx), por meio de seu conceito de *capital fictício*, quais são as possibilidades ou não do sistema continuar a reproduzir-se de forma positiva “*quando o fracasso do processo substancial de valorização é maquiado, pagando-se créditos que se tornaram insolvíveis com novos créditos*”? (KURZ, 2019).

Do ponto de vista do balanço individual da empresa, desde sua abertura de capital em bolsa no ano de 2019⁹ e posterior expansão mundial, a Uber vem ano após ano alegando enormes prejuízos em seus relatórios¹⁰. Com a crise do Covid-19 a situação agravou-se ainda mais, com uma estrondosa queda no número de solicitações de caronas por conta das restrições de circulação em decorrência da pandemia, ao mesmo tempo que, nas entregas, de forma contrária, houve intenso aumento de solicitações, tanto de pedidos quanto de pessoas que desejam ingressar como entregador na plataforma¹¹, acirrando a concorrência entre os trabalhadores.

E ainda, permanecendo com a problemática acerca dos balanços negativos da empresa, gostaríamos de explorar a perspectiva de produção do espaço enquanto estratégia de acumulação de capital, na medida em que a “produtividade espacial”

⁹“Uber tem prejuízo de US\$ 8,5 bilhões em 2019, mas promete lucros em 2020” (07/02/2020), disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/150111-uber-tem-prejuizo-us-8-5-bilhoes-2019-promete-lucros-em-2020.htm>.

¹⁰ “Uber teve prejuízo de mais de US\$ 6 bilhões durante ano de pandemia”: <https://www.terra.com.br/noticias/tecnologia/uber-teve-prejuizo-de-mais-de-us-6-bilhoes-durante-ano-de-pandemia>

¹¹.Disponível em: <https://br.investing.com/analysis/uber-q2-earnings-preview-fooddelivery-unit-in-focus-as-rides-disappear-200436593>

através do uso do território (TOZI, 2020), será por nós problematizada enquanto expressão fenomenológica da mobilização de milhões de pessoas para as atividades de entrega ou motorista, sob novas condicionantes tecnológicas, que não parecem ser suficientes para auferir lucro nos balanços da empresa, indicando uma contradição na formulação dos autores.

A partir disto, percorreremos agora um caminho de exposição que partirá do âmbito de realização concreta dos trabalhos de entrega e motorista, através das conversas estabelecidas com alguns trabalhadores, seguindo para uma mediação com leituras de outros autores sobre a mesma temática. Por fim, faremos uma leitura crítica acerca de suas considerações que formulam a “uberização” enquanto síntese atual de uma precarização estrutural do trabalho, no Brasil e no mundo, como forma de saída para a crise do capitalismo contemporâneo.

3 TRABALHO DE CAMPO: TRAJETÓRIAS E RELATOS

3.1 LUÍS CARLOS, 36 ANOS, ENTREGADOR.

Luís Carlos, nascido em São Paulo e sempre morador da zona Sul do município, atualmente reside no Jardim Ibirapuera, bairro periférico da cidade. É casado e tem dois filhos pequenos. Relata que quando sua esposa engravidou do segundo filho, ela teve de largar o trabalho fixo para se voltar às tarefas de cuidados com estes, além de se ocupar majoritariamente com os afazeres domésticos. A ajuda de sua sogra e sogro, que são aposentados, figura como essencial para a reprodução da família, principalmente em relação às finanças, pois “somente eles têm cartão de crédito”, e isso acaba por ajudar em “momentos de aperto”.

Porém, Luís não trabalha exclusivamente para as empresas-aplicativo, pois diz funcionar apenas como complemento de sua renda. Luís trabalha prioritariamente como motofretista para uma empresa com contrato CLT, o que lhe garante um rendimento fixo e jornada de trabalho preestabelecida. Diz estar pouco mais de um ano cadastrado nos vários aplicativos de entrega, e após suas jornadas do trabalho fixo, liga o aplicativo e complementa sua renda com mais três ou quatro horas por dia, totalizando aproximadamente de 12 a 14 horas diárias de trabalho nas entregas, entre a formalidade e a informalidade. Apesar dos finais de semana serem os dias com maior volume de chamadas nos aplicativos, ele aproveita para “descansar e curtir a família”, já que tem emprego fixo, estabelecendo uma rotina de cinco dias por semana nas entregas.

Seu primeiro emprego foi aos 16 anos, como ajudante de lava rápido, onde permaneceu por dois anos até completar 18, possibilitando a compra da primeira moto

com o dinheiro que ainda conseguia juntar. Após uma entrada, o restante do valor fora financiado com a ajuda de seu pai na época. De lá para cá, relata que os rendimentos vêm diminuindo ano a ano, e que "naqueles tempos é que dava pra ganhar dinheiro". No dias atuais, já se somam 18 anos de profissão, sempre com a moto própria e contratos fixos. Os aplicativos figuram como uma novidade em sua trajetória, mas reconhece que a chegada destes parece não dar alternativa pois "estão dominando o mercado das entregas".

O rendimento bruto proporcionado pelo emprego fixo de motofretista chega a aproximadamente R\$2000, sem descontar o combustível e manutenção da motocicleta, estando esta já quitada e sem dívidas. Sua moto, de 160cc, apesar de bastante econômica no consumo de combustível, gera um gasto de R\$600 a R\$700 por mês, mais a manutenção, por conta de sua jornada dupla. O gasto com alimentação em seu dia a dia de trabalho é custeado com seu vale refeição, mas eventualmente acaba comendo na rua. Estes eventuais gastos são de aproximadamente R\$10 por dia, ou cerca de R\$200 mensais. Nos aplicativos, onde complementa sua renda, consegue obter semanalmente por volta dos R\$300 "extras" (ou R\$1200 no mês), gerando um rendimento líquido de aproximadamente R\$2100 para conseguir pagar seu aluguel, realizar compras no supermercado e sustentar as condições básicas de seus dois filhos pequenos, contando com a esposa que, além de incumbida das tarefas domésticas, realiza trabalhos de limpeza na casa de vizinhos do bairro em que mora, garantindo uma renda maior, enquanto as crianças estão na escola ou creche. O rendimento líquido de Luís Carlos, por hora trabalhada, em média, é de R\$7,5.

Tabela 1 - Rendimentos - Luís Carlos

Atividade	Rendimento mensal bruto	Horas trabalhadas / mês (aproximadamente)
Emprego fixo	R\$ 2.000,00	200 h
Entregas	R\$ 1.200,00	80 h

Total	R\$ 3.200,00	280 h
--------------	---------------------	--------------

Fonte: entrevista realizada em Agosto/2019.

Tabela 2 - Custos - Luís Carlos

Atividade	Custo mensal (aproximadamente)
Combustível	R\$ 700,00
Manutenção	R\$ 200,00
Alimentação na rua	R\$ 200,00
Total	R\$ 1.100,00

Fonte: entrevista realizada em Agosto/2019.

Quando perguntado se pretende mudar de profissão, este diz que apesar de ter esta intenção, não vê saída. Luís possui o Ensino Fundamental incompleto, e diz ter abandonado a escola em função do trabalho. Como no início da carreira os rendimentos eram maiores, o emprego na moto figurou como uma boa alternativa, proporcionando ganhos maiores do que numa função "comum" em alguma empresa. Nos dias de hoje, para mudar de profissão, conclui que deveria ter alguma formação técnica ou superior, e que "por conta do estudo ainda não dá".

3.2 VITOR, 19 ANOS, ESTAGIÁRIO E ENTREGADOR

Vitor, também nascido em São Paulo e morador da zona Sul, no Jardim Miriam não tem filhos e não é casado, morando com seus pais. No momento em que o abordamos, este estava à espera de um chamado com dois aplicativos ligados, ao lado do Shopping Morumbi. Ao lado de mais dez entregadores estacionados no mesmo local, relata sua breve experiência com os aplicativos. Há dois meses que está na rotina de entregas, e que esta tem funcionado também como complemento de renda, pois os ganhos que obtém no estágio que realiza são muito baixos.

Vitor é estudante de administração de empresas, numa faculdade privada e de

um curso majoritariamente à distância, com algumas aulas presenciais por semana e outras a distância, e para pagar sua mensalidade, relata ter de fazer entregas após seu horário de estágio. Soma-se aproximadamente quatro horas diárias de entregas, que são realizadas muitas vezes com a namorada que o acompanha na garupa da moto. Seus rendimentos são direcionados ao pagamento do curso superior, parcela da moto e sua manutenção e combustível. Vitor conta com a ajuda dos pais, "que têm o sonho de ver o filho formado".

Relata que com as entregas os rendimentos brutos semanais giram em torno de R\$200 à R\$250, somando-se aos R\$1000 bruto que obtém com o estágio na empresa de eletrônicos LG. A mensalidade do curso é de aproximadamente R\$300,00. A parcela da moto, financiada em 36 vezes com a ajuda dos pais que lhe "emprestaram o nome", é também de pouco mais de R\$300. Portanto, apenas seu curso e a parcela da moto consomem cerca de 60% do que ganha no estágio. Para poder pagar o combustível e manutenção da moto, as entregas que realiza nos aplicativos são fundamentais como complemento. Somando suas 6 horas diárias na empresa, mais as entregas, são quase dez horas por dia de trabalho, às vezes mais, às vezes menos, gerando uma renda líquida, entre estágio e entregas de aproximadamente R\$1000. Durante as entregas, Vitor não gasta com alimentação, apenas em seu emprego fixo, que também lhe fornece um vale-refeição. Seu rendimento líquido, por hora trabalhada, em média, é de R\$5,5.¹²

Tabela 3 - Rendimentos - Vitor

Atividades	Rendimento mensal (bruto)	Horas trabalhadas / mês (aproximadamente)
Estágio	R\$ 1.000,00	120 h
Entregas	R\$ 1.000,00	80 h
Total	R\$ 2.000,00	200 h

¹²Como Vitor não trabalha integralmente para as plataformas digitais, o cálculo de seu rendimento está considerando também o seu estágio.

Fonte: entrevista realizada em Setembro/2019.

Tabela 4 - Custos - Vitor

Atividades	Custo mensal (aproximadamente)
Parcela da moto	R\$ 300,00
Combustível	R\$ 500,00
Manutenção	R\$ 100,00
Alimentação na rua	R\$ 0,00
Total	R\$ 900,00

Fonte: entrevista realizada em Setembro/2019.

A motocicleta é utilizada para ir ao curso da faculdade, para o estágio e também para os deslocamentos em dias de folga e lazer. Relata que a ajuda de seus pais é fundamental para conseguir manter os estudos, a moto e ter onde morar, pois “sozinho seria impossível manter uma casa, comprar alimentos, roupas e ainda ter algum lazer”. Como a rotina de estudos, estágio e entregas é bastante exaustiva, Vitor seleciona três a quatro dias da semana para realizar as entregas pelo aplicativo, dias estes em que não tem aula, como nas terças-feiras, sextas-feiras, sábados e às vezes domingos.

Sua companheira Larissa, de idade próxima à de Vitor, e que o acompanhava no momento em que conversamos, relata estar desempregada e "apenas cursando o ensino superior" também, o que possibilita acompanhar seu parceiro na rotina de entregas. Vitor e Larissa têm um objetivo em comum: conseguir o diploma da faculdade para ingressar no mercado de trabalho formal. Aos finais de semana, Larissa realiza esporadicamente o serviço de babá proveniente de seu ciclo de amizades e familiares, que a indicam para conhecidos ou amigos que necessitam de tais tarefas, no bairro em que residem. Também contando com a ajuda de seus pais, Larissa relata não estar muito "animada" para procurar emprego agora, já que "só tem vagas em que se trabalha muito e ganha pouco". Vitor, que está atualmente no 5º semestre da graduação, diz que as entregas são apenas temporárias, como

complemento, que seu objetivo é se efetivar no estágio que realiza atualmente para aumentar seus ganhos e não precisar usar a moto nas entregas.

3.3 JONATHAN, 24 ANOS, ENTREGADOR

Jonathan também residente da zona Sul de São Paulo, no bairro do Grajaú, e trabalha exclusivamente com as entregas por aplicativo. Há pouco mais de um ano cadastrado nas empresas-plataforma, este relata que após ser demitido de seu antigo emprego, viu nas entregas a única possibilidade rápida de manter seus rendimentos e pagar suas contas.

Solteiro e sem filhos, Jonathan vive com sua mãe e avó numa casa própria, livre de aluguel e apenas com a dívida do financiamento da motocicleta. Sua inserção no mundo das entregas se deu através da rescisão que recebeu ao ser demitido do restaurante em que trabalhava como ajudante de cozinha. Com o valor, deu entrada no processo de habilitação para conduzir motocicletas e também na retirada de uma motocicleta nova de baixa cilindrada, a qual foi financiada em 24 vezes com parcelas de aproximadamente R\$350.

Para Jonathan, os rendimentos obtidos nas entregas são superiores ao que tinha no antigo emprego. Porém ele relata que, apesar dos rendimentos menores como ajudante de cozinha, ele tinha menos dívidas do que hoje. Além da parcela do financiamento, o gasto com combustível e manutenção, essenciais aos serviços de entrega, faz com que seja muito difícil tirar um dia de folga, tendo de trabalhar quase sempre seis ou sete dias da semana para manter seu emprego. A carga horária diária gira em torno de nove a dez horas, relatando um rendimento aproximado de R\$700 brutos por semana ou R\$2800 no mês.

Uma conta rápida, com as informações que Jonathan nos passou, seria a seguinte: cerca de R\$25 por dia de combustível, ou seja, aproximadamente R\$600,00 de gasto por mês (24 dias trabalhados, mais ou menos), mais os R\$350,00 da parcela da moto e cerca de R\$150 de manutenção, chegando perto dos R\$11000,00 de custo para manter-se trabalhando. Jonathan diz evitar comer fora de casa, e que seu gasto com alimentação nas jornadas de trabalho durante as entregas deve ser de no máximo R\$150 por mês. Seu rendimento semanal de aproximadamente R\$700 lhe proporciona uma renda líquida ao final do mês que gira em torno de R\$1500 a R\$1700, tendo a “vantagem”, como nos relata, em relação ao seu antigo emprego, de adquirir e usufruir de sua motocicleta como meio de transporte, seja para o trabalho ou algum lazer quando consegue tirar uma folga. Seu rendimento líquido, por hora trabalhada, em média, é de R\$6,2.

Quanto à contribuições para previdência social, este relata que no antigo emprego não havia escolha, por já ser descontado na folha de pagamento. Como as entregas por aplicativo não estabelecem vínculo formal, o fato de poder optar por não contribuir com a previdência lhe proporciona, pelo menos de forma imediata, rendimentos superiores ao seu antigo salário fixo. Ou seja, para obter um rendimento não tão maior do que o antigo salário, este tem de se “livrar” do gasto com sua futura aposentadoria.

Tabela 5 - Rendimentos - Jonathan

Atividades	Rendimento mensal (bruto)	Horas trabalhadas / mês (aproximadamente)
Entregas	R\$ 2.800,00	250 h
Total	R\$ 2.800,00	250 h

Fonte: entrevista realizada em Setembro/2019.

Tabela 6 - Custos - Jonathan

Atividade	Custo mensal (aproximadamente)
Combustível	R\$ 600,00

Parcela da moto	R\$ 350,00
Manutenção	R\$ 150,00
Alimentação na rua	R\$ 150,00
Total	R\$ 1.250,00

Fonte: entrevista realizada em Setembro/2019.

Em relação aos estudos, Jonathan diz possuir Ensino Médio completo e, por enquanto, não vislumbra cursar ensino superior, pois acarretaria em mais um gasto em sua rotina. Ao contrário de muitos jovens entregadores, Jonathan diz não pensar em mudar de profissão no momento, pois apesar dos riscos que corre no dia a dia, escolher o horário e não ter um chefe o deixa bastante "confortável".

Sua avó, como relata, é aposentada e recebe em torno de um salário mínimo. Sua mãe, ainda ativa no mercado de trabalho, sobrevive prestando serviços de trabalho doméstico e também como confeitadeira autônoma, dentro de casa, onde recebe encomendas de salgados e doces para festas. O fato de não pagarem aluguel parece aliviar bastante nos gastos diários, fazendo com que alimentos, vestimentas e contas básicas sejam pagas "com muito sacrifício e suor", em suas palavras.

3.4 MARCOS, 57 ANOS, MOTORISTA

Marcos é morador da zona Leste de São Paulo, no bairro da Moóca. É casado e tem uma filha adulta que não mora mais com ele e a esposa. Sua vida mudou drasticamente quando tornou-se motorista Uber. Sua trajetória profissional girava em torno do empreendimento que administrava junto a sua esposa, uma escola de dança e teatro para crianças e adolescentes.

Marcos nos conta que teve de fechar seu negócio por conta dos consecutivos prejuízos e queda no número de alunos nos últimos anos, fazendo com que ele e a

esposa estejam há mais de um ano vivendo de bicos e trabalhos intermitentes, com poucas perspectivas de livrarem-se das dívidas que diz ter em relação ao seu antigo sustento. Enquanto Rosana, sua esposa, está sempre em busca de oportunidades como professora de dança e teatro, Marcos já se dedica exclusivamente à atividade de motorista. Como antes de ingressar na atividade já havia vendido seu carro, decidiu por iniciar com um alugado.

Sua forma de aquisição da ferramenta de trabalho, ou seja, o carro, foi também por meio de um cartão de crédito de terceiros, que neste caso foi o de sua filha, usando-o como garantia do aluguel em caso de inadimplência ou algum eventual custo que o contrato da locadora possa endossar. A quantia que fica retida no cartão é de R\$900, e o aluguel mensal do veículo custa R\$1700,00. O gasto com gasolina é por conta do usuário, tendo apenas uma quilometragem mensalmente limitada pela locadora em 6000 km e um custo adicional caso a ultrapasse. Portanto, Marcos paga R\$0,25 para cada quilômetro rodado com o veículo, atingindo-os ou não.

Mais do que isso, teve também de comprar um aparelho celular novo para começar a dirigir, pagando cerca de R\$1200 em um que fosse compatível com as aplicações do software da empresa que desejava candidatar-se a dirigir. Tendo o veículo e o aparelho celular em mãos, iniciou sua jornada de motorista que já dura pouco mais de um ano. A atividade em si é uma novidade em sua vida, se comparada à sua trajetória profissional, que fora sempre como pequeno empreendedor. E apesar de sua boa adaptação à rotina como motorista, Marcos reconhece que “trabalha muito para ganhar pouco”, como diz, enfrentando jornadas de 12 a 14 horas diárias quase sempre seis dias por semana. Em sua percepção, se o carro fosse próprio daria para ganhar mais, pois o gasto fixo do aluguel é bastante alto. Por isso mesmo relata seu desejo de comprar um carro da própria locadora, pois há essa possibilidade.

Neste um ano de trabalho, Marcos diz ter trocado de veículo algumas vezes, por exigência da locadora, que ao atingir determinada quilometragem solicita a devolução e troca do carro, pois há justamente um comércio paralelo engendrado pelas próprias locadoras que reaproveitam os carros para o comércio de usados. Portanto, é desta forma que nosso interlocutor pretende adquirir o seu, para que seja sua propriedade e não tenha mais de arcar com o aluguel mensal, mas sim com uma parcela de um possível financiamento. Há, neste sentido, nesta locadora que Marcos se relaciona, uma política de facilitação para aqueles que já têm o “contrato uber” de aluguel de veículos, como é o seu caso, pois se precisasse financiar por fora, dependeria da utilização de seu nome e crédito que hoje não lhe possibilitariam a aquisição de um. Sua pretensão é, portanto, a de mudar a forma com que hoje se vincula a uma dívida para trabalhar, partindo do aluguel para a parcela do financiamento. Não sabemos se seu desejo chegou a se concretizar até então, mas interessa registrar que há esta possibilidade que pode ser entendida como mais um fator de mobilização das pessoas à execução integral da atividade como motorista.

Contudo, em relação a sua rotina, nas 12 a 14 horas diárias, seis dias por semana, Marcos acaba por executar uma carga horária de mais de 70 horas semanais, com um rendimento bruto de aproximadamente R\$5500 por mês. Seu custo base, praticamente fixo, é a soma do aluguel de R\$1700 mais o combustível, que chega a aproximadamente R\$1500, lhe dando um rendimento líquido, contabilizando apenas estes custos, próximos dos R\$2000, dependendo da quantidade de solicitações atendidas e o gasto que teve para realizar tais solicitações, podendo variar consideravelmente em cada mês. Marcos diz que na maioria das vezes leva seu alimento de casa, para não ter que gastar na rua. Entretanto, eventualmente, inclusive reunido com outros motoristas, é comum que dividam uma refeição ou lanche nas

lojas de conveniência dos postos de combustíveis ou até em redes de *fast-food*, em momentos de pausa do trabalho. O custo com alimentação na rua pode chegar a R\$300 no mês, em média. Seu rendimento líquido por hora trabalhada, em média, é de R\$6,6.

Tabela 7 - Rendimentos - Marcos

Atividade	Rendimento mensal (bruto)	Horas trabalhadas / mês (aproximadamente)
Motorista	R\$ 5.500,00	300 h
Total	R\$ 5.500,00	300 h

Fonte: entrevista realizada em Dezembro/2019.

Tabela 8 - Custos - Marcos

Atividade	Custo mensal (aproximadamente)
Aluguel do carro	R\$ 1.700,00
Combustível	R\$ 1.500,00
Manutenção	R\$ 0,00
Alimentação na rua	R\$ 300,00
Total	R\$ 3.500,00

Fonte: entrevista realizada em Dezembro/2019.

3.5 BREVE HISTÓRIA DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NOS RELATOS DE UM ENTREGADOR

Aqui cabe expor um interessante relato que ajuda a ilustrar um breve panorama das transformações tecnológicas que o setor de serviços sofreu nas últimas décadas e também suas consequências na transformação das relações de trabalho.

A trajetória de Armando, 58 anos, hoje entregador vinculado a diversas empresas de aplicativo, entre elas a Uber, nos foi contada em uma longa conversa, relatando suas passagens por atividades ligadas ao setor de serviços, em que também realizava atendimento externo ao cliente, só que não nas entregas, mas no socorro de veículos, durante as décadas de 1990 e 2000.

De início Armando nos conta a respeito de sua inserção na atividade de socorrista, vinculado a uma grande seguradora nacional, que à época ainda estava em fase inicial de exercício de suas atividades. Como já tinha uma certa experiência com a manutenção de veículos, tendo trabalhado por alguns anos em oficinas mecânicas, Armando teve a oportunidade de candidatar-se como assistente técnico nesta seguradora. Quando contratado, estabeleceu vínculo formal com registro em carteira e remuneração acima da média do salário mínimo na época.

O veículo que utilizava, para atendimento na rua, era de propriedade da empresa, permanecendo sob posse de Armando apenas no período de trabalho. Todos os dias era necessário deslocar-se até a empresa para buscar o veículo e iniciar as atividades, *“batendo o ponto na garagem da empresa”*, como nos conta.

Entretanto, ainda no início dos anos 1990, não havia o aparelho celular, sendo toda a comunicação mediada por rádio ou contato telefônico via orelhão, nas ruas da cidade. Era comum, inclusive, que ao sair da empresa, já estivesse estabelecida a rota de dois ou três chamados de assistência técnica em veículos, o que hoje poderia soar como absurdo, pois imaginemos que o tempo de espera do segundo ou terceiro cliente seria enorme. Nos tempos atuais, alguns minutos a mais podem ser suficientes para constar reclamações de atraso na entrega do serviço, como no caso das caronas ou entregas por aplicativo. Entretanto, como relata Armando, não havia tantas reclamações por parte dos clientes quanto o tempo de espera pela sua chegada, pois *“só de chegar o cara já agradecia, inclusive era algo surpreendente que o serviço realmente funcionasse, as pessoas ficavam felizes na maioria das vezes, porque era algo recente, uma novidade”*.

Ao terminar a rota dos dois ou três serviços dos quais havia tomado na primeira saída da empresa com o carro, era necessário retornar até a garagem e verificar se

havia mais chamados. Alguns carros da empresa eram já equipados com um sistema de rádio parecido com o antigo sistema da polícia, por um sistema de canais únicos em que toda uma frota se comunicava e se ouvia simultaneamente pela mesma frequência. Mas como não eram todos que tinham essa disponibilidade, a maioria dos técnicos necessitava retornar ou então comunicar-se através do orelhão.

Por parte da empresa não havia um rígido controle de localização ou informação de término de um serviço por parte do funcionário. As coisas funcionavam meio que por intermédio de “combinados”. Com o tempo, padrões de tempo de conclusão dos serviços eram estabelecidos pela empresa como forma de controlar a volta dos funcionários para lhes passar mais atendimentos, mas nada que chegasse perto da precisão que os meios de comunicação hoje podem permitir. Armando inclusive nos lembra que *“havia um costume cultural de que o atendimento, mesmo que demorasse duas, três ou até quatro horas – ainda mais quando o cara estava numa estrada ou algo do tipo – era considerado bem-sucedido, e a gente se sentia até bem de atender as pessoas, dava sensação de que estávamos ajudando em um momento complicado que é quebrar o carro pelas ruas e não ter como sair de lá. Em comparação com os dias de hoje, o cara acompanha você pelo aplicativo em tempo real, e se você der uma volta no quarteirão porque não achou o número da casa, ele já fica irritado e talvez até faça uma reclamação por meio do próprio aplicativo, sem que você fique sabendo. Hoje eu não trabalho mais com socorro de carros, mas sei que é igual aqui nas entregas... se demorar mais do que 20 ou 30 minutos, é capaz de você perder o emprego”*.

Já no final da década de 1990, com bastante experiência na área, Armando foi recrutado pela própria empresa a tornar-se um prestador de serviço, desvinculando-se da formalidade e com oportunidade de administrar inicialmente uma frota de

veículos próprios, com funcionários próprios, realizando os mesmos serviços. Pois pelo que consta, e como nos relata, até então os funcionários que realizavam o atendimento nas ruas não eram suficientes para uma demanda que começara a dar-se em nível nacional. O atendimento dentro da cidade de São Paulo era até certa medida possível de se executar, mas para regiões do interior ou então em cidades distantes dos grandes centros urbanos, era bastante difícil de se conseguir realizar o atendimento ao cliente. A forma com que as seguradoras faziam à época era de registrar o contato e localização de pessoas que tinham caminhões ou veículos próprios que fossem possíveis de deslocar-se até o local com ferramentas básicas para um atendimento técnico básico. Armando nos conta que, por exemplo, como a empresa tinha sede aqui em São Paulo, quando surgia um chamado em outro município ou estado, primeiro verificava-se a lista de contatos, organizada a partir das localidades, de autônomos cadastrados e aptos a receber tais tipos de serviços. O custo era inteiramente decidido por aquele que recebia o chamado, afinal estava fazendo um grande favor à companhia, que fazia da assistência técnica um meio de divulgação publicitária de seu nome. Nestes casos, os carros ou caminhões, como pertenciam a figuras autônomas, não levavam em sua lataria o logotipo da empresa. Apenas chegavam “em nome” da companhia. O controle sobre o estado do veículo, a qualidade do atendimento era bastante fraco, tendo apenas como objetivo conseguir resolver o problema técnico do cliente. A mediação destes contatos externos à empresa eram feitos estritamente através de telefone fixo.

Quanto aos funcionários da empresa, em número cada vez menor com o passar do tempo, a comunicação passou a ser realizada através do *bip* e depois o *pager*. Armando, que estabeleceu uma frota própria, com três veículos, arcou com os custos da compra de equipamentos para comunicação com os outros dois

funcionários. Uma das viaturas de sua pequena empresa era ele mesmo quem dirigia e fazia o atendimento aos clientes. Com o passar do tempo, chegou a ampliar sua frota para 15 veículos, afastando-se da parte operacional e reservando-se somente à parte administrativa da empresa que crescia.

Entretanto, Armando e sua firma eram uma aposta do que estaria por vir na reestruturação do setor de serviços. O avanço tecnológico dos meios de comunicação foi o que permitiu sua desvinculação formal da empresa para tornar-se um pequeno empresário, dono de uma pequena frota de carros que realizavam assistência técnica de forma exclusiva para a seguradora. Não foram todos bem-sucedidos, pois como tudo era uma novidade, a forma de organização e a estruturação da comunicação destes novos empresários ficava a cargo de suas próprias responsabilidades e também subjetivações do processo. Como relata Armando: *“eu me liguei rapidinho que o que eles queriam era um padrão de atendimento de alta qualidade, com a maior precisão possível na previsão de chegada e término do serviço, que parecesse bastante eficiente para o cliente. Então eu consegui alguns créditos na praça e equipei todos meus veículos com o sistema de rádio, e inclusive levei essa ideia pra dentro do departamento da seguradora, da qual eu já nem fazia mais parte. Em pouco tempo estávamos todos com um sistema de rádio único, cada base prestadora de serviço utilizava um canal específico para comunicar-se com seus próprios funcionários. Aí o negócio começou a ficar rápido, mas também cada vez mais exigente. Aliás, não demorou muito, a própria seguradora abriu um departamento de empréstimos para prestadores de serviços, tanto para financiar a compra de novos carros como para equipá-los com o melhor sistema de comunicação possível. Cada vez mais, aquelas pessoas cadastradas nos rincões do país, que quebravam o galho da seguradora, foram sendo excluídas da lista, ou então transformadas em prestadores exclusivos de*

serviço, quando o cara tinha um bom histórico. Aí quem passou a determinar o preço dos atendimentos era a própria seguradora. Eles dominaram tudo. O passo seguinte foi a chegada do celular e também dos rádios mais modernos, do tipo Nextel, além do GPS...assim nunca mais precisávamos voltar pra base ou então ficar ligando pra ver se tinha mais serviço... era tudo já comunicado por esses aparelhos e inclusive deixava o funcionário ir embora com o carro pra casa, porque dava pra rastrear a localização da frota pelo computador”.

Firmas como a do Armando, que foram constituídas a partir de um inicial convite à transformar-se em um pequeno empresário, ainda nos anos 1990, surgiram aos montes. Nem todas tiveram algum sucesso, mas algumas se mantêm até hoje. Contudo, Armando relata que a maioria delas foi sendo desmontada, inclusive a sua, que foi se atomizando e fazendo com que seus funcionários ou se desligassem ou então tornavam-se prestadores de serviços, agora não mais com o pressuposto de administrar uma frota de 15 ou 20 veículos, mas sendo apenas proprietário de um ou dois veículos no máximo. Recrutar pessoas para que se tornem empresárias de si mesmo (ainda que este não fosse o jargão empresarial comumente utilizado na época) era mais fácil do que depender de administradores que tinham de responsabilizar-se por uma pequena ou média empresa com uma frota e quantidade de funcionários consideráveis. Esse movimento de atomização das firmas só foi possível quando a tecnologia de comunicações permitiu a rapidez e precisão necessárias. Como consequência, transformam-se as relações de trabalho também. No caso particular de Armando, este partiu de um vínculo formal, com registro em carteira para a empreitada de empreendedorismo com um considerável nível de centralização das atividades e administração das coisas em suas mãos. Quando a tecnologia permitiu, iniciou-se o processo de atomização das firmas, demitindo funcionários e

transformando os sobrantes em microempresas, num movimento que sempre tende a ser o de transferência de custos, redução dos vínculos trabalhistas e consequente rigidez no controle dos trabalhos.

Por fim, Armando nos conta que hoje trabalha apenas como entregador, para diversos aplicativos, e que com sua idade já está muito difícil de arranjar qualquer emprego que pague mais do que um salário mínimo. Em suas palavras: *“eu fiquei por quase duas décadas exercendo a profissão de técnico socorrista e depois como empreendedor. Aos poucos, com desmonte das firmas, inclusive a minha, fui tendo de me virar sempre como autônomo, porquê não tenho uma profissão definida, uma formação qualificada. Mas sou bom de fazer bicos”* – nos conta em tom de risada – *“e aqui na moto foi a única saída que achei nos últimos tempos pra não ficar parado, porque nem aposentadoria eu tenho, então não está nada fácil”*.

3.6 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS DO CAMPO

Antes de partirmos para as considerações acerca das trajetórias expostas acima, é importante salientar que todas as conversas foram tidas antes da manifestação da pandemia do Covid-19. Com isto, não sabemos informar a respeito das alterações em relação aos valores de rendimentos e custos para execução da atividade dos entregadores e motoristas que conversamos. Apenas temos indícios de que tudo só tem piorado.¹³

Contudo, não coletamos o relato de nenhum entregador que utilizasse bicicleta,

¹³“Preço dos combustíveis aperta lucro de motoristas de app e motoboys”. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/07/28/preco-dos-combustiveis-aperta-lucro-de-motoristas-de-app-e-motoboys-que-escolhem-corridas-e-pensam-em-largar-a-profissao.ghtml>

categoria esta que também tem se multiplicado, que atua em grande parte através do sistema de aluguel de bicicletas, serviços conhecidamente oferecidos por bancos como Itaú ou Bradesco. A presença de crianças e adolescentes exercendo a atividade já não é algo tão raro, além do que também se apresenta como a categoria mais precarizada e com menores rendimentos, constituída pelo perfil majoritário de entregadores homens, jovens, negros e periféricos.¹⁴

Além disso, apenas tratamos da questão relativa ao trabalho, e não abordamos aspectos de seus cotidianos, como os custos de vida (aluguel, escola dos filhos, lazer e etc), fazendo com que nos limitemos à análise dos custos e rendimentos em relação à execução do trabalho concreto, o que não significa que nossas posteriores formulações e críticas sejam limitadas a estes aspectos.

Entretanto, como vimos, todos os interlocutores apresentaram dados que nos dão uma breve noção do quão intensa é a jornada de trabalho destes, com rendimentos bastante baixo em relação à carga horária de cada um. No segundo caso, de Vitor, estudante e estagiário, sua carga horária de trabalho é de aproximadamente 200 h mensais, ou seja, entre os que aqui apresentamos, é o que tem a menor jornada mensal de trabalho. Se comparado à qualquer emprego formal, Vitor realiza uma jornada de 40 h mensais a mais do que o acordado em legislação trabalhista, ou seja, 160 h de trabalho ou 40 h semanais como previsto na CLT. Não há nenhuma relação contratual, apenas uma simples “adesão” ao trabalho em que tiveram de concordar (através do aplicativo da empresa) com as condições de trabalho. Todo o risco, inclusive às suas vidas num possível acidente ou até mesmo assalto, como é recorrente com motoristas e entregadores, é transferido para estes sem nenhuma

¹⁴Disponível em:

https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/06/politica/1565115205_330204.html?utm_source=Facebook&ssm=FB_BR_CM&fbclid=IwAR1PWFJGSA3hcMSXgA-ynoN5YLeuOXtSztT0Rvu-L--bvaySCuDGW52bKNs#Echobox=1627692513-1

contrapartida das empresas.

Ao que parece, não há grandes diferenças na remuneração de quem é entregador em relação a atividade de motorista. Apenas os riscos são de naturezas diferentes, todos eles bastante altos. Os rendimentos líquidos dos trabalhadores variam, em média, de R\$5,5 a R\$7,5 por hora trabalhada, contando com uma alimentação bastante precária em todos os sentidos, que se resume basicamente a lanches e salgados, que custam menos e também tomam menos tempo na hora de se alimentar.

Com exceção de Luís Carlos, que tem uma motocicleta própria, todos os outros nos relatam estar vinculados a algum tipo de dívida, como nos casos de financiamentos das motocicletas dos entregadores ou então o aluguel do carro de Marcos, que lhe custa R\$1700 mensais. Somado a isto, em todos os relatos o cartão de crédito, próprio ou de algum familiar, foi mencionado como fundamental ou para a execução do trabalho (alugar um carro, por exemplo) ou para a reprodução do dia a dia (como no caso de Luís que utiliza o cartão da sogra e sogro para compras no mercado entre outros).

Somente aqueles que têm emprego fixo são os que contribuem para previdência, pois a possibilidade de ganhos maiores através deste trabalho “autônomo” dos aplicativos deve ser entendido também como a possibilidade de não contribuir para uma futura aposentadoria, o que acaba por proporcionar ganhos imediatos maiores do que num emprego “comum” que pague um salário mínimo, ou seja, escamotear a seguridade social futura acaba por representar uma forma de estratégia de sobrevivência imediata.

Apenas Luís Carlos tem uma trajetória maior exercendo a atividade de entregas com moto, pois todos os outros relatam ter tido empregos anteriores em atividades

diferentes, sendo as suas inserções nos trabalhos por aplicativo uma saída para o desemprego ou até mesmo falência de sua empresa, como no caso de Marcos. Ou seja, para quase todos eles as atividades que exercem são novidades em suas vidas, revelando o aspecto de trabalho amador que se faz aceitável neste novo modelo de “contratação” estabelecido pelas empresas de aplicativo. Profissões que antes exigiam certo grau de qualificação e experiência são hoje transformadas em atividades banais e sem exigências maiores de qualquer relação anterior com esta mesma atividade, ainda que elas envolvam altos riscos de acidente entre outros.

Com relação ao relato de Armando, em que nos conta uma breve história de sua trajetória profissional, tivemos a oportunidade de recuperar momentos que remetem a uma reestruturação produtiva ao longo das décadas, que atravessa não apenas a operacionalização do trabalho concreto, mas que objetivamente transforma as relações de trabalho pela possibilidade de encurtamento do tempo e distância que as tecnologias de comunicação permitiram. Mais do que isso, tais mudanças têm de ser apreendidas pela sua face oculta de diminuição (ou expulsão) de trabalho dos processos produtivos, pois o relato de Armando nos dá indícios deste movimento. Não apenas em termos relativos, mas também absolutos, pois como no caso dos técnicos de rua, como ele nos conta, não só foi possível evitar deslocamentos desnecessários (como nos retornos às garagens para ver se havia mais serviços disponíveis), mas também da expulsão absoluta de trabalho em relação à necessidade de pessoas que tinham de estar em mediação com estes técnicos por contato telefônico, bip, pager, etc.

4 APRESENTAÇÃO DAS LEITURAS SOBRE “UBERIZAÇÃO” EM ABÍLIO E ANTUNES

E aqui iniciamos nosso diálogo com as leituras de Ludmila Abílio (2017, 2019 e 2020) e Ricardo Antunes (2018, 2020), pois interessa-nos contrapor seus pontos de vista nas discussões acerca das transformações no mundo do trabalho ao longo das décadas e também suas formulações em relação a chamada “uberização” do trabalho, além de que também situam-se no campo marxista do debate, o que possibilitará um diálogo teórico acerca do tema.

No entanto, é necessário que primeiro apresentemos a forma com que Antunes e Abílio estão interpretando tais manifestações de uma multidão que mobiliza-se ao trabalho em plataformas digitais, que é o foco de nossa discussão. Ainda que o fenômeno da “uberização”, que é um dos termos utilizados enquanto síntese que descreve o cenário de precarização estrutural do mundo do trabalho, seja um fenômeno muito mais abrangente do que os trabalhos em plataformas, nos preocuparemos, por ora, com as discussões em torno dos entregadores e motoristas de aplicativos e o significado de sua explícita superexploração de trabalho por parte das empresas.

Iniciando com Abílio, uberização é o nome dado ao fenômeno que institui uma tendência global de intensas mudanças no mercado de trabalho em geral, sendo resultado de um processo de décadas de eliminações de direitos dos trabalhadores e que agora atinge não apenas a periferia do modo de produção capitalista, mas acaba por atravessar países do centro da economia mundial (ABÍLIO, 2020). Mais do que isso, a partir de seu estudo com as trabalhadoras revendedoras de cosméticos (ABÍLIO, 2014), “uberização” tem sido entendida como generalização de elementos

centrais na estruturação do mundo do trabalho tipicamente feminino e do Sul, ou seja, um trabalho “sem forma” muito bem definida e agora com a novidade de controle algorítmico, que ganha visibilidade social ao espalhar-se pelo centro do mundo capitalista e também ao atingir profissionais com maior qualificação (ABÍLIO, 2020 p. 14).

E ainda, o que está no centro da discussão é o controle e *autogerenciamento-subordinado* do trabalho (ABÍLIO, 2019) e a transformação do trabalhador em trabalhador *just-in-time* (ABÍLIO, 2017; ABÍLIO 2019), ou seja, aquele que, controlado pela tecnologia digital, perde qualquer controle sobre a oferta e demanda de seu trabalho, e que é remunerado na exata medida em que sua força de trabalho é consumida no processo produtivo e que deixa de receber nos períodos em que esteve apenas disponível ao trabalho, como é o caso dos entregadores e motoristas que somente recebem quando a solicitação lhes é enviada, e o período em que ficam estacionados ou rodando pela cidade em busca da próxima corrida não lhes é pago. Nas palavras da autora:

Portanto, o viver periférico é agora centralizado e produtivamente administrável. Para além dessa façanha, as características tipicamente periféricas do trabalho passam hoje a apresentar-se como tendência global nas formas de organização e controle do trabalho. Reconhecê-las como tendência global não quer dizer apenas enxergá-las na gig economy – termo que em realidade cristaliza que o invisível modo de vida do Sul chegou ao Norte, também de forma subordinada e monopolizada (ABÍLIO, 2020 p. 24).

Neste sentido, precarização, transferência de custos, o trabalho amador, informalidade, indistinção de tempo de trabalho e de não trabalho, junto à imbricação de consumo e lazer, são elementos estruturantes desta tendência global que atravessa todo o mundo do trabalho, definido pela autora como o conjunto que

constitui as “perdas de forma do trabalho”.

Já para Antunes, com uma leitura bastante próxima da interpretação de Abílio, ou seja, que parte da perspectiva do trabalho e do trabalhador, este assume a hipótese de que com a revolução digital, novas formas de ganho empresarial, ou então de “extração de mais valor”, estão surgindo pelo mundo:

Nossa hipótese, então, é que estamos presenciando em escala global o crescimento de novas formas de realização da lei do valor, configurando mecanismos complexos de extração de mais-valor, tanto nas esferas da produção material quanto nas das atividades imateriais, estas também crescentemente constitutivas das cadeias globais de produção de valor. E, mais, mesmo não sendo o elemento dominante, é necessário reconhecer que o trabalho imaterial vem assumindo papel de relevo na conformação do valor, não só por ser parte da articulação relacional entre distintas modalidades de trabalho vivo em interação com trabalho morto como também por ser partícipe do processo de valorização, ao reduzir o tempo de circulação do capital e, por consequência, também seu tempo total de rotação. (ANTUNES, 2018 p. 53).

Da mesma forma, Antunes também enxerga, em sua definição, uma “destruição do trabalho”, que vem sofrendo graves transformações por conta da reestruturação produtiva com base na revolução digital de nosso tempo, reconhecendo uma grande expansão do trabalho morto sobre o trabalho vivo a partir da introdução de tecnologias que passam a organizar e gerenciar o trabalho de multidões em todo o mundo:

Como consequência dessa nova empresa flexível, liofilizada e digital, os intermitentes globais tendem a se ampliar ainda mais, uma vez que o processo tecnológico-organizacional-informacional eliminará de forma crescente uma quantidade incalculável da força de trabalho, a qual se tornará supérflua e sobrando, sem empregos, sem seguridade social, sofrendo riscos crescentes de acidentes e mortes no trabalho, sem nenhuma perspectiva de futuro (ANTUNES, 2020 p. 12).

E a partir disso, Antunes apresenta três hipóteses sobre as profundas

transformações no mundo do trabalho: 1) a “uberização”, com principal referência às plataformas digitais, são uma experimentação do que está por vir no mundo do trabalho, a partir da generalização de “traços que particularizam o capitalismo do Sul” (ANTUNES. op.cit., p. 20); 2) uma dedução de que há o “retorno” a uma forma de exploração baseada na mais-valia absoluta, em detrimento da explícita superexploração da força de trabalho “uberizada”, ou seja, que encontra-se em situação de informalidade, intermitência, livre de qualquer seguridade social e que realiza jornadas de trabalho de mais de dez, doze ou quatorze horas diárias, que são “traços que nos remetem aos inícios do capitalismo, à sua fase de acumulação primitiva” (ANTUNES. op.cit., p. 21); 3) a de que “estamos ingressando em uma nova fase de desantropomorfização do trabalho”, através da reestruturação produtiva em vigência nos tempos de hoje, e que “se não forem criadas barreiras e confrontações sociais fortes, teremos uma ampliação exponencial de trabalho morto, por meio do crescimento do maquinário informacional-digital”. As más consequências disto, na visão do autor, são que “tais alterações trarão, além da redução quantitativa do trabalho vivo, profundas transformações qualitativas, uma vez que o trabalho morto, ao ampliar seu domínio sobre o trabalho vivo, aprofundará ainda mais a subsunção real do trabalho ao capital...” (ANTUNES. op.cit., p. 22).

Em ambos autores há um aspecto comum que figura como central na análise do chamado fenômeno da “uberização”: há uma redução fenomenológica do processo em si, resultando numa leitura que dificilmente transcende a dimensão política dos sujeitos que confrontam seus interesses diante do processo, pautando-se apenas a manifestação de conflitos entre capital, de um lado, e trabalho do outro. As vontades subjetivas dos sujeitos do processo, entendidas enquanto vontades de classes, capitalistas e trabalhadores, ficam irrefletidas enquanto aparência, representação ou

personificações do *valor* enquanto essência negativa imanente à forma social, objetivamente comum aos sujeitos inseridos em tal sociabilidade, resultando em um apagamento da própria constituição historicamente determinada destes interesses antagônicos. Assim, tal reestruturação produtiva e o gerenciamento algorítmico do trabalho aparecerão, em suas leituras, estritamente como manifestação de imposição de uma classe sobre a outra, onde “os capitais aprenderam a lidar com (e contra) o trabalho” (ANTUNES. op.cit., p. 19).

Neste sentido, será necessária uma mediação teórica e crítica que nos permita demonstrar tais apagamentos, entendidos por nós como decorrência de formas de naturalização de categorias sociais reais que se desdobram imprevisivelmente na história da modernidade, tais elas como trabalho, capital e dinheiro, por um lado, mas também de sua face oculta e socialmente inferiorizada, constituída neste mesmo plano da forma social capitalista, que objetivamente apresenta-se como fundamental e imprescindível para manutenção desta mesma forma de sociabilidade destrutiva, a saber, a dissociação sexual que se manifesta enquanto aspectos sociais imputados historicamente às mulheres (SCHOLZ, 2004). Portanto, é a partir da teoria crítica do valor-dissociação, e também da crítica da economia política de Marx (1983), que pretendemos apresentar a nossa perspectiva daquilo que vem sendo entendido enquanto “uberização” que, para nós, significará manifestação de momentos de uma *crise fundamental* (KURZ, 1993) da própria forma social moderna enquanto crise de categorias reais sociais desdobradas historicamente.

Assim, temos de considerar que a mediação teórica se faz necessária para que possamos estabelecer e clarificar quais são as bases elementares que constituem o nexo interno de nosso raciocínio acerca do objeto social em questão, onde a teoria do valor-dissociação servirá como definidora das categorias reais que diferenciam a

forma social moderna ou capitalista de qualquer outra formação social humana, possibilitando questionamentos em relação às formulações apresentadas pelos autores que aqui dialogamos, visando conseguir expor as contradições que se inscrevem em suas leituras. Ainda que tal mediação passe por uma certa exposição de categorias reais sociais que constituem a base elementar da própria sociabilidade capitalista, enquanto estruturas estruturantes, a vontade subjetiva, para nós, deve ser entendida enquanto o exercício de possibilidades dentro de um dado terreno constituído por estas mesmas categorias, que condicionam a reprodução da vida no contexto capitalista, possibilitando que admitamos a incapacidade de neutralidade perante nossa objetiva e coerciva constituição enquanto sujeitos da sociabilidade da mercadoria, seja como pesquisador que aqui escreve ou como entregador de lanches. O desdobrar histórico das categorias, portanto, não pode ser tido como teleológico ou previsível, mas deve ser apreendido criticamente em seu devido momento histórico. Para serem suplantadas, antes de mais, é preciso que reconheçamos tais categorias.

5 TRABALHO, TOTALIDADE E FETICHE DO VALOR DE USO

É necessário pontuar que as leituras dos autores que aqui apresentamos não apenas partem de uma perspectiva do trabalho e de seu detentor enquanto sujeito social, o trabalhador, mas que acabam por se inscrever numa defesa positiva do “trabalho” enquanto nominação de uma atividade abstrata em geral pertencente ao ser humano e válida para todas as épocas históricas, sem que se faça referência a uma formação histórica específica em que esta categoria possa fazer algum sentido. A “destruição do trabalho”, como aponta Antunes, por exemplo, figura em sua leitura como uma intenção subjetiva - constituída por processos que se sintetizam no conceito de “precarização”, “flexibilização” ou “uberização” - de uma classe dominante que a realiza enquanto proveito ou “vantagem” socialmente possível numa sociabilidade que manifesta-se enquanto disputa de interesses conflituosos entre o polo do capital e do trabalho. A própria formulação de que “os capitais aprenderam a lidar com (e contra) o trabalho” tem de causar estranhamento se aqui estamos falando de uma totalidade concreta em que “trabalho”, enquanto categoria real social, não pode figurar como totalidade externa, apenas imbricada objetivamente numa dinâmica historicamente determinada da relação de dominação capitalista, ou do assalariamento enquanto relação social de dominação. Entretanto, trabalho, enquanto categoria real social, que figura como categoria de síntese social de uma atividade em geral, que produz coisas em geral, portanto definidora de uma ação prática que nada tem de natural, tem de ser entendida como parte constituinte de uma formação histórico-social determinada, e assim, não sendo válida de forma externa a esta.

Para que possamos demonstrar teoricamente o caráter historicamente determinado do “trabalho”, este enquanto abstração real, portanto, constituído em sua

unidade contraditória entre abstrato e concreto, ou valor de uso e valor, retornaremos à Marx (1983). Em *O Capital*, Marx demonstra logo no primeiro capítulo o *duplo caráter do trabalho contido nas mercadorias*, portanto, a contraditória unidade supracitada entre valor de uso e valor. Entretanto, Marx nos dá margem a uma ambígua interpretação, que poderá nos levar a uma estranha separação entre valor de uso (supostamente trans-histórico) e valor (historicamente determinado), pois:

Como criador de valores de uso, como trabalho útil, é o trabalho, por isso, uma condição de existência do homem, independente de todas as formas de sociedade, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre o homem e natureza e, portanto da vida humana (MARX, 1983 p. 172).

Trata-se, neste trecho citado, de um Marx que vai de encontro com as formulações apresentadas pelos autores que aqui dialogamos, Antunes e Abílio, seja de forma direta ou indireta, mas que possibilita uma interpretação que vislumbra a defesa do concreto em relação ao abstrato, separando-os historicamente. Este Marx, designado como “exotérico”, que posiciona-se na perspectiva de defesa do trabalho enquanto atividade condicional de existência do ser humano, é radicalmente criticado na teoria do valor-dissociação, pois:

...parece adoptar uma perspectiva ontológica do trabalho com a correspondente ética protestante, reivindicar a "mais-valia não paga" e querer substituir a "propriedade privada dos meios de produção" (jurídica) pela propriedade estatal (KURZ, 1998).

Deste modo, a forma do valor, enquanto forma social histórica comum aos capitalistas e trabalhadores fica obscurecida enquanto tal, resumindo-se a uma disputa política pelos produtos (concretos) do trabalho, resultando, por isso, numa

reduzida crítica à esfera da circulação enquanto totalidade da forma social. Logo, “trabalho”, entendido enquanto categoria trans-histórica, como mera abstração nominal de uma “atividade em geral”, define-se como forma de satisfazer as necessidades humanas por meio das coisas, mas que, subsumido ao capitalismo, resulta numa inapropriada e injusta distribuição de seus produtos. A crítica reduz-se ao distributivismo dos produtos do “trabalho” e seu consequente fetiche do valor de uso.

Desta forma, fica abstraído que a indiferença quanto ao conteúdo sensível do trabalho é o que constitui o nexos interno imanente à forma social capitalista, ou então que a realização do abstrato - a valorização do valor - é a própria finalidade do processo, mas que não ocorre sem a mediação do concreto ou do valor de uso (este enquanto consequência inseparável daquele). A força de trabalho, enquanto mercadoria particular, tem de ser entendida desta forma, em sua contraditória unidade entre valor de uso e valor:

Assim como nos valores casaco e linho é abstraída a diferença de seus valores de uso, também nos trabalhos que se representam nesses valores abstrai-se a diferença de suas formas úteis, a alfaiataria e a tecelagem. Assim como os valores de uso casaco e linho resultam de ligações de atividades produtivas internacionais com tecido e fio, os valores casaco e linho são, ao contrário, simples gelatinas homogêneas de trabalho, assim os trabalhos contidos nestes valores não valem devido à relação produtiva que mantém com tecido e fio, mas apenas como dispêndios de força de trabalho do homem. Alfaiataria e tecelagem são elementos formadores dos valores de uso, casaco e linho, graças às suas diferentes qualidades; elas somente são substâncias do valor do casaco e do valor do linho na medida em que se abstrai sua qualidade específica e ambas possuem a mesma qualidade, a qualidade do trabalho humano. (MARX, 1983 p. 174) [grifo nosso].

No melhor dos casos, há um retorno à dimensão política para que se questione a irracionalidade do desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, como em Antunes (2020), onde:

Que melhorias humano-sociais teremos com as práticas desenvolvidas pela Amazon e pela Uber, ambas com um leque de operações-padrão que vai desde a exploração e espoliação ilimitadas da força de trabalho até a extinção completa do trabalho humano, a exemplo dos carros sem motoristas presentes no projeto da “Uber do futuro”, ou ainda nas lojas Amazon, já existentes nos Estados Unidos, que funcionam sem trabalhadores e trabalhadoras ? (ANTUNES, 2020 p. 13).

Neste caso, a automatização do trabalho é vista não através do conceito de desenvolvimento das forças produtivas como expressão do irracional e incessante processamento do trabalho abstrato enquanto substância (negativa) do capital (KURZ, 2004), com o pressuposto lógico de valorizar o valor, mas sim como mero instrumento político imposto por processos de dominação sociologicamente reduzidos e interpretados, apelando-se para uma certa imoralidade da “extinção completa do trabalho humano” ou sua “desantropomorfização”. A história das coisas no interior da forma social capitalista confunde-se com uma suposta História.

Para que possamos ultrapassar uma crítica que reduz fenomenologicamente o processo, inscrevendo-se majoritariamente em uma crítica à esfera da circulação dos produtos do trabalho, precisaremos acessar o Marx “esotérico”, ou o Marx do fetichismo da mercadoria, crítico do trabalho abstrato e que, sobretudo, preocupa-se não com os interesses conflituosos imanentes ao sistema, expressados pela contradição de classes, mas que questiona a própria constituição historicamente determinada da forma social do valor, que se faz de base categorial comum aos sujeitos sociabilizados nesta mesma forma social. Seguindo com este Marx nº 2, definido da seguinte forma:

O problema aqui já não é a “mais-valia não paga” ou o poder jurídico de disposição da propriedade privada, mas a própria forma social do valor, que é comum às classes em luta e a primeira causa do antagonismo de seus interesses. Tal forma é “fetichista”, porque constitui uma estrutura sem sujeito, “por trás das costas” de todos os envolvidos, na qual eles são conjuntamente

submetidos ao incessante processo cibernético de uma transformação de energia humana abstracta em dinheiro. (KURZ, 1998).

Aqui, livrando-se da ambiguidade contida na formulação de Marx, “trabalho” é abstração real, historicamente determinada, que exprime não apenas um nexos mental de operações ou ideias, mas que, sobretudo, transforma-se e representa-se enquanto categoria de síntese social, que determina uma ação generalizada em uma forma específica de sociedade, como “atividade em geral” que “produz coisas em geral”, na forma de riqueza abstrata do valor, representada nas coisas:

“A abstracção "trabalho" representa aqui antes de mais uma referência imediata da acção, nomeadamente como um apriori da reprodução social com consequências imprevisíveis.” (KURZ, 2004).

A ontologia do trabalho contida em fragmentos do pensamento marxiano e marxista torna irrefletido o trabalho abstrato enquanto finalidade social que constitui o “metabolismo entre o homem e a natureza” também em sua face concreta, como forma de representação de sua forma abstrata por meio das coisas. É justamente isto que configura-se enquanto metafísica real social capitalista, ou moderna, de uma generalização de uma “atividade em geral” que produz “coisas em geral”, que não tem como finalidade a satisfação de necessidades humanas ou “eterna necessidade natural” mas que, contraditoriamente, mobiliza da forma mais absurda imaginável recursos materiais que atuam como mediadores da finalidade de representação do valor que se valoriza, ou de capital monetário que se multiplica, expressando-se, justamente, como uma *monstruosa coleção de mercadorias* (MARX, 1983).

A irracionalidade com que se mobiliza recursos, mas também com que se desenvolve as forças produtivas (e destrutivas) do trabalho, como nos explícitos

processos de automatização (ou substituição de trabalho vivo por trabalho morto) tem de ser entendidos enquanto expressão do incessante processamento de trabalho abstrato enquanto a priori social da forma social do valor. Caso contrário, reduzido ao fenômeno de dominação política de uma classe sobre a outra, figurará mais uma vez como uma crítica à esfera da circulação, já injusta por si só de acordo com a dinâmica da forma social em questão, tomando o “trabalho” enquanto totalidade do processo. A redução do tempo socialmente necessário à produção de mercadorias, que se impõe como *objetividade inconsciente* (ORTLIEB, 1998) da dinâmica de concorrência entre os capitais individuais, acaba por condicionar o exercício das subjetividades numa dada margem de manobra, apenas possível no terrenos das categorias do capital enquanto relação social abrangente, e que tem de se manifestar fenomenologicamente como conflito de interesses entre capitalistas e trabalhadores. As vontades subjetivas, portanto, não podem escapar ao filtro da reposição das categorias que visam lograr a valorização do valor, sendo esta a condicionante (e não determinação, porque senão teleológico) das ações dos sujeitos assim sociabilizados.

E a partir da crítica às formulações tradicionais, que andam de mão dadas ao Marx “exotérico”, que preconiza a *luta de classes* enquanto motor da História e que trata o trabalho enquanto ontológico, desenvolveu-se a teoria crítica do valor-dissociação. Aqui, forma social capitalista ou moderna é definida enquanto uma co-constituição da *contradição em processo* (MARX, 1983) do valor-dissociação. O polo do valor, enquanto a priori social, de caráter metafísico e real, portanto, tem como substância (negativa) o trabalho abstrato em sua dupla representação, concreto e abstrato, mas que não se constitui sem seu lado reverso, ou seja, a dissociação sexualmente conotada que se desdobra historicamente num sistema patriarcal produtor de mercadorias. Atividades que não servem diretamente à lógica de

valorização do valor são socialmente apagadas, inferiorizadas e estruturalmente imputadas às mulheres ou tidas como elementos que pertencem ao “feminino”. Assim, “trabalho”, enquanto categoria real de síntese social, pode referir-se apenas às atividades que diretamente atuam como “substância” do processo de valorização (produtivas ou não), e não como atividades especificamente da esfera de reprodução. Afazeres domésticos, cuidados com os filhos ou até mesmo qualidades sensíveis como carinho, amor etc, são percebidos socialmente como elementos que pertencem ao “feminino” e, por isso mesmo, socialmente inferiorizados e apagados, ainda que figurem como atividades fundamentais à reprodução do lado reverso da moeda, a produção de valor. A designação da forma social capitalista enquanto um “modo de produção” acaba por ser muito limitada quando se refere a um processo que se inscreve não só num modo específico de transformar materialmente a natureza, mas que deve ser entendido também enquanto modelo civilizacional, para que não se apague a totalidade concreta de uma realidade fragmentada que se desdobra historicamente enquanto *contradição em processo* das categorias do valor-dissociação.

A reduzida perspectiva que parte estritamente do trabalho e do trabalhador enquanto totalidade da forma social capitalista, acaba por naturalizar outras categorias que somente podem fazer sentido com referência a uma época historicamente determinada, que as tornam, por isso mesmo, apenas possíveis no interior desta sociabilidade, como Estado, dinheiro, mercado e etc. O fetiche do valor de uso, como consequência de uma ontologia do trabalho, tem de preservar aquilo que lhe é necessário, ainda que de forma inconsciente, por isso fetichizada, para continuar a existir. Reduzido a uma crítica distributivista, o trabalho e seus produtos são assim defendidos acriticamente, numa aberta apologia à “monstruosa coleção de

mercadorias” (MARX, 1983), além de apagar os momentos dissociados do valor, que ficam abstraídos e não criticados numa leitura que toma o trabalho como totalidade do processo.

Se há, portanto, uma generalização de características estruturantes dos mercados do Sul, que abarcam inclusive a generalização de características que estruturam também os “trabalho femininos” (entendidos enquanto trabalho sem forma, sem distinção de tempo de trabalho e de não trabalho, onde confunde-se produção, consumo e lazer, imbricados na informalidade das relações de trabalho), estes não podem caber numa interpretação que reduza tal processo de precarização generalizada enquanto estratégia político subjetiva de uma classe sobre outra. Antes de tudo, será preciso discutir o caráter qualitativo e horizonte de crise que se vislumbra diante do momento histórico atual, no interior da forma social.

Referir-se a uma crise fundamental do capital, ou então ao *colapso da modernização* (KURZ, 1993), é tomar em conta o desdobramento histórico que se manifesta a partir dos anos 1970 (diga-se de passagem, também reconhecido como momento chave para os autores aqui mencionados, no que se refere aos padrões de reestruturação produtiva em todo o mundo), mas que a partir da crítica da dissociação e do valor, figura como momento histórico em que há uma qualidade específica e inédita de crise, que se coloca como *limite interno absoluto* de continuidade de reprodução da forma social enquanto tal. Há, portanto, nesta leitura crítica, que não se reduz à fenomenologia das vontades subjetivas, uma interpretação que preconiza uma crise categorial, entendida enquanto crise da sociedade do trabalho, onde a expulsão de trabalho vivo do processo produtivo, substituído por trabalho morto, se dá de forma absoluta, e não mais relativa.

A própria tese de Antunes, de que há um retorno à “mais-valia absoluta”, ou

seja, como se houvesse um retrocesso às formas de exploração “típicas do momento de acumulação primitiva do capital”, portanto, de exploração através do prolongamento da jornada de trabalho, se contradiz em termos, visto que a crise categorial da própria substância do valor, ou seja, o trabalho vivo abstrato, é expressada enquanto rebaixamento do valor da força de trabalho (esta mercadoria particular) e consequente redução do valor unitário de cada mercadoria produzida, uma objetividade inconsciente que se dá “por trás das costas” dos sujeitos, enquanto dinâmica concorrencial entre tudo e todos, inclusive dos capitais individuais que, imbricados nesta mesma lógica, precisam concorrer numa necessidade imanente de redução do tempo de trabalho socialmente necessário à produção de mercadorias, inclusive da mercadoria particular força de trabalho. O desenvolvimento das forças produtivas, portanto, resulta da dinâmica do capital enquanto *sujeito automático* (MARX, 1983), que é expressão do cego e incessante processamento do trabalho abstrato enquanto a priori social, e que, insensível ao seu conteúdo material, tem de ser apreendido em sua autonegatividade. O trabalho abstrato constitui a essência de sua própria destruição, sendo assim consequência do automático “progresso”, impossível de se “retroceder”. O que dizer das multidões de motoristas e entregadores da Uber que, antes de mais, atuam como financiadores de pesquisas que visam a destruição de seus postos de trabalho, como no caso de carros autônomos?

A expressão fenomenológica desta crise categorial se dá como superfluidade da força de trabalho sobrando, que figura como inútil do ponto de vista da valorização do valor, mas que se manifesta enquanto definhamento social, pobreza, crise de refugiados e necessidade de contenção repressiva dos que já não cabem neste processo de valorização. Se reduzido a uma interpretação meramente política, de contradição de classes, somente a tomada de poder por parte dos explorados poderá

ser o caminho de emancipação, sem que se reflita a negatividade daquilo que constitui o nexo interno da sociabilidade capitalista, incorrendo numa inconsciente apologia à reprodução das categorias basilares da forma social moderna capitalista. Fundamentalmente, a dissociação sexual nem mesmo chegará a ser tematizada enquanto imanente à própria forma social, ficando restrita apenas ao “constructo social” das vontades subjetivas dos sujeitos, que naturaliza os elementos que caracterizam o masculino e o feminino, apenas vislumbrando um reposicionamento político e moral destes dentro da própria forma capitalista de ser.

6 O ARGUMENTO GEOGRÁFICO: “PRODUTIVIDADE ESPACIAL” ATRAVÉS DO USO DO TERRITÓRIO?

Partindo da mesma perspectiva que Abílio e Antunes, Tozi (2020) formulará aquilo que por nós é entendido como argumentação geográfica da tese destes autores. Sua intenção é explicar como se concretizam os processos desencadeados pelas corporações globais, particularmente a Uber, quando estas ao se apresentarem enquanto “plataforma digital” acaba por obscurecer sua face concreta, que tem como condicionante o uso do território (concreto) enquanto “fator produtivo”.

De maneira direta, Tozi definirá “uberização” do trabalho enquanto “expressão fenomênica de uma nova divisão territorial do trabalho impulsionada pela informatização da vida social” (TOZI, 2020 p. 489). Em face da reestruturação produtiva baseada em alta tecnologia digital, que constitui uma série de empresas oriundas do centro da economia capitalista, as empresas americanas como Google, Apple, Facebook etc, entre elas a própria Uber, centralizam e hegemonomizam os novos padrões dos sistemas técnicos e informáticos ao redor do mundo, constituindo uma “geopolítica da informatização” (Ibidem, p. 489).

Entretanto, apoiando-se particularmente nos argumentos de Antunes (2018) de que a “uberização” é, sobretudo, “uma atualização das relações típicas do século XX com as tecnologias do século XXI” (Ibidem, p. 490), e também de Abílio (2017) de que se trata de uma rígida “subsunção real da viração” enquanto “formas anteriores de sobrevivência dos mais pobres no mercado de trabalho” (Ibidem, p. 490), o autor se dedicará a uma análise geográfica que sustente tais teses a partir de formulações da Geografia Crítica de Milton Santos . Nas palavras do autor:

Defende-se, neste texto, uma análise geográfica que possa contribuir para as leituras críticas ao processo de uberização. Nessa direção, procura-se mostrar que as plataformas digitais apresentam uma inalienável dimensão territorial que traz elementos essenciais para a compreensão das relações econômicas e do trabalho. Aliás, o conhecimento sistemático do território, entendido como relação entre *fixos e fluxos* (Santos, 1994), é condicionante de um uso corporativo do território que seja progressivamente mais eficaz. (TOZI, 2020 p. 490) [grifo nosso].

A partir disto, Tozi relacionará a atuação da Uber com sua fisicalidade, apontando para o fato de que o que está escondido por trás do discurso da empresa que se autodenomina uma *plataforma digital* é justamente a sua face material ou concreta, a qual ele nominara inversamente de *plataformas territoriais* (*Ibidem*, p. 491), para dar sentido à sua concretude:

Logo, sem as externalidades essenciais, como carros (meios de produção) e motoristas (trabalho) circulando pelas ruas das cidades (infraestrutura urbana), os aplicativos seriam apenas algoritmos na “nuvem” da *internet*. É só no território que cada parte compõe uma totalidade em funcionamento. Nessa direção, a manobra jurídica de se declararem como empresa de tecnologia não coincide com a realidade, pois sua existência é categoricamente dependente da exploração, via taxas, do transporte remunerado de passageiros. Portanto, a empresa está vinculada ao ramo de transportes e aos deslocamentos de pessoas, informações e objetos no território. (*Ibidem*, p. 491).

Entretanto, o sentido de concretude que o autor menciona acaba por lhe servir de suporte para deduzir uma certa “produtividade espacial” (*Ibidem*, p. 491), mesmo que tenha mencionado poucas linhas acima a questão de seu prejuízo:

Portanto, o debate não é apenas sobre a empresa, sua sustentabilidade econômica e seus eventuais lucros, mesmo que se repitam os prejuízos bilionários. Avaliada em US\$76 bilhões em agosto de 2018 (How Uber..., 2018), ela simboliza e concretiza um sofisticado sistema de ações mediadas por objetos informáticos que simbolizam a fase informacional do modo de produção capitalista. (*Ibidem*, p. 491)

Assim, é preciso alertar que não se trata de incorrer em um fetichismo do balanço individual da empresa como único meio de se problematizar a questão, mas que mesmo que a empresa apresentasse lucro, seria preciso mediar sua particularidade com a totalidade que esta está inserida. Porém, na visão do autor, há de fato uma produtividade espacial por conta de uma mobilização material e concreta que esta necessita para operacionalizar suas atividades, o que imediatamente acaba por significar em sua leitura que a empresa está lucrando ou logrando acumulação de capital. Sua perspectiva estritamente materialista, herdada da Geografia Crítica, tem de ser brevemente tematizada através de sua crítica, para que seja possível demonstrar os limites de tal análise que incorre em deduções lógicas. Utilizaremos a obra de Santos (2002) que se apresenta como tese de reivindicação de reformulação da Geografia para uma Geografia Crítica.

Santos parte de uma concepção de natureza em que o homem aparece como elemento interno desta, de forma socializada, portanto sendo historicamente determinados, apoiando sua apreensão numa perspectiva estritamente material e concreta. Desta forma, recorre aos escritos de Marx que sustentam a tese de que o trabalho, além de fundar o ser social humano, está presente desde sempre na história da humanidade como formas de relacionamento e transformação da natureza, como nos textos Manifesto do Partido Comunista ou Ideologia Alemã. Deste modo, o ser humano seria sempre produtor de Espaço, só que agora historicamente determinado pelo modo de produção capitalista, o qual arranjará a espacialidade e sua materialidade de forma particular e desigual, determinando a forma de ser da sociedade em si (SANTOS, 2002 p. 81 e p. 150).

Entretanto, por meio do conceito de *fetichismo da mercadoria* (MARX, 1983), Alfredo (2008) nos apresenta um possível caminho de leitura desta Geografia Crítica,

apontando para uma Geografia que preocupou-se em ter seu objeto de estudo, o Espaço, apenas analisado do ponto de vista material, o que levou a deixar de lado as categorias abstratas como valor, mercadoria e também trabalho, “limitando esta Geografia em relação àquilo que diz respeito a se pensar o próprio espaço como uma das formas abstratas de realização de uma sociabilidade determinada pelos processos de abstração...” (ALFREDO, 2008 p. 2).

Assim, a categoria de Espaço, tomada apenas em sua dimensão física ou material, acaba por não ser percebida como “abstração própria do moderno e da modernização” (*Ibidem*, p. 3), concebida sob o invólucro da forma mercadoria ou forma valor, nos termos da crítica da economia política de Marx.

Entre outras coisas, tal perspectiva de apreensão espacial levou ao tratamento do tempo como inseparável do próprio espaço, como aponta Alfredo (*Ibidem* p. 5), ao secundarizar o fato de que este é produzido a partir de processos de abstração do próprio tempo de trabalho como medida de valor, pertencente à específica forma social do valor. Neste sentido, a reprodução do capital acabou por ser tratada de forma positiva, no sentido de que este encontra sempre formas novas e redefinidoras do processo de restrição do tempo de circulação através do espaço quando, no argumento de Alfredo:

Em verdade, a considerada aceleração do tempo era expressão de sua própria negatividade que apresentava como condição lógica dos processos de reprodução social de uma sociabilidade contraditória e em crise, de modo que o próprio espaço, enquanto categoria desta reprodução, deveria ser visto pela sua forma de autonegatividade, sendo esta a sua própria identidade. (*Ibidem*, p. 5)

Ainda que Alfredo trate, neste trecho, de outra obra de Milton Santos, na qual se discute tempo e espaço (mas que serve de base de apoio para a análise de Tozi),

demonstra como fica obnubilada a objetividade do processo social e, conseqüentemente, sua autonegatividade, a qual se refere à própria dinâmica fetichista da sociabilidade capitalista, em que o espaço se produz em razão de uma abstração temporal a qual necessariamente deve ser ao máximo suprimida. Mesmo em Santos (2002), há passagens significativas que demonstram como tais abstrações foram secundarizadas ou apenas exploradas na perspectiva materialista, como nesta passagem que usa para reforçar sua tese:

Levando em conta o que diz C. Sauer (1931, 1962, p. 132), para Camille Vallaux “o objeto da investigação geográfica seria a transformação das regiões naturais e sua substituição por regiões novas ou já profundamente modificadas. Camille Vallaux considera as novas paisagens criadas pelo trabalho humano como mais ou menos deformadas da paisagem natural e encara o grau dessa deformação como a verdadeira medida do poder das sociedades humanas” (SANTOS, 2002, p. 30, nota 1). [grifo nosso].

Assim, considerando as abstrações da forma valor como determinantes sociais, Alfredo colocará em questão a existência de um espaço constituído apenas fisicamente ou em dimensão apenas material, tensionando através da formulação de que ao ser produzido sob o invólucro da forma mercadoria, ou do valor, o espaço adquirir, ao mesmo tempo, característica abstrata e concreta, formando uma contraditória unidade de autonegatividade (valor e valor de uso).

A abstração temporal de que trata, a partir da crítica da economia política de Marx, é o tempo de trabalho (abstrato). Este, como *substância do capital* (KURZ, 2004)¹⁵, é o combustível da objetividade de valorização do valor que abastece a máquina de acumulação de riqueza abstrata. Tendo o tempo de trabalho como medida

¹⁵. “O ‘trabalho’, como forma de atividade e ao mesmo tempo como substância do capital, constitui a força social-material e o processo, através do qual somente pode afirmar-se no mundo terreno o princípio da forma da metafísica real, com a sua pretensão de Absoluto negativa e destrutiva.” (KURZ, 2004).

do valor, ou da riqueza, há sempre, de forma contraditória, a necessidade de diminuí-lo ao máximo no processo produtivo, para que se possa concorrer na economia de mercado que se regula através do tempo socialmente necessário para a produção de mercadorias (MARX, 1983). A unidade produtiva que produzir acima deste tempo socialmente necessário será aniquilada pela concorrência, que busca sempre, através do cego e incontrolável processo de desenvolvimento das forças produtivas, diminuir o tempo de trabalho.

Neste sentido, a expressão fenomenológica do processo de abstração da forma valor resulta numa insana e brutal concorrência de todos contra todos, empresas e pessoas, que são universalmente mediadas socialmente pelo dinheiro, que assume forma equivalente de expressão da própria riqueza abstrata. Portanto, na perspectiva lógica, a sociabilidade capitalista acaba por ser essencialmente negativa (como autonegatividade) e destrutiva, com claro horizonte de constantes crises (que não se repetem da mesma forma em seu desdobramento histórico, portanto não cíclicas) e também possuindo um limite interno absoluto.

Por outro lado, em sentido histórico, autores como Kurz argumentam que, a partir da revolução microeletrônica, em meados dos anos 70 do século XXI, definiu-se qualitativamente uma nova crise do capital, esta já sendo expressão de seu próprio colapso (Kurz, 1993). No cego processo histórico de desenvolvimento das forças produtivas, a microeletrônica, em seu argumento, permitiu de forma inédita a expulsão absoluta do trabalho vivo dos processos produtivos. Expressa-se empiricamente este fenômeno nas massas de supérfluos e no desemprego estrutural que não mais constitui a realidade apenas de países do chamado terceiro mundo, mas passa a atingir inclusive as economias centrais do sistema produtor de mercadorias.

Esta breve mediação se faz necessária para retomar o tema do espaço

enquanto objeto desta Geografia Crítica que acabou por não perceber as contradições elementares de uma objetividade social historicamente determinada, para além da relação capital trabalho, que apesar de contraditória, é a própria expressão da forma valor. Assim, Alfredo ainda aponta que o sentido de crise que este observa no pensamento desta Geografia Crítica é a própria crise do capital, expressada em sua aproximação de outros campos do saber, mas também na formulação em que “tudo está sujeito à lei do movimento e da renovação, inclusive as ciências” (SANTOS, 2002 p. 17). Assim, argumenta Alfredo:

Isso não como realização daquilo que se tornou um modismo, isto é, a transdisciplinaridade, mas porque se tratava de um modo de expressar o aprofundamento das contradições que estavam universalizadas no conceito de capital, que, assim, transcendiam a própria condição disciplinar do pensamento. A crise do capital, enfim, é a crise do pensamento disciplinar porque este é necessidade daquele. (Alfredo, 2008, p. 6).

Consequente a esse percurso fisiocrático intelectual está a necessidade do fetichismo da novidade no interior da ciência que se deu pela substituição da potente, porque contraditória, categoria marxiana de desenvolvimento das forças produtivas por uma restrição intelectual que se constitui como o estudo da técnica. (*Ibidem*, p. 10)

Até aqui, a crítica que apresentamos à Geografia crítica através de Alfredo (2008) teceu seus caminhos a partir da consideração dos elementos que, por meio de abstração, acabam por determinar a própria forma social, portanto, elementos metafísicos, em contraditória unidade entre o concreto ou físico e o polo abstrato do valor, como demonstrado. Neste sentido, Alfredo apoiou-se, para tal crítica, em formulações que alçam suas vistas à crítica do trabalho (como em Postone, 1996 apud ALFREDO, 2008) e também do valor (como em Kurz, 1993), enquanto mediadores universais da própria sociabilidade e reprodução da vida no sistema produtor de

mercadorias.¹⁶

Porém, Alfredo, ainda que aponte um caminho fundamental de leitura crítica de uma ciência que se pretende positivista, acaba também por secundarizar aquilo que constitui a totalidade da forma social capitalista, que apresenta-se como uma sociabilidade universalizada pelo valor enquanto abstração, mas que não pode efetivar-se sem seu lado reverso da moeda, ou seja, a dialética e recíproca relação entre valor e dissociação sexual (SCHOLZ, 2004).

Scholz, também a partir da crítica do valor, argumentará que a definição do princípio negativo da forma social do valor não é suficiente¹⁷, pois apesar de não mais considerar a apropriação jurídico subjetiva da mais valia como escândalo última desta forma de sociabilidade, ainda não coloca em seu horizonte de análise “as atividades reprodutivas femininas quanto os sentimentos, qualidades e atitudes a elas ligados ou associados, que – esta a tese – são dissociados do valor.” (*Ibidem*, 2004). Scholz pretende tensionar e romper com leituras, principalmente do campo feminista da teoria crítica, que acabam por tratar as atividades de reprodução feminina (cuidar dos filhos, afazeres domésticos ou mesmo o “amor” enquanto conotação feminina) como idênticas às atividades da esfera do trabalho abstrato, ou seja, de valorização do valor. “No caso destas atividades, por exemplo, trata-se de perder tempo, ao invés de poupar tempo como na esfera do trabalho abstrato para o mercado.” (*Ibidem*, 2004).

Da mesma forma, Scholz atentará para o fato de não haver uma relação

¹⁶. Em *As Aventuras da Mercadoria* (2003), Anselm Jappe além de apresentar amplamente a constituição da teoria crítica do valor, também demonstra como diversos pensadores, entre eles Robert Kurz e Moishe Postone, acabam por convergir em muitos pontos ao adotarem uma leitura por meio do conceito de *fetichismo da mercadoria* (Marx) enquanto princípio elementar e fulcral da sociabilidade moderna.

¹⁷. A contribuição de Roswitha Scholz realizou-se enquanto autocrítica da própria teoria de crítica do valor desenvolvida pelo grupo alemão Krisis, do qual fazia parte, e que apenas derivava as determinações sociais a partir de categorias econômicas. Ao introduzir teoricamente o elemento do dissociado, este passa a ser parte fundamental na análise e crítica da totalidade capitalista e seu desdobramento histórico na Modernidade.

hierárquica entre valor e o dissociado, pois um está constituindo o outro simultaneamente, sendo que o dissociado subtrai-se das categorias econômicas. A manifestação fenomenológica do elemento dissociado não restringe-se a uma esfera (como a privada, de reprodução familiar), mas está difundida por todos campos e esferas da sociedade da mercadoria, inclusive na esfera do trabalho abstrato, que de tempos para cá, reafirma-se em nível simbólico e cultural (de forma positiva e acrítica) a inserção da mulher no mercado de trabalho, tendo como consequência de manifestação do elemento dissociado nas relações sociais uma dupla socialização, onde mulheres, num contexto de decadência e desintegração da instituição familiar, enquanto fenômeno imanente à crise do capital e o consequente *asselvajamento do patriarcado* (SCHOLZ, 2004), acabam por responsabilizar-se pela esfera reprodutiva familiar e também pela esfera econômica (onde os menores salários e demais opressões contra a mulher jamais deixaram de existir). Assim, há também uma relação psicossocial específica engendrada pela socialização do valor-dissociado, onde:

[...] determinadas qualidades, atitudes e sentimentos menosprezados (sensualidade, emocionalidade, fraqueza de carácter e de entendimento, etc.) são projectados sobre “a mulher” e dissociados pelo sujeito masculino, que se constrói como forte, realizador, concorrencial, eficiente e por aí fora. Por isso também têm de ser levadas em consideração as dimensões psicossocial e simbólico-cultural da estrutura da dissociação-valor, com o que o patriarcado produtor de mercadorias há-de ser apreendido como modelo civilizacional, e não apenas como sistema económico. (Scholz, 2004) [grifo nosso]

E aqui, a formulação de Scholz, de que o sistema patriarcal produtor de mercadorias não é apenas um sistema econômico, mas também um modelo civilizacional, tem de ser colocado em oposição à formulação de Tozi quando este afirma uma contemporânea “fase informacional do modo de produção capitalista” (TOZI, 2020 p. 491), que além de todos elementos já criticados em sua formulação,

este acaba por apontar para uma totalidade que se resume apenas a categorias econômicas, o que para nós representa uma insuficiência em sua análise.

Entretanto, ainda com Scholz, que delineia traços de uma estrutura social, a autora adverte que o elemento dissociado da sociabilidade capitalista, através da crítica do valor, constitui-se como uma “metateoria” que não pretende-se lógico dedutiva, mas sim crítica da lógica de identidades (resgatado em Adorno e Horkheimer em *Dialética do Esclarecimento* e atualizada), na qual:

Neste contexto, a teoria da dissociação-valor também configura uma metateoria, na medida em que não deixa partir do princípio de que os indivíduos masculinos e femininos correspondem sem mais nem menos à estrutura assim definida. Os homens e as mulheres nem se encaixam nela numa relação de um para um, nem conseguem subtrair-se por completo às correspondentes atribuições. (Scholz, 2004) [grifo nosso]

Em leituras posteriores, preconizando a teoria crítica do valor-dissociação, um importante esforço de desenvolvimento ulterior realizou-se na leitura e análise da formação e territorialização do capital na particularidade histórica brasileira. Tal esforço se fez através da leitura do *Sentido da Colonização* (Caio Prado Jr) enquanto etapa histórica de produção de mercadorias tropicais baseadas em trabalho escravo e voltada à exportação para as metrópoles europeias, somado à leitura do capítulo XXV do Livro I de *O Capital* de Marx, em que trata da Moderna Teoria da Colonização, onde a “colônia revela o segredo da metrópole”. Desta forma, o Grupo de Estudos do LABUR – USP apoia-se, por meio da crítica do valor-dissociação, de uma leitura que desmistifica o trabalho escravo na colônia brasileira como o lado reverso¹⁸ de uma

¹⁸O lado reverso da moeda, portanto, a escravidão nas colônias, conformou-se como desdobramento histórico mundial da modernidade, o que não significa dizer que se trata de um processo homogêneo ou idêntico em todas as partes onde se concretizou. Neste sentido, a partir da particularidade brasileira em seu período

mesma moeda, ou seja, da constituição do trabalho assalariado na Europa a partir do século XV e XVI. Portanto, tal formulação inclui a naturalização da inferiorização de raça como elemento constituinte e fundamental no processo secular de modernização e estruturação de sua sociabilidade, sendo o trabalho escravo a face dissociada do trabalho assalariado em formação no centro da economia capitalista (GRUPO DE CRÍTICA DO VALOR-DISSOCIAÇÃO, 2010):

Da mesma forma que as atividades reprodutivas, não diretamente produtivas de capital, atribuídas à mulher são encaradas como o outro do valor e inclusive *des-valorizadas*, sendo o próprio papel social da mulher inferiorizado em conjunto com as mesmas, é possível reconhecer, na produção colonial, o *outro* da relação-capital que então se generalizava na Inglaterra, às custas inclusive da acumulação proporcionada pela exploração colonial. (*Ibidem*, 2010)

Deste modo, esforçamo-nos para apreender brevemente o processo histórico e social do capital tendo como parte fundamental e constitutiva de sua forma social, historicamente determinada, o racismo e a inferiorização dos elementos atribuídos ao feminino. Neste sentido, a Geografia Crítica, que atenta-se estritamente para a materialidade do espaço, mas que também tinha como ponto fulcral a contradição entre trabalho e capital, ou seja, a apropriação jurídico subjetiva da mais valia, acabou por secundarizar em sua apreensão a própria constituição negativa da forma social do valor, que se faz insuficiente apenas do ponto de vista distributivista da *luta de classes*, mas também quando adotada apenas na perspectiva do valor como categoria central sem levar em conta o elemento dissociado.

Neste sentido, cabe aqui uma última ressalva à argumentação de Tozi (2020),

escravagista, em mediação com uma totalidade em processo de constituição/imposição da mercadoria enquanto categoria real social, o caráter “reverso” impõe-se como elemento comum às outras partes em que tais relações sociais manifestaram-se em sua forma particular.

quando este acaba por tematizar a superexploração do trabalho enquanto dedução lógica de efetividade da operacionalização das atividades da empresa Uber:

Contudo, ao invés de eliminar os sistemas informais existentes, sua virtuosa expansão mostra sua capacidade de “vampirizar” as formas flexíveis de organização típicas do circuito inferior da economia urbana, conforme proposta de Santos (1975). (TOZI, 2020 p. 491).

No entanto, o autor associa uma imensa capacidade de mobilização material e humana para o trabalho a uma suposta efetividade no que diz respeito a lograr acumulação de capital por parte da empresa. Como sua argumentação está embasada em uma Geografia Crítica que considera o trabalho enquanto atividade natural do humano em geral, e que tem como leitura da principal contradição da sociedade capitalista a relação capital – trabalho, resultando numa falta de identidade entre trabalhadores e produtos de seu trabalho (surrupitados pelos capitalistas, sendo esta a crise), o espaço não será problematizado enquanto constituição abstrata e concreta *dessubstancializada* de valor, portanto em crise.

Por isso a atividade da Uber aparece em sua leitura como óbvia mobilização material que move valorização do valor, estando sua principal crítica direcionada às manobras jurídicas e políticas (como na precariedade das relações de trabalho mas também em seus discursos sobre apresentar-se apenas como empresa mediadora ou digital), portanto, uma redução fenomenológica do processo em si que ainda assim contém apagamentos como no caso dos prejuízos que, apesar de mencionados, são logo descartados e tidos como momentâneos ou mera batalha da empresa que procurará reajustar-se às particularidades jurídicas de cada território em que atua, visando lograr lucros futuros em seu balanço individual.

Como já dito, para nós trabalho tem de ser entendido enquanto categoria real

social que se transforma em prática social, sendo esta sua determinação histórica válida somente na forma social moderna. Sendo assim, este será passível de entrar em crise, como tematizado nos argumentos de KURZ (1993).

Porém, através do conceito de *capital fictício* de Marx (1985) em que Kurz (2019) apropria-se para explicitar tal *dessubstancialização* do valor, apontaremos indícios de como a empresa continua a reproduzir-se, mesmo com seus prejuízos, e também de uma produção fictícia do próprio espaço, onde a eliminação em termos absolutos do trabalho dos processos produtivos mobilizará uma produção crítica do próprio espaço.

Desde que a Uber abriu seu capital em bolsa, no ano de 2019, a empresa passa a ser conduzida através de acionistas investidores, que fazem uma verdadeira aposta no futuro. O fato de que desde então só vem apresentando prejuízos não impediu de que continuasse a receber enormes aportes financeiros para continuidade de sua reprodução. Entretanto, a dinâmica desta sustentabilidade econômica tem de ser desmistificada e problematizada enquanto inserida numa sociabilidade já crítica de impossibilidade de valorização do valor (não apenas do ponto de vista individual, em relação aos prejuízos apresentados em seus relatórios, mas também em relação ao processo global de acumulação inviabilizado historicamente a partir da revolução microeletrônica desde os anos 1970).

Neste sentido, como explicar uma valorização cada vez maior de seus títulos de propriedade em bolsa quando seus relatórios só apresentam prejuízos? Pois é justamente a aposta no futuro por parte dos acionistas que tem de ser traduzida em uma dinâmica de bolha financeira (neste caso, do setor de tecnologia, na bolsa de NASDAQ) que simula acumulação capitalista através do acesso ao mercado de capitais, onde não há um movimento de $D - M - D'$, mas sim de $D - D'$. Segundo Kurz

(2019):

O aparente movimento direto $D - D'$ só se torna “fictício” em sentido estrito quando o fracasso do processo de valorização é maquiado, pagando-se créditos que se tornaram insolvíveis com novos créditos. É o que acontece hoje em grande escala, não só com créditos do Terceiro Mundo, mas também com uma grande massa de créditos disponíveis às empresas e ao consumo. Desse modo, o sistema financeiro empurra uma montanha sempre crescente de dinheiro creditício “sem substância”, tratado “como se” passasse por um processo real de valorização, embora seja apenas ficcionalizado. Assim, o nexos entre trabalho abstrato e dinheiro se prolonga tanto que a não coincidência das duas formas fenomênicas não se mostra de imediato, sendo de algum modo “adiada”. Contudo, a cadeia fictícia de prolongamentos acabará por se romper, ou seja, a meta remuneração de juros do movimento $D - D'$ alcançará o seu limite, crescida para além de seu conteúdo substancial. (KURZ, 2019 p. 58).¹⁹

Do mesmo modo, um exemplo como a empresa Amazon, que antes apresentava em seus relatórios consecutivos prejuízos e depois passou a apresentar lucro, tem de ser entendida nesta dinâmica, pois um eventual balanço individual da empresa Uber que no futuro apresente lucro não pode corresponder sem mais nem menos a uma acumulação capitalista bem-sucedida, pois é preciso mediar sua particularidade (enquanto unidade produtiva) em relação à totalidade do processo global de acumulação, que já não pode mais reproduzir-se sem esta dinâmica de ficcionalização da economia e consequente formação de bolhas que inevitavelmente tem de estourar mais cedo ou mais tarde.

E nesta mesma direção, a produção do espaço (que para autores como Tozi acaba por constituir uma saída para a crise do capital já que a superexploração do

¹⁹ O mencionado movimento de bolha financeira constituído por esta dinâmica de simulação de acumulação através do acesso aos mercados de capitais por parte das empresas, como no caso da Uber, explica-se da seguinte forma: “Um aspecto desta questão é que os mercados financeiros estão sujeitos à habitual lei mercantil da oferta e da procura: pagar os juros sobre créditos através de novos créditos aumenta a procura de capital financeiro, o que empurra para cima o juro como preço do dinheiro. O resultado, quando as dimensões destes processos são suficientemente grandes, é a escassez de capital financeiro, que no fim conduz a um limite insuperável, apesar de todos os truques para obter liquidez.” (KURZ, 2019 p. 100, nota 12).

trabalho e mobilização material são evidentes) tem de ser entendida na chave de uma *produção fictícia do espaço*, onde apesar de sua face material, a dessubstancialização de tal produção se manifestará criticamente enquanto fenômeno de falência generalizada de empresas, cidades fantasmas entre outras formas de desdobramentos críticos da própria forma social em colapso, e que apenas pode reproduzir-se por meio de bolhas financeiras que simulam acumulação.

7 BIBLIOGRAFIA

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Sem maquiagem: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2014

_____. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração, Site Passapalavra/ Blog da Boitempo, 2017.

_____. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Revista Psicoperspectivas, vol.18, n.03, p. 41-51, 2019

_____. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020.

ALFREDO, Anselmo. Negatividade e a crítica à crítica crítica: Sobre espaço, tempo e modernização. 2008. Texto do autor, mimeo.

ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão: O novo proletariado de serviço na era digital. Boitempo. 2018.

ANTUNES, Ricardo (org.). Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0. Boitempo. 2020.

GRUPO DE CRÍTICA DO VALOR-DISSOCIAÇÃO – SP. Formação do trabalho e Modernização Retardatária no Brasil [Nachholende Modernisierung und die Herausbildung der Arbeit in Brasilien]. São Paulo, Dep. de Geografia, FFLCH, USP. Texto para debate entre o Grupo de Crítica do Valor-Dissociação-SP, Brasil e Gruppe Exit! (Verein Für kritische Gesellschaftswissenschaften) [Associação para as Ciências Sociais Críticas], Nuremberg, Alemanha, 2010. Texto dos autores, mimeo.

JAPPE, Anselm. As aventuras da mercadoria: para uma nova crítica do valor. Antígona, Portugal, 2006.

KURZ, Robert. O colapso da modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial. Paz e Terra, São Paulo, 1993.

_____. O duplo Marx [Der doppelte Marx]. Publicado na Folha de São Paulo, Fevereiro 1998, com o título *O MANIFESTO INVISÍVEL* e tradução de José Marques Macedo. Disponível em: <<http://www.obeco-online.org/rkurz8.htm>>

_____. “A substância do capital: O trabalho abstracto como metafísica real social e o limite interno absoluto da valorização” [Die Substanz des Kapitals: abstrakte Arbeit als gesellschaftliche Realmetaphysik und die absolute Schranke der Verwertung]. Revista exit!, Krise und Kritik der Warengesellschaft, Editora Horlemann, Alemanha, número 1, 2004. Tradução de Lumir Nahodil e Boaventura Antunes. Disponível em: <<http://obeco.planetaclix.pt/rkurz203.htm>>.

_____. “A ascensão do dinheiro aos céus: os limites estruturais da valorização do capital, o capitalismo de cassino e a crise financeira global”. Em: BOECHAT et al. (orgs.). Geografares, Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES, número 28, janeiro – junho de 2019. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/geografares/issue/view/991>>.

MARX, Karl. O Capital – Crítica da Economia Política. Livro I, Tomo I. São Paulo, Abril Cultural, 1983 (Série “Os Economistas”).

_____. O Capital – Crítica da Economia Política. Livro III, Tomo II. São Paulo, Abril Cultural, 1985 (Série “Os Economistas”).

MENEGAT, Marildo. A crítica do capitalismo em tempos de catástrofe: o giro dos ponteiros no relógio no pulso de um morto. Ed. Consequência, Rio de Janeiro, 2019.

ORTLIEB, Claus Peter. Objetividade Inconsciente. Aspectos da Crítica das Ciências Matemáticas da Natureza, 2019. Disponível em: <

online.org/cpo_pt.htm>.

PITTA, Fábio. “O crescimento e a crise da economia brasileira no século XXI como crise da sociedade do trabalho: bolha das commodities, capital fictício e crítica do valor-dissociação”. Revista Sinal de Menos, n. 14, vol. 1, 2020. Disponível em: <<http://sinaldemenos.org/2020/05/18/sinal-de-menos-14-vol-1/>>

SANTOS, Milton. Por uma Geografia nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. EDUSP, São Paulo, 2002.

SCHOLZ, Roswitha. “A teoria da dissociação sexual e a teoria crítica de Adorno” [Die Theorie der Geschlechtlichen Abspaltung und die Kritische Theorie Adornos]. Comunicação apresentada no Seminário sobre a obra de Roberto Schwarz na Universidade de São Paulo em Agosto de 2004. Publicado com o título “*A teoria da cisão de gêneros e a teoria crítica de Adorno*” e tradução de Marcos Branda Lacerda em “*Um crítico na periferia do capitalismo: reflexões sobre a obra de Roberto Schwarz*”, Maria Elisa Cevalco (Org.), Milton Ohata (Org.), São Paulo: Companhia das Letras, 2007, pp. 168-180. Disponível em: <http://www.obeco-online.org/roswitha_scholz9.htm>

TOZI, Fábio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. Geousp-Espaço e Tempo (On-line), v. 24, n. 3, p. 487-507, dez. 2020.