



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, NEOLIBERALISMO E O UBER EMPREENDEDOR: O FETICHE DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO

Fabiano Milano Fritzen

fmfritzen@gmail.com

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Brasil

Paulo Abdala

paulo.abdala@ufrgs.br

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Brasil

Raquel Eline da Silva

raqueleline.ac@gmail.com

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Brasil



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMO

A reestruturação produtiva relacionada com a ascensão do capital financeiro e do neoliberalismo em escala mundial produz novas formas de organização do trabalho, caracterizadas pela flexibilização, informalidade e precarização da classe trabalhadora (ANTUNES, 2014). Esse fenômeno, longe de estar esgotado, se aprofunda a partir da renovação do neoliberalismo como um projeto sociopolítico e econômico da classe capitalista transnacional, incorporando novas matrizes teóricas e referências para se transmutar em uma variante heterodoxa, mais adaptada aos dias atuais, marcada pelo “homem empreendedor”, aquele que depende direta e constantemente de sua própria capacidade de vender sua força de trabalho (PUELLO-SOCARRÁS, 2014). O UBER como sistema de transporte compartilhado é uma plataforma que se ajusta a essa realidade contemporânea. Para Wallsten (2015) a chamada economia de compartilhamento refere-se, geralmente, ao fenômeno de transformar recursos não utilizados ou subutilizados de propriedade de indivíduos, em recursos produtivos, sendo, desempregados e pessoas subempregadas, ativos produtivos desperdiçados. Ela gera valor ao combinar esses ativos com consumidores dispostos a pagar pelos serviços que esses ativos poderiam fornecer. Não obstante, destaca o autor, o sucesso da economia de compartilhamento encontra-se centrada na capacidade da tecnologia de quebrar barreiras regulamentares de entrada. Assim, calcados no pressuposto da melhoria da qualidade dos serviços e da queda de preços ao consumidor, aplicativos como o UBER ocultam o processo de deterioração das condições de trabalho a partir de pseudogarantias, como maior liberdade e flexibilidade, supostamente oportunizadas ao trabalhador/empreendedor. Isso nos conduz a constatação de que a economia do compartilhamento é mais um fetiche produzido dentro do processo constante de renovação do capitalismo, relacionado com as transformações em seu estágio neoliberal. Marx (2013) afirma que o caráter fetichista da mercadoria encobre as relações sociais de produção, tratando-as como elementos materiais inerentes aos produtos do trabalho, de tal maneira que uma relação social entre homens assume a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas (*sachlich*). O fetiche caracteriza-se pelo descolamento dos produtos dos próprios homens, adquirindo a aparência de uma existência independente, afastando os ciclos de produção e consumo (LEFEBVRE, 2009). Analogamente, o fetiche da economia do compartilhamento se fundamenta em uma relação na qual todos supostamente ganham, o trabalhador/empreendedor livre que obtém uma fonte de renda fácil e rápida, o usuário que paga menos e a empresa que auferir lucros, encobrendo por trás da ideologia neoliberal o recrudescimento da reificação do trabalhador; a extensão e intensidade da jornada de trabalho; a legislação e os interesses nela representados; o acirramento da competição entre pares e a perda de sentimento de classe; a submissão ao trabalho precarizado; entre outras. Para avançar nesse debate, o presente estudo propõe analisar as experiências de motoristas e ex-motoristas do aplicativo UBER na cidade de Porto Alegre, RS, Brasil.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

ABSTRACT

The productive restructuring related to the rise of financial capital and neoliberalism on a world scale produces new forms of organizing the work characterized by flexibility, informality and precariousness of the working class (ANTUNES, 2014). This phenomenon, far from being exhausted, is deepened by the renewal of neoliberalism as a socio-political and economic project of the transnational capitalist class, incorporating new theoretical matrices and references to be transmuted into a heterodox variant, more adapted to the present day, marked by the "entrepreneurial man", the one who depends directly and constantly on his own ability to sell his labor power (PUELLO-SOCARRÁS, 2014). UBER as a shared transportation system is a platform that adjusts to this contemporary reality. For Wallsten (2015) the so-called sharing economy generally refers to the phenomenon of transforming unused or underutilized resources owned by individuals into productive resources, being, unemployed and underemployed, wasted productive assets. It creates value by combining these assets with consumers willing to pay for the services that those assets could provide. Nevertheless, the author points out, the success of the sharing economy is centered on the technology's ability to break down regulatory entry barriers. Based on the assumption of improved service quality and price reduction to the consumer, applications such as UBER conceal the deterioration of labor conditions from pseudo-guarantees, such as greater freedom and flexibility, supposedly opposed to the worker / entrepreneur. This leads us to realize that the sharing economy is more a fetish produced within the constant process of capitalism renewal, related to the transformation in its neoliberal stage. Marx (2013) states that the fetishistic character of the commodity masks the social relations of production, treating them as material elements inherent in the products of labor, in such a way that a social relation between men assumes the phantasmagorical form of a relation between things (sachlich). The fetish is characterized by the detachment of men's own products, acquiring the appearance of an independent existence, moving away the cycles of production and consumption (LEFEBVRE, 2009). Analogously, the fetish of the sharing economy is based on a relationship in which everyone is supposed to win, the free worker / entrepreneur who gets a fast and easy source of income, the user who pays less and the company who profits, hiding behind the neoliberal ideology the intensification of worker's reification; the extent and intensity of the work day; the legislation and interests represented therein; the heightened competition between peers and the loss of class consciousness; subjection to precarious work; among others. In order to advance in this debate, the present study proposes to analyze the experiences of drivers and ex-drivers of UBER application in the city of Porto Alegre, RS, Brazil.

Palavras-chave

Economia de compartilhamento, uberização e fetiche

Keywords

Sharing economy, uberfication and fetish.



XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introdução

Em nenhuma sociedade capitalista o trabalhador é livre para vender sua força de trabalho, mas, ao contrário, é obrigado a vendê-la. Trata-se, em verdade, de um processo de constante expropriação de suas condições de subsistência com o intuito de que não abandone o mercado de trabalho. Sua liberdade consiste em que não integra os meios de produção, como escravo, nem tampouco lhe pertence os meios de produção (Marx, 2013). Para Marx (2013), ainda que não esteja preso por grilhões, o trabalhador no modo de produção capitalista está preso por fios invisíveis, o que configura uma aparente independência aparada pela constante troca de empregadores e pela *fictio juris* do contrato.

A expansão constante do capitalismo opera, contudo, transformações no mundo do trabalho, fazendo com que este assuma diversificadas aparências, em geral, fartamente disseminadas tanto pela educação escolar, profissional, pelas empresas quanto pelo próprio Estado. As noções de empreendedorismo, homem empreendedor, a economia de compartilhamento e a uberização das relações do trabalho figuram, entre outras, como expressões atuais desse processo de fetichização, e estão calcadas na fissura entre vida e trabalho, já que alimentam o desejo por uma existência que não esteja ritmada pelo contrato de trabalho e a ilusão de um mundo sem trabalho.

Damboriarena (2016), ao discorrer sobre a evolução do pensamento neoliberal, a desestatização da esfera pública e a decorrente transformação de cidadãos em clientes, destaca o enaltecimento da concorrência centrada no empreendedorismo por meio do qual os indivíduos são levados a atuar e manter relações como se fossem empresas, assumindo a própria responsabilidade, associado a um discurso sedutor de sucesso, liberdade e autonomia. Para Puello-Socarrás (2008), o homem empreendedor não é nem um trabalhador e tampouco constitui uma classe empresarial, sendo apenas um indivíduo isolado que empreende consigo mesmo e assume riscos solitariamente ao combinar fatores de produção. As consequências, para o trabalhador e sua classe, são apontadas por Damboriarena (2016, p. 73-74):

Tudo isso contribui para a desregulamentação do mercado de trabalho, para o enfraquecimento do poder político e de negociação das representações da classe trabalhadora e, principalmente, para a redução do peso relativo dos assalariados, em detrimento do crescimento da informalidade. Contribui, também, para a maior fragmentação da classe trabalhadora, que se torna mais frágil e heterogênea, com menor poder de negociação, além de colocar-se em posições opostas e rivais na medida que os ditos empreendedores, por



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

assumirem os riscos e incerteza do mercado, enfraquecem os direitos sociais e a estabilidade dos trabalhadores assalariados.

O indivíduo empreendedor transforma-se, assim, na fonte de seus próprios direitos (individuais), garantidos apenas por meio da concorrência de mercado, e não mais pelo aparelho de Estado. O surgimento desses empreendedores de aparência imparcial e neutra tende a desvanecer a relação conflitiva entre Trabalho (e trabalhadores) e Capital (capitalistas), assim como reforçar a noção de homem livre e senhor de sua sorte. Tal construção social liberal de “homem livre” necessita, contudo, ser questionada: liberdade para quem? E para fazer o quê?

De forma semelhante, a uberização das relações de trabalho, que se materializa a partir do surgimento das empresas-aplicativo, ou empresas-plataforma, configura-se como uma das manifestações atuais da fetichização da liberdade. A adjetivação ‘uber’ não se refere exclusivamente à gigante do transporte privativo urbano lançada no mercado em 2010, mas aos diferentes modelos de empresa-aplicativo que estabelecem o mesmo padrão de relações de trabalho. Não obstante, o trabalhador uberizado caracteriza-se, em verdade, como uma variação do homem empreendedor.

Para Abílio (2017), que vai além, o trabalhador uberizado, além de um microempreendedor é, também, um trabalhador amador, ou seja, aquele que realiza trabalho sem sua forma socialmente estabelecida, em atividades que podem transitar entre o lazer, a criatividade, o consumo e o complemento de renda. Trata-se, portanto, de uma ausência da forma concreta do trabalho, o que significa a plena flexibilidade e maleabilidade de uma atividade que, entretanto, se realiza como trabalho. De forma mais atenta, a autora descreve este trabalhador como um nanoempresário-de-si, permanentemente disponível ao trabalho em uma relação de subordinação dissimulada que lhe retira garantias mínimas. Dissimuladas as formas de controle, gerenciamento, vigilância e expropriação de seu trabalho, estas são, ao mesmo tempo, evidentes e pouco tangíveis: trata-se de trabalhador autônomo, a empresa não é sua contratante, ele não é um empregado, mas um cadastrado que trabalha de acordo com suas próprias determinações.

O fetiche da economia do compartilhamento, por sua vez, se fundamenta em uma relação na qual todos supostamente ganham. O trabalhador/empreendedor livre que obtém uma fonte de renda fácil e rápida, o usuário que paga menos e a empresa que auferir lucros. Propagada como uma alternativa aos canais públicos e privados, a economia de compartilhamento apresenta-se como



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

caminho para reviver valores comunitários por meio das relações de consumo. Para Hall (2016), contudo, a economia de compartilhamento é apenas parte de um ecossistema socioeconômico muito maior, dominado pelo uso da tecnologia da informação e de satélites para coordenar a força de trabalho e criar cadeias de fornecimento transnacionais globais, permitindo a fabricação *just-in-time* por meio da produção de sistemas de baixo custo, trabalho assalariado e exploração de trabalhadores terceirizados.

Neste sentido, o presente estudo propõe-se a analisar a experiência do aplicativo UBER após sua chegada e implementação na cidade de Porto Alegre, RS, Brasil.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco Teórico

Harvey (2007) afirma que, como prática político-econômica, o neoliberalismo defende que o bem-estar humano pode ser melhor promovido por meio da maximização das liberdades empresariais dentro de um quadro institucional caracterizado por direitos de propriedade privada, liberdade individual, mercados livres e livre comércio. Cabe ao Estado criar e preservar um quadro institucional apropriado a tais práticas. O autor defende que o neoliberalismo se tornou hegemônico e atingiu efetivamente o mundo como uma poderosa vaga de reforma institucional e ajustamento discursivo, mesmo tendo seu desenvolvimento ocorrido de forma desigual. Essa naturalização do neoliberalismo como sistema de pensamento ocorreu, por sua vez, pelo êxito com que se enraizou profundamente no senso comum a ponto de não ser questionado. Assim, ao considerarem os ideais políticos dos direitos individuais e da liberdade como sacrossantos, como ‘valores centrais da civilização’, os fundadores do pensamento neoliberal o fizeram de forma astuta, já que são conceitos com grande atratividade.

No Brasil, no período entre o fim da ditadura militar e o governo Sarney, o projeto neoliberal e de reestruturação produtiva do capital, apesar de ainda relativamente distante, já demonstrava os primeiros influxos da nova divisão internacional do trabalho. Durante a década de 80, esse processo, inicialmente restrito, leva as empresas a adotarem novos padrões organizacionais e tecnológicos, bem como novas formas de organização social do trabalho. A partir da década de 90, contudo, ocorre sua intensificação e, no estágio atual, manifesta-se nos enormes enxugamentos da força de trabalho combinados com mutações sociotécnicas no processo produtivo e na organização do controle social do trabalho. A flexibilização e a desregulamentação dos direitos sociais, bem como a terceirização e as novas formas de gestão da força de trabalho, implantadas no espaço produtivo, estão em curso acentuado e presentes em grande intensidade, coexistindo com o fordismo, que parece ainda preservado em vários ramos produtivos e de serviços (ANTUNES, 2014).

A economia de compartilhamento, o capitalismo de plataforma e a noção de homem empreendedor são expressões atuais, o que não significa dizer que são novas, da centralidade do trabalho na sociedade capitalista em que a forma mercadoria condiciona, direta ou indiretamente, as relações sociais. A necessidade de adjetivar o trabalho como compartilhado ou empreendedor explicita o mascaramento de relações de trabalho crescentemente desumanizadas e precarizadas, o



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

que é próprio do fetichismo capitalista e, não obstante, daquilo que Marx (2004) considera como trabalho estranhado ou alienado. Para Marx (2013), o fetichismo encobre as características sociais do próprio trabalho dos homens e as transfere aos produtos do trabalho como se lhe fossem características inerentes, fazendo com que uma relação social estabelecida entre os homens assuma a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas (*sachlich*). Essas relações sociais fantasmagóricas que retroagem sobre o ser humano e passam a definir o seu agir. Para Lukács (2003), a sujeição do trabalhador a esse tipo de trabalho decorre da submissão da sua consciência, da objetivação da sua alma, já que ultrapassa as categorias econômicas para atingir os objetos espirituais mais refinados e importantes da vida humana. Puello-Socarrás (2008) destaca, por sua vez, que o homem empreendedor não é nem um trabalhador e tampouco constitui uma classe empresarial, sendo apenas um indivíduo isolado que empreende consigo mesmo e assume riscos solitariamente ao combinar fatores de produção

Essa centralidade do trabalho, que limita as relações sociais àquelas produzidas no contexto específico do trabalho, demanda, segundo Duayer (2015), uma crítica ontológica como condição necessária para a emancipação do sujeito. Essa crítica deve ser, segundo o autor, a crítica ao modo de produzir sob o regime do capital, ou seja, a crítica ao trabalho no capitalismo e não a crítica do capitalismo sob o prisma do trabalho. Trata-se de reconhecer o caráter escravizador do trabalho sob o capitalismo e, ao mesmo tempo, sua posição unilateralizante e determinante para a socialização humana.

Neste sentido, adverte Lukács (2012), Marx posiciona no centro de sua reflexão o problema da produção e reprodução da vida humana e, por conseguinte, o trabalho como “categoria central, na qual todas as outras determinações já se apresentam *in nuce*” (LUKÁCS, 2012, p. 285). Para o autor, o trabalho é responsável por uma dupla transformação, a saber: do indivíduo que trabalha, que é transformado pelo próprio trabalho, e dos objetos e forças da natureza, os quais são transformados em objetos de trabalho.

Assim, ao se considerar o trabalho como “ponto de partida para o tornar-se homem do homem” (LUKÁCS, 2012) com pleno domínio de si mesmo e não subjugado ao capital, se reconhece a

¹ De forma concisa.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

importância das categorias da historicidade e generidade para o ser social. O ser social como ser histórico remete à ideia de sujeitos que aparecem e se mantêm ao longo da história porque se explicitam e se renovam na realidade ao interferir de maneira persistente em seu próprio devir. Desconsiderar a essência qualitativa do tempo para o ser social é, portanto, admiti-lo como mero critério de cálculo quantitativo, espaço de trabalhos precisamente fragmentados e calculados

No entanto, a compreensão dos fenômenos da fetichização e alienação não se encontra exclusivamente na filosofia da história e, tampouco, está na cotidianidade entendida como mero passar do tempo. Lukács (2003) esclarece que somente da inter-relação dos fenômenos sociais da vida cotidiana com a totalidade em que esses funcionam é que as formas fetichistas de objetividade, engendradas necessariamente pela produção capitalista, podem ser vistas como meras ilusões, que não são menos ilusórias por serem vistas como necessárias (LUKÁCS, 2003).

A compreensão do caráter histórico do ser social, bem como sua relação com a possível reprodução das legalidades do modo capitalista de produção, permite avançar para o debate da generidade humana que, sob a centralidade do trabalho assalariado capitalista se manifesta como um retrocesso no processo de objetivação da vida genérica humana por meio do trabalho. Nesse sentido, no capitalismo, com sua sociabilidade calcada na mercadoria, a antinomia entre indivíduo e sociedade atinge sua expressão máxima. Por esta razão, Marx (2010) defende que, no capitalismo, quanto mais riqueza produz, mais pobre torna-se o trabalhador; quanto mais mercadorias produz, mais barato torna-se ele mesmo como mercadoria. A objetivação do trabalho como produto do trabalho fixado em um objeto aparece como efetivação do trabalho, mas representa, para o trabalhador, sua desefetivação, a perda do objeto e a servidão ao objeto. A criação deste mundo objetivo, que se agiganta às custas de mais trabalho, representa ao trabalhador a gradativa perda de si mesmo em uma relação de hostilidade e estranhamento.

Com vistas a manutenção da socialidade burguesa calcada na antinomia indivíduo e sociedade destacam-se complexos valorativos adequados para expressar as alternativas que surgem no interior da regência do capital com vistas a dominação de classe, quais sejam, a Política e o Direito (LESSA, 2015).



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

No capítulo sobre a jornada de trabalho, Marx (2013) traz um relato pormenorizado da luta dos trabalhadores entre a metade do século XIV e o final do século XVII, contra as investidas do capital, os avanços e retrocessos na legislação fabril da época e o resultado dos muitos processos judiciais de trabalhadores contra fabricantes. Portanto, o Direito surge com o objetivo de consolidar de modo consciente as relações de dominação, de regular as relações econômicas entre os homens em um contexto de antagonismo entre classes. Sendo seu alvo a homogeneização social, nada produz de novo no âmbito material, mas assume o mundo material como dado para nele introduzir princípios ordenadores obrigatórios (LUKÁCS, 2012). Já a política, para Lessa (2015), é o poder que se exerce no e pelo Estado. Decorre da propriedade privada e da exploração do homem pelo homem. Tal como o Estado é a sociedade de classes organizada politicamente, a política é o poder de classe exercido no e pelo Estado.

Fontes (2017) concorda que a exploração do trabalhador pela via jurídica é antiga e, além disso, permanece em plena atividade. A autora relembra que essas relações de exploração se originam na expropriação massiva de terras camponesas do século XV e nos chamados “cercamentos parlamentares”, realizados no século XVIII na Inglaterra, que extinguíam a propriedade camponesa através de decretos. Esse tipo específico de cercamento por atos do Parlamento extinguiu os direitos de propriedades consideradas problemáticas para o processo de acumulação dos senhores de terra, atestando o triunfo do capitalismo agrário (WOOD, 1999). Na atualidade, Fontes (2017) aponta para os variados tipos de terceirização da contratação de trabalhadores² os quais objetivam curto-circuitar a legislação em defesa dessa classe, promovendo o distanciamento crescente entre o empregador direto e o proprietário dos recursos sociais de produção³ (a grande empresa contratante das empresas fornecedoras de força de trabalho).

² A exemplo da lei que libera a terceirização para todas as atividades das empresas brasileiras: Projeto de Lei da Câmara nº 4.302/1998, e Lei nº 13.429, aprovada em plenário no dia 22/03/2017 e publicada no Diário Oficial da União no dia 31/03/2017.

³ A exemplo da Reforma Trabalhista brasileira: Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2017, e Lei nº 13.467, aprovada em plenário no dia 13/07/2017 e publicada no Diário Oficial da União no dia 14/07/2017.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

III. Análise de Dados

Parece relevante destacar que o interesse deste estudo pela experiência de implementação da empresa-aplicativo, ou empresa-plataforma UBER na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, ocorre pelo fato de que esta foi a primeira empresa de transporte privado de passageiros a instalar-se na cidade, em novembro de 2015. Não se trata, porém, de particularizar a análise nessa organização em específico, mas toma-la como referência em razão de seu rápido crescimento e impacto em todo mundo, a ponto, por exemplo, de gerar novo vocabulário e expressões, tais como: uberizar, uberização do trabalho, uberização da economia, entre outros. Não obstante, o que atualmente vem sendo utilizado para referir-se ao padrão uberizado de trabalho já vinha sendo, de modo simultâneo, desenvolvido em diferentes setores da chamada economia de compartilhamento, desde automóveis, alimentos, serviços, alojamento, até informação e tecnologia. Daí não ser possível atribuir à UBER sequer a originalidade de seu processo de produção de valor e, principalmente, mais-valor.

A Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco, e hoje está em mais de 600 cidades em mais de 77 países. Segundo a empresa, seu objetivo é aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades (UBER, 2017). Conforme dados disponibilizados em seu site, a UBER chegou ao Brasil no ano de 2014, no Rio de Janeiro, por ocasião da Copa do Mundo daquele ano. Atualmente, já está presente em mais de 100 cidades, com aproximadamente 500 mil motoristas cadastrados e 17 milhões de usuários. No Rio Grande do Sul, a empresa chegou ao final de 2015 na cidade de Porto Alegre. Atualmente, 133 municípios já estão cobertos pelo serviço da UBER, o que compreende 69% da população do Estado e a maior área contínua de atuação do país.

Independente da região de atuação e da existência de legislação reguladora, conforme será abordado mais adiante, importa reconhecer a UBER como organização que implanta formas de extração de mais-valor em grande escala por meio de plataformas tecnológicas que reivindicam para si características como “colaborativa” e “livre”. Essas e outras características são, contudo, fetichizações da realidade a medida em que os discursos de colaboração e liberdade não se efetivam no dia-a-dia do trabalhador. Para Fontes (2017), ao contrário, se faz necessário identificar as relações



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

reais que aí se estabelecem, como contribuem para a concentração do capital, assim como as novas tensões produzidas entre capital e trabalho.

O fetiche do compartilhamento é alimentado pela ideia de que a UBER promove “mais um modo de se locomover na cidade” (UBER, 2017), a partir de uma plataforma que proporciona a conexão entre motoristas parceiros e usuários desse serviço. Entre o portfólio de serviços ofertados pela UBER, o uberPOOL se apresenta como uma forma de compartilhamento que possibilita a diminuição dos congestionamentos nas grandes cidades e, com isso, sugere trazer benefícios ao meio ambiente. Para Julio (2017), a UBER não tem nada a ver com compartilhamento, mas, ao contrário, é parte do que considera economia da exploração ao pagar tão pouco aos seus motoristas. Além disso, considera a empresa injusta ao rastrear seus consumidores e fazer com que executem um software não-livre que é também um *malware*⁴, rastreando usuários antes e depois da corrida. Ao comparar a UBER com outros serviços semelhantes como os táxis, destaca o autor, percebe-se que a empresa é pior em todas as dimensões éticas, principalmente em relação à liberdade dos passageiros e motoristas, já que estes são vigiados constantemente.

Não se trata, portanto, de compartilhar acesso ao serviço de transporte, mas de vender este acesso. Hall (2016) caracteriza esta relação como “*share-the-scrap-economy*”, ou seja, as grandes somas de dinheiro ficam com as corporações e os restos ficam para o trabalhador, que só trabalha sob demanda. Essa relação de exploração pode ser identificada no discurso adotado pela empresa em sua chegada a Porto Alegre, já que argumentava como atrativo para os motoristas interessados o fato de que o pagamento em cartão, e não em dinheiro, proporcionaria maior segurança para trabalhadores e usuários. Menos de dois anos transcorridos, os motoristas da UBER Porto Alegre protestam contra a escalada de violência em razão da mudança na política de pagamentos da empresa, que passou a aceitar o pagamento em dinheiro (GAÚCHAZH, 07/03/2017).

O fetiche da liberdade e flexibilidade, por sua vez, pode ser identificado na forma como a UBER se apresenta como serviço e mobiliza novos motoristas a se cadastrarem. Em seus termos, a UBER (2017) se autodenomina “o trabalho que coloca você em primeiro lugar”. A empresa utiliza

⁴ Do inglês *MALicious softWARE*, trata-se de um software destinado a se infiltrar em um computador alheio de forma ilícita, com o intuito de causar algum dano ou roubo de informações.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

como argumento o fato de que é o próprio trabalhador quem pode definir seu horário de trabalho e estabelecer seu tempo livre sem necessitar da autorização de ninguém. Esse desemprego metamorfoseado em liberação do trabalho mascara, entretanto, um trabalho permanentemente vigiado e avaliado – avaliação em grande parte transferida ao público consumidor – que se traduz na extensão e intensificação da jornada de trabalho de maneira mais ou menos aparente. Sem dar-se conta, o trabalhador é capturado pelo fetiche de liberdade quando não mais consegue distinguir o que é e o que não é tempo de trabalho, quando mistura a vida pessoal com a esfera profissional e, com isso, substitui o relógio ponto pelo relógio de pulso e/ou do celular. Essa sujeição começou a ser tornar aparente quando alguns motoristas passaram a perceber um aumento de 50% de trabalho, aproximadamente, como forma de manter os ganhos inicialmente obtidos com a UBER, em São Paulo. O aumento da concorrência com novos aplicativos e com novos motoristas cadastrados faz com que a jornada de trabalho se estendesse em até 18 horas diárias, para um ganho de R\$ 200,00 (G1, 10/05/2017). A própria UBER, ao introduzir diferentes modalidades de serviços de transporte privado, faz com que o rendimento diário dos motoristas seja reduzido, o que os obriga a aumentar a jornada de trabalho (G1, 29/07/2016).

Em Porto Alegre, a Associação dos Motoristas Privados e de Tecnologias (AMPRITEC), que representa os motoristas do aplicativo UBER, denuncia as dificuldades enfrentadas pelos motoristas em seu relacionamento com a empresa, entre elas a redução dos ganhos do trabalhador, o que tem forçado a extensão das jornadas de trabalho (CORREIO DO POVO, 10/02/2017).

A tecnologia, enquanto fetiche, também é responsável pela mistificação da UBER como empresa moderna, espaço para uma nova forma de trabalho, mais humano e atento aos problemas sociais e ambientais e disruptiva no que concerne as relações entre capital e trabalho. Em Porto Alegre, por exemplo, a empresa investe em campanhas como o UberSolidário com o intuito de recolher agasalhos, que são doados por usuários do serviço na época de inverno (UBER, 2017). A imagem de empresa socialmente responsável provem de trabalho não remunerado de seus motoristas.

A realidade, contudo, demonstra que a tecnologia não isenta a UBER da utilização de práticas ilegais, desonestas e preconceituosas. Em todo o mundo, a multinacional americana é acusada de abusos, sexismo, roubo de tecnologia e conflitos de todo tipo (G1, 14/06/2017), como o aluguel de uma



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

frota de veículos defeituosos, em Cingapura, por exemplo (G1, 04/08/2017). Reflexo disso é que a empresa já aparecia como a nona em número de reclamações no ranking brasileiro de queixas (Reclame Aqui), em janeiro de 2017, sendo que em Porto Alegre, o maior número de reclamações refere-se ao preço, atendimento, qualidade dos carros e relacionamento com o cliente (GAÚCHAZH, 08/01/2017).

O chamado ranking de reputação que atribui notas tanto a motoristas quanto a usuários por meio de escala que vai de uma até cinco estrelas é bastante enaltecido por usuários e pela própria UBER, que afirma que motoristas com boas notas carregam passageiros com boas notas, como uma meritocracia aplicada ao transporte privado de passageiros (GAÚCHAZH, 10/11/2016). O que não fica esclarecido, contudo, é que as avaliações podem ocorrer por critérios subjetivos os mais diversos, prejudicando usuários e, principalmente, motoristas pela queda no ranking. Seguindo a mesma lógica, determinados bairros ou regiões da cidade de Porto Alegre não possuem atendimento da UBER em determinados horários. O demérito, nesse caso, é culpa da segurança pública, segundo a UBER, e da preocupação com a segurança dos motoristas. O que a empresa não assume é o fato de que a medida foi tomada após protestos dos motoristas contra o uso de dinheiro em espécie para pagamento das corridas (GAÚCHAZH, 03/07/2017).

Apesar dos problemas apontados por usuários e motoristas da UBER, a empresa faz questão de passar uma imagem de moderna e descomplicada, atribuindo à plataforma digital a capacidade de facilitar a vida de usuários, o trabalho dos motoristas e toda e qualquer eventual adversidade. Ao sugerir ao motorista que “deixe o app mostrar o caminho” (UBER, 2017) a empresa procura retratar um trabalho simples e fácil em que o aplicativo faz todo o trabalho difícil para o motorista. O fetiche está, nesse caso, em transferir para a tecnologia a capacidade de engendrar mudanças sociais, ou seja, uma característica constitutiva da capacidade humana transferida para uma coisa.

O estímulo ao empreendedorismo, como apagamento jurídico fictício da relação real de subordinação do trabalho ao capital, que se apresenta com a ideia de igualdade entre “capitalistas”, sendo que um deles, nesse caso, é mero proprietário e sua força de trabalho (FONTES, 2017), também faz parte do repertório utilizado pela UBER. Segundo a empresa, “dirigir com a UBER é uma oportunidade flexível que ajuda os motoristas parceiros a alcançarem seus objetivos pessoais” (UBER,



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

2017). Depoimentos dos “parceiros” no site da empresa também reforçam a ideia de autonomia e mudança de vida proporcionadas pela UBER: "agora consigo conciliar tudo: os estudos, o trabalho e consigo ter um tempo com minha família" (UBER, 2017).

O fetiche do empreendedor autônomo, no entanto, pouco se alinha aos métodos de trabalho da UBER. Entre outras coisas, é a empresa quem estabelece e manipula o preço e forma de pagamento do serviço, quem desenha e define sua execução, quem decide sobre critérios de avaliação dos motoristas e, inclusive, sanções daí decorrentes, e quem decide sobre critério de distribuição de corridas. O aplicativo controla, ademais, a frenagem e velocidade dos motoristas, também impondo sanções conforme regras da empresa (GAZETA, 2017). Dentre as políticas de desativação previstas pela UBER estão uma série de procedimentos e comportamentos proibidos pela empresa e classificados como conduta inaceitável (UBER, 2017).

Para Genro (2016) se o motorista de aplicativos é orientado para cumprir uma meta, se a qualidade do seu trabalho é controlada, se ele é obrigado a cumprir determinadas exigências na forma de prestar serviços ao cliente do aplicativo, se a sua jornada de trabalho é, na prática, majoritariamente da empresa que controla o aplicativo – se ele é dependente daquela prestação de serviços para sobreviver – não importa que o carro seja dele ou mesmo que ele, eventualmente, passe o carro para outro motorista: ele é empregado e assim deve ser reconhecido. Nesse sentido, a prestação de serviços coordenada ou organizada por novas tecnologias cria uma falsa autonomia, por meio da estruturação de mecanismos de transferência, para o trabalhador prestador dos serviços, dos riscos inerentes à atividade econômica da empresa.

A aparência de atividade altamente lucrativa também é um argumento bastante utilizado pela UBER para atrair novos motoristas. O fetiche das vantagens financeiras fica notório no site da empresa ao anunciar as vantagens para o motorista que se cadastrar: “você pode dirigir e ganhar tanto quanto você quiser. Quanto mais você dirigir, mais você ganhará. Além disso, você será pago semanalmente e seus preços são depositados automaticamente” (UBER, 2017). Além disso, a empresa promete acesso facilitado e bens de consumo duráveis (carro, smartphone) e benefícios, como seguro, combustível, por meio da rede de parceiros.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Considerando que a UBER extrai de 20% a 25% da remuneração do trabalhador, a realidade tem demonstrado que as vantagens financeiras não se concretizam tal como prometido. Em Porto Alegre, a exemplo de outras cidades do Brasil e do mundo, a chegada de novos serviços de transporte por aplicativo obrigou a UBER a baixar as tarifas e, com isso, reduzir os ganhos dos motoristas, gerando protestos (Sul21, 06/09/2016). O mesmo ocorreu em São Paulo, quando motoristas protestaram contra a redução das tarifas e a perda em seus rendimentos (TERRA, 21/03/2016) e em Belo Horizonte (EM, 29/03/2016). Para Fontes (2017), a empresa se distancia da vida concreta do trabalhador ao ignorar suas condições de vida e assegurar-se de um custo próximo a zero para maquinaria, matéria-prima e para a própria força de trabalho.

Outro ponto fundamental para o processo de extração de mais-valor da empresa é a regulamentação de suas atividades nas cidades, regiões ou países em que se estabelece. Essa regulamentação, de modo geral, é apenas uma estratégia sorrateira que, ao revestir-se de legalidade pela ação do Estado, curto-circuita direitos trabalhistas com a justificativa da necessidade de crescimento econômico e adaptação à novas tecnologias. No Brasil, três projetos de lei tramitam no Congresso Nacional (PL 530/2015, PL 726/2015 e PL 28/2017), os quais buscam definir, entre outras coisas: os conceitos de motorista parceiro, rede digital, compartilhamento e provedor de rede de compartilhamento; e os deveres dos motoristas e da empresa que atue por meio de plataforma tecnológica. Os três projetos, complementares entre si, adotam a mesma linha de pensamento, já que admitem o motorista como um empreendedor e ignoram o vínculo de trabalho que se estabelece entre esse e a UBER. Não obstante, prevê uma lista considerável de obrigações aos motoristas, que ficam responsáveis por grande parte das responsabilidades de operacionalização do serviço. A UBER, por sua vez, mobiliza a opinião pública e apela para a liberdade de escolha do cidadão, afirmando que a aprovação dos referidos projetos de lei impedirá motoristas de exercerem sua atividade, o que inviabilizará a disponibilização dos serviços por parte da empresa. Com isso, a empresa se vale da retórica do Estado ineficiente que, como interventor, inviabiliza a mobilidade urbana burocratizando e onerando a oferta de um serviço que deveria ser “moderno” e eficiente.

Para as operadoras de serviços de transporte privado de passageiros, como a UBER, a votação do PL 28/2017 no Senado Federal, em outubro de 2017, pode ser considerada uma vitória. Com 20



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

emendas ao projeto original, cabe destaque ao fim da exigência da placa vermelha dos carros, a não obrigatoriedade de o motorista ser dono do veículo e a liberação para que motoristas atuem em outros municípios além do seu. A lista de obrigações para os condutores dos veículos, contudo, permanece grande (UOL, 31/10/2017). Trata-se, como afirma Hall (2016), de um compartilhamento nada justo: aos motoristas todo o trabalho, os riscos e custos da atividade e para as operadoras da plataforma digital os grandes lucros. Tudo isso sob amparo da lei.

Em Porto Alegre a regulamentação da UBER ocorreu pelo decreto nº 19700, de março de 2017, e objetivou ordenar o procedimento de solicitação de autorização pela empresa junto à Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, a cobrança de taxa fixa mensal dos motoristas e a identificação visual dos veículos. No entanto, um novo projeto de lei do executivo, de julho de 2017, tramita a fim de estabelecer a proibição do pagamento em dinheiro, a aceitação de placas apenas de Porto Alegre e a alteração da taxa fixa cobrada dos motoristas para uma taxa variável. Tais alterações, porém, dependem da segunda votação do PL 28/2017, na Câmara Federal, já que uma das emendas aprovadas pelos senadores prevê que municípios não possam mais regulamentar (e autorizar) o serviço ofertado pelos aplicativos.

Em meio ao misancene jurídico, Fontes (2017) assinala que os cercamentos parlamentares estão em plena atividade. Recentemente, por exemplo, a justiça do Distrito Federal decidiu que motorista da UBER é parceiro e não empregado (G1, 20/04/2017), e negou pedido dos taxistas de Porto Velho para proibir a atuação da empresa (G1, 03/06/2017). O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), em parecer recente, recomendou o arquivamento de um inquérito administrativo aberto contra a Uber do Brasil por suposta prática de concorrência desleal (REUTERS, 19/10/2017). Cabe, nesse sentido, retomar Lessa (2015) ao afirmar que a Política e o Direito, como pores teleológicos conscientes para a dominação de classe, seguem legitimando as alternativas que surgem no interior da regência do capital com vistas a manutenção da socialidade burguesa.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IV. Considerações Finais

A partir das informações referentes a chegada e expansão da UBER no Brasil e, particularmente, na cidade de Porto Alegre, pode-se afirmar que os traços regionais, ou locais, pouco interferem nas estratégias de atuação da empresa. Ao contrário, se reconhece a noção de economia de compartilhamento como um traço da expansão da ideologia neoliberal que se faz presente no discurso da UBER no Brasil e no mundo. Assim, as ideias de compartilhamento, autonomia, liberdade, vantagens financeiras e modernidade tecnológica são fetichizações da realidade que apenas contribuem para o acirramento da fissura entre trabalho e vida (centralidade do trabalho sob o capital) e para o estranhamento do ser humano com a natureza, consigo mesmo e com o gênero humano (perda do caráter histórico e genérico do ser social).

Em um contexto de reestruturação produtiva do capital, a UBER acelera, também, o processo de retirada sistemática de direitos dos trabalhadores recorrendo ao discurso do empreendedorismo que mascara a centralização direta e internacional do comando capitalista sobre os trabalhadores por meio do apagamento fictício da relação de subordinação do trabalho ao capital. Essa relação se apresenta, na aparência, como relação de igualdade entre capitalistas mas, em verdade, escancara a desigualdade de condições visto que um deles (o motorista) é mero proprietário de sua própria força de trabalho. Para além disso, a retirada de direitos trabalhista representa, ao mesmo tempo, a transferência dos custos das empresas ao Estado, que atua a serviço do capital.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

V. Bibliografía

ABILIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. 2017. Disponível em: <https://goo.gl/nPvJP5>. Acesso em: jun. 2017.

ANTUNES, Ricardo. A nova morfologia do trabalho e as formas diferenciadas da reestruturação produtiva no Brasil dos anos 1990. **Sociologia**, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Vol. XXVII, p. 11-25, 2014.

CORREIO DO POVO. Sindicato ligado ao uber estima paralisação de dois mil carros hoje em Porto Alegre. Disponível em: <https://goo.gl/XkHo5J>. Acesso em: out. 2017.

DAMBORIARENA, L. Neoliberalismo como ideologia: uma reflexão sobre a sua reprodução na vida cotidiana a partir de Henri Lefebvre. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**. v. 3. n. 1, p. 63-76, jun.2016. Disponível em: <https://goo.gl/eSbKkD>. Acesso em: maio. 2017.

DUAYER, Mario. Crítica ontológica em Marx. In: Netto, J. P. **Curso Libre Marx-Engels: a criação destruidora**. São Paulo: Boitempo, 2015. p. 115-138.

EM. Motoristas cobram do Uber perdas com redução da tarifa. Disponível em: <https://goo.gl/Zo5wfK>. Acesso em: out. 2017.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo – Revista do NIEP-Marx**, [S.I.], v. 5, n. 8, p. 45-67, jul. 2017.

GAÚCHAZH. Motoristas do uber protestam em porto alegre por mais segurança. Disponível em: <https://goo.gl/4UCd5J>. Acesso em: out. 2017.

_____. Por que usuários e uber vivem uma crise no relacionamento. Disponível em: <https://goo.gl/dcZqE2>. Acesso em: out. 2017.

_____. Na economia da reputação, qual é a sua nota? Disponível em: <https://goo.gl/EtHAFD>. Acesso em: out. 2017.

_____. Uber limita horário para atendimento em determinadas regiões de Porto Alegre. Disponível em: <https://goo.gl/17EUjD>. Acesso em: out. 2017.

_____. Justiça nega pedido de taxistas para proibir o uber em Porto Velho. Disponível em: <https://goo.gl/yn3wHx>. Acesso em: out. 2017.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

GAZETA. Uber ganha espaço em Bento Gonçalves e é alternativa de renda. Disponível em: <https://goo.gl/KDjhya>. Acesso em: out. 2017.

GENRO, Tarso. Modelo de trabalho do uber cria uma falsa autonomia. Disponível em: <https://goo.gl/jXyFmR>. Acesso em: out. 2017.

G1. Um ano após prefeitura de sp liberar aplicativos tipo uber motoristas trabalham 50% a mais para manter ganhos. Disponível em: <https://goo.gl/8ahbxH>. Acesso em: out. 2017.

_____. Após UberX, motoristas têm de trabalhar até 6 horas a mais para manter ganhos. Disponível em: <https://goo.gl/qg6zDr>. Acesso em: out. 2017.

_____. Uber é atingida por acusações de abusos sexuais, machismo e conflitos judiciais. Disponível em: <https://goo.gl/TUrscX>. Acesso em: out. 2017.

_____. Uber alugou carros defeituosos conscientemente, diz jornal. Disponível em: <https://goo.gl/Ui7T6t>. Acesso em: out. 2017.

_____. Justiça do DF decide que motorista da uber é parceiro e não empregado. Disponível em: <https://goo.gl/GCdJx8>. Acesso em: out. 2017.

HALL, Gary. **The uberfication of the university**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2016.

HARVEY, David. Neoliberalismo como destruição criativa. **InterfaceEHS** – Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e meio ambiente e sustentabilidade, São Paulo, v.2, n.4, 2007.

JULIO, Karina. Uber e Airbnb não tem nada a ver com compartilhamento. Disponível em: <https://goo.gl/fF2FS3>. Acesso em: out. 2017.

LEFEBVRE, H. **Marxismo**. Porto Alegre: L&PM, 2009.

LESSA, Sergio. **Lukács: ética e política**. São Paulo: Instituto Lukács, 2015.

LUKÁCS, György. **História e consciência de classe**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

_____. **Para uma ontologia do ser social I**. São Paulo: Boitempo, 2012.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2010.

_____. **O Capital**. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

PUELLO-SOCARRÁS, José Francisco. ¿Un Nuevo Neo-liberalismo? Emprendimiento y Nueva Administración de lo público. **Revista Administración & Desarrollo**. Bogotá: Escuela Superior de Administración Pública, n. 49, 2008.

_____. El Capitalismo del Buen Salvaje. Nuevo neoliberalismo e inclusión social. **Periferias** – Revista de Ciencias Sociales. Buenos Aires: Fundación de Investigaciones Sociales y Políticas, año 23, n. 22 p. 99-115, 2014.

REUTERS. Parecer técnico do Cade recomenda arquivamento de inquérito administrativo contra uber. Disponível em: <https://goo.gl/esJU3J>. Acesso em: out. 2017.

SUL 21. Motoristas do Uber protestam contra redução da tarifa em Porto Alegre. Disponível em: <https://goo.gl/BfyXcU>. Acesso em: out. 2017.

TERRA. Irritados com ganhos baixos, motoristas do Uber prometem greve em SP. Disponível em: <https://goo.gl/xKkNWy>. Acesso em: out. 2017.

UBER. Disponível em: <https://goo.gl/o9Ufe2>. Acesso em: out. 2017.

UOL. Senado aprova PLC que envolve apps como Uber; emendas favorecem aplicativos. Disponível em: <https://goo.gl/PSNTYx>. Acesso em: out. 2017.

WALLSTEN, Scott. The competitive effects of the sharing economy: how is Uber changing taxis. **Technology Policy Institute**, v. 22, 2015.

WOOD, Ellen M. **The origin of capitalism: a longer view**. London: Verso, 2002.