

Uberização do trabalho e acumulação capitalista

DAVID SILVA FRANCO ¹DEISE LUIZA DA SILVA FERRAZ ²

¹ INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS (IFMG) / DEPARTAMENTO DE ENSINO BÁSICO, TÉCNICO E TECNOLÓGICO, RIBEIRÃO DAS NEVES – MG, BRASIL

² UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS / FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS, BELO HORIZONTE – MG, BRASIL

Resumo

O avanço das forças produtivas apropriadas pelo capital, aliado ao contexto de transformação das relações socioculturais que abarcam as esferas da produção e do consumo, tem possibilitado a ascensão do fenômeno da uberização do trabalho, termo derivado da forma de organização da empresa Uber. Esse fenômeno tem sido usualmente associado aos negócios da denominada *economia de compartilhamento* e abre o debate acerca das especificidades das categorias estruturantes da acumulação capitalista que abarcam relações de trabalho virtualizadas. Neste artigo, buscamos lançar as bases teóricas para a defesa do seguinte argumento: a uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva. Partindo do aporte teórico marxiano, traçamos uma análise crítica acerca do fenômeno da uberização, que está intrinsecamente relacionado às inovadoras formas de gestão, enquanto, por outro lado, intensifica a precarização do trabalho.

Palavras-chave: Uberização. Acumulação Capitalista. Relações de Trabalho. Precarização.

Uberization of labor and capitalist accumulation

Abstract

The development of the productive forces appropriated by capital, combined with the context of changes on sociocultural relations that encompasses the spheres of production and consumption, has enabled the rise of the phenomenon of uberization of labor, a term derived from the way the company Uber is organized. This phenomenon is usually associated with the business of so-called sharing economy, and it opens the debate to the specificities of the structuring categories of capitalist accumulation that encompass online labor relations. This article lays the theoretical basis to advocate for the following argument: the uberization of labor represents a particular capitalist accumulation, by producing a new form of mediation of the subsumption of the worker, which takes on the responsibility for the main means of production in the productive activity. Based on the Marxian theoretical contribution, a critical analysis about the phenomenon of uberization is presented, which is intrinsically related to the innovative forms of management, while it also acts to intensify the work precariousness.

Keywords: Uberization. Capitalist Accumulation. Labor Relations. Precariousness.

Uberización del trabajo y acumulación capitalista

Resumen

El avance de las fuerzas productivas de las cuales el capital se ha apoderado, aliado al contexto de transformación de las relaciones socioculturales que abarcan las esferas de la producción y del consumo, ha posibilitado el ascenso del fenómeno de la uberización del trabajo, término derivado de la forma de organización de la empresa Uber. Este fenómeno ha sido usualmente asociado a los negocios de la denominada economía colaborativa y abre el debate en cuanto a las especificidades de las categorías estructurantes de la acumulación capitalista que abarcan relaciones de trabajo virtualizadas. En este ensayo, buscamos lanzar las bases teóricas para la defensa del siguiente argumento: la uberización del trabajo representa un modo particular de acumulación capitalista, al producir una nueva forma de mediación de la subsunción del trabajador, el cual asume la responsabilidad por los principales medios de producción de la actividad productiva. A partir del aporte teórico marxiano, trazamos un análisis crítico acerca del fenómeno de la uberización, que está intrinsecamente relacionado a las innovadoras formas de gestión, mientras que, por otro lado, intensifica la precarización del trabajo.

Palabras clave: Uberización. Acumulación Capitalista. Relaciones de trabajo. Precarización.

INTRODUÇÃO

O trabalho, enquanto categoria ontológica, é aquilo que difere os seres humanos dos demais animais, sendo o elemento determinante – e dialeticamente determinado – dos diversos aspectos da vida social. É por meio da atividade sensível que o indivíduo expressa sua humanidade, reproduz sua existência e interage com a natureza, da qual ele próprio é parte constituinte. “[O] trabalho é, assim, uma condição de existência do homem, independente de todas as formas sociais, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, da vida humana” (MARX, 2013, p. 98).

Como destaca Antunes (2000), sob o sistema do capital, o trabalho é esvaziado de sentido, uma vez que se torna uma atividade mediada para a produção de valor ao capitalista. Enquanto manifestação de fenômenos político-econômicos e culturais, os modelos de organização do trabalho se transmutam continuamente para dar conta das mudanças que ocorrem no “sistema de sociometabolismo do capital”, cuja tendência é sempre de expansão (MÉSZÁROS, 2011). Nesse sentido, as estratégias de controle do trabalho, para além das inovações tecnológicas, invariavelmente abarcam diferentes formas para a exploração da força de trabalho.

O desenvolvimento de forças produtivas para proceder a valorização do valor dá origem a fenômenos de proporções globais como a relativamente recente “uberização” do trabalho, termo de referência ao pioneirismo da empresa Uber em relação ao seu particular modelo de organização do trabalho. A Uber desenvolveu uma plataforma digital disponível para *smartphones* que conecta os clientes aos prestadores de serviços. A empresa atua na promoção de atividades de transporte urbano e difere dos demais concorrentes do segmento por meio de elementos como: preço mais acessível em relação aos táxis convencionais; vinculação do percurso ao trajeto indicado no GPS da telefonia móvel; maior capacidade de controle sobre o prestador de serviço; e pagamento do serviço de transporte diretamente lançado no cartão de crédito do passageiro. Sem qualquer vínculo empregatício, os motoristas da Uber trabalham como profissionais autônomos e assumem diversos riscos para oferecer o serviço, detendo quase a totalidade dos meios de produção necessários à execução da atividade e por eles integralmente se responsabilizando. Levando em conta que o Direito do Trabalho brasileiro recalcitra em classificar o motorista como empregado – esse trabalhador está, além de impedido a investir nos instrumentos de trabalho, desprotegido nessa relação de trabalho.

Na medida em que já não necessita contratar o trabalhador como empregado e sequer necessita investir na maioria dos meios físicos que constituem o capital constante, o mais-valor apropriado pelo capitalista se torna maximizado em um patamar inimaginável para as empresas tradicionais, o que se revela um imperativo para que outras empresas passem a adotar modelos semelhantes de estruturação de seus negócios (SRNICEK, 2017). Diante da problemática, defendemos neste artigo o seguinte argumento:

- A uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista, ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva.

Dada a escassez de estudos sobre a temática uberização no Brasil (nenhum artigo foi identificado nas bases SPELL e SciELO ao buscar o termo “uberização”), intentamos clarear alguns aspectos desse fenômeno pujante, com potencial de promover rupturas sobre as relações de trabalho no contexto nacional. Sem a pretensão de aparentar neutralidade – o que frequentemente se exhibe como um recurso ideológico para a manutenção do *status quo* –, almejamos ampliar o debate sobre a exploração que as relações de trabalho uberizadas engendram e, conseqüentemente, tornar mais favoráveis as condições subjetivas que a mobilização coletiva por melhorias e conquistas de direitos demandam. É importante ressaltar, contudo, que esses tipos de insatisfações e conflitos não são plenamente superáveis, haja vista que a regulação das relações de trabalho proporciona apenas um melhor convívio social nos marcos do sistema capitalista, mas não supera a relação contraditória capital-trabalho.

Para a transformação do real concreto em real pensado, considerando o modo de produção do conhecimento do materialismo histórico dialético, este artigo apresenta uma aproximação de um fenômeno que faz parte de uma totalidade de mediações mais amplas do que aqui seríamos capazes de abarcar. Consideramos essa primeira aproximação do fenômeno de grande relevância para posteriores apreciações críticas de uma das faces da tendência global de flexibilização das relações de trabalho.

SOBRE A ACUMULAÇÃO CAPITALISTA

Seguindo os termos marxianos, expomos aqui as categorias centrais do processo de produção capitalista, de modo que possamos, posteriormente, analisar a manifestação delas no contexto da uberização. Iniciamos retomando que a sociabilidade capitalista se constitui sobre o antagonismo de duas classes, a trabalhadora e a capitalista (abstraindo, neste momento, a heterogeneidade sociocultural das diferentes estratificações dentro de cada uma dessas categorias), as quais interagem e confrontam entre si na dinâmica de produção de mercadorias – e na produção das diversas mediações que emergem desse processo constitutivo da sociabilidade humana sob o capital.

Sob o sistema do capital, a força de trabalho é aquela mercadoria que o trabalhador possui e é impelido a vender para garantir assim sua subsistência. Tal como qualquer outra mercadoria, o valor da força de trabalho é representado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para sua reprodução, ou seja, o quanto o trabalhador precisa trabalhar diariamente para arcar com as necessidades próprias da produção e reprodução da força de trabalho, sejam elas do estômago ou da fantasia (MARX, 2013). Cabe, portanto, ao próprio sujeito que trabalha se reproduzir como força de trabalho e produzir a força de trabalho futura, eis uma das razões de Karl Marx denominar a classe trabalhadora *classe proletária*. Já o capitalista, aquele que possui o dinheiro para o investimento produtivo, é o comprador dos fatores necessários à produção de mercadorias, objetivando obter um valor superior ao inicialmente dispendido, como expresso na seguinte fórmula:

$$D - M_{mp}^T \dots P \dots M' - D'$$

Com o capital-monetário (D) do capitalista, são compradas as mercadorias que compõem os fatores de produção, ou seja, os meios de produção (Mp) e a força de trabalho (T) – a relação entre o capital adiantado em Mp e T compõe o que Karl Marx denomina *composição de valor do capital*. Com o emprego desses fatores no processo produtivo (P), tem-se a criação de novas mercadorias (M'), ou seja, o capital-mercadoria que é resultado da produção. O capital-mercadoria incorpora o valor da matéria-prima consumida, o valor do desgaste de utilização dos meios de produção não consumidos em um único ciclo produtivo, o valor da força de trabalho e o mais-valor. Vale destacar que os meios de produção cujo valor demora mais de um ciclo para ser consumido é, para Marx (2014), capital fixo – a exemplo do capital constante investido em maquinaria e demais estruturas físicas utilizadas em vários ciclos produtivos –, enquanto aqueles fatores de produção cujo valor se incorpora integralmente à mercadoria em um único ciclo é reconhecido como capital circulante – inclui as matérias-primas, que também são parte do capital constante, e a força de trabalho (ou capital variável).

Com a circulação das mercadorias e a realização das trocas, o capitalista efetiva o mais-valor e obtém um novo capital-monetário (D'), o qual deverá ser reinvestido, em parte ou todo ele, em fatores de produção (meios de produção e força de trabalho), para que haja o efetivo movimento de acumulação capitalista. O movimento de acumulação ocorre porque o valor em posse do capitalista, ao fim do processo de produção, é maior do que o originalmente adiantado – ainda que parte desse valor permaneça fixado em meios de produção.

A força de trabalho é o único elemento empregado na produção que é capaz de gerar mais valor do que o seu próprio, logo, o mais-valor (também conhecido como mais-valia) representa o tempo de trabalho que o trabalhador dispende não para si (não para produzir o valor que corresponde à reprodução de sua força de trabalho), mas para o acúmulo de valor do capitalista. A consolidação dessa forma de produção possibilitou ao capitalista ter um papel estratégico de controle sobre o processo de trabalho e ocupar-se em como aumentar o mais-valor, seja ele de forma absoluta ou relativa. Essa ocupação não se trata apenas de uma racionalidade instrumental voltada à ganância, mas da necessidade socialmente condicionada de manutenção de seu capital, que só se mantém se estiver em um movimento de expansão.

Enquanto o mais-valor absoluto é obtido por meio do prolongamento da jornada de trabalho, o mais-valor relativo deriva da redução do tempo de trabalho socialmente necessário para a reprodução da força de trabalho – por meio de melhoria dos métodos, dos instrumentos e/ou da intensidade das atividades na indústria (em Marx, *indústria* é entendida como o conjunto de atividades produtivas do capital, envolve, portanto, o que denominamos grosseiramente *serviços*), o trabalhador produz o valor de sua força de trabalho em menos tempo, logo, mais tempo de sua jornada é destinada à produção de mais-valor ao capitalista.

O trabalhador operando em cooperação “aparece como uma forma específica do processo de produção capitalista, contraposta ao processo de produção de trabalhadores autônomos e isolados, ou mesmo de pequenos mestres”, sendo essa a primeira

transformação do trabalho em sua condição de subsunção ao capital (MARX, 2013, p. 236). O trabalho subsumido ao capital significa que a atividade produtiva é exercida em caráter subordinado, de modo que os saberes, o domínio e as finalidades das funções dos trabalhadores são determinados pelo capital. Essa subsunção é fruto de processos históricos que envolvem a própria constituição da força de trabalho enquanto tal (ABÍLIO, 2011), transformando a execução da atividade sensível em uma mercadoria que deve ser vendida pelo trabalhador para sua subsistência.

O advento da indústria manufatureira promoveu a passagem da forma de subsunção formal para a forma de subsunção real do trabalhador ao capital, o que significa um novo estágio de alienação (MÉSZÁROS, 2016). A instauração da cooperação, enquanto meio necessário ao movimento de expansão do capital, apresenta um caráter duplo: ao mesmo tempo que fomenta o potencial de formação de uma nova consciência de classe e de uma nova compreensão histórica do trabalho, enquanto processo social, também promove o parcelamento da atividade produtiva e maior capacidade de determinação pelo capitalista sobre a forma de atuação do trabalhador. Nesse sentido, Marx (2013) analisa que o enriquecimento da força produtiva social do trabalhador coletivo na manufatura é condicionado pelo empobrecimento do trabalhador em suas forças produtivas individuais.

Como próximo estágio da acumulação capitalista temos o desenvolvimento da maquinaria aplicada ao processo produtivo. A evolução tecnológica de incorporação da maquinaria para aplicação da força de trabalho traz diversas consequências ao ambiente produtivo, tais como: possibilidade de ampliação da jornada de trabalho para além do limite natural anteriormente necessário à reprodução da força de trabalho, menor dependência do capitalista em relação aos saberes do trabalhador e barateamento do custo do produto – considerando que a produção ou compra dessa maquinaria custe menos trabalho do que aquele que seu aproveitamento substitui (MARX, 2013).

A maquinaria e a grande indústria ensejaram metamorfoses no ambiente socioprodutivo que permanecem em movimento até os dias atuais, como: renovação e incremento contínuo das tecnologias produtivas; expansão das cadeias de valor, globalmente fragmentadas; maior fluxo monetário entre capitalistas e rentistas do mercado financeiro (o qual está contraditoriamente imbricado e autonomizado em relação ao mercado produtivo); e ascensão do setor de serviços enquanto indústria produtiva. No livro *II d'O Capital*, Marx (2014, p. 145) destaca que uma mercadoria não é necessariamente um objeto físico, também pode ser alguma atividade prestada, tal como ilustrado em seu exemplo da indústria de transportes:

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolúvelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. [...] Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais-valor criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria dos transportes.

Assim, há a supressão de M' , sendo o processo de produção concomitante ao processo de consumo, podendo ser esquematizado da seguinte forma:

$$D - M_{Mp}^T \dots P - D'$$

Em uma primeira abstração, quando a atividade de serviços é voltada à circulação de mercadorias (a exemplo de empresas atacadistas e varejistas), ela contribui para a acumulação capitalista na medida em que reduz o período de rotação do capital produtivo e/ou reduz a quantidade de capital monetário adiantado necessário à realização de valor do capitalista produtivo – essas atividades são por Marx (2017) tratadas no livro *III d'O Capital*, sob a discussão do capital comercial. Não sendo nosso objeto de discussão neste artigo, basta destacarmos que, neste caso, não há produção de valor nem mais-valor. Contudo, em um segundo momento, temos de considerar as novas mercadorias que estão sendo produzidas, como deslocamento, armazenagem, entretenimento etc., que estão sob a insígnia do setor de serviços. Nesse caso, há força de trabalho produzindo valor e há capitalistas apropriando mais-valor. Seguindo a própria tendência do capital, esses capitalistas da indústria de serviços igualmente buscam formas de aumentar constantemente o mais-valor.

Como destaca Marx (2013), as inovações tecnológicas e/ou de organização produtiva adotadas em larga escala por agentes produtivos tendem a provocar a queda tendencial da taxa de lucro. Portanto, para recuperar as possibilidades de aumento do mais-valor, o capitalista se vê forçado a buscar ininterruptamente novas formas de superar seus concorrentes. Como

ressalta Oliveira (2003), a tendência recente é de que o capitalista dependa cada vez menos do adiantamento de capital para a efetivação do valor (momento necessário para o surgimento do lucro). Nesse sentido, há o movimento para que a remuneração do trabalhador ocorra apenas quando ocorre a efetivação das vendas dos produtos-mercadorias postos em circulação, além do esforço para o rebaixamento do custo da força de trabalho. Tal esforço abrange as diversas formas de terceirização e de desregulamentação da relação capital-trabalho, com redução de alguns direitos trabalhistas, cujos custos fazem parte do capital variável, e a redução da necessidade de repartição do mais-valor com o Estado – a reforma trabalhista, ocorrida no Brasil em 2017, é um exemplo disso.

Nesse íterim, temos o contexto para discutir as categorias da acumulação diante do processo de uberização do trabalho. Afinal, como se reconhece a subsunção do trabalhador, que aparece como não subordinado, já que ele define a própria jornada de trabalho e, aparentemente, não tem chefe? O que é a propriedade dos meios de produção do capitalista, nesse contexto, se o trabalhador uberizado dispõe dos principais recursos físicos necessários à atividade produtiva? Como o trabalho de um motorista que presta serviço ao Uber se vincula ao processo de acumulação capitalista? Buscamos trazer análises argumentativas para elucidar essas questões nas seções seguintes.

O CONTEXTO DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: A DESCRIÇÃO

A partir da década de 1970, o desenvolvimento das forças produtivas nas grandes indústrias foi gradativamente incorporando a utilização da microeletrônica e da conectividade em rede ao sistema produtivo. Com isso, houve significativa alteração da composição orgânica do capital de diversas empresas, principalmente na indústria de bens, com a redução da quantidade de força de trabalho empregada (menor investimento em capital variável) e maior investimento em aparatos tecnológicos e maquinaria (maior investimento em capital constante), principalmente os relacionados aos componentes computacionais. Além dos ganhos proporcionados pelas inovações tecnológicas há o movimento de rebaixamento do custo do valor da força de trabalho, forçando os processos de desregulamentação das proteções trabalhistas legais e o aumento das terceirizações.

É importante ressaltar que a disseminação dos computadores e da internet promoveu alterações não somente no ambiente produtivo, mas em toda a sociabilidade humana integrada ao movimento do capital. Nesse sentido, um ponto fundamental para refletirmos quanto à ascensão do trabalho envolto ao processo da uberização, o qual depende invariavelmente do ambiente virtual das plataformas digitais, é que tal processo só pôde se iniciar a partir da tecnologia da conectividade amplamente adotada pelas organizações produtivas e massivamente disponível para um significativo contingente da população – a qual engloba os prestadores de serviços e os consumidores dessas atividades.

O ambiente virtual amparado pela internet ensejou, como movimento prévio ao da uberização, o trabalho do tipo *crowdwork*, ou seja, o trabalho da multidão que se torna integrado ao sistema produtivo, podendo atuar direta ou indiretamente no processo de valorização do valor. Também conhecido como *crowdsourcing*, tal modalidade se refere ao tipo de trabalho em que a função normalmente desempenhada por um único trabalhador (ou pequeno grupo de trabalhadores) se torna indefinidamente descentralizada, de modo que possa ser realizada uma convocatória para que o serviço seja executado por uma ampla quantidade de pessoas, as quais se responsabilizam por uma reduzida parte da tarefa (HOWE, 2006). O *crowdwork* conta normalmente com três elementos: os “solicitantes”, que representam as companhias ou as pessoas que demandam o serviço; as plataformas virtuais, as quais permitem que haja um local digital para reunir a oferta e a demanda – e por isso recebem um percentual do valor, que é pago aos trabalhadores que se engajam na tarefa; e os trabalhadores prestadores de serviço (SIGNES, 2017).

Um caso emblemático de *crowdwork* é o da empresa Amazon, que lançou o segmento Mechanical Turk, em 2005. A Amazon Mechanical Turk é uma plataforma de mercado que auxilia as empresas a encontrar pessoas para executar tarefas *on-line*, as quais os computadores ainda executam de modo insatisfatório, como a identificação de itens em uma fotografia, a análise de documentos imobiliários para a identificação de informações, as pequenas descrições de produtos ou a transcrição de áudios de arquivos digitais. A Amazon as denomina tarefas de inteligência humana (*human intelligence tasks* – HITS), o que chega a ser irônico, já que não exigem grande esforço cognitivo de seus executantes. Talvez por isso, e também por serem concebidas para tomar pouco tempo dos prestadores de serviços, a remuneração para a execução dessas tarefas seja normalmente baixa – de alguns centavos a poucos dólares (HOWE, 2006).

Contudo, há nesse tipo de atividade mais do que apenas tarefas que exigem pouca qualificação. No *site* InnoCentive, por exemplo, diversas empresas, como Procter & Gamble e Exxon, lançam desafios que ficam disponíveis para pessoas do mundo todo que queiram se aventurar a solucioná-los. Caso o objetivo seja atingido, a pessoa “vencedora” recebe um prêmio em dinheiro e a empresa lançadora do desafio ganha os direitos sobre a solução apresentada, podendo inclusive patentear-la, caso tal solução esteja relacionada a uma inovação passível de proteção concorrencial. Assim, até a área de Pesquisa e Desenvolvimento de uma empresa pode ser terceirizada para pessoas que sequer são reconhecidas como suas trabalhadoras.

Afinal, qual é o desdobramento mais aparente da ampliação das atividades do tipo *crowdwork*? Aparentemente, as empresas solicitantes ficam satisfeitas, já que têm uma considerável redução de custos, quando se compara o quanto teriam de dispender caso precisassem contratar empregados para realizar as atividades. Os prestadores de serviços também ficam satisfeitos, pois tal tipo de trabalho é executado no momento definido por eles e com o período de duração por eles estabelecido, representando apenas um “dinheiro extra” obtido com o dispêndio de tempo nas “horas vagas”. Sob a ótica da classe trabalhadora, contudo, devemos levar em conta que a expansão de tais serviços pode acarretar, ao atingir seu grau máximo, o cenário em que essas atividades deixem de ser “bicos” esporádicos e autodeterminados, passando a ser a fonte de renda principal de uma quantidade expressiva de trabalhadores – sem qualquer proteção jurídica, a propósito.

Paralelamente ao desenvolvimento das atividades produtivas do *crowdwork*, ou até dentro do movimento de conectividade voltada ao ganho econômico, emerge o sistema da economia do compartilhamento (*sharing economy*), o qual vem a tratar do compartilhamento de recursos (bens físicos ou prestação serviços) intermediado por uma plataforma *on-line*. Há diversos nomes que abarcam conceitos semelhantes ao da economia do compartilhamento, tais como “economia colaborativa” (*collaborative economy*), “consumo colaborativo” (*collaborative consumption*), “economia sob demanda” (*on-demand economy*) e até “economia de igual para igual” (*peer-to-peer economy*).

Não aprofundamos o exame desses conceitos, pois, embora haja quem associe a atividade uberizada como parte da economia do compartilhamento, ela é considerada, aqui, algo distinto. A uberização não consiste em compartilhar um objeto, um espaço ou uma troca de serviços, mas a própria venda da força de trabalho – ainda que a aparência imediata não deixe explícita tal relação econômica. Acreditamos, inclusive, não haver um movimento generalizado de economia do compartilhamento, pautado em valores cooperativos, tal como usualmente defendido na mídia e até em trabalhos acadêmicos. Empresas como Airbnb (locação de imóveis particulares) e RelayRides (locação de carros de pessoas físicas) se tornaram indústrias gigantes, altamente capitalizadas e profissionalizadas, sendo seus supostos “membros compartilhadores” majoritariamente constituídos por prestadores de serviços que buscam formas de ganhar dinheiro – e os investidores cobram para que o modelo de negócios dessas empresas tenha um bom retorno, como aponta Slee (2017).

Assim, no contexto de aplicativos de *smartphones* de amplo acesso à população e de organizações ingressantes no sistema de *crowdwork*, a empresa Uber surge nos Estados Unidos da América (EUA), na cidade de São Francisco, em 2008. A ideia por trás da Uber parece ser bem simples: nas cidades, há pessoas que têm tempo disponível para trabalhar como motorista *freelance* (seja porque estão desempregadas, seja porque querem complementar sua renda para além da ocupação principal) e há passageiros em potencial. Quem precisa se deslocar pela cidade analisa as opções disponíveis. Escolhendo o serviço da Uber, com poucos toques no *smartphone* o motorista surge e deixa o solicitante no destino ordenado. O pagamento é abatido no cartão de crédito cadastrado pelo cliente e o motorista recebe o valor já com o desconto percentual do Uber. Com esse “simples” modelo de negócio a Uber já alcançava, em 2017, um valor de mercado de 70 bilhões de dólares (SLEE, 2017).

Saindo da superfície da descrição apresentada, aprofundamos na próxima seção os diferentes aspectos que concernem a esse tipo de trabalho, defendendo o argumento de que a uberização se torna uma alternativa socialmente posta de acumulação capitalista e subsunção do trabalhador. Embora a uberização não se restrinja à atividade da empresa Uber, aprofundamos a particularidade dessa organização não por ser a que dá o nome ao fenômeno, mas por sua abrangência global e maior disponibilidade de estudos sobre a atuação da empresa.

O MOVIMENTO DE ACUMULAÇÃO CAPITALISTA DO TRABALHO UBERIZADO

Em um cenário de redução dos postos de trabalho, ou até de atividades produtivas que não garantem uma remuneração satisfatória, a venda de força de trabalho via aplicativos deve ser considerada não apenas mera opção do trabalhador, mas também resultado do contexto socioeconômico que condiciona essas opções. Considerando o cenário de reestruturação produtiva, Oliveira (2003) ressalta que os salários, considerados enquanto capital variável, eram um “custo” para o capitalista. Contudo, quando a remuneração do trabalhador se torna dependente da efetivação do valor dos produtos-mercadorias, ela deixa de ser um custo de adiantamento do capital, estando sua existência condicionada à realização efetiva do valor.

O conjunto de trabalhadores é transformado em uma soma indeterminada de exército da ativa e da reserva, que se intercambiam não nos ciclos de negócios, mas diariamente. [...] Disso decorre que os postos de trabalho não podem ser fixos, que os trabalhadores não podem ter contratos de trabalho, e que as regras do Welfare tornaram-se obstáculos à realização do valor e do lucro, pois persistem em fazer dos salários – e dos salários indiretos – um adiantamento do capital e um “custo” do capital (OLIVEIRA, 2003, p. 136).

Retomemos o caso do Uber: o trabalhador dispõe do automóvel, do celular e de todos os principais meios físicos para a execução da atividade. Ainda assim, há efetivação de mais-valor pelos capitalistas da Uber? Para discutir tal questão, relembremos que, enquanto mercadoria, a força de trabalho apresenta valor de uso. No contexto da grande indústria toyotista, o trabalhador, para manter o valor de uso de sua mercadoria força de trabalho, viu-se impelido a adotar uma postura de maior criatividade, “investimento” em si para a capacitação contínua, atualização tecnológica e adesão emocional para com a organização produtiva. Quando consideramos agora esse novo contexto da Uber, o trabalhador deve “investir” nos equipamentos e na maquinaria necessários à execução do trabalho de transporte de passageiros, de modo a tornar sua força de trabalho vendável. Esses equipamentos, portanto, em vez de capital constante do capitalista para a execução da atividade de transporte, tornam-se os instrumentos necessários para que o trabalhador possa continuar mantendo-se. O fato de a jornada de trabalho não ser previamente fixada não retira, assim, do capitalista o papel de comprador de força de trabalho, nem do trabalhador o papel de vendedor de força de trabalho, pois o que se altera é a necessidade de capital adiantado pelo capitalista. Marx (2013) declara que o salário por peça é a forma por excelência de remuneração do capitalismo. Temos, agora, o “salário por corrida”.

No livro *II d’O Capital*, Marx (2014) discute as alterações no tempo de rotação do capital e no montante de capital a ser adiantado pelo capitalista – em função das diferenças entre capital fixo (meio de produção que conserva parte de seu valor durante o processo de produção) e capital circulante (aquele meio de produção cujo valor é incorporado integralmente na mercadoria produzida dentro de um mesmo ciclo produtivo). Na indústria baseada em relações de trabalho uberizadas, o valor necessário à compra dos meios de produção está dividido entre capitalista e trabalhador. O capitalista adianta seu capital na aquisição dos meios de produção digitais, o que envolve tanto capital fixo quanto capital circulante. Por sua vez, o trabalhador necessita, como já dito, ingressar na relação trabalhista possuindo os meios de produção vinculados à efetivação do trabalho fora do meio digital. O que seria capital adiantado para, por exemplo, ser materializado em uma frota de carros, não é mais necessário ser desembolsado pelo capitalista. Nem mesmo a manutenção dos meios de produção do trabalho não digital necessita ser considerado no capital adiantado pelo capitalista, isso porque cabe ao trabalhador cuidar da manutenção dos (seus) meios de produção.

Segundo Marx (2014), o tempo que leva para que o capital fixo complete seu ciclo é o tempo que corresponde à demanda de novo adiantamento de capital pelo capitalista, isto é, para a aquisição dos meios de produção duráveis. Durante esse tempo, portanto, o capitalista “entesoura” mais-valor para recolocá-lo no ciclo produtivo no momento adequado – aqui entra o setor financeiro, discussão para outro estudo. Entretanto, no setor industrial baseado em relações uberizadas, quando os meios de produção pertencentes ao trabalhador perderem seu valor de uso, o capitalista não necessitará reinvestir em capital fixo, podendo apenas desvincular o trabalhador de sua plataforma, o que é assegurado pelo mecanismo de avaliação do próprio aplicativo.

Qual é o meio de produção necessário ao capitalista da Uber, portanto, para lhe garantir subsumir o trabalho do motorista? Ora, a própria plataforma digital, de sua propriedade, e que é necessária ao trabalhador para a utilização de sua força de trabalho. Para a construção da plataforma e sua disponibilização em amplo ambiente geográfico, a Uber teve ao menos de investir (e captou investimentos do mercado financeiro com esse fim) em desenvolvimento/aprimoramento de sua tecnologia,

gestão financeira e ações de marketing – pesquisa de mercado, propaganda, descontos de preço etc. Isso demandou a compra de força de trabalho diretamente ligada aos setores de tecnologia, finanças e marketing.

Ao mesmo tempo que a empresa se esforça para que a plataforma se torne disseminada entre consumidores e prestadores de serviço, ela foca a gestão do trabalho pelo aplicativo (que já conta com diversos concorrentes), tendo grande poder de controle sobre o trabalhador que executa o serviço. Nessa relação de trabalho, os meios de produção do trabalhador não o tornam menos subsumido, podendo, aliás, significar o contrário: uma subsunção ainda maior, em um cenário de subordinação estrutural (CHAVES JUNIOR, MENDES e OLIVEIRA, 2017). Isso porque, com o alto desemprego e os postos de trabalho altamente precarizados, somados à ausência de perspectivas de melhores ocupações, esse tipo de venda de força de trabalho se torna efetivamente uma opção viável, uma “escolha” em um panorama de restrições condicionadas. A uberização reforça o grau máximo de influência do capital industrial (detido pela Uber) sobre o processo de trabalho subsumido ao capital – agora, em uma espécie de subsunção virtual (nova forma de mediação de subsunção real ao capital):

O capital industrial é o único modo de existência do capital em que este último tem como função não apenas a apropriação de mais-valor ou de mais-produto, mas também sua criação. Esse capital condiciona, portanto, o caráter capitalista da produção; sua existência inclui a existência da oposição de classes entre capitalistas e trabalhadores assalariados. À medida que o capital se apodera da produção social, a técnica e a organização social do processo de trabalho são revolucionad[a]s e, com isso, o tipo histórico-econômico da sociedade (MARX, 2014, p. 146).

No processo de trabalho sob os moldes da uberização, os elementos físicos do custo de produção necessário para desenvolver a atividade produtiva são transferidos/terceirizados para os próprios trabalhadores motoristas – sendo, portanto, parte do valor de reprodução da sua força de trabalho. Na compra dessa força de trabalho, a Uber, todavia, não necessariamente paga o valor necessário à reprodução do trabalhador, além de haver remuneração apenas quando há a afetiva prestação do serviço – que, se não ocorrer, não isentará o trabalhador de arcar com os custos de manutenção do veículo, por exemplo. O produto-mercadoria (o transporte de passageiros) pode apresentar, portanto, um mais-valor que se torna potencializado com a mitigação do capital constante necessário ao capitalista, o que reflete na taxa de lucro do setor (em Karl Marx, *taxa de lucro* é a relação entre o mais-valor produzido e o capital total investido pelo capitalista).

Nessa nova mediação da subsunção real, que consideramos a subsunção virtual do trabalho ao capital, os trabalhadores são controlados e conduzidos – tanto sutilmente quanto ostensivamente – ao aumento de produtividade. A atividade em si dos motoristas é altamente individualizante. Contudo, devemos considerá-los parte de um trabalhador coletivo que é fundamental para as práticas de promoção, gerenciamento e distribuição do produto-mercadoria promovido pela empresa (deslocamento). É um tipo de cooperação que é gerido pela empresa buscando distribuir os motoristas entre as áreas de maior demanda. Considerados em conjunto, os motoristas atuam como engrenagens necessárias à produção do serviço de transporte urbano – só que, nesse caso, o maquinário que coloca as engrenagens para funcionar é, em sua maior parte, adquirido por eles próprios, restando ao capitalista o controle de apertar o “botão” digital que as faz girar. Explicitamos tais práticas de gestão e controle na seção seguinte.

A SUBSUNÇÃO DO TRABALHADOR A PARTIR DO MODO DE GESTÃO DA UBER

Os autores no campo da administração no Brasil, em geral, ainda não têm se aprofundado sobre as particularidades em relação às estratégias e práticas de gestão das empresas que gerem sua força de trabalho inteiramente a distância, especialmente quando se trata de trabalhadores sem vínculos formais de trabalho, como os motoristas de Uber. Aqui, buscamos lançar luz sobre algumas dessas práticas já identificadas na literatura acadêmica, com o intuito de ampliar a apreensão sobre elas e reforçar nosso argumento de subsunção do trabalhador, o qual é pressionado não apenas pela organização de trabalho, mas também pelo contexto socioeconômico de competição e de escassez de postos de trabalho.

Segundo Slee (2017), o projeto da Uber a permitiu, em dois anos (de 2013 a 2015), ampliar o número de motoristas de 10 mil para 150 mil. Tal expansão foi facilitada pelos grandes aportes de fundos de capitais de risco ao longo do tempo. O recurso captado via mercado financeiro contribuiu fortemente com as estratégias de expansão da empresa, visto que, nas cidades onde ela está em estágio inicial dos negócios, é comum que sejam oferecidas grandes “vantagens” tanto aos clientes (descontos

e corridas gratuitas) quanto aos motoristas (gratificações, remuneração atrativa, bônus por indicação de novos condutores). Conforme a Uber vai ficando conhecida e estável nas novas localidades, a consistente tendência é de que a remuneração dos motoristas seja diminuída (o preço pago por quilômetro rodado se torna menor e/ou há aumento do percentual da corrida retido pela empresa) e os descontos aos clientes sejam reduzidos (SLEE, 2017).

Os motoristas do aplicativo devem responsabilizar-se pelos custos da adição de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o exercício de atividade remunerada (caso não a tenham), além dos custos de prestação da atividade, como carro, combustível, seguro, manutenção do veículo e eventuais gastos com “agrados” aos clientes (água e guloseimas). Para atrair novos motoristas, as propagandas da empresa trazem estratégias discursivas que reforçam valores sociais voltados às características usualmente atribuídas a empreendedores, como ausência de chefe, liberdade de horário, ganhos progressivos e aventuras no desbravamento das cidades. Com a estratégia de indicação de novos motoristas (em uma espécie de esquema de pirâmide), a Uber cria formas do motorista buscar concorrentes para si.

Seguindo os moldes do *crowdwork*, esses motoristas praticamente não têm contato personalizado com os representantes da Uber, o que, de fato, pode ser um diferencial para ser uma opção de ocupação para os trabalhadores com dificuldade de inserção no mercado de trabalho formal:

Não são currículos, dinâmicas orientadas pelos Recursos Humanos, aparência, “inteligência emocional” – entre outros fatores publicamente pouco mensuráveis que hoje medeiam a entrada e saída do mercado de trabalho – que definem as conquistas da *crowd*. A indistinção é o ponto de partida [...]. Sua formulação deixa explícita uma relação entre uma nova gestão de pessoas e acumulação. Uma gestão que se realiza na dispersão, na ausência de definições e medidas (ABÍLIO, 2011, p. 205-206).

Se a “admissão” desse trabalhador é pouco criteriosa, sua manutenção na prestação do serviço não o é, como explicitaremos. Na gestão de suas atividades, a Uber utiliza algoritmos para buscar incentivos personalizados aos motoristas e distribuí-los pelas áreas de maior ou menor demanda das cidades. Os algoritmos – que caracterizam o método utilizado para a realização de um cálculo, utilizado principalmente para decisões automatizadas – transpassam uma visão de imparcialidade, contudo, são facilmente manipuláveis para direcionar os motoristas às ações almejadas pela empresa (PASQUALE, 2015). A função declarada da tarifa dinâmica da empresa, por exemplo, é regular oferta e demanda de clientes e motoristas. A Uber distribui o produto-mercadoria pelas cidades mostrando aos motoristas as áreas onde os preços estão mais altos, em uma estratégia de condução indireta. Por outro lado, não é possível que o cliente e o trabalhador conheçam a exata fórmula do cálculo:

Sobre a tarifa dinâmica, esclareceu o gerente-geral que o preço dinâmico era ativado por um algoritmo, “o preço máximo e a vigência na cidade” determinados pelos gerentes. Contudo, o gerente de operações informou que uma de suas funções era desligar esse sistema em casos excepcionais, como por exemplo, no dia das manifestações dos taxistas, para evitar que o preço ficasse mais caro. Tais dados apontam que o preço cobrado não é diretamente relacionado à demanda, afastando, mais uma vez, o modelo de negócios da Uber de economia colaborativa (LEME, 2017, p. 84).

O trabalhador coletivo emoldurado pela Uber é fundamental para seu sucesso, elevando sua imagem empresarial a partir da satisfação do cliente, que tem um serviço rápido, a preço acessível, com trajetória controlada e pagamento facilitado. No Brasil, do valor pago pelo cliente à plataforma, a empresa reduz da remuneração do motorista a tarifa de 25% na categoria UberX (a mais comum) e de 20% na categoria UberBlack (carros de padrão mais elevado e mais novos). Dada a decisão unilateral da Uber sobre como e quanto cobrar do cliente (atualmente o motorista não tem mais acesso à informação do preço da corrida, a partir do qual o referido percentual é calculado), há casos em que a remuneração auferida pelo motorista mal cobre todos os seus custos, sobretudo quando levamos em consideração que muitos financiam um carro para poder exercer a atividade – caso sejam desligados da plataforma, ficam com o custo de pagamento do veículo, perdem essa fonte de renda e não têm assegurados direitos trabalhistas e previdenciários:

Se o pagamento é realmente tão baixo, por que tantas pessoas dirigem para a Uber? Para quem tem carro, dirigir para a Uber é uma maneira de converter esse capital em dinheiro; alguns subestimam os custos envolvidos em dirigir em tempo integral; para alguns, flexibilidade é uma vantagem, para outros, dirigir para a Uber oferece o que ser taxista ofereceu por muitos anos – um trabalho que requer pouca habilidade, e que tem um baixo custo de largada, é melhor do que ficar em casa sem fazer nada. Além

disso, à medida que a Uber reduziu a demanda por táxis em muitas cidades, as rendas dos taxistas caíram, deixando a Uber como a melhor opção (SLEE, 2017, p. 119).

Aqui, cabe apenas uma ressalva a Slee (2017), já que o motorista não dispõe de capital, mas de força de trabalho e de instrumentos de trabalho, pois o carro, por exemplo, é massa de meios de produção, mas não é expressão de valor a ser valorizado para o trabalhador. Para gerir essa força de trabalho e aumentar a produtividade do trabalhador, as práticas da Uber são ainda mais sofisticadas. Segundo reportagem do *The New York Times* (SCHEIBER, 2017), considerando que a empresa não pode cobrar diretamente por produtividade dos motoristas (visto que não são seus empregados), ela realiza métodos de manipulação psicológica por meio de seus algoritmos. Antes de concluir uma corrida, o motorista já recebe a chamada para aceitar uma próxima corrida, de modo que isso se reverta em uma quase euforia por mais dinheiro. Além disso, com o intuito de manter os motoristas em atividade, a empresa explorou a tendência de algumas pessoas de estabelecer metas pessoais, assim, quando o motorista aperta o botão para se desconectar do aplicativo, ele recebe antes um alerta da Uber de que está próximo de atingir seu objetivo – o que, frequentemente, o faz desistir da decisão de se desconectar. Percebemos, assim, o uso da maquinaria da Uber (com seus *softwares* que se integram ao celular) utilizada para aumento do mais-valor absoluto (expansão da jornada de trabalho) e relativo (à medida que rebaixa o valor da força de trabalho, com o aumento do número de motoristas) e redução da remuneração a despeito da redução efetiva do valor da força de trabalho.

Também há métodos de controle mais explícitos. Caso rejeite muitas corridas, o motorista pode ser suspenso ou desligado da plataforma. Por meio do aplicativo são registrados os clientes, as avaliações por eles dadas, as críticas apontadas, os trajetos percorridos, os tempos de rota e até se houve manobras arriscadas no trânsito. Os motoristas devem seguir uma série de padrões estabelecidos pela empresa, como a não priorização de atendimentos a pessoas conhecidas, o não repasse do número pessoal aos clientes para a realização de corridas particulares, a não divulgação de outros aplicativos e a obrigação de seguir o preço da corrida determinado pelo aplicativo. O supervisor presencial do trabalho, em vez de ser contratado pela empresa, torna-se o próprio cliente. Sendo o serviço uma mercadoria consumida concomitantemente à sua produção, ninguém melhor do que o cliente para avaliar o prestador. Segundo o *site* da Uber:

O IDEAL é que você sempre mantenha um ótimo padrão de atendimento aos passageiros em todas as viagens, sempre ligando o ar-condicionado, oferecendo balas e água e, principalmente, mantendo o carro sempre limpo e aspirado por dentro. Dessa forma **VOCÊ CONSEGUIRÁ**, sem dúvida alguma, **MANTER A SUA NOTA ACIMA DE 4,6** (UBER, 2018, grifos do autor).

Assim, com o máximo de 5 estrelas na avaliação de cada cliente, o motorista deve manter no mínimo a nota média de 4,6. Caso não consiga manter esse padrão de desempenho, o qual depende também da subjetividade do cliente que o avalia, o motorista pode ser temporariamente suspenso ou até instantaneamente desligado da plataforma, sem qualquer aviso prévio da Uber. O sistema de avaliações reforça, ainda, a valorização do gerencialismo pela sociedade (GAULEJAC, 2007), que não mais se limita ao mercado de trabalho formal e terceiriza parte da atividade de controle ao próprio consumidor. Assim, o trabalhador é autônomo, mas é a empresa que define a meta e o pune caso não a alcance. Essa situação não sustenta, portanto, o discurso comum que atribui ao trabalhador uberizado o *status* de ser o “próprio chefe”:

A nota – ou avaliação – assume nítido cariz de controle quando se verifica que ela tem como destinatária a Uber, e não os clientes. Não há possibilidade de se escolher um motorista pela sua nota. O algoritmo da Uber seleciona e encaminha, sem possibilidade de escolha, o motorista que mais perto estiver do cliente. Aqui a Uber se afasta de outras plataformas como Mercado Livre, eBay e até Airbnb: nos aplicativos dessas empresas tanto o cliente quanto os vendedores escolhem-se mutuamente, servindo a classificação por nota de critério para suas escolhas. Na Uber, tanto cliente quanto motorista são automaticamente interligados (CARELLI, 2017, p. 143).

No modo de gestão da Uber, percebemos, portanto, que o controle é habilmente praticado pela empresa. Se o motorista detém a maior parte dos meios de produção para executar sua atividade, fica claro que, no trabalho uberizado, a plataforma virtual é o meio de produção suficiente para garantir a subsunção do trabalhador nesse tipo de atividade. Os motoristas precisam manter um padrão de desempenho definido unilateralmente pela empresa e são estimulados a produzir e criar tanto valor quanto possível (o trabalhador produz valor ao produzir o equivalente ao valor de sua força de trabalho e cria valor ao produzir mais-valor). Em um ambiente de relações de trabalho flexíveis, esse cenário demonstra que, pela correlação de forças assimétricas, a flexibilidade e o risco são dos trabalhadores. Já a empresa surge blindada de responsabilidades

trabalhistas e de riscos com a maior parte do que seria capital constante, mesmo que possa ganhar até 25% dos rendimentos do trabalhador que lhe presta serviços.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE O FENÔMENO, AINDA QUE FINAIS DESTE ARTIGO – A TENDÊNCIA DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Neste artigo, defendemos o argumento de que a uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista, ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva. A subsunção virtual do trabalho ao capital indica que o trabalhador está subordinado na relação de trabalho sob os moldes da uberização, ainda que a aparência imediata seja de autonomia e liberdade sobre a forma produtiva. A determinação sobre como executar o trabalho, sobre os padrões e as metas produtivas se centra na empresa detentora da plataforma de intermediação, enquanto o trabalhador, em vez de submetido diretamente a um contrato de trabalho formal, submete-se às imposições estabelecidas sob o risco de desligamento da ocupação. O cenário de subordinação estrutural reforça sua necessidade de venda da força de trabalho para a autossustentação.

No contexto da uberização do trabalho, embora sejam os EUA o berço dessa tecnologia socioprodutiva, a abrangência das atividades que seguem esse molde no mundo se torna cada vez maior, especialmente nos países emergentes. Na particularidade brasileira, já se nota uma tendência para a migração e/ou criação de diversas atividades produtivas que adotam essa forma de trabalho – já são cerca de 500 mil motoristas cadastrados na Uber, segundo dados da própria empresa (UBER, 2018). Nesse mesmo ramo de atuação surgiram outras empresas que já operam no Brasil, como a espanhola Cabify, a indiana WillGo e as brasileiras 99Taxi e Televo. Em comum, todas essas empresas de transporte urbano oferecem aos trabalhadores um sistema de trabalho pautado pela “informalidade” e, mais do que isso, exigem dos motoristas que eles tenham as condições objetivas de desempenhar a atividade. Nesse sentido, é de responsabilidade dos motoristas que operam por meio dos aplicativos de mobilidade urbana possuírem os principais meios de produção da atividade, como carro, *smartphone* conectado à internet, combustível, seguro, manutenção do veículo e eventuais gastos com acidentes ou agrados aos clientes – reconhecemos que essa transferência não é uma novidade, setores produtivos já contavam com a presença de alguns trabalhadores que, para ser inseridos no processo, deveriam ter seus meios de produção (setor calçadista e suas costureiras em domicílio, por exemplo), todavia, é por meio da introdução da plataforma digital que isso pode tornar-se um setor produtivo por si só.

Ressaltamos, ainda, que não somente empresas de transporte urbano têm adotado relações de trabalho similares. A empresa DogHero, por exemplo, construiu uma plataforma *on-line* para que as pessoas possam deixar seus cachorros (durante uma viagem, por exemplo) com alguém que se proponha a cuidar do animal pelo período estabelecido, de modo que essa prestação de serviço remunere o cuidador temporário e a empresa. A Chefex permite a contratação, por aplicativo, de um chefe de cozinha previamente cadastrado pela empresa para preparar pratos para um pequeno grupo de pessoas na residência do contratante. Já a Sontra Cargo, empresa detentora do aplicativo que promove o encontro entre transportadoras e caminhoneiros autônomos, permite que caminhoneiros encontrem fretes disponíveis em qualquer estado brasileiro. Também destacamos a Fitfly, que intermedeia o serviço de professores de educação física e clientes que buscam um *personal trainer* – diferente da Uber, a empresa não cobra percentuais sobre o valor recebido pelos profissionais, mas mensalidades para que sejam apresentados como prestadores de serviços e também exige padrões de qualidade para que se mantenham na plataforma. Nessa direção, ainda podemos destacar a existência de aplicativos que permitem a contratação de serviços sexuais. O capital avança em todas as direções.

Em um primeiro momento, podemos enxergar a uberização apenas como uma solução remediadora do desemprego, visto o potencial de absorção de mão de obra não inserida no mercado de trabalho formal, e uma possibilidade de maior satisfação do mercado consumidor. Contudo, aprofundando a análise sobre tendências do mercado de trabalho, concorrência capitalista e avanços tecnológicos, podemos perceber que empresas uberizadas apresentam vantagem competitiva em relação às demais – com redução de capital constante adiantado pelo capitalista, redução do mais-valor compartilhado com o Estado e atrelamento da remuneração do trabalhador à efetiva realização do valor –, o que, de certa maneira, propensa

o perecimento das organizações tradicionais nos ramos onde atuam e/ou a migração delas para formas semelhantes de operação. Assim, há a tendência de ampliação progressiva desse tipo de relação de trabalho, a qual facilita a acumulação capitalista ao mesmo tempo que aumenta o trabalho precário – sem proteção jurídica e com aumento dos riscos da atividade ao próprio trabalhador.

A reflexão aqui apresentada não esgota as possibilidades de estudos que busquem se aprofundar na compreensão das nuances da uberização. Como sugestão para novas investigações, recomendamos pesquisas teórico-empíricas que utilizem dados de entrevistas com trabalhadores uberizados e/ou com empregadores que seguem essa orientação de contrato (in) formal, analisando as possibilidades de resistência e formação de consciência de classe, bem como o aprofundamento da relação entre uberização e financeirização da economia. Assim, esperamos que os apontamentos aqui conduzidos fomentem novas análises que aclarem as ofensivas do capital, ressaltando o papel da ciência junto à busca pela emancipação humana (ou não) das relações de trabalho alienadas.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. **O make up do trabalho**: uma empresa e um milhão de revendedoras de cosméticos. 2018. 307 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**. 3. ed. São Paulo: Boitempo, 2000.
- CARELLI, R. L. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 130-146.
- CHAVES JUNIOR, J. E. R.; MENDES, M. M. B.; OLIVEIRA, M. C. S. Subordinação, dependência e alienidade no trânsito para o capitalismo tecnológico. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 166-179.
- GAULEJAC, V. **Gestão como doença social**: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social. Aparecida: Ideias & Letras, 2007.
- HOWE, J. The rise of crowdsourcing. **Wired Magazine**, n. 14, p. 1-5, 2006.
- LEME, A. C. R. P. Uber e o uso do marketing da economia colaborativa. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 77-88.
- MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro II: o processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro III: o processo global da produção capitalista. São Paulo: Boitempo, 2017.
- MÉSZÁROS, I. **Para além do capital**: rumo a uma teoria da transição. São Paulo: Boitempo, 2011.
- MÉSZÁROS, I. **A teoria da alienação em Marx**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista/O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.
- PASQUALE, F. **The black box society**: the secret algorithms that control money and information. Cambridge: Harvard University Press, 2015.
- SCHEIBER, N. **How Uber uses psychological tricks to push its drivers' buttons**. 2017. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>>. Acesso em: 02 jan. 2018.
- SIGNES, A. T. O mercado de trabalho no século XXI: on-demand economy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. In: LEME, A. C. R. P.; RODRIGUES, B. A.; CHAVES JUNIOR, J. E. R. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. x-y.
- SLEE, T. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.
- SRNICEK, N. **Platform capitalism**. Cambridge/Malden: Polity, 2017.
- UBER. **Afinal, qual é a nota mínima exigida pela Uber?** 2018. Disponível em: <<https://uberbra.com/afinal-qual-e-a-nota-minima-exigida-pela-uber/>>. Acesso em: 02 maio 2018.

David Silva Franco

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0108-431X>

Doutorando e Mestre em Administração pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); Professor EBTT no Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG), Ribeirão das Neves – MG, Brasil. E-mail: david.franco@ifmg.edu.br

Deise Luiza da Silva Ferraz

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4267-8261>

Doutora e Mestre em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS); Professora Adjunta na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte – MG, Brasil. E-mail: deiseluiza@face.ufmg.br