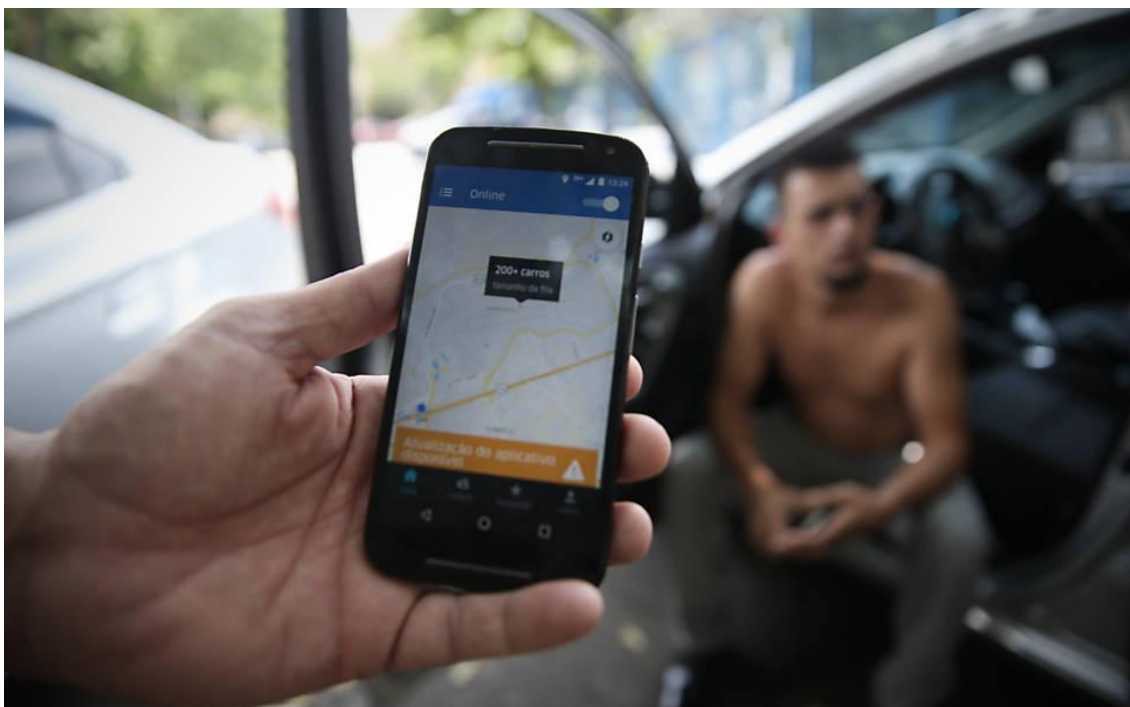


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

UBER: UMA CARONA CRÍTICA.

**ELEMENTOS PARA UMA PROBLEMATIZAÇÃO DA CRISE DO TRABALHO
ATRAVÉS DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.**



ARTHUR DE MATOS BASSANI

SÃO PAULO

2018

ARTHUR DE MATOS BASSANI

UBER: UMA CARONA CRÍTICA

**ELEMENTOS PARA UMA PROBLEMATIZAÇÃO DA CRISE DO TRABALHO
ATRAVÉS DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL**

Trabalho de Graduação apresentado à disciplina
Trabalho de Graduação Individual II (TGII) do
curso de Geografia da Universidade de São
Paulo, para obtenção de título de Geógrafo.

Orientador: Prof. Dr. Anselmo Alfredo

SÃO PAULO

2018

El identikit de este rostro del nuevo Poder todavía en blanco atribuye vagamente a él rasgos “modernos”, debido a la tolerancia y a una ideología hedonística perfectamente autosuficiente: pero también rasgos feroces y sustancialmente represivos. La tolerancia es, en efecto, falsa, porque en realidad ningún hombre ha debido ser jamás tan normal y conformista como el consumidor; y en cuanto al hedonismo, esconde evidentemente una decisión de reordenar todo con un carácter despiadado tal que la historia no ha conocido jamás. Por lo tanto este nuevo Poder no representado todavía por nadie y debido a una “mutación” de la clase dominante es, en realidad -si queremos conservar la vieja terminología- una forma fatal del fascismo.

Pier Paolo Pasolini, Escritos Corsarios

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Arnaldo e Clarice, a quem tudo devo. Não haverá compensação suficiente para tanto zelo, tolerância e amor. Obrigado pela confiança.

Ao meu irmão, Victor, “meu bom amigo”.

Aos avós, em especial, a avó Norma, pelo carinho e afeto.

À minha namorada, Sofia, companheira e melhor amiga, que também tem parte neste trabalho.

Aos familiares de São Paulo e de Januária.

Aos amigos de vizinhança, de bairro, de escola e de faculdade pelos bons momentos. Em especial, a Renato Hideo, meu companheiro “retardatário” e dupla de graduação.

Ao meu orientador, Anselmo Alfredo, pelos ensinamentos e abertura durante os diálogos. O curso de Econômica II foi um divisor de águas da minha graduação.

Aos muitos professores do Departamento que marcaram a minha formação.

Aos grupos de estudos, oficiais e extra-oficiais.

Às tardes ensolaradas no estádio do Clube Atlético Juventus e no bar do Tostão na Rua Javari.

E, enfim, aos motoristas “parceiros” da empresa Uber, pelas conversas travadas durante seu período de trabalho.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
ANEF	Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
CETIP	Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DIEESE Socioeconômicos	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos
FENABRAVE	Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEC	Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
UIT	União Internacional das Telecomunicações

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1– Locais de uso do smartphone.....	48
Gráfico 2 – Crescimento da frota de automóveis na cidade de São Paulo.....	66
Gráfico 3 – Percentual de volume de usados negociados por idade.....	77
Gráfico 4 – Distribuição dos carros financiados.....	73
Gráfico 5 – Percentual de desemprego total na cidade de São Paulo.....	77
Gráfico 6 – Desemprego por segmento na cidade de São Paulo.....	77
Gráfico 7 – Assinaturas de telefonia móvel no Brasil.....	81
Gráfico 8 – Tipo de acesso de telefonia móvel.....	81
Figura 1 – Campanha publicitária de 2017.....	45
Figura 2 – Motoristas bloqueiam trânsito.....	73
Figura 3 – Linhas de telefone fixo e celular no mundo, em números absolutos.....	80
Figura 4 – Distribuição de dispêndios para inovação das empresas industriais do Estado de São Paulo.....	85
Figura 5– Distribuição de dispêndios para inovação das empresas de serviços do Estado de São Paulo.....	85

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Quadro1 – Dados oficiais disponibilizados pela Uber.....	20
Tabela 1 – Média numérica de habitantes por automóveis na cidade de São Paulo.....	66
Tabela 2 – Taxa de crescimento do estoque de crédito para indústria.....	68
Tabela 3 – Modalidade de pagamento na venda de veículos no Brasil.....	70
Tabela 4 – Produção de autoveículos, emprego e produtividade nas montadoras da indústria automobilística no Brasil.....	76
Tabela 5 – Taxa de inovação por setor de atividade e tipo de inovação no Estado de São Paulo.....	84

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	9
2 . APRESENTAÇÃO.....	14
2.1 – Pés de barro sobre o pedal do acelerador.....	14
2.2 – Soluções mágicas de bolso	17
2.3 – A barafunda das caronas pagas	20
3. CAPÍTULO I – DIGRESSÃO TEÓRICA: CRISE E CRÍTICA IMANENTES	28
3.1 – Charrete sem condutor: dominação impessoal e sujeito automático	29
3.2 – Combustível abstração em falta: crise da substância valor.....	34
4. CAPÍTULO II – DESVIO DE ROTA: O ROTAR CRÍTICO DAS CARONAS	44
4.1 – Consiga um carro: consumo enquanto negatividade da reprodução ampliada..	46
4.1.1. – “Local de partida”: determinação categorial para crítica do consumo.....	48
4.1.2. – “Cálculo de trajeto”: o sentido histórico de se “conseguir um carro”.....	56
4.1.3. – “Local de destino”: conseguir um carro para ser Uber	64
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97

1. INTRODUÇÃO

Por muito tempo vacilei quanto à escolha do tema para o Trabalho de Graduação Individual. De início, tencionava eleger determinado objeto de estudo cuja pesquisa concedesse ocasião para acomodar as diversas, e por vezes díspares, reflexões frentes às quais me deparei durante os nove longos anos do curso para o bacharel em Geografia (os últimos, semelhantes a uma espécie de purgatório onde vagueiam a ermo poucos fantasmas isolados, semiformados erráticos). O tempo tratou de apaziguar alguns exageros, mas não me convenceu a retroceder de todo, pois muitas das inquietações que intermearam esta demorada etapa da minha formação ainda me avivavam. Isso implicava não render-se a alguns lugares comuns, a despeito dos muitos conselhos para não despender demasiada energia com um trabalho de pouca ou quase nula relevância real. Mas, como sentia falta de esclarecer a mim mesmo acerca da unidade do que havia apreendido, e isso implicava exteriorizar tudo aquilo que considerava ser o principal, teimei e prossegui teimando quase que de birra. Se hoje considero levar adiante o esforço, devido a esta primeira análise estar marcada, antes de tudo, pelo teor de sua limitação, em princípio estas pretensões eram longínquas.

Mais tarde, cheguei a uma resolução positiva para meu pequeno dilema, sobretudo quando tomei como guia um desconforto em especial. Refiro-me ao reduzido eco que as interpretações ancoradas na teoria crítica do valor e do trabalho detêm para além de nosso gueto acadêmico. As publicações em artigos e revistas, de pesquisadores para pesquisadores, ainda que fundamentais, parecem somente uma extensão dos corredores da universidade, que se não os reforçam, tampouco os ultrapassam. A imagem que fazia era a de que, enquanto Roma queimava, a reflexão permanecia encurralada, em permanente recuo, sem bocas e ouvidos para a mesma em outros sítios. Agora, o cheiro de fumaça que rareava ao redor deu lugar ao pavor de termos nos tornado alvo assaz atrativo para alimentar o incêndio, comungando na linha de frente do ódio com outros segmentos já cremados desde muito antes. À época da decisão da temática do trabalho, dois anos atrás, penso que ninguém seria capaz de antever a rapidez com que se chegou aos níveis atuais de obscurecimento que a esfera política tem expressado. Contudo, sem sequer cogitar que o ressentimento contra o pensar pudesse descambar de vez para uma bizarra caça às bruxas, questionava sobre quais os motivos desencadeadores da baixa reverberação da teoria, justo em dado momento em que “o mundo nunca foi tão digno de crítica” (KURZ, 2004, p. 11).

Estes fatores, internos à contradição que permeia a relação entre teoria e prática ainda se apresentam para nós como tópico de poderes paralisantes; entretanto, dão pasto a imaginação. A partir daí, intuiu-se que talvez fosse o caso de transferir as atenções para alguns tipos específicos de objeto e optar pelos assuntos da vez, das novidades últimas que rebentam de modo repentino, que suscitam manchetes e instigam “polêmicas”, as quais o pensamento e seu tempo de ruminação se espantam frente à velocidade com que os indivíduos assimilam e reproduzem a inovação em suas vidas. A despeito da aura midiática e afetação publicitária que rodeiam tais fenômenos, parece que neles centram-se o que convém denominar como “discussão pública”, ora nas palavras dos especialistas, ora nos dizeres do senso comum, conformados e conformadores do cotidiano e seu fetichismo enquanto forma de consciência particular. A Uber e demais empresas de aplicativos pareciam servir a este objetivo, e com o desenrolar da pesquisa convencia-me de que seria possível captar os traços mais recentes do “espírito do tempo” através da investigação das mesmas. Por isso, decidi gastar um pouco de teoria crítica com esta meada contemporânea, em parte para pôr à prova a crítica mesma, em contraparte porque considerava que era necessário disputar postos com outras interpretações correntes.

Penso, assim como Brás Cubas, que não vale a pena se estender em demasia nos preparatórios de cunho preliminar, não somente pelo prejuízo à exposição, mas também porque “ainda espero angariar as simpatias da opinião, e o primeiro remédio é fugir a um prólogo explícito e longe”. Todavia, o trabalho padece enormemente devido ao fato de não ter completado o percurso pelo qual inicialmente se propôs. Isto resultou em graves déficits, mormente no que concerne à dimensão espacial e ao levantamento empírico, gerando uma visão parcial e obnubilada do fenômeno. Desta maneira, é forçoso não apenas discorrer genericamente apenas sobre tudo o que foi dito, mas, sobretudo, apontar o que não foi dito e assim ficou por dizer. Esta introdução diz mais a respeito sobre as pendências. Brevemente, vamos a elas.

Em sua abertura, a exposição dispõe-se através de uma rígida clivagem, dada a anteposição da “Apresentação” do fenômeno frente à tentativa de elaborar um compêndio teórico, posicionado dentro do escrito como uma digressão. A ruptura entre as partes, aparentemente encerradas em si mesmas e sem dialogar umas com as outras, é reflexa às nossas dificuldades no trato com a negatividade constituinte da conciliação entre os momentos de “Apresentação” e coordenação teórica. Relaciona-se ao período

em que as energias se repartiam em expor a manifestação do objeto, reproduzindo durante a “Apresentação” as miudezas cotidianas que povoam as notícias dos jornais, enquanto em simultâneo nos empenhávamos na procura de seus fundamentos com o estudo minucioso dos textos teóricos. Esta primeira descontinuidade no desenrolar de nosso argumento termina por revelar a bifurcação que perfaz essência e aparência e o difícil empenho requerido para interpor as mediações necessárias à investigação.

Como se trata de tema bastante recente, a “Apresentação” pretende situar o surgimento e especificidades que deflagraram este tipo peculiar de atividade. Para compensar sua indeterminação teórica, lançamos mão da ironia como recurso estilístico, com o fito de não incorrer nas naturalizações que aspirávamos denunciar. Por sua vez, a “digressão teórica” procura acertar as contas com uma parte de minha formação pessoal na Geografia, resumindo algumas leituras e discussões acerca da teoria crítica do valor. Elas se separam em dois itens principais: o primeiro relativo ao caráter abstrato da dominação social e sua impessoalidade; o segundo tocante às discussões acerca da crise estrutural das relações assentadas na abstração valor e seu colapso.

Logo, sobraria para os capítulos seguintes a tarefa de efetuar as mediações que propiciariam o entendimento do irromper das atividades da Uber em São Paulo, através da crítica da substância valor e de sua crise imanente. Enquanto projetava uma forma de segmentar a redação para dar conta dos níveis analíticos que tinha em vista abordar, sem querer me deparei com uma propaganda da empresa de grande circulação nas plataformas de interação social via internet (“redes sociais”). Tratava-se de uma montagem publicitária esquematizada em três sentenças, semelhantes a um “passo a passo” para se tornar motorista Uber, assim elencadas: a) consiga um carro; b) dirija pela cidade; c) ganhe dinheiro. Considerei que seria interessante tomar estas frases para nossos objetivos de pesquisa, transfigurando as mesmas em momentos distintos da mesma unidade semovente, e ao mesmo tempo, permitir que a investigação se deixasse levar pela própria ordenação que o comercial sugeria aos seus interlocutores. Era preciso desvelar o caráter temporal que formatava a disposição sequencial das orações, remetendo ao fetichismo que suprime o tratamento da simultaneidade entre os momentos, interditando o tratamento da dimensão espacial. Neste sentido, cada item foi desviado com o objetivo de corresponder a dado momento da reprodução ampliada das reproduções capitalistas. O propósito não era fazer referência a camadas imóveis que se sobrepõem desprovidas de interação, mas demonstrar o entrecruzamento relacional das

partes componentes de um todo, abstraídas em seções separadas somente para os fins do entendimento e da pesquisa.

Todavia, não foi possível completar esta volta. Fiei-me nos primeiros problemas que emergiram logo no exame do primeiro momento, e só depois notei que os meses disponíveis para observações, leituras e produção textual já haviam se passado. Devido às necessidades de índole prática, em particular as que diziam respeito a se apossar do diploma de bacharel, não foi possível alçar às próximas etapas, e por isto este trabalho ainda está capenga. Desta feita, mencionaremos apressadamente alguns pontos cruciais de sua incompletude, cuja exclusão resultou em maiores danos.

Apesar de em “Consiga um carro” termos desenvolvido longamente nosso argumento acerca das primeiras questões as quais no defrontamos, ainda assim o momento carece de uma discussão adequada no que concerne ao âmbito da “mobilização para trabalho”, conjugada às reflexões anteriores alusivas a necessidade do consumo ampliado e ao modo de inserção social no mercado de trabalho viabilizado pelo mesmo. Posteriormente, quanto aos itens que permaneceram em suspenso, “Dirija pela cidade” comportaria dupla orientação. Por um lado, trataríamos da subsunção intrínseca ao momento de consumo das maquinarias que possibilitam as atividades da Uber, a saber, o automóvel e o celular inteligente. Além disso, o tratamento desta temática exigiria algumas considerações sobre o conhecimento social específico que delinea as operações de manejo destas mercadorias, reportando à forma de sociabilidade específica que o carro e o smartphone erigem quando são anexados como produtos ordinários de consumo de massa. Por outro lado, no lide com o item “Dirija pela cidade” também se pleiteava trazer à tona a dimensão espacial do fenômeno, aproximando-se do recorte da cidade de São Paulo para se pensar as temáticas relativas à circulação e à necessidade de redução do tempo de rotação, quando a contradição se desenvolve ao suprimir o espaço pelo tempo, adicionando a isto o papel desempenhado pelos veículos de transporte e comunicação. Também considerávamos pertinente trazer a baila algumas reflexões conceituais que as pesquisas da Geografia Urbana de nosso Departamento têm, já algum tempo, se ocupado e desenvolvido em seus domínios, como o cotidiano e a crise da cidade. Por último, em “Ganhe dinheiro”, nosso desígnio era apresentar as conversas e entrevistas com os motoristas da Uber com a finalidade de desvendar como os mesmos apercebiam e justificavam suas condições. Também se pretendia anexar a este momento alguns dados sobre os investimentos maciços de

fundos de capital de risco na empresa Uber e correlacionar as dificuldades da *startup* em lograr um balanço positivo em suas contas com a determinação crítica da reprodução ampliada viabilizada pelo capital fictício excedente.

Julgamos termos nos prolongado em excesso nestas lamentações. Destarte, é mais proveitoso conferir logo o resultado.

2 . APRESENTAÇÃO

Se, sobretudo, a riqueza da sociedade em que domina o modo de produção capitalista *aparece* como uma imensa coleção de mercadorias, consideramos conveniente à presente investigação deter-se, ainda que brevemente, a alguns aspectos gerais desta aparência. Por sua vez, isto não deveria ser apresentado tão somente como elaboração de um quadro estático acerca da aparência da sociedade onde florescem os redutores serviços da empresa Uber e similares. Importaria mais ressaltar as matizes de seu aparecimento em sua negativa movimentação, apresentando de imediato o que, ao mesmo tempo e mediatamente, se *desapresenta*; tendo em vista capturar a apresentação na contradição da qual devêm e na qual deve, portanto, apresentar-se de modo determinado. Trata-se de uma adequação da forma de exposição com a dinâmica que ela intenta apreender¹. Contudo, ainda que a consideremos insatisfatória, inicialmente apresentaremos o objeto de estudo escolhido em seu alcance contingencial, fenomênico, descoordenado teoricamente, sem atentar criticamente para a relação entre sujeito e objeto que o remata; pois o fito é facilitar uma prévia compreensão acerca das particularidades e minúcias destes serviços, além do irromper destas novas atividades. A respeito deste desajuste na exposição, fica o registro das ressalvas.

2.1 – Pés de barro sobre o pedal do acelerador²

Em resumo, o aparecimento da Uber em São Paulo (e nas demais cidades brasileiras) se deu nos idos de 2014, em meio às extraordinárias festividades da Copa do Mundo que envolvia o país. Os estádios colossais, erguidos a duras penas e à revelia de inúmeros apelos da população³, pareciam ser ícones majestosos de um tipo de entusiasmo inabitual aos brasileiros, expresso em parte no elevado grau de acesso a bens de consumo por estratos historicamente esquecidos que, nunca antes na história desse país, encontravam-no tão facilmente desobstruído. Foi nesta atmosfera de encantamento, em que a emancipação se traduzia para alguns como a admissão das

¹ É desta maneira que compreendemos como se dá a exposição das contradições elementares da mercadoria, do dinheiro e do capital em “O Capital” de Karl Marx. De acordo com Jorge Grespan, “a dialética como método de apresentação das determinações progressivas do capital” mostra de modo simultâneo e paralelo “as determinações progressivas do conceito de crise”. (GRESPLAN, 2012, p. 11).

² Alusão a seguinte frase de Robert Kurz em “O fim do boom das matérias primas”: “a prosperidade brasileira dos últimos anos se assenta em pés de barro”. Disponível em < <http://o-beco-pt.blogspot.co.br/2012/02/robert-kurz-o-fim-do-boom-das-materias.html> >.

³ A construção de estádios para a Copa do Mundo no Brasil se deu concomitante a inúmeros protestos e mobilizações contrárias, em parte devido às diversas remoções e realocações arbitrárias de moradores do entorno, péssimas condições de trabalho que resultaram em mortes de operários durante suas jornadas e inúmeros indícios de superfaturamento na construção das modernas arenas de futebol.

classes C e D no fascinante mundo das “Casas Bahia”, das concessionárias de automóveis e do crediário, que o Uber imiscuiu-se vertiginosamente no cotidiano das metrópoles.

A despeito do cenário político e econômico posterior ser enunciado de maneira menos entusiasmada (todavia, sem com isso perder seu encantamento), donde a aplicação de medidas de austeridade econômica (para “além do bem e do mal”) defrontava-se com níveis de desemprego exorbitantes e um arrefecimento dos níveis de produção e consumo internos, o que redundou sobremedida nos duros golpes a uma até então intocável carteira de trabalho, explicitamente transigentes às necessidades de flexibilização e generalização da precariedade; apesar disto tudo e de toda análise conjuntural, há certa continuidade no aumento do montante das mercadorias cada vez mais requintadas, anexadas aos hábitos mais banais dos indivíduos comuns e iguais entre si. Alguns números aventados pela imprensa nos causam espanto, embora estejam escancarados em nossa praxe rotineira. “Brasil já tem mais de um smartphone ativo por habitante”⁴ ou “São Paulo está perto de ter seis milhões de carros”⁵ (equivalendo à cerca de metade da população residente na cidade) são manchetes que retratam esta aparência disforme que comumente oscila entre o furor comemorativo de uma inevitável prosperidade que, enfim, se abeira; ou acaba se esmorecendo nas verdes (porém, já não tão novas) cantilenas de preocupação, alinhadas ao discurso *sustentável*, em face destes índices crescentes.

Estas duas mercadorias em específico, o automóvel e o celular com acesso a internet (vulgo *smartphone*), parecem mesmo arrogarem consigo a caricatura da monstruosa coleção de mercadorias que incorporamos em nosso cotidiano como requisito básico para efetivarmos as mais corriqueiras atividades. Tidas enquanto dádivas do presente período histórico, concedidas ao usufruto individual e através das quais seriam erigidas um imenso leque de facilidades, a familiarização com estes artefatos da modernidade se dissemina com velocidade e abrangência estonteantes, deitando raízes até mesmo nos recantos ou camadas tidos comumente como periféricos

⁴ “Brasil já tem mais de um smartphone ativo por habitante, diz estudo da FGV”, em *Estadão*, 19 abr. de 2018. Disponível em <<https://link.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-ja-tem-mais-de-um-smartphone-ativo-por-habitante-diz-estudo-da-fgv,70002275238>> .

⁵ “São Paulo está perto de ter 6 milhões de carros. Por que isso é um problema.”, em *Nexo Jornal*, 23 fev. 2017. Disponível em <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/02/23/S%C3%A3o-Paulo-est%C3%A1-perto-de-ter-6-milh%C3%B5es-de-carros.-Por-que-isso-%C3%A9-um-problema>> .

ou marginais, inclusive no caso mais recente dos dispositivos de celular online. Isto também tomou ares de libertação e autonomia.

“O mantra da teoria microeconômica segundo o qual eficiência supõe concentração de recursos parecia desmentido pela comunicação em rede e, mais ainda, pelo surgimento dos smartphones e de equipamentos como as impressoras em três dimensões e as máquinas de corte a laser. Dispositivos eletrônicos com um poder cada vez maior estavam nas mãos das pessoas e operavam em rede”. (ABRAMOVAY, 2017, p. 13).

Essa escala extrema de abrangência e velocidade do consumo e dos aparelhos de consumo em questão, da qual todas as parcelas da população comungam e locupletam-se, ganha particular visibilidade na atual aparência híbrida dos interstícios entre a jornada de trabalho e o período de descanso. É no penoso retorno para a casa (ou na ida a outro turno de trabalho, uma condição cada vez mais recorrente⁶) que nos deparamos seja com a vultosa magnitude de carros, exprimidas nos recordes de interdição do tráfego, ou, no caso do transporte público, com o sequestro das atenções dos passageiros pelos aplicativos de telefones inteligentes. A máxima nesses momentos é aproveitar ao máximo um tempo que se esvai. A imobilidade do trânsito torna-se oportunidade para ouvir um *podcast*⁷ sobre as novas possibilidades de empreendedorismo, responder emails para manter-se *online* para com demandas imprevisíveis de trabalho, ou até mesmo refazer-se plenamente, após um dia difícil, com a suave audição de alguns mantras para relaxamento no interior do carro. O habitual estorvo e aperto em trens, ônibus e metrô é uma pequena brecha para aperfeiçoar o inglês via aplicativo, organizar as tarefas diárias no calendário digital ou se esbaldar em uma infinidade de jogos para os mais variados gostos e vícios.

As ditas maravilhas da vida moderna se confrontam com os frequentes percalços econômicos e políticos. Estes últimos são entendidos pelos diversos atores como *crise*, decorrente de ações isoladas: equívocos, trapalhadas, desordem, desequilíbrio ou fraudes. Este vocábulo, crise, espalha-se aos quatro ventos por instituições e veículos de comunicação e é reproduzido de maneira recorrente no dia a dia e na boca do povo. Ora dá o ar da graça em suspiros aborrecidos que resmungam que este frustrante desenrolar “*poderia não ter sido assim*” e aguardam pela passagem desta fase transitória. Outrora,

⁶ “Quase metade dos brasileiros faz bicos ou tem segundo emprego”, em *O Globo*, 09 set. 2015. Disponível em <<https://oglobo.globo.com/economia/quase-metade-dos-brasileiros-faz-bicos-ou-tem-segundo-emprego-para-enfrentar-17439426>>.

⁷ Podcast é um arquivo digital de áudio semelhante a um programa de rádio, mas que está disponível via Internet, possibilitando o acesso a qualquer momento.

porém, a crise reflete-se de modo pouco ou nada compreensível, suspendendo-se como um cataclismo irrefreável e de ordem natural por sobre as cabeças atônitas dos sujeitos.

2.2 – Soluções mágicas de bolso

A narrativa de fundação da empresa Uber partilha de uma inclinação à mitomania muito comum à maior parte das fábulas de sucesso empreendedorístico. O mais trivial e ordinário ato de empreender, quando bem aventurado, é prontamente laureado como feito notável, façanha heroica digna de todos os louvores, cujo triunfo servirá de exemplo aos intentos menos exitosos. O épico destas histórias não somente necessita das personificações de proezas heroicas para sua justificação, mas principalmente de obstáculos cada vez mais difíceis (ou trágicos) a serem superados.

Este ideário não é exclusivo de uma generalização dos negócios de “fundo de quintal”, tipificados em salões de beleza de garagem ou nas *marmitex* caseiras feitas em cozinhas residenciais; em outras palavras, não se limita ao crescimento de pequenos empreendimentos como último recurso de uma população que possui dificuldades de inserção no mercado de trabalho⁸. Também seguem neste embalo as flexíveis e arrojadas “*startups*”, que em pouco tempo angariaram a simpatia do capital especulativo, expressada em montantes exorbitantes de investimentos. Em suma, o termo startup diz respeito a um tipo de abordagem empresarial específico, na qual a empresa deve visar uma alta velocidade de crescimento através da prestação de serviços inovadores, derivados das múltiplas possibilidades diretamente oriundas da nova aparelhagem tecnológica disponível. Trata-se da criação de grandes operações com elevado grau de incerteza em seu retorno financeiro, ofertando serviços baseados no movimento incessante de inovação. Filhas da disseminação da “cultura digital” (ABRAMOVAY, 2017, p. 13), farejam as novas oportunidades que o desenvolvimento

⁸ Segundo dados do Sebrae, 11 milhões de empresas foram criados por pessoas que precisavam de trabalho entre 2014 e 2017. “Crise faz empreendedorismo por necessidade voltar a crescer no Brasil”, em *O Globo*, 18 set. 2017. Disponível em < <https://g1.globo.com/economia/pme/noticia/crise-faz-empreendedorismo-por-necessidade-voltar-a-crescer-no-brasil.ghtml> >. Em outro estudo realizado pelo banco Santander, um milhão de empregos serão gerados em 2018 através de trabalhos por conta própria e micro empresas (“Empreendedorismo deve gerar metade das vagas de trabalho no país este ano, diz pesquisa”, em *O Globo*, 16 abr. 2018. Disponível em < <https://g1.globo.com/economia/noticia/empreendedorismo-deve-gerar-metade-das-vagas-de-trabalho-no-pais-este-ano-diz-pesquisa.ghtml> >. Outras manchetes apontam na mesma direção: “Trabalhar em casa torna-se realidade para muitos brasileiros”, em *R7*, 26 jun. 2018. Disponível em < <https://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/brasileiros-trabalham-dobrado-ou-abrem-o-proprio-negocio-para-complementar-a-renda-23062018> >; “Brasileiros trabalham dobrado ou abrem negócio próprio para complementar a renda”, em *Exame*, 25 jun. 2018. Disponível em < <https://exame.abril.com.br/negocios/dino/trabalhar-em-casa-torna-se-realidade-para-muitos-brasileiros/> >. Seria possível listar aqui uma infinidade de notícias semelhantes.

técnico (em especial, a internet) e a disponibilização em massa de bens de consumo sofisticados como computadores e celulares inteligentes proporcionam.

Boa parte destas empresas ficou conhecida pelas pequenas serventias concedidas aos afazeres diários da população, em geral por seus preços módicos (logo, extremamente competitivos), além de acrescentar novas oportunidades empregatícias e de geração de renda. Desta feita, o empreendedorismo alia-se a inventividade técnica para a criação das soluções mais engenhosas para todo tipo de embaraço que nos defrontamos em nosso cotidiano. Os principais expoentes deste cenário, que se convencionou denominar “Economia do Compartilhamento”⁹, são as empresas plataforma, que através de aplicativos digitais mediam as negociações entre prestadores de serviços e consumidores. De acordo com Slee, trata-se de “uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas” (2017, p. 21).

À fórmula anterior, empreender e inovar, é acrescida um terceiro ingrediente, a necessidade de que estas ações operem de maneira sustentável. A famosa advertência de Thomas Friedmann, colunista do New York Times, após a retumbante crise de 2008, ecoou como clamor urgente: “tanto a mãe natureza quanto o mercado chegaram a um limite e declararam que o modelo hiper consumista em vigência não era mais sustentável¹⁰”. Este foi o mote inicial da Economia do Compartilhamento, o qual pode ser sintetizado em alguns mandamentos de Friedmann: 1) “reduzir, reusar, reciclar, reparar e redistribuir”, 2) aquisição do benefício de um produto sem adquirir sua posse, ou seja, aquisição da “experiência de consumo”, 3) compartilhamento de tempo, posse, habilidades, etc. Engenhosidade tecnológica, valentia empreendedorística e sustentabilidade sócio-econômica e ambiental constituem a tríade ideológica e publicitária desta mistura afetiva entre negócios e causa social.

Logo, desabrochou-se um leque de novas oportunidades, e qualquer filisteu apercebeu-se repentinamente empoderado como empresário em potencial

⁹ Há outras nomenclaturas que tentam dar conta destes novos tipos de empreendimento, dentre as mais famosas: Consumo colaborativo (Collaborative consumption), Economia em rede (Mesh economy), Plataformas igual para igual (Peer-to-peer plataformas), Economia de bicos (Gig economy e Economia sob demanda (On-demand economy).

¹⁰ “When Markets and Mother Nature said ‘No More!’”, em *NPR*, 17 mar. 2009. Disponível em <<https://www.npr.org/templates/transcript/transcript.php?storyId=102006897>>.

sustentavelmente correto. Uma renda casual brotaria do empréstimo de qualquer utensílio doméstico pouco utilizado e uma miríade de pequenos “bicos”, a perder-se de vista, poderiam prover alternativas para mais “horas extras” ou até, de repente, fazer as vezes de um emprego. Os serviços dispõem-se instantaneamente aos consumidores e às suas mais variadas necessidades, mediados por empresas enxutas ao extremo, que não possuem nada além de sua plataforma digital online, a qual opera sistematizando os arranjos entre a oferta e a demanda através de cálculos algorítmicos e com minúscula infraestrutura.

Sobre o chamariz destas empresas podem ser aventadas diferentes motivações:

Seja pela noção ecológica de dar vida útil maior às coisas, seja pela sedução que as novas tecnologias nos imprimem em um cotidiano tão veloz, seja pela necessidade de complementação de renda ou pelo desemprego, o atual pacto do *ubercapitalismo* está acessível a poucos toques: em um aparelhinho na palma da tua mão. Cantando as maravilhas que sempre desejamos – horários flexíveis, valorização do acervo e das habilidades pessoais –, nos fisga com um desejo antigo: a ilusão de não se subordinar e de finalmente tomar as próprias decisões (RUSCHE E SANTINI, 2017, p. 11).

A contextualização de Trebor Scholz acerca da novidade deste movimento também é ilustrativa, ao tratar sobre as novas opções que as plataformas digitais permitiram a consumidores e a uma parcela da população que aí encontrou novas formas de subsistência:

É verdade que existem oportunidades inegáveis para estudantes, trabalhadores escolarizados em busca de emprego e todas as pessoas que possuem um segundo lar. Agora, é mais fácil para quem estuda em uma universidade “descolar um bico” instalando móveis ou renovando a casa de alguém. Consumidores, acostumados com uma profunda apreciação por preços baixos e uma conveniência estilo Uber acima de tudo, dão boas vindas a essas estrelas ascendentes. (SCHOLZ, 2017, p. 19).

Sem exagero, pode-se apontar para a Uber como uma “estrela ascendente” excepcionalmente brilhante, caso a compararmos às demais empresas contidas na luminosa constelação da Economia do Compartilhamento¹¹. Seu nome prediz este feito, exprimindo o anseio de não permanecer na obscuridade comum: Uber, em alemão, designa “superioridade”, algo como “estar por cima” (SLEE, 2017, p.26). Fundada em 2010 na cidade de São Francisco (EUA), a Uber Technologies Inc. dominou em pouco tempo o mercado de deslocamento via aplicativos de celular, um dos setores mais fortes

¹¹ “A Uber inicialmente resistiu a ser identificada com a Economia do Compartilhamento, mas, desde que começou a oferecer serviços como o uberx, foi crescentemente adotando a linguagem comum a este segmento. Enquanto alguns observadores resistem em incluir a empresa na lista da Economia do Compartilhamento, ela agora claramente pertence ao grupo”. (SLEE, p.41, 2017).

da Economia do Compartilhamento (de acordo com Tom Slee, correspondente a 28% das transações). A superioridade, flagrante em sua escalada vertiginosa, se projeta em uma imagem de status sugerida em seus serviços, no “motorista particular de cada um”. A narrativa de sua fundação conta a história de dois jovens americanos que, com dificuldades para pedir um táxi ou tomar um ônibus, concebem o serviço de caronas digital a pronta demanda. Travis Kalanick, CEO da empresa, conta de maneira simples: “Nós queríamos apenas apertar um botão e conseguir uma viagem. E nós queríamos uma viagem de pompa. Era apenas disso que se tratava”. Mais uma vez, de um lampejo criativo cria-se uma solução (sofisticada) ao alcance do bolso.

2.3 – A barafunda das caronas pagas

A transformação de detentores de automóveis e smartphones em motoristas particulares e choferes ocasionais alastrou-se depressa ao redor do globo. A maior parcela deste tipo de atividade esta concentrada em grandes metrópoles, embora já seja possível obter uma carona paga via aplicativo em cidades menores. No site da mais prestigiada dentre estas empresas, a Uber, os dados disponibilizados sobre esta nova ramificação de serviços são muito escassos, dificultando a sua real mensuração. Alguns deles estão reunidos no seguinte quadro, localizado na página “Fatos e dados sobre a Uber”:

Quadro 1: Dados oficiais disponibilizados pela Uber

Fatos	
Tipo de indústria	Tecnologia
Fundação	Junho de 2010
Presença em cidades no mundo	Mais de 600 (em janeiro de 2018)
Presença em cidades no Brasil	Mais de 100 (em janeiro de 2018)
Presença em Países	65 (em abril de 2018)
Funcionários no mundo	18.000 (em abril de 2018)
Motoristas parceiros no Brasil*	Mais de 500 mil (em outubro de 2017)
Motoristas parceiros no Mundo	Mais de 3 milhões (em janeiro de 2018)
Usuários no Brasil*	Mais de 20 milhões (em fevereiro de 2018)
Usuários no Mundo	Mais de 75 milhões (em janeiro de 2018)
Viagens por dia no mundo	Em média 15 milhões (em janeiro de 2018)

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

Fonte:Uber.

Segundo a própria empresa, que raramente divulga seus dados operacionais¹², o número de motoristas no Brasil decuplicou no breve intervalo de um ano: entre outubro

¹² Os dados de maior relevância (perfil dos motoristas, tempo médio de viagens, rendimentos médios, locais de concentração das corridas, etc.) são recolhidos com minúcia através do aplicativo celular, mas nunca foram divulgados publicamente. De fato, motoristas e usuários que se utilizam destes serviços

de 2016 a outubro de 2017, o número de motoristas prestadores de serviços incorporados pela Uber saltou de 50 mil para espantosos 500 mil¹³. Algumas estimativas dão conta que, só no Estado de São Paulo, os motoristas que utilizam o aplicativo se aproximam da monta de 150 mil, a maior parcela agrupada na Grande São Paulo¹⁴. Em 2017, João Dória, antigo prefeito da capital paulista, revelou em entrevista a uma emissora de rádio¹⁵ que o número de condutores na cidade de São Paulo girava em torno de 50 mil, sobrepujando com sobras a quantidade de taxistas cadastrados, aproximados 38 mil.

A propósito, São Paulo é a única cidade do Brasil em que estão disponíveis todos os serviços que são ofertados pela Uber no país. De acordo com o site oficial da empresa, este conjunto abrange cinco tipos, descritos da seguinte maneira:

- **uberX**: Carros compactos, com ar-condicionado e 4 portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.
- **uberPOOL**: Disponível em São Paulo e no Rio de Janeiro, este serviço permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros. O preço é ainda mais competitivo do que o uberX, mas pode gerar um tempo de deslocamento um pouco maior em função de adequações na rota. A vantagem para usuários é o preço mais competitivo, já para motoristas parceiros significa mais viagens por hora, e ganhos ainda maiores.
- **UberSELECT**: uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço, em média, até 20% maior do que o do uberX.

transformam-se a pronto modo em uma mina de dados para a empresa, que pouco a pouco os acumula, possuindo ciência de onde os mesmos moram, trabalham, o que preferem fazer na pausa de descanso, etc. Estas informações, colhidas por qualquer aplicativo ou serviço digital, são um trunfo, um *plus* utilizado como moeda de troca de interesses ou até mesmo comercializados; no caso da Uber, há relatos de sua utilização como *lobby*, contrapartida oferecida às administrações públicas reativas aos seus serviços.

¹³ Segundo a empresa, esses 500 mil dizem respeito a motoristas que atuam de modo frequente, realizando viagens até o mês anterior à pesquisa. O número de motoristas somente cadastrados no aplicativo é superior a este montante. “Número de motoristas do Uber cresce dez vezes em um ano no Brasil”, em *Folha*, 30 out. 2017, disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931013-numero-de-motoristas-do-uber-cresce-dez-vezes-em-um-ano-no-brasil.shtml>>.

¹⁴ “Número de motoristas cadastrados na Uber cresce 900% em um ano no Brasil”, em *Canaltech*, 30 out. 2017, disponível em <<https://canaltech.com.br/apps/numero-de-motoristas-cadastrados-no-uber-cresce-900-em-um-ano-no-brasil-102614/>>.

¹⁵ “Número de carros de apps supera o de táxis em SP, revela secretário de Dória”, em *Folha*, 04 jan. 2017, disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1855880-numero-de-carros-do-uber-supera-o-de-taxistas-em-sp-diz-secretario-de-doria.shtml>>.

- **UberBLACK:** serviço que possibilita aos usuários solicitarem carros do tipo sedan, como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e ar-condicionado sempre ligado.
- **UberEATS:** Serviço que permite ao usuário solicitar refeições dos restaurantes mais badalados da cidade, onde quer que esteja. Está disponível, em fase inicial, apenas em São Paulo.¹⁶

Tanto a Uber como as demais companhias, apesar de oferecerem serviços de transporte e reivindicarem “o objetivo de aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades”¹⁷, definem-se como “empresas de tecnologia” e reiteram esse posicionamento afirmando que a delimitação de suas atividades (e responsabilidades) não deve exceder este âmbito, ainda que se questione sua imprecisão. Desta maneira, os motoristas da qual a startup depende para a realização das viagens não se configuram enquanto funcionários, mas se situam em uma ambígua relação de “parceria”, empreendendo a si mesmos e a seus bens (automóvel e celular) através da infraestrutura digital concedida pela empresa, que em troca reclama uma porcentagem fixa de participação por cada viagem efetuada. Ainda que deslocado do quadro de empregados da Uber, para apresentar-se em sua autônoma imagem de parceiro, suas livres decisões de empresário parecem capengas, não mais que meias liberdades. Isto porque o planejamento do seu trabalho não devém unicamente de seu livre arbítrio e tino empresarial, mas está completamente atrelado às diretrizes da plataforma digital, as quais se referem, por exemplo, a modos de conduta específicos e regras para cada tipo de serviço (como foi possível observar nos itens acima, acerca da tipificação dos produtos oferecidos, existem requisitos básicos para veículos em cada atividade: ar condicionado, carro de quatro portas, entre outros).

Por sua vez, isto se explicita no fato de os preços dos trajetos não serem estipulados pelos parceiros, mas provirem de cálculos algorítmicos engendrados pelo próprio aplicativo de intermediação, sempre enunciados previamente, variando de acordo com a oferta e demanda dos serviços e considerando o tempo e a distância do percurso escolhido. O motorista é presciente de que uma parcela fixa do tempo que despense em suas corridas pertence à Uber, porém não pode prever as quantias de

¹⁶ “Fatos e dados sobre a Uber”, em *Uber*, 12 abr. 2018, disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>.

¹⁷ Parte da definição da empresa sobre as próprias atividades, disponível em sua página inicial citada acima.

dinheiro que o algoritmo irá inferir para cada viagem. Os preços se apresentam instantaneamente, tanto para o cliente quanto para o prestador do serviço, no momento de aceite da negociação via aplicativo, num só clique. Caso haja desistência de uma das partes, tanto fazendo suas motivações, uma pequena multa é tarifada ao renunciante de modo automático. Isto implica em uma pressão sobre os motoristas em aceitar o maior número de itinerários possíveis, mesmo que estes sejam desinteressantes economicamente ou pareçam perigosos, pois, segundo, Slee, a “Uber obriga os motoristas a aceitarem 90% de todas as corridas que lhes cruzem o caminho, sob pena de serem banidos, o que significa que há um preço a ser pago quando se rejeita alguém. (SLEE, 2017, p. 125). A propósito, grande parte da popularidade da Uber e similares repousa em seus preços extremamente competitivos, sendo a maior acessibilidade decorrente deles um dos maiores atrativos destas empresas.

Outra peculiaridade diz respeito ao controle de qualidade das atividades prestadas pelos condutores. A empresa utiliza um mecanismo de controle denominado “sistema de ranqueamento”, no qual as avaliações sobre os serviços prestados cabem aos próprios clientes que deles se utilizaram. Ao final de sua carona, o passageiro pode relatar todos os pontos altos e baixos de sua experiência de consumo individual, ressaltando os aspectos da corrida que lhe pareçam mais convenientes, por exemplo, relatando sobre a destreza do motorista ao volante, se este lhe ofereceu alguma guloseima como cortesia, se lhe desejou um bom dia, etc. Suas recomendações se entrecruzam com às dos demais consumidores, que também não se furtaram em deixar a sua valorosa apreciação do serviço, e este conjunto de avaliações se aglutina para formar uma média classificatória que traduz a performance do condutor (ilustrada nas notas de uma a cinco estrelas). Como examina Ludmila Costek Abílio, o consumidor se auto institui como gerente e, de certo modo, se engaja em suas tarefas gerenciais, pois crê na evidência de que possui plena certificação para tal (ABÍLIO, 2017).

Ao considerarmos a escalada vertiginosa das atividades da Uber e aplicativos similares, que em reduzido espaço de tempo mobilizou um verdadeiro exército de condutores ocasionais e cativou uma considerável clientela, não se torna difícil compreender o porquê de seu aparecimento ter causado tanto alvoroço; ao estremecer o cenário das relações de trabalho e da mobilidade urbana, causou enorme desorientação analítica, redundando em fervorosas discussões e conflitos que chegaram a descambar

até mesmo em violência física¹⁸. Todo este processo foi visibilizado por uma ampla cobertura midiática, a qual trouxe à baila as diferenças mútuas entre os motoristas da Uber e os taxistas, principais afetados pela presença dos primeiros. Em São Paulo, foi possível observar diversas manifestações de ambas as partes. Os taxistas sentem-se lesados desde o início das atividades da empresa, pois os condutores da Uber não estão sujeitos ao mesmo panorama legislativo que os referencia, advogando que isto resulta em um profundo desequilíbrio competitivo. Ademais, consideram os serviços da marca ilegais e pedem sua suspensão imediata. Já os motoristas de aplicativo, em conjunto com sua freguesia, alinham-se ao discurso da corporação ao sustentarem que os taxistas tentam em vão contrapor-se ao indomável movimento da inovação, baseado na conjugação entre o desenvolvimento tecnológico e as suas novas formas de relações de trabalho correspondentes.

Ao mesmo tempo, todas estas querelas se projetaram em ferrenhos embates políticos. Já em 2014, em meio às paralisações e protestos massivos de taxistas, uma parcela considerável de vereadores paulistanos se mobilizou para impedir a continuidade das atividades do aplicativo, através de uma lei municipal, entretanto este primeiro esforço não vingou. Nos anos seguintes, se desenrolou uma verdadeira batalha judicial, onde os serviços da Uber e demais aplicativos eram ora suspensos, ora consentidos, tanto a nível nacional como na escala do município. Rafael Zanatta, ao abordar a história desta disputa institucional, resume algumas resultantes iniciais desta contenda:

No final de 2015, a Prefeitura de São Paulo encontrou duas alternativas. Primeiro, criou uma categoria de “táxis pretos”, emitindo cinco mil novos alvarás para motoristas. Depois, a Prefeitura propôs a criação de uma nova categoria jurídica para “Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas” (OTTCS), fazendo com que os motoristas comprem créditos pelo uso do viário urbano, “legalizando” a situação de empresas como Uber.

No modelo proposto pela Prefeitura de São Paulo, os aplicativos precisam ser credenciados e precisam informar trajeto, dados dos motoristas, sistema de avaliação, e precisam emitir recibo eletrônico por corrida. O alvará é dispensado, sendo exigido CNH profissional e curso de formação. A Prefeitura cobrará uma taxa por quilômetro rodado e definirá um valor máximo por tarifa cobrada pelos aplicativos. A Prefeitura também liberou os serviços de “caronas solidárias”, onde usuários dividem custos de corrida.

¹⁸ É possível extrair dezenas de manchetes sobre os repetidos episódios de violência envolvendo taxistas e motoristas de aplicativos, ocorrendo até hoje em diversas cidades que o serviço se introduziu. Em 2018, no semestre em que escrevo esta nota, há menções de confrontos coletivos entre grupos, esfaqueamentos e linchamentos dispersos em todo o Brasil. Na cidade de São Paulo, os embates foram mais frequentes nos anos iniciais que se deram as atividades, com vários registros de agressões e depredação de veículos.

Em 10 de maio de 2016, a Prefeitura aprovou o Decreto n. 56.981, que permitiu a operação de plataformas como Uber. De acordo com o Decreto, as empresas precisam comprar “créditos de quilômetros” para “exploração intensiva da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública”. O preço público será variável e considerará o impacto urbano, o impacto no meio ambiente, na fluidez do tráfego e o gasto público relacionado à infraestrutura urbana. (ZANATTA, 2017, p. 37, 38 e 39).

Após o trâmite de um projeto de lei na Câmara dos Deputados e no Senado, que em princípio pretendia regularizar o exercício das caronas privadas com maiores limitações às suas atividades, mas posteriormente cedeu aos apelos das empresas de aplicativo e seus defensores¹⁹, as prefeituras ficariam incumbidas de determinarem o enquadramento legal que melhor lhes conviesse. As medidas postuladas pela Prefeitura de São Paulo, que deveriam tornar-se vigentes no início de 2018, causaram grande constrangimento aos motoristas e às plataformas digitais de transporte. As exigências mais polêmicas diziam respeito à necessidade de um curso de formação para o condutor, o impedimento de que placas registradas em outras cidades efetuassem trajetos dentro de São Paulo e a obrigatoriedade de que os veículos possuíssem ao máximo de cinco anos desde a fabricação. Antes que a fiscalização se consumasse, a Uber e demais companhias argumentaram que tais regulamentos iriam extinguir as atividades de um terço de seus motoristas (em torno de 50 mil), impossibilitando a sua permanência²⁰, o que causaria um grande impacto aos rendimentos de uma grande quantidade de famílias, além de prejudicar uma relevante porção de clientes que se beneficiam dos serviços prestados pela empresa. Em meio às polêmicas e clamores, o regramento foi flexibilizado. Atualmente, carros de até oito anos podem realizar viagens via aplicativos e não há mais impedimentos para que motoristas de outras cidades vagueiem por São Paulo a procura de passageiros.

Entretanto, estas contendas não se encerraram. Além dos taxistas permanecerem reticentes e procurarem novos meios legais para coibir a atuação da Uber e suas congêneres, também é possível atestar uma crescente indisposição entre os condutores e as empresas de plataforma que intermediam suas atividades. Isto não é somente

¹⁹ “Câmara permite apps como Uber mas mudanças em texto podem barrar serviço”, em *UOL*, 04 de abr. de 2017. Disponível em <<https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2018/02/28/regulamentacao-do-uber--camara-dos-deputados.html>>.

²⁰ “Um terço dos motoristas de Uber em São Paulo terão de parar de trabalhar neste mês, diz empresa”, em *Infomoney*, 04 de jan. de 2018. Disponível em <<https://www.infomoney.com.br/negocios/grandes-empresas/noticia/7188690/terco-dos-motoristas-uber-sao-paulo-terao-parar-trabalhar-neste>>. Os regramentos resultaram em reivindicações massivas dos motoristas de aplicativo. “Motoristas de aplicativos fazem protesto em São Paulo”, em *Estadão*, 30 de out. de 2017. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-de-aplicativos-fazem-protesto-em-sao-paulo,70002066062>>.

devido ao constante incremento das taxas de utilização do aplicativo em favor da Uber, que tolhem os já parcos ganhos dos motoristas, mas sobretudo advém de uma crescente percepção da vulnerabilidade das relações de trabalho na qual estão inseridos. Alinham-se, deste modo, a uma tendência já existente em várias outras cidades do mundo, onde vastas mobilizações de motoristas particulares de aplicativos tentaram se contrapor às políticas das empresas de mediação²¹.

Afora a expansão do exército de condutores da Uber, oportunidade frente à crise econômica e à dificuldade de inserção no mercado de trabalho, e a democratização de uma maneira mais sofisticada de locomover-se em uma cidade com graves problemas de mobilidade; é notável a precarização desta forma de emprego, caracterizada pela desregulamentação, permanente disponibilidade ao trabalho e total transferência de custos e riscos ao motorista nano empresário de si mesmo. Há uma interpretação de que a “uberização” das relações de trabalho, termo utilizado por Ludmila Costek Abílio, se constitui como nova etapa do processo de terceirização, inserindo este modelo de parceria no bojo de transformações que estão em curso no mundo do trabalho há décadas, relativas à eliminação de direitos do empregado e deterioração das condições laborais.

Muitos autores convergem ao assinalarem que estes movimentos dizem respeito a um novo estágio de desenvolvimento do capitalismo, pautado acima de tudo na superexploração do trabalho. Abílio compreende a uberização como “novo passo na subsunção real do trabalho”, onde os custos e riscos do investimento são transferidos principalmente ao trabalhador, absolutamente desamparado da antiga grade de direitos que lhe protegia e condicionado a maiores graus de exploração no que tange tanto à intensidade de sua atividade, quanto à extensão do tempo correspondente. Assim, a autora sugere que se trata de uma combinação da precarização com a mais moderna racionalidade tecnológica do grande capital, reproduzindo-se até nas formas mais pitorescas de trabalho, comumente associadas à informalidade periférica (bicos). Scholz, por sua vez, utiliza-se do conceito “espoliação da multidão” para referir-se ao vigente patamar de exploração do trabalho, “executada por quatro ou cinco estrelas, que se apoia em uma massa global de milhões de trabalhadores em tempo real”. (SCHOLZ,

²¹ Em São Paulo, as mobilizações de motoristas da Uber direcionadas a pressionar a empresa ainda são bastante tímidas. Recentemente, alguns motoristas tentaram organizar uma paralisação denominada “UberOFF” para contraporem-se ao aumento da tarifa sobre os trajetos que caberia à Uber. O protesto obteve pouca expressão e foi solenemente ignorado pela mídia.

2017, p. 25). Desta maneira, os autores pretendem explicar a atual aparência indistinguível de certas dicotomias analíticas através do aprofundamento da exploração (sobreposição de tempo de trabalho e tempo de não trabalho; convergência entre produção e consumo, descaracterização de diferenças entre centro e periferia, etc).

Destarte nosso intento de, no momento da apresentação, prover apenas uma ambientação ao tema de estudo, renunciando por enquanto a qualquer esforço teórico que retome o fenômeno em suas imanentes determinações negativas, consideramos conveniente apontar de antemão um flagrante consenso, que perpassa implícito pelas apreciações descritas. Tal coincidência reside em atribuir a serviços estilo Uber o mérito de que seja uma solução para o atual patamar crítico em que repousa a contradição capital trabalho. Tanto nas mais vulgares celebrações acerca do caráter providencial da inovação empreendedorística, como nas interpretações circunscritas somente ao momento de exploração do trabalho (muitas vezes sem ultrapassar a mera denúncia desta), a capacidade do valor valorizar-se a si mesmo parece inquebrantável, capaz de transcender a qualquer empecilho, pois a abstração trabalho é pressuposta sem pôr-se a prova pela crítica e a crise é compreendida como acontecimento circunstancial ou exterioridade a ser superada. É a partir deste ponto, onde as perspectivas antagônicas se reconciliam, que pretendemos iniciar nossa investigação. Para tanto, é necessário transpor o momento de apresentação.

3. CAPÍTULO I – DIGRESSÃO TEÓRICA: CRISE E CRÍTICA IMANENTES

Ao nos desfazermos das aparências neste momento da exposição, não se aspira, contudo, transcendê-las ou promover com as mesmas uma completa ruptura, pois a investigação de seus nexos fundadores não se orienta para uma relação de causalidade que lhe seja exterior (por exemplo, “A” é a causa de “B”). Em conformidade com a crítica da Economia Política empreendida por Marx, que a partir da articulação dos próprios termos de seu objeto desmantela a aparência harmônica que lhe cabe, acolhendo a contradição enquanto conteúdo fundamental da forma de sociabilidade moderna, intentamos desvendar o que suscita o despotar de nosso objeto de estudo através de uma crítica interna, atrelada aos próprios termos que desvela, já que não se pretende alheia à forma social perscrutada. Assim sendo, o entendimento primordial é o de que estas categorias são regidas por sua negatividade, contrapondo-se mutuamente e ao mesmo tempo para se auto determinarem, o que por sua vez permite apreender a crise como identidade negativa do capital, portanto interioridade, que a despeito de seus momentos de manifestação lhe atribuírem aspecto contingencial, deve ser desvendada pela crítica em relação de necessidade. Desta maneira, para Anselmo Alfredo, crise e crítica coincidem ao expressarem os modos distintitos da negatividade constitutiva do mesmo processo (2010, p. 37). Sobre tal conexão, Jorge Grespan assinala:

[...] apreendida como expressão da negatividade imanente ao capital, a crise está na base da crítica ao capitalismo, conforme um significado especificamente marxiano de crítica: não se trata de uma reflexão exterior que aponta os limites deste sistema, e sim dos limites alcançados por ele mesmo com o desenvolvimento de suas potencialidades e com a exposição de suas contradições fundamentais nos processos que ele realiza. Tais processos, no entanto, não se apresentam diretamente como realização das contradições, mas, antes, como ocultamento e transfiguração destas contradições na esfera da concorrência e aos olhos dos agentes econômicos, num movimento de inversão que é também determinado pela negatividade do capital (GRESPLAN, 2012, p. 24).

Serviremo-nos, portanto, das categorias ofertadas por Marx em sua crítica da Economia Política para não somente demonstrar que a crise é imanente à forma valor e à reiteração de si mesmo como forma capital, mas, sobretudo indicarmos que o atual patamar de seu desenvolvimento, enquanto reposição de contradições que se acirram sem se resolverem, determina-se pela crise estrutural de sua relação social básica, a saber, a valorização do valor, que só pode recompor-se falseando sua substância valor e postergando dificuldades cada vez maiores para a manutenção das relações subjulgadas pelos seus pressupostos. É dentro desta perspectiva que pretendemos situar as

atividades da empresa Uber e seus satélites menores, visando demonstrar, através de sua particularidade, um reflexo dos aspectos gerais de sua totalidade constitutiva: a crise do trabalho enquanto crise de produção da substância valor.

Tendo em mira realçar este duplo aspecto crítico, o presente interstício será repartido em dois chaveamentos. O primeiro tratará sobre a crise enquanto imanência à forma mercadoria e à forma capital; o segundo discorre sobre os sentidos tendenciais da reprodução ampliada do capital sob o viés do “colapso” de suas relações, orquestrando um diálogo entre três autores distintos: Grossmann, Mandel e Kurz.

3.1 – Charrete sem condutor: dominação impessoal e sujeito automático

Para tanto, é necessário que retrocedamos não temporalmente, mas categorialmente²², revisitando a análise da forma mercadoria enquanto forma elementar da sociabilidade moderna, onde moram seus pressupostos basilares de caráter enigmático. Contudo, observar a mercadoria mais de perto depreende que se proceda com mesuras. Ademais da bruta materialidade metálica de automóveis e celulares inteligentes, além dos corpos comprimidos por entre estas tralhas, é conveniente à apreciação desta forma uma especial atenção com suas “sutilezas e manhas teleológicas”. Por consequência, se propiciará um encaminhamento crucial para compreender quais os sentidos iniciais que determinam os sucessivos desdobramentos das contradições sob as quais os fenômenos encerram-se, requerendo inevitavelmente uma apreensão invertida para se efetivarem como tais.

A mercadoria é a unidade entre valor de uso, referente à sua forma corpórea particular e a um trabalho privado de qualidade específica, e valor, que corresponde à abstração do tempo trabalho socialmente necessário para sua produção, donde todas as qualidades distintas dos trabalhos privados e de seus respectivos produtos equalizam-se socialmente como “gelatina de trabalho humano indiferenciado”. Como as mercadorias são confrontadas enquanto “produtos de trabalhos privados autônomos e independentes entre si”, o valor constituir-se-á como mediação entre estes diferentes trabalhos, permitindo a permutabilidade dos produtos através de sua equivalência qualitativa; é

²² “Seria impraticável e falso fazer as categorias econômicas se seguirem umas às outras na sequência em que elas foram historicamente determinantes. Antes, sua ordem é determinada pela relação que elas têm umas com as outras na sociedade burguesa moderna, e que é justamente o contrário de como elas aparecem naturalmente ou do que corresponde à ordem do desenvolvimento histórico. Não se trata da relação que as relações econômicas adotam historicamente na sequência das várias formas de sociedade”. MARX, Karl. *Grundrisse der Kritik der Polistischen Ökonomie*, Berlim: Dietz Verlag, 1974, p. 28 apud GRESPAN, 2012, p. 31.

através da “objetividade fantasmagórica” do valor que se expressa o nexo de interdependência do trabalho social total, “conexão coisificada” através da troca. Mas como esta objetividade da abstração do tempo socialmente necessário não detém materialidade em si, ela deve, portanto, tomar de empréstimo a aparência corpórea das coisas para ilustrar sua forma de valor. Logo, o valor de uso é tornado efígie de seu anteposto, o valor de troca. A relação de valor entre duas mercadorias dissimula que se trata somente de uma expressão do valor: ao manifestar-se em uma “objetividade concretamente diferente”, esta aparição (forma de existência de valor na forma equivalente) confere expressão autônoma para o polo que carece de representação (a forma relativa da relação de valor), parecendo desvincular-se de seu relacionamento ao tomar o lugar do que, em verdade, somente expressa.

É sob a suposição de separação do que se constitui enquanto unidade que advém a forma dinheiro. Do título de equivalente geral, concedido a certa mercadoria de tipo único, fixa-se a oposição entre forma relativa e equivalente, cristalizando-se em forma dinheiro (por conseguinte, apagando seus rastros lógicos constituintes). Daí, a linguagem de valor comum às mercadorias é refinada com a forma preço, expressão ideal do tempo de trabalho socialmente necessário, ou seja, da *média* retroativa entre os diferentes tempos de diferentes trabalhos (ALFREDO, 2010, p. 40).

Ao desvincular-se aparência de sua essência, tomando a primeira pela última, o sobrenatural deve, por conseguinte, naturalizar-se. Assim, como exemplo, o dinheiro (equivalente geral) parece deter não somente a vocação para expressar o valor, mas ser em si mesmo a “figura de valor pronta”; as relações sociais, por sua vez, postas sob o invólucro da forma mercadoria se constituem enquanto constantes naturalizações, fetichismo, donde a materialidade física dos produtos do trabalho visibiliza a abstração metafísica valor que lhes rege, emergindo nos dizeres de Marx enquanto fantasmagoria, relação social entre coisas “físicas metafísicas”. Daí, a famosa citação acerca do fetichismo:

O misterioso da forma mercadoria consiste, portanto, simplesmente no fato de que ela reflete aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas dos próprios produtos do trabalho, como propriedades naturais sociais dessas coisas e, por isso, também reflete a relação social dos produtores com o trabalho total como uma relação social existente fora deles, entre objetos (MARX, 1988, p. 71).

De acordo com Alfredo, esta “coisificação” remete a uma relação entre sujeito e objeto onde a subjetividade social apercebe o objeto enquanto mera exterioridade, o que implica que ela mesma objetive-se de imediato. Portanto, o fetichismo fundamenta-se enquanto forma de consciência necessária, “inseparável da produção de mercadorias”, para que a contradição se realize na destituição de sua aparência contraditória. O concreto enquanto forma fetichista de pensamento é o pressuposto das abstrações determinantes da sociabilidade sob o viés da forma mercadoria, portanto seu polo oposto e identitário, e tal substância abstrata invertida concretamente como concretude, por sua vez, contrapõe-se a materialidade física das mercadorias que se apresentam prontamente como objetividade externa, valores de uso. Por isto, “a mercadoria enquanto objeto é uma forma de pensamento que, assim não percebido, torna o pensamento coisificado” (ALFREDO, 2010, p.39).

Embora muito já se possa derivar destes apontamentos, que denotam não só o ocultamento necessário das relações sociais como relações entre mercadorias, mas, sobretudo, o movimento independente e “natural” das coisas a revelia do controle de seus produtores privados e individuais, é premente que avancemos mais um degrau nesta escalada categorial contraditória, referindo-se a forma social capital. A abstração valor, metafísica social, na aparência que o dinheiro reivindica como sua, torna-se autorreferente, portanto, dá um passo a mais em sua autonomização: inverte os sentidos do “metabolismo social” para pôr-se enquanto princípio e propósito da troca. Isto, pois já não se contenta com o rele papel intermediário que lhe concede a circulação simples de mercadoria. A abstração, sob a forma capital, erigi-se como finalidade última da produção, enquanto movimento tautológico em que determinada quantia de dinheiro, quando lançada na esfera da circulação, deve redundar em uma quantia maior, essencialmente, em um valor valorizado. Não se trata agora somente da forma autônoma do dinheiro desvinculada da objetividade suprassensível que lhe outorga este papel de representação, pois, além disso, no capital verifica-se o súbito deslocamento do valor “como uma substância em processo e semovente, para qual mercadoria e dinheiro são ambos meras formas” (MARX, 1988, p. 126).

[...] ambos, mercadoria e dinheiro, funcionam apenas como modos diferentes de existência do próprio valor, o dinheiro o seu modo geral, a mercadoria o seu modo particular, por assim dizer apenas camuflado, de existência. Ele passa continuamente de uma forma para outra, sem perder-se nesse movimento, e assim se transforma num *sujeito automático*. Fixadas as formas particulares de aparição, que o valor que se valoriza assume

alternativamente no ciclo de sua vida, então se obtêm as explicações: capital é dinheiro, capital é mercadoria. De fato, porém, o valor se torna aqui o sujeito de um processo em que ele, por meio de uma mudança constante das formas de dinheiro e mercadoria, modifica a sua própria grandeza, enquanto mais-valia se repele de si mesmo enquanto valor original, se autovaloriza. Pois o movimento, pelo qual ele adiciona mais-valia, é seu próprio movimento, sua valorização, portanto autovalorização. Ele recebeu a qualidade oculta de gerar valor porque ele é valor. Ele pare filhotes vivos ou ao menos põe ovos de ouro (MARX, 1988, p.126).

Se não perdermos de vista que o valor, abstração de tempo de trabalho socialmente necessário, é o “sujeito usurpador de tal processo”, em permanente conservação e ampliação, pois só pode ser capital enquanto for valorização de valor como *continuum*, não nos deixaremos impressionar pelas máscaras que trajam aqueles que estão sob seu julgo, por mais horrendas que sejam. Da contradição entre abstração e matéria, que no capital aparece como governo do trabalho morto, materializado e acumulado por sobre o trabalho vivo como meio de valorização, advém a mobilização social geral para o trabalho, onde todos se engajam (brutalmente) para a valorização do valor, a qual estão subsumidos. Trata-se, como salienta Moishe Postone, de um “sistema de dominação abstrata e impessoal²³”, pois no processo de valorização “é o trabalho material que se conserva e se acrescenta pela sucção do trabalho vivo, graças ao qual se converte num valor que se valoriza, em capital, e funciona como tal”, onde a abstração autorreferente corporificada nos meios de produção faz destes os “sorvedouros do maior quantum possível de trabalho vivo” (MARX, 1985, p. 54). Desta maneira, este movimento não se limita no que concerne às relações de propriedade dos meios de produção, mas primordialmente na subordinação da força de trabalho enquanto modo de existência do valor do capital, a ele incorporado e por ele animado.

A dominação do capitalista sobre o operário é, por conseguinte, a dominação da coisa sobre o homem, a do trabalho morto sobre o trabalho vivo, a do produto sobre o produtor, já que, na realidade, as mercadorias, que se convertem em meios de dominação sobre os operários (porém apenas como meios de dominação do capital), não são mais do que simples resultados do processo de produção, do que produtos do mesmo (MARX, 1985, p. 55-56).

A despeito das personificações de seus polos constitutivos, capital e trabalho, em possuidores de dinheiro e meios de produção e possuidores de força de trabalho duplamente desnudos²⁴, nos referimos aqui a um processo que deve, por necessidade,

²³ “O capitalismo é um sistema de dominação abstrata e impessoal. Em relação a formas sociais anteriores, as pessoas parecem independentes; mas, na verdade, são sujeitas a um sistema de dominação social que não parece social, e sim ‘objetivo’” (POSTONE, 2015, p. 149).

²⁴ “Para transformar o dinheiro em capital, o possuidor de dinheiro precisa encontrar, portanto, o trabalhador livre no mercado de mercadorias, livre no duplo sentido de que ele dispõe, como pessoa livre, de sua força de trabalho como sua mercadoria, e de que ele, por outro lado, não tem outras mercadorias

“passar por trás das costas” daqueles de que se utiliza para reproduzir-se. Afinal, a tautologia irracional de seu movimento é o cerne daquilo que aparece igualmente a todos enquanto “estrita racionalidade” (ALFREDO, 2010, p.38), sob a qual não há transcendência da ação e da prática dos indivíduos, já que não destacadas da forma de consciência que lhes corresponde e de seus próprios pressupostos para agirem e manterem-se como tais. Dito isto, se é destituída a aparência harmônica que advém do contrato entre iguais possuidores de mercadorias, da esfera da circulação, ao penetrar-se na sombria dimensão da produção onde a equivalência nega-se a si mesma (pela troca desigual), situar-se-á o momento de exploração do trabalho em comum acordo com os demais termos contraditórios que regem a totalidade do processo social²⁵.

Os capitais individuais, contudo, não podem acomodar-se nesta condição e confiarem somente em sua natureza vampiresca de exploração de trabalho alheio, em outros termos, na extensão absoluta da mais valia expressa como prolongamento da jornada de trabalho. Instigados pelas exigências da abstração que paira sobre suas cabeças, precipitam-se uns sobre os outros em uma corrida atabalhoada, apressados justamente por não lhes ocorrer, *a priori*, os critérios desta corrida, se estão ajustados à mesma, portanto, sem saber quais os felizardos que permanecerão acesos em competição em contraposição aos malogrados. Mais especificamente, trata-se aqui da contradição manifesta na forma preço, a partir da assunção da média de tempo social, a qual, segundo Alfredo, esconde a crise imanente desta medida como condição objetiva da própria identidade do capital, expressão da desmedida de uma forma reiterada quantitativamente sobre si mesma em detrimento de seu conteúdo qualitativo. Daí adquirir caráter de monstruosidade. Esta abstração geral e determinante da sociabilidade sob o envoltório da forma capital “é tão somente a expressão fetichista de uma régua cuja expressão é o fetichismo de sua medida, pois que se faz descartando tempos sociais que a efetivaram enquanto média, mas que, na consumação da mesma, ficam além dela” (ALFREDO, 2013, p.40).

para vender, solto e solteiro, livre de todas as coisas necessárias à realização de sua força de trabalho” (MARX, 1988, p.136).

²⁵ Trata-se de uma inversão necessária para o processo de autovalorização. A troca desigual entre mais trabalho em forma viva contra em forma objetivada deve, por necessidade, manifestar-se enquanto troca de equivalentes no processo de circulação. Entretanto, isto não resulta em violação da lei do valor, ao contrário, redundando em sua reafirmação: ao operário se paga o que lhe é devido, pois nesta negociação aliena-se um tipo de mercadoria particular, criadora de valor, a saber, a força de trabalho, a qual é comprada pelo seu valor. Já na forma mercadoria a forma preço não coincide com o valor que representa.

Sob o aguilhão de uma medida que se dá *a posteriori*, atividade intemporal que intercede retroativamente para atribuir validade ou desvalidade aos tempos individuais diferentes, movimento de constituição de si própria enquanto tempo social médio, inflamam-se os capitais individuais para não somente compatibilizarem-se com a média, mas reporem-na em porções de tempo cada vez mais diminutas, numa atualização incessante daquela em favor do aumento de tempo excedente. Por isso, a esta agitação correspondem todas as intenções de se elevar relativamente a mais valia, como “encurtamento do tempo de trabalho necessário”, reduzindo o tempo em que o trabalhador produz o equivalente ao valor de sua força de trabalho. Resulta que esta diminuição “implica o barateamento dos meios de vida pelos quais aquele valor é estabelecido, o que pressupõe, por sua vez, o aumento da produtividade do trabalho nos ramos da economia que produzem tais meios” (GRESPLAN, 2012, p.115).

Por sua vez, para que seja lograda a produção de mais-valia relativa, o trabalho deve estar sobre a base da subsunção real ao capital, sob a premissa de revolucionamento técnico dos processos de trabalho, sendo portanto subsumido materialmente em duplo sentido: antes, à valorização do valor através do extrato de mais-valia, que sobreveem enquanto materialidade do capital em encarnação da abstração valor (subsunção formal); depois sobrepujado também aos ritmos e modos de proceder que a técnica emergente requer, mais especificamente, dos meios de produção que frente a si se erguem em relação de estranhamento, expresso em sua rendição ao controle do valor via maquinário.

3.2 – Combustível abstração em falta: crise da substância valor

Nestas ininterruptas revoluções de diminuição de tempo necessário, prescritas pela necessidade de expansão relativa da taxa de mais valia, reside o movimento irrefletido de constante transformação, tido enquanto desenvolvimento das forças produtivas. Nesta dinâmica social está manifesto o império da abstração valor enquanto média do tempo de trabalho, refletida enquanto luta concorrencial encarniçada, donde as unidades empresariais individuais pelejam por uma parcela maior ou menor da mais valia social total, a ser distribuída de acordo com os mais variados graus de

produtividade, ou seja, em um compartilhamento temente às letras frias da lei do valor²⁶.

Como se sabe (...), tem nesse processo, em princípio, o maior sucesso relativo aquela unidade empresarial que pode fazer as "ofertas mais baratas". Essa capacidade, por sua vez, depende da produtividade mais alta ou mais baixa com que a empresa pode operar. E alta produtividade nada mais significa que poder fabricar grande quantidade de produtos com pouco dispêndio de trabalho vivo. Já que a concorrência pela apropriação da mais-valia, isto é, por sua transformação na forma-dinheiro, força constantemente o aumento da produtividade, sob pena da ruína da unidade de reprodução particular, esse mecanismo social, uma vez instalado, deu origem a um surto nunca vista, uma explosão enorme da produtividade, que dentro de um período historicamente minúsculo de menos de duzentos anos se intensificou mais do que em toda a história anterior (KURZ, 1992, p. 78).

De acordo com Marx, o impulso imanente e a tendência constante do capital é aumentar a força produtiva do trabalho. O movimento tautológico do dinheiro ganha nova significação quando se interpõe em análise o evoluir constante das forças produtivas, coincidindo-se este movimento com o próprio conceito de capital enquanto negatividade²⁷. Tal progressão é impulsionada pelo ensejo do aumento de tempo disponível, expressa em nível de concorrência enquanto disputa dos capitais individuais pela parte que lhes cabem do butim de mais valia produzida socialmente, e deve então repor o tempo médio em patamar superior, através da poupança de trabalho vivo pelo incremento de trabalho morto no processo produtivo. De modo simplificado, trata-se de produzir mais mercadorias em menos tempo, onde cada exemplar particular contém consigo menos tempo de trabalho agregado, já que o trabalho *in actu* deve conservar proporcionalmente mais valor do que anteriormente incrementava. Permitida pelo desenvolvimento da força produtiva social, a crescente produtividade do trabalho adquire expressão característica no aumento relativo dos meios de produção, quando comparados à força de trabalho que neles se incorpora, “aparece, portanto, no decréscimo da massa de trabalho proporcionalmente à massa de meios de produção

²⁶ “Os preços que surgem desse procedimento, calculando a média das diferentes taxas de lucro das diferentes esferas de produção e adicionando a essa média aos preços de custo das diferentes esferas de produção, são os *preços de produção*. (...) O preço de produção da mercadoria é, portanto, igual a seu preço de custo *plus* o lucro que de acordo com a taxa geral de lucro que lhe é percentualmente adicionado, ou igual a seu preço de custo *plus* o lucro médio” (MARX, 1988, p. 117).

²⁷ “O desenvolvimento das forças produtivas, observe-se, ganha estatuto categorial, na medida em que a razão movente de sua efetividade nada mais é do que desenvolver as forças produtivas. Na medida em que isto é substituição do trabalho vivo em detrimento do trabalho morto, ou seja, aumento da composição orgânica do capital, produtividade e improdutividade do capital se fazem como formas contraditórias e simultâneas de sua própria identidade: tão mais produtivo é o capital, quanto menos capaz é de produzir valor. Se o seu sentido, isto é, estar em seu conceito, é desenvolver as forças produtivas, a improdutividade é a forma de ser de sua condição produtiva” (ALFREDO, p. 44, 2010).

movimentados por ela ou no decréscimo da grandeza do fator subjetivo do processo de trabalho, em comparação com seus fatores objetivos” (MARX, 1988, p.185).

Em termos da acumulação isto se dá enquanto aumento da composição orgânica do capital. Não obstante a acumulação ser a expansão contínua de suas relações fundamentais, reproduzindo as mesmas de maneira ampliada para sustentar-se, o que implica por sua vez não somente acréscimo de riqueza abstrata corporificada em valores de usos, mas notadamente deduz multiplicação de seus posicionamentos sociais²⁸ derivados de suas relações de produção; deve-se se considerar, afora isto, o caráter contraditório que constitui este momento, conferindo-lhe a determinação crítica, ainda que se trate de uma predicação fetichizada, passível de sinalização somente em sua negatividade pela crítica pertencente à mesma. O processo de acumulação constitutivo do modo de produção capitalista é alavancado pelo desenvolvimento das forças produtivas e torna-se ainda mais exponencial quanto mais se dilatam as concentrações de capital, em conjunto com distribuições dos quinhões existentes como movimentos de centralização. Mas o incremento de trabalho, “fonte da riqueza”, não está *pari passu* ao permanente complemento do volume do capital global. No caso, sua demanda é determinada pelo componente variável, que tem como contrapartida ao seu acréscimo o aumento da composição orgânica do capital, caindo relativamente quando comparada a grandeza total do capital acumulado. Isto devido ao constante desenvolvimento das forças produtivas, que impedem a imobilidade das bases técnicas contextuais à produção, rompendo-as frequentemente, em períodos de tempo cada vez mais curtos.

O processo de reprodução ampliada a um nível técnico mais elevado, enquanto renovação do capital fixo se dá, para Ernest Mandel, em sentido tríplice. Assim o compartete:

Em primeiro lugar, o valor das máquinas mais novas constituirá uma parte componente maior do capital total investido, isto é, a lei da crescente composição orgânica do capital prevalecerá neste caso. Em segundo lugar, as máquinas mais novas serão compradas unicamente se o custo de aquisição e os valores que elas deverão transmitir ao processo produtivo em marcha não criarem obstáculos aos esforços do “capitalista para conseguir um lucro, isto é, se a poupança em trabalho vivo *pago* exceder os custos adicionais do capital fixo ou, mais precisamente, do capital constante total”.

²⁸ “A reprodução da força de trabalho, que incessantemente precisa incorporar-se ao capital como meio de valorização, não podendo livrar-se dele e cuja subordinação ao capital só é velada pela mudança dos capitalistas individuais a que se vende, constitui de fato um momento da própria reprodução do capital. Acumulação do capital é, portanto, multiplicação do proletariado” (MARX, 1988, p. 179).

Em terceiro lugar, as máquinas só serão compradas se não apenas pouparem trabalho, mas também pressionarem os custos totais de produção para um nível inferior à média social, isto é, somente se elas representarem uma fonte de superlucros ao longo de todo o período de transição – até que essas novas máquinas determinem a produtividade média do trabalho em determinado ramo de produção (MANDEL, 1984, p. 77).

O aumento da composição orgânica expõe a tendência contraditória da acumulação em repelir a própria substância valor na mesma medida em que esta lhe fundamenta enquanto finalidade de valorização. Requer-se, por conseguinte, uma compensação através da distensão de sua envergadura produtiva, a qual possa reter as parcelas populacionais expelidas pela metamorfose do capital antigo. Mas este movimento deságua, sempre, na redundância relativa de contingentes cada vez mais expressivos de trabalhadores, superfluidade produzida pelos mesmos no momento de acumulação do capital. Esta situação é ilustrativa acerca da máxima de que as contradições sobre as quais repousam as relações modernas jamais transcendem a si mesmas, portanto, só se resolvem repostas em seus mesmos pressupostos antitéticos, de modo cada vez mais agudo. Como necessidade, dissimulam-se em sua exteriorização.

Esse decréscimo relativo de sua componente variável, acelerado pelo crescimento do capital global, e que é mais acelerado que seu próprio crescimento, aparece, por outro lado, inversamente, como crescimento absoluto da população trabalhadora sempre mais rápido do que do capital variável ou de seus meios de ocupação. No entanto, a acumulação capitalista produz constantemente – e isso em proporção à sua energia e às suas dimensões – uma população trabalhadora adicional relativamente supérflua ou subsidiária, ao menos no concernente às necessidades de aproveitamento por parte do capital (MARX, 1988, p.190).

Por negar justamente aquilo que a constitui, o processo de acumulação é interposto por sua negatividade imanente, pela crise enquanto oposição simultânea à acumulação, que embora constitua sua identidade, manifesta-se ilusoriamente como transitoriedade. As interrupções neste processo não se apresentam como de sua instância mesma, impossibilidade de emprego de capital a determinado nível de exploração do trabalho, mas somente como meros desvios, equívocos e inadequação contingencial. No tocante ao exame da Lei da Queda Tendencial da Taxa de Lucro, os mistérios de uma acumulação de capital *ad aeternum* se esfumaçam, visto que se faz enquanto simultaneidade da crise em relação de imanência, ou seja, enquanto tendência de queda interna irreduzível, permeando a totalidade do momento de expansão, mas anunciando a si mesma somente nas ocasiões em que seus impedimentos acentuam-se, para reputar-se de imediato como fenômeno. Isto, pois a contradição entre abstração

essencial e materialidade afigurada em aparência atinge seu clímax. A *massa* crescente de lucro, advinda da maior taxa de exploração do trabalho que decorre da poupança de trabalho vivo, deve necessariamente e simultaneamente coadunar-se com o decréscimo da *taxa* de lucro, relativa a uma maior composição orgânica contraposta à massa de mais valia extraída. O progressivo decréscimo de capital variável quando comparado ao acréscimo da parcela constante é tão somente outra forma de expressão do desenvolvimento da força produtiva social do trabalho, onde determinado número de trabalhadores movimenta uma massa crescente de meios de trabalho (MARX, 1988, p. 155). A diminuição da massa global de trabalho vivo anexado aos meios de produção implica, entretanto, descenso de seu próprio escopo, ou seja, descenso de trabalho não pago, mais valia, assim como decréscimo da parte do valor na qual ela se representa.

Ou: uma parte alíquota cada vez menor do capital global despendido se converte em trabalho vivo, e esse capital global absorve portanto, em proporção à sua grandeza, sempre menos mais-valia, embora a proporção da parte não-paga do trabalho empregado, em relação à parte paga do mesmo, possa simultaneamente crescer. O decréscimo proporcional do capital variável e o aumento do capital constante, embora ambas as partes cresçam absolutamente é, como se disse, apenas outra expressão para a produtividade aumentada do trabalho (MARX, 1988, p. 157).

Por suposto, o aditamento da massa de lucro é contraditado pela taxa de lucro decaída. Aí reside o contrassenso tendencial, na qual a celeridade da acumulação mina sua substância movente, perfazendo a contradição elementar desta sociabilidade entre abstração e matéria. A aparência é a da monstruosidade cada vez mais agigantada: quanto maiores são as concentrações tanto maiores serão suas velocidades de acumulação. Entretanto, seu crescimento é desmentido no decréscimo da massa de mais valia a ser compartilhada, que ao invés de ingressar como lucro, deve cada vez mais repor o valor do capital consumido. Ambos os contendores, massa e taxa, situam-se em relação de necessidade e exprimem o pendor irresistível ao desenvolvimento absoluto da força produtiva social, que embora pareça transgredir as relações de produção que a proporcionaram, tem como meta exclusiva a manutenção da valorização do valor, para o maior grau que lhe seja possível.

Ainda que se considerem o contrabalanceio exercido pelas atenuantes desta inclinação contraditória, as causas contrariantes da queda tendencial, todavia não compete às mesmas exteriorizar-se de seus fundamentos, já que estão atadas categorialmente à contradição que lhes institui; são, portanto, não só as encarregadas de lavar o terreno para o preparo de novas oportunidades de valorização, mas

juntamente do cultivo permanente de seus próprios impedimentos (semeados pressupostamente). A corada aparência de vitalidade da acumulação, após as sucessivas crises sistêmicas que a deprimem, fenomeniza a retomada de fôlego necessária para, mais a frente, a desvalorização recolocar-se novamente como presença.

De este modo, la tendencia al derrumbe en tanto que “tendencia básica” natural del sistema capitalista, se descompone en una serie de ciclos, em apariencia independientes, donde la tendencia al derrumbe solo se impone *periódicamente* una y otra vez (...) la crisis, según Marx, sólo representa una tendencia al derrumbe momentáneamente interrumpida y que no ha llegado a su expansión plena, o sea que representa una desviación pasajera de la línea tendencial seguida por el capitalismo. Pero a pesar de todas las interrupciones periódicas y atenuaciones de la tendencia al derrumbe, con el progreso de la acumulación capitalista, el mecanismo global marcha necesariamente hacia su fin, pues con el crecimiento absoluto de la acumulación de capital, cada vez se torna gradualmente más difícil la valorización del capital generado (GROSSMANN, 1979, p. 95).

A ação contratendencial é entendida por Henryk Grossmann como postergação da falência iminente das relações de valorização; seriam, portanto, estas influências contrárias que permitem apreender o desenrolar histórico do capital, o porquê de manter-se a despeito de sua ruína evidente, derivada da regência de sua tendência mestra autonegadora. Para o autor, o colapso do modo de produção capitalista sobrevém devido à queda da taxa de lucro que medeia o processo de acumulação, disfarçada como aumento de massa, donde a insuficiente valorização dos capitais emerge como sobreacumulação, abundância de capital encontrada em situação de indisponibilidade de investimento produtivo, em outras palavras, ao nível exigido de exploração do trabalho. Isto, por sua vez, devido à taxa de acumulação extrapolar sua própria base propulsora, requerendo para a reprodução um *quantum* de massa de mais valia superior à porção extraída disponível à capitalização. A crise sistêmica expressa, portanto, o colapso da valorização, já que nem todo o capital acumulado pode ser valorizado. Daí a criticidade imanente ao processo de acumulação, engendrando os meios de sua própria dissolução.

Ponderações acerca do limite interior absoluto do modo de produção capitalista, enquanto desdobramento processual de suas antinomias promotoras, também atravessam o exame do que Ernest Mandel denomina Capitalismo Tardio, subfase do capitalismo monopolista que se dá pós imperialismo. Este bloqueio, porém, não provém da incapacidade de valorização da pletora de capital sobreacumulado como descrito em Henryk Grossmann. Discorrendo em sua análise sobre os diferentes

percursos tomados pelos capitais ociosos, que recorrem em grande medida ao exílio de sua morada produtiva (armamentismo, serviços, finanças, etc.), Mandel, porém, reconhece que a superacumulação tem por incumbência “a função objetiva de facilitar a valorização do capital total (apesar da maior composição orgânica de capital), por meio de uma desvalorização maciça de capitais particulares” (1982, p. 291). A utilização deste violento mecanismo se constitui como “saneamento” da economia capitalista através do expurgo das unidades atrasadas; a crise há de revelar quem está desperdiçando trabalho social. Tais crises de desvalorização periódica não constituiriam, assim, o ponto limítrofe ulterior das relações sob a égide do valor, mas um artifício para evitar que a estagnação se prolongue em demasia.

Para o autor, tal momento de inflexão provém da nova etapa de automatização decorrente da terceira revolução tecnológica, donde se aplicam “processos de produção contínuos e automáticos, completamente livres do contato direto por mãos humanas” (MANDEL, 1982, p. 135). Esta aceleração qualitativa do aumento da composição orgânica do capital, que redispõe quantias inferiores de força de trabalho para funções relativas à preparação e supervisão, torna a criação de valor (nas empresas automatizadas) menos importante que sua preservação, alterando a proporção nestas corporações entre criação de mais valia e sua apropriação como “superlucro”, através de sua elevada competitividade. Com a caça aos superlucros sobrepondo-se à geração de produto social excedente, que em consequência constrange as unidades empresariais a adequarem-se a automatização em caráter de urgência, chega-se enfim ao “limite interior absoluto”. Ele provém da exiguidade da massa de mais valia produzida, resultado da eliminação do trabalho vivo no processo de produção, no decorrer do estágio final de mecanização automação (MANDEL, 1982, p. 146). Assim sendo, não haveria mais consolo possível ao modo de produção baseado em valores de troca, pois seus antigos traquejos para aumentar a taxa de mais valia não podem obter os mesmos resultados como ocorrera nos tempos de outrora, em períodos históricos precedentes ao capitalismo tardio. Destarte, o vertiginoso decréscimo de massa de mais valia, subsequente à repulsão progressiva de trabalho em sua forma direta, “fonte básica de riqueza”, conferiria a automação um fatídico status paradigmático de veto final.

Robert Kurz, por seu turno, também se debruça sobre este tópico em sua investigação acerca do colapso do moderno sistema produtor de mercadorias. Para este crítico, a decadência da forma social capital só adquire contornos mais definidos com o

advento da revolução da microeletrônica, em meados da década de 70, que põe a termo os mecanismos de compensação fordistas, enquanto respaldo histórico para a manutenção das relações de produção para a valorização (sendo asseguradas com relativo sucesso durante décadas, através da efetivação da expansão interna e externa da produção real de valor²⁹). Por resultado, este marco no desenvolvimento das forças produtivas altera bruscamente a entonação do processo de acumulação capitalista, através do estabelecimento de um novo *standard* de produtividade social, alcançado devido aos novos “potenciais de automatização antes inimagináveis em todos os setores da reprodução social” (KURZ, 1992, p. 85).

A linha argumentativa de Kurz, para exposição de sua perspectiva do processo de colapso da modernização, delinea-se ao conceber as relações postas para a valorização do valor em sua transitoriedade, circunscritas a um período histórico que lhes corresponde, tão particular quanto as mesmas. Neste ínterim deu-se o gradativo desenvolvimento da forma mercadoria, que assola o globo terrestre por séculos, generalizando em seu decurso suas categorias elementares através do instauro da relação social trabalho enquanto “essência supra-histórica” da humanidade (KURZ, 1992, p. 21) e da forma social dinheiro como “existência encarnada da riqueza abstrata” (KURZ, 1992, p. 74). Seu desenrolar conformou todo o período moderno, contudo, não haveria de prosseguir indefinidamente, pois está calcado por sua negatividade. A expansão intrínseca à forma, para além de certos limites, torna a roupagem do valor demasiado curta para o constante restauro de sua compleição.

Com o atual patamar de desenvolvimento das forças produtivas, sobretudo com o incremento da robótica e da microeletrônica, potencializam-se as interdições que transpassaram todo o desenvolvimento do modo de produção capitalista, alçando-as ao cúmulo de obstáculo definitivo para que a reprodução efetive sua progressão ampliada, logo, tornada descompassada de seus fundamentos centrais. Em parte, devido aos extraordinários níveis de produtividade pressuporem uma elevada composição orgânica de capital, que não somente mobiliza frações minguantes de força de trabalho para movimentar uma porção crescente de meios de produção, mas igualmente necessitam

²⁹ “Em outras palavras: para que o componente variável do capital global não só permaneça o mesmo de modo absoluto, mas cresça absolutamente embora sua percentagem enquanto parte do capital global caia, o capital global tem de crescer em proporção maior do que aquele em que cai a percentagem do capital variável” (MARX, 1988, p. 161).

de montantes de investimentos extraordinários, cada vez maiores, inacessíveis aos capitais mais modestos, e requerendo uma frequente incursão ao crédito para movimentar-se. Por conseguinte, isto se conjuga com a expansão do trabalho consumido improdutivamente³⁰, por um lado no que concerne às exigências infraestruturais da produção, que dirimem o equilíbrio da balança econômica estatal, por outro no que tangencia ao fenômeno de terceirização, externar os custos de produção através de novas ramificações empresariais, apercebidas como atividades autônomas, realizadoras de serviços diversos que antes eram contabilizadas como despesas internas da unidade de produção. Entretanto, tratando-se de uma sociabilidade que não desaloja suas contradições, mas as replica em níveis superiores ao reproduzir-se, a exteriorização dos custos falsos de produção, *faux-frais de production*, somente poderia redundar em um aumento dos mesmos, as expensas da mais valia socialmente produzida. No cenário de “crise estrutural das despesas gerais sistêmicas” (KURZ, 1995), todos os esforços se redirecionam para a contenção de custos, estendidos para além do alcance da vigente produção de valor, que em contraversão proporciona massas de mais valia cada vez mais diminutas, extinguidas em conjunto ao desanexo do trabalho produtivo, impossibilitando assim sua própria recomposição em acordo com a substancialidade constituinte de seus termos. Novamente, há de se pedir socorro ao crediário.

Ademais, devido às dificuldades em que se encontram os capitais reais, alicerçados na extração de mais valia pelo intermédio da produção de mercadorias, alavancam-se as transações financeiras e vem à tona a preponderância do capital que rende juros. Para Kurz, a atual conjuntura crítica do moderno sistema produtor de mercadorias ocasiona a desvinculação completa e em grande escala do capital que rende juros, tornado independente da base real de produção de valor. Este desligamento do equivalente geral em relação à abstração fundadora do valor é peculiar à consciência fetichista moderna, conforme expomos de início, e se dá enquanto desdobramento

³⁰ O debate relativo ao caráter produtivo ou improdutivo dos trabalhos é uma dentre as tantas querelas mal resolvidas internas ao debate marxista, a qual preferiríamos nos furtar em reportar seus pormenores. Entretanto, aqui é válido assinalar somente que Kurz empreende sua tese através da teoria da circulação. “Quer dizer: em termos da teoria da circulação, só é produtivo de capital aquele trabalho cujos produtos (e também cujos custos de reprodução) refluem no processo de acumulação do capital; ou seja, aquele cujo consumo é recuperado de novo na reprodução ampliada. Só este consumo é um “consumo produtivo”, não apenas imediatamente, mas também em referência à reprodução. Isso ocorre quando os bens de consumo são consumidos por trabalhadores que são por sua vez produtores de capital, cujo consumo não se esgota em si, mas retorna na forma de energia produtiva de capital, num novo ciclo de produção de mais-valia” (KURZ, 1995).

último das oposições residentes na forma mercadoria, na dialética negativa entre essência e aparência. Este movimento de autonomização, onde o dinheiro valoriza-se unicamente pela qualidade distintiva de ser dinheiro, fazendo o papel de substituto do trabalho abstrato enquanto mediação do processo de valorização, é intitulado por Marx como “capital fictício”, e configura-se como promessa de trabalho futuro a ser solvida pela produção vindoura. Contudo, quando o processo de acumulação repousa na contínua injeção de porções exorbitantes de capital fictício para manter-se em apuro, respondendo somente aos estímulos de dinheiro creditício "sem substância", pagamento de créditos malparados com novas rodadas de empréstimo (KURZ, 1995), e se fenomenizando em endividamento generalizado e postergação do déficit, torna-se evidente a precariedade em que se situam as relações de produção capitalistas. Através da valorização fictícia, honram-se os compromissos que a produção de substância valor, na forma de mais valia, não pode mais custear.

O limite absoluto não aparecerá sob a forma duma simples aceleração linear da "queda tendencial", de modo que o capitalismo seja abandonado com resignação pelo *management*, por falta de rentabilidade. Antes, atingido o limite absoluto, finda também a acumulação absoluta de "valor" em geral. Em termos substanciais: a taxa de lucros não "diminui", mas deixa totalmente de existir, com o desaparecimento de massas suplementares de valor. O conceito torna-se sem sentido. Ao mesmo tempo, o processo de acumulação continua ainda formalmente por certo período (e assim são auferidos lucros em termos formais), mas já sem nenhum vínculo com a substância real do valor (em queda), guiado apenas pela agora incontrolada criação de "capital fictício" e de dinheiro sem substância, nas suas diversas formas fenomênicas (KURZ, 1995).

Prende-nos a atenção este fator. As categorias da forma social capital que erigiram o modo de sociabilidade moderno efetivaram, por sua conta, o desatamento de sua substância abstrata animadora, expressa sobremedida na superfluidade do trabalho abstrato enquanto relação social basilar da valorização e na ficcionalização do processo de acumulação; contudo, este desligamento não as torna omissas ao controle sobre estes mesmos relacionamentos, então meramente formais, fictícios, reproduzidos a revelia de seus pressupostos essenciais e a despeito do ocaso de suas relações substanciais. Justamente, a reflexão acerca desta permanência constituirá o pano de fundo de nossa investigação. Será que a forma ficção significa, em termos hegelianos, que a realidade chegou ao seu conceito?

4. CAPÍTULO II – DESVIO DE ROTA: O ROTAR CRÍTICO DAS CARONAS

Um pouco mais precavidos após este interlúdio teórico, retornemos agora ao nosso objeto.

Porém, antes de prosseguirmos, cabe ainda ressaltar que nosso intento é promover a correlação entre o aspecto tendencial crítico da reprodução ampliada das relações sociais capitalistas com as atividades da empresa Uber, que em companhia de suas demais amigas plataformas (Cabify, 99taxi, Easy Taxi, etc.³¹), mobiliza milhares para o ofício de motorista particular autônomo. Novamente, frisamos que a construção deste entendimento não provém de associações automáticas ou de uma classificação reproduzida de modo imediato, tipificando o objeto a partir de suas diferenças aparentes, de seus caracteres positivos constituintes. Nesta fase, nosso principal interesse consiste na exposição das mediações que determinam a relação entre apresentação e suas categorias, compreendendo-as como movimento em efervescência, que se arranja e rearranja de modo constante e contraditório. Desta forma, o percurso que traçamos em nosso esforço reflexivo é uma tentativa de demonstrar o movimento processual de realização da contradição; contudo, este delinear não se pretende unilateral, mas somente um caminho possível dentre todas as demais trajetórias de acesso, postas em latência. O objetivo é de que se assimile a dinâmica negativa da reprodução capitalista enquanto constante restituição de si, ao mesmo tempo repositório e reposição do objeto de exploração: os serviços de carona via aplicativo.

Enfim, para a estreia, nos serviremos do expediente de desvio³² (*détournement*) de uma peça publicitária, que ao que tudo indica, fora engendrada com o propósito de atrair novos motoristas para o emprego como prestadores de corridas para a Uber.

³¹ A título de admoestação, de quando em quando nos comprometemos a citar estas outras empresas análogas à Uber. Isto, pois começa a pesar-nos a consciência estarmos fazendo propaganda de nosso objeto de crítica quando omitimos a citação de suas concorrentes. De modo algum esta redação gostaria de exercer influência sobre os penosos dilemas de livre escolha individual, que por si só já nos perturbam por demais, impávidos consumidores: “sobra a você a tarefa de escolher entre todas estas coisas boas, e o ato de consumir continua sendo uma estrutura permanente” (LEFEBVRE, 1991, p.117).

³² “O uso desviado é o contrário da citação, da autoridade teórica sempre falsificada pelo simples fato de ser tornado citação; fragmento arrancado do seu contexto, do seu movimento, da sua época como referência global e da opção exata que representava dentro dessa referência, exatamente reconhecida ou falseada” (DEBORD, 1997, p. 134).

FIGURA 1

Consiga um carro.
Dirija pela cidade.
Ganhe dinheiro.

UBER



Fonte: Uber

Observando a figura é possível depreendermos que se trata de uma montagem na qual as três orações, com verbos conjugados em modo imperativo, combinam-se e formam relação com a fotografia de uma mulher com semblante satisfeito (supostamente) frente a uma passageira desfocada, por conseguinte, pretendendo cativar os aspirantes a chofer ao sugerir que a motorista frui de certo bem estar com a atividade de fornecimento caronas³³. Porém, longe de enveredarmos para uma análise semiótica da fotografia, gostaríamos somente de tomar de empréstimo as três sentenças formadoras desta composição, deixando em suspenso a sublime imagem de auto-realização da motorista encapsulada em seu automóvel. Além de se tratar de um procedimento de disparo para a discussão, as três frases nos servirão como guias em formato de itens, visto que sintetizam momentos de uma mesma totalidade, logo, calham bem com nossa proposta de apreensão do objeto e, portanto, com a segmentação do presente trabalho. Dessa maneira, pretendemos efetuar seu translado adequando-as aos nossos objetivos de investigação, desvirtuando sua motivação publicitária inicial para alçá-la aos fins e intenções teóricos da crítica.

Cada um e cada uma lê à sua maneira, situa de acordo com os seus gostos o que lê no concreto ou no abstrato, no pragmático ou no sonho. Cada um sonha com o que vê e vê aquilo com que sonha. Do mesmo modo, a literatura e a publicidade se distinguem pela montagem (a maneira de organizar as

³³ “(...) *nada* (um objeto, um indivíduo, um grupo social) *vale*, a não ser através de sua duplicata: a imagem publicitária que o aureo-la. Esta imagem *duplica* não apenas a materialidade sensível do objeto, mas o desejo, o prazer, situa-os no imaginário. É ela que traz ‘*felicidade*’, isto é, satisfação ao estado de consumidor. A publicidade, destinada a suscitar o consumo dos bens, torna-se assim o primeiro dos bens de consumo. Ela produz mitos, ou melhor, não produzindo nada, apodera-se dos mitos anteriores. Ela drena os significantes em direção a um duplo objetivo: oferecê-los tais quais ao consumo geral – estimular o consumo determinado de uma coisa. Assim ela recupera os mitos: o mito do Sorriso (a felicidade de consumir identificada com a felicidade imaginária daquela ou daquele que mostra o objeto a ser consumido)” (LEFEBVRE, 1991, p. 116).

páginas) que utilizam para chamar a atenção. A retórica publicitária é frequentemente mais escrita (e melhor) que a literatura. A obra literária apela para os mesmos procedimentos que a escrita publicitária e tem a mesma função metafórica: tornar “apaixonante” (sem paixão) o desinteressante, transcrever o cotidiano no imaginário, obrigar o consumidor e a consumidora a arvorar o sorriso de felicidade. Os textos introduzem em cada vida cotidiana (a vida de cada leitora e de cada leitor) todas as vidas cotidianas possíveis (LEFEBVRE, 1991, p. 96).

4.1 – Consiga um carro: consumo enquanto negatividade da reprodução ampliada

De início, “consiga um carro”. Eis a primeira sentença da referida campanha, a qual será tratada como abreviação de um momento do processo de reprodução das relações capitalistas. Como a aquisição do carro se dá como ato inaugural para esta distinta ocupação, a frase indica, de modo simples, um antecedente que precede temporalmente a possibilidade de engajar-se como servidor de viagens particulares. Portanto, aparece (de modo fetichista) como o primeiro ato da sucessão temporal, ou seja, como momento *passado*, já que corresponde às condições necessárias sobre as quais se edificam esta nova gama de serviços e oportunidades. Para os motoristas individuais, este imperativo assinala qual o condicionamento básico para que empreendam. Tal preâmbulo indispensável ao instante em que se associam oficialmente às empresas aplicativo remete a requisitos determinados pela imbricação entre produção e consumo que, como indicaremos a frente, transcendem à especificidade dos serviços como a Uber.

Para tornar isto claro, tomemos uma ilustração. Como foi aventando na apresentação deste trabalho, o emprego como condutor da Uber (e das demais startups) é frequentemente percebido como uma réplica às contrariedades oriundas da crise econômica³⁴ (o desemprego, a necessidade de renda suplementar, etc.). Isto, por sua vez, dá margem a toda tipo de parolagem de grandes expectativas para com o empreendedorismo, uma reação de defesa frente ao quadro de instabilidade que logo se tornaria passível de solução. Façamos um breve paralelo com as fantasias idílicas da Economia Política nos tempos de Marx³⁵. Neste caso, o motorista de aplicativo, quando figurados nas narrativas da empresa como livre empresário individual, guarda parentesco com o retrato de Robinson Crusóe. No decorrer de ambas as aventuras fantásticas, verifica-se que seu centro temático gira em torno de uma urgente

³⁴ Sustentáramos esta tese na seção “Ganhe dinheiro”, no exame de compilação de entrevistas realizadas com motoristas de aplicativo da Uber acerca de suas atividades.

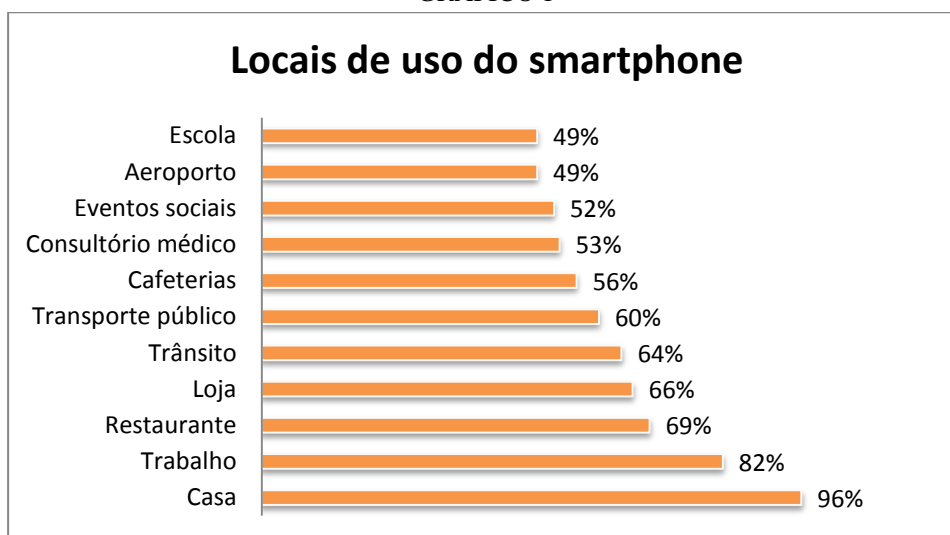
³⁵ “Como a Economia Política gosta de robinsonadas, aparece primeiro Robinson em sua ilha” (MARX, 1988, p. 74).

manutenção da sobrevivência através de soluções que sejam factíveis com o meio em que se encontram, seja na “ilha luminosa” de Robinson ou na aparência babélica da cidade de São Paulo. Aqui, tanto faz as origens de seus infortúnios, pois tanto um quanto o outro são vítimas de súbitas intempéries que se lhe afiguram como de ordem natural, dado que o mar revolto de dinheiro e mercadorias não parece, em sua gratuidade, dessemelhante das correntes marítimas resultantes do naufrágio. Logo, é razoável que tratem de viabilizar suas existências com o que mais imediatamente encontrem ao alcance das mãos. Porém, à diferença de seu ancestral insular isolado, que provavelmente inicie a labuta com pequenas lascas de pedra e gravetos, além do relógio e de outros cacarecos resistentes ao desastre, os milhares de pequenos empresários de si mesmos, de carteiras vazias em frente às portas fechadas das empresas, possuem à sua disposição instrumentos um pouco menos rudimentares para administrar sua precária inserção social. São os automóveis, que repousam mansos em suas garagens, e os celulares inteligentes, guardados com zelo em seus bolsos.

A propósito, a omissão do smartphone na sentença “consiga um carro” não deixa de ser reveladora, pois nos dias atuais o mais dificultoso é “não conseguir um telefone celular” e existir abstando-se dele. Sua ausência aqui não dissimula apenas a constância de sua presença, mas manifesta a verdadeira onipotência deste artefato, como um detalhe que passou despercebido devido à própria notoriedade, ou seja, graças às profundezas com que se radicou e calçou o hábito, já que uma soma cada vez maior de ações passa pelo intermédio deste aparelho. Que esta mercadoria penetrou capilarmente os poros da sociedade, determinando a existência ao nível do cotidiano por remodelar a quase totalidade de nossos afazeres, parece algo assaz evidente.

Em vista disso, é pertinente recorrer ao recurso gráfico e estatístico como ilustração do fenômeno em sua monstruosa dimensão. Praticamente, a vida se tornou inconcebível sem o celular da mesma maneira que a locomoção torna-se impraticável caso não detenha quatro rodas (ou pelo menos duas, como no caso das motocicletas).

GRÁFICO 1



Fonte: Google/Ipsos Media CT, 2012

No momento, nos atemos ao fato de que a generalização da propriedade destes utensílios se constitui, em nossa investigação, como primeira condição para que estes serviços de compartilhamento via aplicativo se efetivem. É, pois, a premissa inicial para que atividades como a da Uber e demais companhias sejam concebidas e, quiçá, prosperem. Pois, afinal de contas, ainda que as ênfases interpretativas acerca das plataformas de mediação digital oscilem ora em acentuá-la como nova oportunidade de emprego (“o lado bom”), outrora como terceirização que avança através da precarização (“o lado ruim”), aliás, perspectivas que não necessariamente se anulam ou chocam-se entre si, a possibilidade destes serviços emergirem apenas se efetiva em um momento histórico específico de dilatação extrema do consumo, da disseminação destas mercadorias em particular e de sua sociabilidade própria, refletindo por sua vez o grau das contradições do desenvolvimento das forças produtivas para com as relações de produção sob o ditame da valorização. No caso, quando a popularização do carro e do smartphone recoloca os mesmos enquanto condição de existência.

4.1.1. – “Local de partida”: determinação categorial para crítica do consumo

Portanto, o primeiro momento que derivamos do anúncio concerne ao consumo de massa expandido. Comumente, parte-se dele como motivação por si só auto-explicativa. Geralmente, as “críticas” ao consumismo resumem-se no tratamento de impulsos pessoais e subjetivos, de inclinações psicológicas expansivas, de anseios descomedidos que se originam das veleidades mais infernais dos indivíduos. Parte do discurso sustentável se assenta neste preconceito. Aconselha sempre a moderação aos

consumidores, tenta desvelar e advertir em sermões sobre as consequências mais desastrosas da produção que, necessariamente, escapam ao estreito ângulo de visão do consumo individual, logo, pesa-lhes a consciência com o bordão taxativo de que “cada um deve fazer sua parte para um mundo melhor e mais sustentável”. Mas, ao cabo, tudo isto soa como *flatus vocis*, palavras que mais serviram à publicidade verde para se vender mais do que se prestaram à atenuação de velocidade e volume das trocas, como veremos adiante.

Convenhamos que principiar o passo a passo investigativo pelo âmbito do consumo possa, de fato, parecer contraditório com a conceituação teórica anteriormente evocada. A própria montagem sequencial sugere um contrassenso, pois, não é preciso que se “ganhe dinheiro” (último momento da ordem) para que se “consiga o carro” (primeiro momento da ordem), desse modo franqueando-se o consumo? “Ganhe dinheiro”, aliás, não é justamente o mote da produção capitalista? E como poderia a produção submeter-se ao consumo, se seu traço distintivo é a própria tautologia, a abstração valor como início e fim de um processo “sem fim”, antepondo-se indiferentemente aos valores de uso que lhe suportam, assim como dos processos de trabalho da qual brota? Não subjulga o uso das coisas destinadas ao consumo como somente materialidade que lhe confere aparência, tanto fazendo se sua satisfação provenha “do estômago³⁶ ou da fantasia”? Logo, não seria o consumo mero intervalo entre a produção de mais valor, tempo de não trabalho que repõe o trabalho, subserviente às determinações de crescimento abstrato e valorização desta última?

³⁶Ao tratar da circunscrição do trabalho excedente por uma limitada gama de necessidades pessoais de consumo em modos de produção predecessores ao capitalismo, Napoleoni resgata Adam Smith, o qual sagazmente observa que ademais o voraz apetite dos senhores, “o estômago tem um certo tamanho e não pode se ampliar indefinidamente” (NAPOLEONI, 1981, p. 135). No capital, ao contrário, o produto excedente sob a veste de mais valia expande-se sistematicamente e é indiferente aos caprichos do consumo, obedecendo somente ao anseio do próprio valor que quer valorizar a si mesmo. Quanto ao tamanho do estômago, a epidemia global de obesidade e seus variegados problemas de saúde, em contraste com a persistência do horror da fome e da inanição, parece mesmo confirmar o famoso ditado popular de que “o pior dos ódios é a indiferença”. Por ventura, muitos estudos têm associado o automóvel e os dispositivos eletrônicos como importantes vetores do que a OMC denominou como doença do século. “Muito rapidamente pode-se perceber uma tendência forte de correlação entre os dois indicadores. Quase todos os países com elevada taxa de motorização apresentam IMC alto, com os EUA no topo, sem dúvida o país mais auto-dependente de todos e verdadeiramente construído para viabilizar a acessibilidade universal ao automóvel” – “Transportes e obesidade”, em *Transportação*, 19 de julho de 2014. Disponível em < <https://transportacao.com/2014/06/07/19-transportes-e-obesidade/> >. “Aqueles que tinham aparelhos eletrônicos eram mais gordos e menos ativos do que aqueles que não dispunham destes dispositivos. As pessoas que tinham os três eram ao menos um terço menos ativas, permaneciam sentadas 20% mais tempo e tinham uma circunferência abdominal 9 centímetros maior do que aqueles que não tinham nenhum destes equipamentos” – “Estudo liga carro, TV e computador à obesidade em países pobres”, em *GI*, 10 de fevereiro de 2014. Disponível em < <http://g1.globo.com/bemestar/noticia/2014/02/estudo-liga-carro-tv-e-computador-obesidade-em-paises-pobres.html> >.

Tudo isto parece demasiado confuso caso não consideremos que, em se tratando da forma mercadoria e da forma capital, a expressão de sua negatividade sempre se manifesta de modo inverso enquanto necessidade lógica e imanente à sua própria forma mercadoria e forma capital. Há que se decifrar o porquê da produção de valor, em uma escala dada, determinar-se pelo consumo, ou melhor, pelo “consiga um carro”. Lembremos de nossa digressão anterior. Sob o acicate da média abstrata que se dá *a posteriori*, o tempo excedente de produção tende a se expandir em detrimento da diminuta parcela de tempo necessário à reprodução da força de trabalho, para com isto elevar-se o nível de produtividade corrente. Em termos da composição orgânica, a produção desmesurada de mercadorias se conforma enquanto incremento relativo de sua parcela constante frente à porção variável, que, não por acaso, é a fonte da produção de valor. Todavia, como ressalta Mandel, esse movimento deve atingir determinado ponto em que se torna difícil assegurar a valorização da massa total de capital acumulado, sendo a queda da taxa de lucro o indício mais claro dessa linha divisória. O decorrer deste movimento crítico ganha expressão neste descenso relativo, adquirindo materialidade enquanto abundância de capitais que não conseguem valorizar-se em concordância com os níveis de exploração do trabalho exigidos, opondo o aumento da massa de lucro à diminuição de sua taxa de crescimento. Portanto, sobrevém a superacumulação como uma “situação em que uma parcela do capital acumulado só pode ser investida a *taxa de lucros* inadequada, e, em proporção crescente, apenas a uma taxa declinante de juros” (MANDEL, 1982, p. 76).

Logo, a queda da taxa de lucro constitui-se como determinação crítica da reprodução ampliada do capital, aspecto condicionante e resultante da mesma, interpenetrando todos os momentos da acumulação ao se esconder como decréscimo relativo por de trás do inchaço da massa material absoluta. Como fenômeno histórico manifestante da lógica negativa da valorização do valor, é somente dentro do invólucro da crise que se pode compreender o alargamento do consumo, jamais como benfeitoria intencional (decerto, incidental). A queda da taxa de lucro enquanto tendência (contraposta e contida pelas tendências centrífugas, mas nem por isto anulada pelas mesmas) é expressão do progressivo desenvolvimento da força produtiva social do trabalho. Na conceituação de Marx, representa “que, por meio do crescente emprego da maquinaria e de capital fixo, de modo geral mais matérias primas e auxiliares são transformadas pelo mesmo número de trabalhadores no mesmo tempo, ou seja, com

menos trabalho, em produtos” (1988, p. 155). A produtividade é amplificada pela composição orgânica acrescida, significando, de modo simplificado, produzir menos valor através do fabrico de mais mercadorias em menor intervalo de tempo ou com menor tempo de trabalho agregado às mesmas, sendo menores tanto seus valores individuais como o acréscimo relativo de valor total produzido. Sua negatividade consiste na contradição de que produzir mais mercadorias significa produzir menos valor, a substância semovente do processo cuja referência é a valorização de si mesmo.

Nesta medida, os preços acessíveis ou “populares” que permitem o consumo ampliado (como os dos carros e celulares no qual se baseia os serviços da Uber), viabilizam-se justamente na inviabilidade de incremento da massa de mais valia proporcional à necessidade de conservação da massa de valor posto como trabalho morto. A contradição entre expansão e contração da produção de valor reflete-se no fato de que cada mercadoria individual contém uma percentagem cada vez menor de trabalho vivo, exprimindo a diminuição da massa total de trabalho não pago, contrabalanceada pelo aumento da taxa de mais valia. “De fato, a queda dos preços das mercadorias e a elevação da massa de lucro sobre a massa aumentada das mercadorias barateadas é apenas outra expressão da lei da taxa decrescente de lucro com massa simultaneamente crescente de lucro” (MARX, 1988, p. 167).

Se esta asfixia inerente à valorização da abstração valor se exprime em termos de composição orgânica do capital social enquanto uma porção dada de trabalhadores serem mobilizados por maiores quantidades de trabalho morto objetivado, “massa sempre crescente de meios de trabalho, maquinaria e capital fixo de toda espécie, matérias-primas e auxiliares” (MARX, 1988, p. 155), este desenvolvimento crítico também deve refluir para que se ponha “em movimento, processe e consuma” uma massa cada vez maior de mercadorias destinadas ao consumo do indivíduo. Além do âmbito da jornada de trabalho, onde proporcionalmente cada vez menos trabalhadores movimentam cada vez mais capital constante, torna-se uma necessidade de realização da mais valia cada vez mais parca que os mesmos indivíduos também movimentem, em decorrência do mesmo processo, proporcionalmente cada vez mais bens de consumo em escala progressiva. Ampliação do consumo acompanha a ampliação da produtividade e decréscimo de tempo de trabalho necessário, ou seja, de valor acrescido.

Pode parecer óbvio a suposição de que o aumento do consumo seja reverberação do desenvolvimento das forças produtivas, mas menos intuitivo é derivar que, enquanto poupança de capital variável em função do aumento da porção constante e, deste modo, do aumento da mais valia relativa e do tempo excedente sobre o necessário, esta ampliação de consumo expresse uma negação do processo que visa à valorização, o qual progressivamente dirime a massa de mais valia possível de ser extraída, desbaratando seu combustível impulsionador, a saber, a abstração tempo de trabalho. A sobreacumulação, enquanto devir da produção sob a forma social capital, tem na ampliação do consumo somente uma de suas variegadas expressões³⁷. “Superprodução de capital, não de mercadorias individuais – *embora a superprodução de capital sempre implique superprodução de mercadorias* – significa, por isso, apenas superacumulação de capital” (MARX, 1988, p. 180, grifos nossos).

(...) periodicamente são produzidos meios de trabalho e meios de subsistência em demasia para fazê-los funcionar como meios de exploração dos trabalhadores a certa taxa de lucro. São produzidas mercadorias em demasia para poder realizar o valor nelas contido e a mais-valia encerrada nele, sob as condições de distribuição e de consumo dadas pela produção capitalista, e poder retransformá-la em novo capital, isto é, levar a cabo esse processo sem explosões sempre recorrentes (MARX, 1988, p. 185).

As crises de realização, por exemplo, exprimem durante o período de circulação a paralisia do ciclo do capital³⁸ (D – M – D’) na forma particular “capital-mercadoria”, quando “mercadorias invendáveis acumuladas obstruem o fluxo da circulação” (MARX, 1988, p. 41). O momento de produção, que congrega a exploração do trabalho, separa-se espacialmente e temporalmente da realização do tempo de trabalho não pago, pois enquanto a primeira passagem associa-se à força produtiva geral da sociedade, na segunda determina-se pela proporção dos diferentes ramos de produção e pela capacidade de consumo da sociedade (MARX, 1988, p. 176).

Por isso, o mercado precisa ser constantemente ampliado de forma que suas conexões e condições que as regulam assumam sempre mais a figura de uma lei natural independente dos produtores, tornando-se sempre mais incontroláveis. A contradição interna procura compensar-se pela expansão do campo externo da produção. Quanto mais, porém, se desenvolve a força

³⁷ “Se, necessariamente, a produção e o consumo se integram de modo dialético na produção como totalidade, resulta que as crises originárias das barreiras estruturais à acumulação podem se manifestar tanto na produção quanto no consumo, e em qualquer uma das fases de circulação e de produção de valor” (HARVEY, 2005, p. 45).

³⁸ “O ciclo do capital só se efetua normalmente enquanto suas diferentes fases se desenvolvem sucessivamente sem paralisiações. Se o capital se detém na primeira fase, D-M, então o capital monetário se fixa em tesouro; se na fase da produção, então os meios de produção jazem sem função, de um lado, do outro a força de trabalho permanece desocupada, se na última fase, M’-D’, então as mercadorias invendáveis obstruem o fluxo da circulação” (MARX, 1988, p. 41).

produtiva, tanto mais ela entra em conflito com a estreita base sobre a qual repousam as relações de consumo (MARX, 1988, p. 176).

Harvey acentua a necessidade do progresso da acumulação (simultânea a queda da taxa de acumulação) demandar que o mercado seja capaz de absorver o acréscimo constante de mercadorias produzidas. As crises de realização, manifestando a desmedida de uma forma cujo conteúdo é ela mesma (ALFREDO, 2010), denotam a “tendência a produzir sem levar em consideração os limites do mercado”, expansão de volume e valor total das mercadorias com o intuito de maximizar lucros que é contradita à necessidade de manutenção de salários achatados que restringe o poder de compra das massas (HARVEY, 2005, p. 46). Logo, tem-se um volume crescente de mercadorias que não encontra compradores a vista³⁹. A expansão da demanda efetiva faz-se premente para assegurar que não se interrompa a metamorfose do capital.

A necessidade de maior absorção do mercado, até aqui derivada do decurso gradativo da acumulação, ganha relevos mais críticos ao se considerar a questão do ponto de vista da teoria da circulação do capital e de seu tempo de giro, pois aí a dilatação do consumo anuncia-se como determinação da produção através da contradição entre capital fixo e capital circulante. Diversamente ao capital constante e variável que se contrapõe formalmente através de sua diferença quantitativa, o exame acerca do capital fixo e circulante consiste na distinção qualitativa dos elementos do capital, avaliados de acordo com seu valor de uso no decorrer do processo de produção. Capital fixo, portanto, é capital que se consome no próprio processo de produção e, em alteridade ao capital fluido que se transmite a totalidade de seu valor ao produto e deve ser repostado constantemente, o capital fixo transfere apenas parte de seu valor (o desgaste) ao produto, portanto, após sua introdução, continua funcionando no processo de produção apesar de sua detração (MARX, 1988, p. 125).

No modo de produção capitalista, a magnitude do capital fixo adquire importância na prossecução da reprodução ampliada, referindo-se tanto à sua objetivação como maquinaria⁴⁰, quanto na alteração do repartimento da atividade social,

³⁹ “Esta superprodução é sempre relativa. Não é possível conceber superprodução dos meios de produção ou meios de subsistência de modo absoluto, pois estão atados às possibilidades de valorização vigentes; além disto, a repartição dos produtos do trabalho enquanto consumo individual provém das relações antagônicas de distribuição entre classes, que encarnam a contradição entre capital e trabalho” (MARX, 1988, p. 176).

⁴⁰ “Assimilado ao processo de produção do capital, o meio de trabalho passa por diversas metamorfoses, das quais a última é a *máquina* ou, melhor dizendo, um *sistema automático de maquinaria* (sistema da maquinaria; o *automático* é apenas a sua forma mais adequada, mais aperfeiçoada, e somente o que

que se orienta cada vez mais para a produção de meios de produção em detrimento dos bens de consumo, tornando-se indicativo do grau de desenvolvimento da “riqueza em geral ou do desenvolvimento do capital”. Este momento corresponde à Grande Indústria, quando parte da riqueza pode retirar-se da produção destinada imediatamente para o valor de uso e para o valor de troca (“objetos de fruição”) para se empenhar na geração e expansão de capital fixo, donde descende “um alto nível da produtividade e do excedente relativo, nível elevado que, na verdade, é diretamente proporcional à transformação do capital circulante em capital fixo” (MARX, 2011, p. 589).

Entretanto, ainda que o parâmetro definidor do desenvolvimento da produtividade social do trabalho seja a partilha de capital que se engaja no Departamento I da economia em prejuízo dos investimentos no Departamento II⁴¹ (aditamento da composição orgânica do capital em geral), a determinação da produção pelo consumo sobrevêm devido à premência de que o processo de produção não se interrompa para que não sejam tolhidas as inversões relativas ao capital fixo empregado. Isto, pois, o valor do capital fixo só pode ser reproduzido enquanto for consumido no momento de produção, “com a não utilização, ele perde seu valor de uso sem que o valor passe para o produto” (MARX, 2011, p. 587). Por conseguinte, a continuidade do processo de produção torna-se questão de vida ou morte na Grande Indústria, implicando por sua vez que o fluxo de capital circulante se amplie na mesma proporção vultuosa para dar conta do maior tempo de rotação proveniente do crescimento de capital fixo. Por essa razão, é só com o desenvolvimento do capital fixo que a continuidade do processo de produção correspondente ao conceito do capital é posta como *conditio sine qua non* para sua conservação; daí igualmente a continuidade e o crescimento constante do consumo (MARX, 2011, p. 600).

A crise do capital aparece, fetichizada, como acessibilidade da sociedade às pretensas benesses da modernização. O fato é que, com os investimentos

transforma a própria maquinaria em um sistema), posto em movimento por um autômato, por uma força motriz que se movimenta por si mesma; tal autômato consistindo em numerosos órgãos mecânicos e intelectuais, de modo que os próprios trabalhadores são definidos somente como membros conscientes dele” (MARX, 2011, p. 580).

⁴¹ Mandel compreende que os albores desta modificação se deram a partir da progressiva introdução de máquinas a vapor aliadas a generalização crescente da construção de ferrovias, na onda de tonalidade expansiva de 1847/73. “Essa grande transferência de capital começou a consolidar o predomínio do Departamento I sobre o Departamento II. A composição orgânica do capital no Departamento I aproximou-se gradativamente daquela verificada no Departamento II, e a seguir ultrapassou-a com rapidez. A partir de então, cessou a decisiva transferência de mais valia do Departamento I para o Departamento II, que acompanhava o nivelamento da taxa de lucros; ao contrário, a transferência passou a ocorrer do Departamento II para o Departamento I” (MANDEL, 1982, p. 131).

postos no desenvolvimento das forças produtivas a contradição entre capital fixo e circulante (fluido) desencadeia a necessidade de a sociedade como um todo se pôr como excessivamente consumidora, pois, a redução relativa da massa de mais valia produzida carece passar o valor do capital fixo num volume cada vez maior de produção de mercadorias, forma única, mas impossível, de o capital valorizar o valor posto como máquinas e bens de produção (capital fixo). Desta maneira, quanto maior a proporção de capital fixo na sociedade da Grande Indústria, tanto maior a necessidade de matérias primas (capital fluido) para passar este valor do fixo nas mercadorias que lhe retornarão o valor investido. Diante desta exacerbação quantitativa, a sociedade capitalista deixa de se determinar pela produção para se produzir pelo consumo (ALFREDO, 2010, p.45).

Todos estes rodeios teóricos importam para enfatizarmos a determinação crítica da expansão do consumo, dado que esta condição é geralmente apreendida como fenômeno histórico desvinculado das contradições fundamentais da relação capital. O consumo de massa, que posteriormente serviu de substrato para expansão de atividades e serviços como a Uber, está, sobretudo, categorialmente determinado pela crise imanente ao movimento da valorização do valor, visto não se tratar somente de uma característica da acumulação das relações capitalistas, mas necessidade crítica de sua tendência negativa, repostas como consumo ampliado. *Para se produzir mais, repelem-se trabalhadores do processo de produção, entretanto, para dar conta do montante de mercadorias produzidas, os mesmos devem consumir cada vez mais e mais.*

Por isso, apesar da difusão em grande escala das mercadorias destinadas ao consumo individual, enquanto acontecimento histórico, passar bem longe dos tempos de capitalismo de livre concorrência no qual emergiam os escritos de “O Capital”, é possível derivar das leis gerais do desenvolvimento capitalista formuladas por Marx a ampliação do consumo em todas as suas instâncias, como desdobramento negativo da contradição inconciliável entre capital e trabalho. Além disso, embora este desenvolvimento antitético não estivesse plenamente constituído nos dias em que a burguesia censurava o gasto pródigo e recomendava o ascetismo ao proletariado⁴², para que o pauperismo enquanto mínimo para sobrevivência se constituísse em mais valia absoluta, Marx antevia o consumo como aspecto que ganha particularidade específica no modo de produção capitalista. O status de consumidor ascende perante as rígidas

⁴² É curioso deparar-se com certas citações elencadas por Marx, como as de Mandeville, e compará-las ao contexto presente, onde os cidadãos supérfluos e tidos como de segunda classe portam uma miríade de bugigangas, assediados constantemente a aderirem à “ostentação” como modo de vida. “Aqueles que ganham a vida com seu labor diário não têm nada que os aguilhoie para serem serviços senão suas necessidades, que é prudente aliviar, mas loucura curar. A única coisa que pode tornar o homem trabalhador esforçado é um salário moderado. (...) O acontecimento amplia e multiplica nossos desejos, e quanto menos um homem deseja, tanto mais facilmente suas necessidades podem ser atendidas”. De uma forma ou de outra, se trata sempre de controlar e moldar os “desejos” jamais curados.

ruínas pré-modernas e estamentais, instituindo-se pela mobilidade do dinheiro em acordo à sociedade na qual “nada é fixo” e em que “cada um sente-se permanentemente excitado” (KURZ, 1996, p.37). O círculo de necessidades é volátil no que respeita a sua determinação quantitativa, portanto, passível que sua delimitação seja sempre transformada pelas revoluções da desmedida que embasam as relações entre os “iguais”.

Como troca seu valor de uso pela forma universal da riqueza, o trabalhador devém *coparticipante* no desfrute da riqueza universal até o limite do seu equivalente – um limite quantitativo que, aliás, vira limite qualitativo, como em qualquer troca. Mas ele não está vinculado a objetos particulares nem a uma maneira de satisfação particular. Ele não está excluído qualitativamente do círculo de seus prazeres, mas só quantitativamente. Isso o diferencia do escravo, do servo etc. O consumo certamente retroage sobre a própria produção; mas essa retroação tem tão pouco a ver com o trabalhador em sua troca quanto com qualquer outro vendedor de uma mercadoria; melhor dizendo, do ponto de vista da simples circulação (...) ela está fora da relação econômica. Contudo, já pode ser constatado que a relativa limitação qualitativa do círculo de prazeres dos trabalhadores, relativa só quantitativa e não qualitativamente, e posta apenas pela quantidade, também lhes confere como consumidores (...) uma importância completamente diferente como agentes da produção da que possuem e possuíam, p. ex., na Antiguidade, na Idade Média e na Ásia. (MARX, 2011, p. 222, 2011).

4.1.2. – “Cálculo de trajeto”: o sentido histórico de se “conseguir um carro”

Desta maneira, ao desprendermos o consumo de massa de uma acepção contingencial ou como “missão civilizatória” do capital meramente positiva, coordenando sua manifestação através da negatividade da expansão das relações de valorização, é mister compreender a passagem em que “conseguir um carro” era a merecida recompensa pela fastidiosa jornada de trabalho na fábrica, modo de deslocamento individual e motorizado para ir ao empregador, para futuramente “conseguir um carro” tornar-se, no caso da Uber, o meio *par excellence* de exercer a atividade de trabalho como empregador de si mesmo.

Contudo, compreender a história enquanto expressão categorial significa captar esta sucessão como desenrolar negativo do capital em seu conceito, que se efetiva realmente enquanto desenvolvimento da força produtiva social; além disto, também é premente sinalizar, através da crítica a esta forma social, que o histórico se erige como consciência fetichista intrínseca e imediata à suas relações. “Nesta medida, a história ou é estritamente moderna e assim se nega, ou é o tempo como ilusão necessária da simultaneidade da contradição capital” (ALFREDO, 2015, p. 11). Se o aparecimento histórico da contradição é o ocultamento do espaço enquanto simultaneidade, eis aí seu aspecto negativo. O tempo histórico manifesta a lógica negativa que as oposições

perfazem violentamente, e por justamente as expressar que sua vinculação aos pressupostos categoriais da relação capital é apercebida como eventualidade fortuita do princípio revolucionário contínuo da valorização. Assim, recobra-se a noção basilar de que, contraditoriamente, o que se constitui como aparecimento ou expressão das relações capitalistas é por si o próprio fetichismo. Se a análise abdica desta constatação ao considerar o histórico, fetichiza-se de imediato.

O revolucionamento frequente remete à efemeridade dos padrões de produtividade que vigem a cada período, correspondentes ao tempo médio de produção de mercadorias que se situa em queda progressiva. Esta tendência, que inevitavelmente culmina em eclosão (como crise geral), é contraposta pelos movimentos centrífugos à tendência mestra, os quais permitem que dado recorte histórico, condizente a determinado tempo médio necessário de reprodução, prolongue-se mais ou menos. Daí, portanto, a história do capital não ser um movimento retilíneo e unilateral em direção ao colapso, mas se dar em lufadas, de maneira espaçada, no qual o fluxo de acumulação se distende ao reprojeter a crise. Neste sentido, periodizar-se a história diferencia-se de um resumo esquemático absoluto, onde certos processos de trabalho “fordistas” se confrontam com “operações flexíveis” que abolem o *modus operandi* precedente; ao contrário, esta periodização aponta para os patamares históricos de desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, sob as quais correspondem inovações tecnológicas e organizacionais que exprimem a ditadura do tempo médio em vigor, mas que nem por isso deixam de se sobrepor às estruturas organizacionais predecessoras.

O fenômeno correspondente ao consumo de massa torna-se de fato “expressivo” com o advento das relações de produção fordistas e tayloristas, relacionadas à extensão de inovações técnicas e organizativas em voga no início do século XX. Harvey acentua que Henry Ford “fez pouco mais do que racionalizar velhas tecnologias e uma detalhada divisão do trabalho preexistente, embora, ao fazer o trabalho chegar ao trabalhador numa posição fixa, ele tenha conseguido dramáticos ganhos de produtividade” (2003, p. 121). Também a separação dos momentos da produção (gerência, concepção, controle e execução) já graçava em muitas indústrias avançadas da época. Para o autor, o que há de extraordinário no empresário Henry Ford é sua clara compreensão de que as modificações no processo de trabalho não se dissociam do tempo de não trabalho, ou seja, conformavam uma totalidade de relações para além dos domínios da fábrica. A

absurdidade quantitativa do montante de automóveis produzidos requeria uma mudança comportamental correspondente⁴³.

O que havia de especial em Ford (e que, em última análise distingue o fordismo do taylorismo) era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que a produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (HARVEY, 2003, p.121).

Por isto, Ford personifica, como capitalista, a preocupação presente na asseveração de Marx, onde “a continuidade do processo de produção correspondente ao conceito do capital é posta como *conditio sine qua [non]* para sua conservação; daí igualmente a continuidade e o crescimento constante do consumo” (MARX, 2011, p. 600). O remodelamento das condições de trabalho, oriundas da extensão da fixidez corporificada na maquinaria e do maior grau de racionalização do tempo de produção, por isto, subsumidas aos ritmos do cronômetro e da esteira (KURZ, 2004, p.21) que reivindica o ato repetitivo em detrimento da antiga virtuosidade do artesão, demanda também remodelamento da vida em toda a sua extensão, incluindo a subsunção do lazer e do descanso à mesma esteira e cronômetro que subjulga o operário em sua jornada. O momento de consumo não se separa do momento de trabalho, mas o repõe assim como é repostado pelo mesmo⁴⁴. E o automóvel é a expressão última desta interligação.

O propósito do dia de oito horas e cinco dólares só em parte era obrigar o trabalhador a adquirir a disciplina necessária à operação do sistema de linha de montagem de alta produtividade. Era também dar aos trabalhadores renda e tempo de lazer suficientes para que consumissem os produtos produzidos em massa que as corporações estavam por fabricar em quantidades cada vez maiores. Mas isso presumia que os trabalhadores soubessem como gastar seu dinheiro adequadamente (HARVEY, 2003, p. 122).

Portanto, a racionalização da nova ciência do trabalho, que levou a uma substantiva ampliação do mercado e da absorção de pessoas pelo mercado de trabalho

⁴³ “O que Henry Ford conseguiu com isso? Isso pode ser expresso por uma simples cifra. Até pouco antes da 1ª Guerra Mundial uma fábrica automobilística produzia entre 6 a 10 mil automóveis por ano. Isso já era feito em grandes galpões de fábrica, mas de uma maneira artesanal e não racionalizada. Qual foi então o ganho de racionalização de Ford com esses seus novos métodos? O número é certamente impressionante. Foi impressionante na época e continua a ser hoje. No ano comercial de 1914 foram produzidos 248 mil automóveis. Isso teve o efeito de uma bomba, o mundo todo tomou um susto, a figura de Henry Ford tornou-se famosíssima em todos os cantos do mundo, os mais diversos teóricos e analistas logo falaram em ‘fordismo’” (KURZ, 2004, p. 21-22).

⁴⁴ “(...) mas, em segundo lugar, seu consumo reproduz o próprio indivíduo em um modo de existência determinado e em relações sociais determinadas, não só em sua vitalidade imediata. De modo que a apropriação final pelos indivíduos, que se dá no processo de consumo, os reproduz nas relações sociais originais em que eles se encontram no processo de produção e uns com os outros; ela os reproduz em sua existência social, reproduz então a sua existência social – a sociedade -, que aparece tanto como o sujeito quanto como o resultado desse grande processo global” (MARX, 2011, p. 598).

(KURZ, 1995), constitui-se como sobre fôlego para a expansão das relações de produção capitalistas (movimento de contratendência), e redundou em uma correlativa racionalização do consumo como urgência, devido ao grau de desenvolvimento alcançado pelas forças produtivas na era em que a reprodução baseava-se nos motores de expansão fordistas. “Conseguir um carro” constitui a sociabilidade fordista, onde o consumo programado é recompensa e conquista histórica positiva.

[...] esse enorme salto que a racionalização permitiu em nome da produtividade levou a uma ampliação da produção tão forte que se necessitava não de menos, mas de mais trabalhadores. Isso não teria sido possível se o automóvel, ao mesmo tempo, não tivesse dessa maneira ficado muito mais barato. Este foi o trunfo mais forte de Henry Ford: possibilitar a seus trabalhadores serem proprietários de um carro; isso naquela época parecia revolucionário, porque até então o automóvel era um objeto quase de luxo para os *playboys*. Com o método de produção de Henry Ford o automóvel se tornou extremamente mais barato e um artigo de consumo de massas (KURZ, 2004, p. 22-23).

Esta necessidade de modelagem dos desejos sociais, consagrada pelo Fordismo e a qual Lefebvre conceitua como “sociedade burocrática do consumo dirigido”, inclui o fabrico de um cotidiano específico, comportando uma subjetividade correlata, bombeada pelos massivos investimentos em técnicas de influência do comportamento do consumidor, como a publicidade, por exemplo. Isto estará demonstrado, em nosso desvio, em dois momentos aparentemente autônomos, mas mantidos em uma mesma totalidade relacional: a) “conseguir um carro” e b) “dirigir pela cidade” com o carro adquirido. Por enquanto, nos atemos à necessidade de se “conseguir um carro” como lógica fundamental da produção sob o invólucro capitalista dado sua crise imanente, na qual a necessidade de realização da mercadoria automóvel em escala abissal condiz, imediatamente, com a necessidade de reprodução do próprio indivíduo no interior do enquadramento social que o constitui como tal. Legaremos para o próximo momento de análise, “dirija pela cidade”, a investigação acerca da cotidianidade automobilística e digital, enquanto produto da sociedade tanto sob o domínio fordista como após a revolução microeletrônica, na qual o Uber se insere.

O deslocamento da necessidade crítica de reprodução do capital como necessidade vital do indivíduo e de sua manutenção é a própria reificação, vontade das coisas interposta como vontade “livre” dos sujeitos. A condição crítica da reprodução ampliada de capital solucionou-se no fordismo, em parte, ao se extravasar como consumo ampliado, não somente ao popularizar o acesso a alguns bens de consumo antes pertencentes ao estrito círculo das elites, mas principalmente devido à criação de

novas necessidades decorrentes da diversificação de atividades componentes da divisão social do trabalho. As inversões de dinheiro com o fito de valorização regam novos setores produtivos, ramificando-se na produção de mercadorias e serviços inovadores, repentinamente transitáveis no cotidiano, algo antes inimaginável, esculpindo assim o modo de vida moderno fordista.

Neste sentido, o *tempo disponível* do trabalhador, para que posteriormente possa “dirigir pela cidade” e usufruir da miríade de novidades de objetos, remete ao *tempo disponível* interno à produção industrial capitalista: efeito lógico e negativo da maior produtividade que detém cada vez de menos tempo necessário de trabalho para se recompor. No capital, o tempo disponível deve forçosamente converter-se em trabalho excedente, em outras palavras, deve transformar-se de capital aspirante à valorização para capital gerador de mais valia. Entretanto, as menores possibilidades de investimento opõem-se, em contrapartida e simultaneamente, ao maior excedente de tempo de mais trabalho (ALFREDO, 2010, p. 44), daí a advertência de Marx de que, quando este movimento obtém “muito êxito, o capital sofre de superprodução e, então, o trabalho necessário é interrompido porque não há *trabalho excedente para ser valorizado pelo capital*” (MARX, 2011, p. 590). Portanto, o tempo disponível do Departamento I, que como acentuamos é o setor mais relevante a partir da Grande Indústria, deve migrar para outros ramos, reforçando esta necessidade de consumo enquanto negatividade. Desta contradição irresoluta, Kurz infere que “a sociedade do tempo livre e a sociedade do trabalho, dois lados da mesma moeda, prepararam o seu caminho em conjunto. E é óbvio que o carro tornou-se o brinquedo número um do tempo livre”. (1998, p. 362).

[...] esse capital excedente passou a ingressar no Departamento II. Foi criado um novo setor de bens de consumo, para a produção dos chamados *bens de consumo duráveis*, que representavam a aplicação da segunda revolução tecnológica ao setor de bens de consumo: a produção automobilística e o início da produção de aparelhos elétricos (aspiradores de pó, rádios, máquinas de costura elétricas, etc.). Embora essa transformação se limitasse basicamente aos Estados Unidos, começou a diminuir a vantagem do Departamento I na redistribuição da mais-valia entre os dois Departamentos (MANDEL, 1984, p. 133).

A distinção acerca da importância entre os Departamentos de produção no modo de produção capitalista indica, segundo Mandel, os sentidos da passagem entre o capitalismo de livre concorrência para o capitalismo monopolista imperialista (o qual abrange, de modo subsequente, a segunda revolução industrial e o fordismo). Porém,

apesar de o Departamento I ganhar nova importância em detrimento do Departamento II, este último tende a nivelar-se com o primeiro, mais produtivo, tornando-se um dos repositórios dos capitais ociosos. Isto acontece devido à própria negatividade do movimento de autorreferência do valor, enquanto estado de superacumulação em potencial, expresso nos capitais que não conseguem encontrar meios de inversão em acordo com a taxa de lucro em voga. Desta maneira, a expansão do consumo e a generalização do modelo desenvolvido nas unidades automobilísticas dizem respeito à simultaneidade crítica da reprodução ampliada do capital, sempre concebida de modo controverso, como “progresso” e desenvolvimento positivo.

Em torno do núcleo da indústria automobilística desenvolveu-se rapidamente todo um anel mágico de indústrias, que começaram a imitar esse exemplo. Formaram-se, então, as indústrias de eletrodomésticos e de aparelhos eletrônicos, bem como as indústrias de alimentos, as grandes lojas de departamentos e supermercados. Não devemos esquecer que o sistema de crédito ao consumidor e o pagamento em prestações foram criados nos EUA. Além disso, a agricultura foi reestruturada, em todo lugar, segundo os moldes fordistas (KURZ, 1998, p.360).

De fato, o fordismo exprime de modo *sui generis* o movimento contratendencial de aumento da massa de mais valia em conjunto com o aumento da massa de lucro, através do maior emprego absoluto da força de trabalho. Isto se deu devido à expansão produtiva gerar uma massa adicional de valor mais rapidamente do que sua queda relativa, derivada do aumento da composição orgânica e da repulsa de capital variável, compensando estes últimos fatores ao distender as possibilidades de investimento no mercado. Porém, Kurz assinala que o próprio “apogeu” da história capitalista portava consigo sua própria delimitação como período histórico circunscrito (KURZ, 1995). Deste modo, argumenta que os contingentes colossais de trabalhadores mobilizados para o trabalho e consumo fordistas se deram em concomitância com uma dependência maior do investimento fora da produção real de valor, no qual aplicações expressivas de capital (ocioso) convergiam para esferas improdutivas que, desde o início, alicerçaram o decurso deste desenvolvimento, como a infra-estrutura, serviços, créditos, etc.

O ponto de viragem que irrompe em meados da década de 70, nos princípios da revolução microeletrônica, extrema estas dificuldades para um novo patamar crítico, manifestando a impossibilidade da criação de mais valia como contrapeso aos custos cada vez maiores para a manutenção da produção em acordo com o nível de produtividade vigente. Esta fase histórica agudiza as contradições categoriais que

conformam a tendência de queda da taxa de lucro, replicando a oposição entre capital e trabalho através da ficção da produção de valor. Ao avistar-se a superfluidade do trabalho, relação social basilar do regime de acumulação de valor, todo o edifício assentado sobre a sociabilidade capitalista tem de desmoronar. Por isto, no colapso da modernização, a ficcionalização das relações fundamentais é a forma da manutenção das mesmas, aparecendo como endividamento generalizado, desemprego estrutural, expansão dos serviços, etc. Aqui pretendemos advogar que a empresa Uber significa esta conciliação ilusória das contradições insolúveis na quais repousa a forma social capital. Pois o que se expressa neste tipo de serviço não é mais o aspecto contratendencial que permite a acumulação, mas somente a aparência de um arranjo temporário muito aquém da rachadura que atravessa as relações de produção e a força produtiva vigente.

Como mencionamos em nossa digressão teórica anterior, o epicentro do colapso deste relacionamento reside na impossibilidade de um acréscimo na produção de valor suficiente o bastante para respaldar a ampliação real da acumulação e de seus respectivos custos em progressão. Ocorre que o novo nível técnico instituído pela microeletrônica solapou em definitivo a utilização de qualquer artifício semelhante ao regime fordista anterior, não sendo mais possível conjugar uma absorção de força de trabalho de modo mais acelerado que a própria expansão produtiva. Por isto, o caminho percorrido no período fordista, que oportunizou os anos de ouro do capitalismo mundial, não pode ser mais acessado. A generalização de processos produtivos relativos à automatização e comando autônomo, em concordância com os novos métodos organizacionais “flexíveis” (HARVEY, 2003, p. 140) e de produção enxuta (KURZ, 2004, p. 25), são incompatíveis com o antigo mecanismo compensatório fordista, pois o aspecto tendencial de decréscimo relativo da porção variável do capital deixa de se contrapor de forma relativa para se sobrepor de modo absoluto, como barreira final à valorização do valor, a partir da emergência deste novo revolucionamento das forças produtivas sociais.

Todavia, os movimentos que visam à valorização, mesmo que fictícia, não se detêm e um regresso às condições anteriores sempre é inverossímil na reprodução ampliada do capital. Não há retorno ou escapatória para a progressiva necessidade de realização através da venda de mercadorias, e isto se agrava devido à realização deste montante desmesurado de produtos não desbloquear as travas para a acumulação real

de valor. Como toda a produção é mobilizada através de promessas de trabalho futuro que abaterão a atividade presente, este reparo das relações capitalistas através da universalização do capital fictício estende-se a todos os momentos da reprodução. Por conseguinte, ainda que o padrão de consumo alargue-se, em concordância com o novo escalão de produtividade conquistado, ao mesmo tempo é contradito pela dificuldade dos consumidores em consumir, correspondente ao descarte e rebaixamento dos mesmos como força de trabalho supérflua. Trata-se de um sintoma da produção que se despregou do trabalho como fonte de valor, repondo-se através da simulação desta relação, que por sua vez também inclui a simulação do consumo nos moldes das relações capitalistas fordistas. Por conseguinte, se culmina em um paradoxo que só pode se sustentar de modo “artificial”, pois esta força de trabalho assim desclassificada deve, como nunca antes, “conseguir um carro” e toda uma coleção de produtos inovadores filhos da revolução microeletrônica, anexadas ao consumo individual em um intervalo temporal cada vez mais reduzido.

Por isto mesmo a Uber e as demais empresas similares exprimem, em sua particularidade, o invólucro da contradição da qual fazem parte. Ao partirmos da dimensão do consumo para analisar este tipo de serviço, verifica-se uma das tessituras do estágio de crise da sociedade moderna. Pois o que está implícito na generalização do Uber é que “conseguir um carro” e um dispositivo móvel digital (celular) deixou de ser somente o prêmio pelo tempo despendido no trabalho, o trunfo para o desfrute do cotidiano através da obtenção destas mercadorias, com as quais se vagueará pela cidade para ir e vir do local de trabalho, delineando-se assim seu período de descanso. Agora, o acesso ao antigo local de trabalho está interdito ou lhe concede rendimentos insuficientes para sua manutenção enquanto vendedor da mercadoria força de trabalho. “Conseguir um carro”, no colapso da modernização, significa consegui-lo para ser Uber, ou seja, não ter mais meios para adquirir o veículo, endividar-se para ter um e, para conservá-lo como seu bem privado, trabalhar com oferecimento de serviços operando o mesmo, pois o próprio consumo do automóvel e do celular se torna o meio de beliscar alguns trocados para a garantia da sobrevivência. Portanto, o surgimento deste fenômeno é indicativo da crise da relação social trabalho como base da produção do valor, jamais de sua atualização a partir de nova fronteira para a extração de mais valia através do trabalho precário racionalizado. É um remendo temporário para o descolamento entre o nível da produtividade alcançado e as relações de produção

capitalistas, intercedendo no par trabalho e consumo que agora é mediado pela multiplicação fictícia do dinheiro à revelia da produção real.

O que se argumenta é que este serviço remete a generalidade da produção capitalista amparada fragilmente através da valorização fictícia do valor. O Uber é forma particular da precariedade que abrange toda a reprodução ampliada, que o determina e tipifica como novo modo de “inclusão” em acordo com as contradições regentes de seu recorte histórico. Por conseguinte, reflete o expurgo da força de trabalho do processo produtivo contraposto à necessidade de que as trocas efetivem-se em escala acrescida para além de suas próprias raias, devido à super produtividade vigente combinada às investidas para a eliminação dos custos de produção. A absorção das quinquilharias digitais e automotivas em conjunto com a retenção da força de trabalho exclusiva dá-se, entre outras formas, pela “uberização”, como costura quebradiça desta contradição, acoplando-se de modo imediato consumo de automóveis e celulares e trabalho na divisão dos serviços. A Uber, portanto, emerge como solução aparente, pois intenta a conciliação das necessidades contraditórias do capital: necessidade em realizar estas mercadorias com sua venda e a necessidade de manter os consumidores “empregados” precariamente no setor de terciário, mesmo que o atual nível de produtividade social se respalde justamente na dispensa massiva de indivíduos do processo de trabalho.

4.1.3. – “Local de destino”: conseguir um carro para ser Uber

Ao dimensionar-se a abrangência desta contradição, é possível desmontar as figurações positivas relativas ao poderio destas empresas de serviço via aplicativo e de seus empresários sustentáveis de si mesmos. Em nossa “Apresentação”, argumentamos que o mote publicitário da Uber, em consonância com as demais empresas que compõe a “Economia do Compartilhamento”, pleiteava-se como solução para a crise através de um tripé baseado em sustentabilidade, empreendedorismo e inovação. Podemos concluir esta primeira seção analítica partindo destes três pontos iniciais.

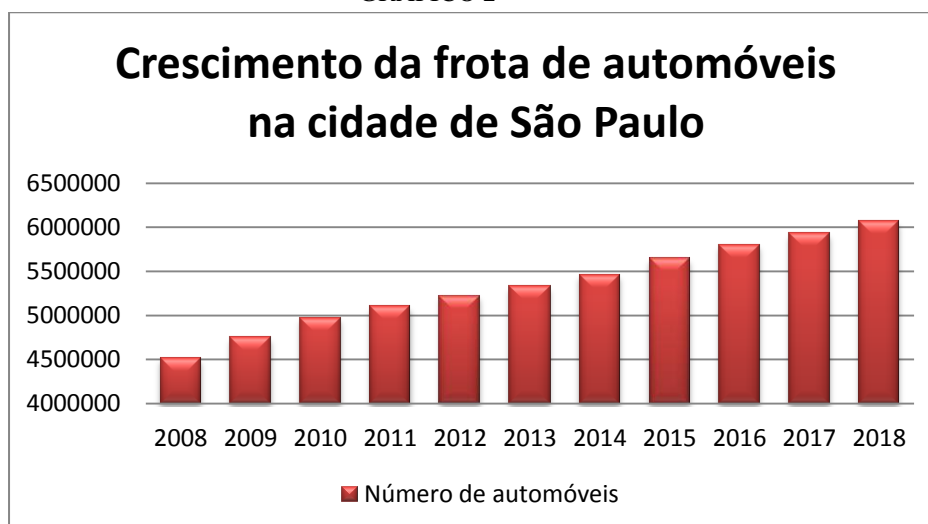
Em primeiro lugar, quando se é necessário “conseguir um carro” para se tornar Uber, isto não pressupõe consumo de menos, ao contrário, sugere o seguimento da utilização de automóveis e dos celulares inteligentes em expansão inalterada. O tipo de serviço que a Uber oferece não presume que as trocas sejam arrefecidas, pois só pode advir de uma intensificação extrema das mesmas, em outras palavras, da popularização

de determinados bens de consumo. Assim, sua veste sustentável desfaz-se em frangalhos. Unicamente em um ambiente onde todos consomem muito, inclusive as parcelas excluídas e marginalizadas da economia formal (historicamente, uma grossa camada da população brasileira), é que podem medrar os negócios “verdes” como os da Economia de Compartilhamento; assim, parte da sustentabilidade financeira⁴⁵ da empresa provém de um fenômeno contraditório: mobilização de uma massa supérflua carente de inserção no mercado de trabalho, mas que apesar disso, ostentam automóveis e smartphones.

Ao se dispor como alternativa ao adensamento de veículos nas vias da cidade, a Uber oferece um refúgio para a consciência de seus clientes, pois a preferência individual em tomar uma carona ao invés de dirigir significaria um carro a menos nas ruas. Mas, um levantamento básico acerca de números recentes sobre a cidade de São Paulo ajuda a desmistificar a idealização de que o serviço presta socorro ao “consumo desenfreado” de automóveis, que também configuraria a deflagração da crise urbana. No mínimo, seria estranho que uma medida consistente para a diminuição do trânsito, da poluição emitida pelos carburadores, dos acidentes causados pelo automóvel, etc., em outras palavras, para uma cidade sustentável, provenha justamente das ações de se “conseguir um carro” e “dirigir pela cidade” através de um serviço de fornecimento de caronas. Como insistimos, a contradição não se resolve a partir de seus próprios termos. Basta ter-se ciência de que em 2017 a cidade bateu a marca memorável de seis milhões de automóveis registrados. Para que todos possam oferecer e pegar caronas, pressupõe-se que todos possuam automóveis e celulares.

⁴⁵ Mas até no quesito relativo à balança financeira, a sustentabilidade da empresa Uber tem sido questionada. De acordo com Slee, não há nada no modelo de negócios da Uber que augure lucro no longo prazo, ao contrário, os investimentos recentes não tem correspondido às expectativas de seus acionistas. “Em abril de 2017, sob pressão, a Uber finalmente publicou um informe financeiro. O documento mostrou que a receita bruta da empresa era de US\$ 6,5 bilhões, enquanto as perdas corrigidas eram de US\$ 2,8 bilhões, excluindo os negócios chineses. O déficit, de acordo com princípios da contabilidade geralmente aceitos, seria ainda maior” (SLEE, 2017, p. 142).

GRÁFICO 2



Fonte: Detran.

Caso acompanhemos as curvas que precisam seu crescimento relativo, de acordo com dados coletados do DETRAN, revela-se que a quantidade de carros tem crescido mais rapidamente do que a própria população citadina, com uma taxa anual de dois novos veículos para cada novo morador contabilizado. Esta tendência parece caminhar em direção a uma meta fantástica, na qual para cada paulistano haveria exatamente um carro correspondente. Os sentidos que regem esta proporção têm pendido para uma aproximação cada vez maior entre os dois fatores, que atualmente estão em uma balança de “dois para um”.

TABELA 1: Média numérica de habitantes por automóveis na cidade de São Paulo

Ano	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
População	11379114	11446275	11513836	11581798	11638802	11696088	11753659
Frota de automóveis	5223640	5324926	5458239	5647238	5799583	5923967	6067166
Habitante por automóvel	2,18	2,15	2,11	2,05	2,01	1,97	1,94

Fonte: Detran/Seade (2018)

Neste contexto, o Uber surge na cidade de São Paulo como resultado da intensificação das relações automobilísticas, e por isto sua efetuação demanda o aumento do consumo desta mercadoria, justamente o contrário do que sugere seu viés publicitário sustentável, afiançado pelo fetichismo que concede autonomia às escolhas individuais de consumo.

Quando o consideramos como fenômeno mundial, emergindo de modo semelhante nas grandes cidades de todo o mundo, a Uber representa, de maneira geral, o dismantelamento do circuito que esteou a consciência fordista moderna, entre trabalho formal e consumo, apesar da efetivação destas relações terem se dado de

modo distinto no centro e na periferia do capital. Destarte, estes serviços intentam conservar uma união histórica entre estes dois momentos, trabalho formal e consumo, que juntos demarcaram o período fordista, mas que agora são debelados pela revolução microeletrônica. Associam-se, portanto, a dois métodos de se alavancar o consumo: primeiro, aos esforços de estímulo para o financiamento creditício; segundo, aos gastos maciços despendidos com aparatos que visem à exacerbação do consumo, derivados da racionalização da produção.

O próprio mecanismo do crédito enquanto adiantamento de dinheiro, capital, etc., refere-se a um artifício que remonta aos primórdios desta forma social para que a produção e circulação de mercadorias não sejam interrompidas. Entretanto, somente com o descolamento completo entre dinheiro e trabalho, característico da crise da modernização, este instrumento deixa de constituir-se como um expediente de ordem menor, para o atendimento de situações limítrofes onde a salvaguarda real da antecipação do crédito é garantida por uma amortização futura. Mas, quando a expansão do valor é velada pelo capital fictício, o dinheiro valorizado sem a mediação da produção (à revelia da abstração trabalho) acoberta a totalidade da vida sob a forma capitalista. Isto se estende desde a cadeia de investimentos da produção real de mercadorias, que “em contínuo aumento, já não poderem ser financiados integralmente com os próprios meios, isto é, através da massa real de lucro” (KURZ, 2002), até ao recurso molar de impulsionamento da capacidade de consumo da sociedade, devido à falta de poder de compra que remonta diretamente a pouca mais valia produzida, desdobramento interno da tendência a sobreprodução. Para exemplificar, Kurz trata da própria indústria automobilística:

(...) o desenvolvimento das forças produtivas, na terceira revolução industrial, racionalizou a força de trabalho criadora de mais-valia, numa escala sem precedentes. A fim de atingir o mesmo lucro, teria de se produzir uma massa material de carros cada vez maior. O mesmo se aplica ao conjunto da produção capitalista. Finalmente, diminuiu a massa de mais-valia na sociedade, o que se expressou na queda dos lucros, precisamente também da indústria automóvel. Por um lado, o problema foi adiado, com o financiamento a crédito e a *leasing*, tanto da produção como do consumo. (KURZ, 2009).

As famosas quebraadeiras de grandes montadoras internacionais de automóveis nos idos da crise financeira de 2008 revelaram a falta de conteúdo substancial da sobreprodução material de automóveis. Todas as medidas de salvamento, largamente operadas pelo Estado a fim de garantir a sobrevivência daqueles “grandes demais para

quebrar” (*too big to fail*), entretanto, não resolveram em definitivo a contradição referente à incapacidade real de valorização, mas tão só retardaram o movimento de limpeza das sobrecapacidades que no presente período abrange dimensões absolutamente destrutivas (KURZ, 2009).

Além disto, como também frisa Kurz, este empenho não se limita em auxílio da esfera de produção, mas também se destina à restauração da capacidade de consumo social, visto que o poder de compra total dos capitais e da força de trabalho é corroído em concomitância com a queda da taxa de lucro; logo, deve ser alimentado através dos mesmos tipos de operações financeiras para fazer frente à “massa material” sobrepujante da superacumulação capitalista. Aqui, podemos no remeter diretamente às ações recentes efetuadas pelo Estado brasileiro nos períodos de bonança econômica, com o fito de assegurar a continuidade dos bons indicadores econômicos através da desobstrução do acesso aos bens de consumo e, em especial, aos automóveis. Para que lograsse sucesso, criaram-se diversos pacotes de estímulo à demanda interna, dentre os quais se destacam a facilitação do crédito⁴⁶ e a desoneração tributária de setores chaves da economia.

No bojo destas medidas, incluem-se as alterações nas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), com grande incidência sobre os produtos da indústria automobilística e de eletrônicos, e as modificações na quota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) sobre operações de crédito com pessoas físicas. O intuito destas políticas anticíclicas era de que a intercessão pública promovesse o incentivo ao consumo e o acesso ao crédito.

Até a eclosão da crise financeira de 2008-2009, a expansão do crédito foi liderada pelos bancos privados, que expandiram as operações de crédito a uma taxa superior à dos bancos públicos. Os efeitos da crise internacional repercutiram mais intensamente na economia brasileira a partir de setembro de 2008. Entretanto, em 2009, observou-se a retomada do processo de

⁴⁶ Pode-se averiguar com nitidez esta passagem através dos montantes de fornecimento de créditos pelos bancos públicos e privados para os setores estratégicos da indústria. A retração do crédito devido à conjuntura crítica a partir de 2008 obrigou o Governo a remanejar sua política de subsídios, visando o socorro do setor industrial mais duramente atingido.

Tabela 2: Taxa de crescimento real do estoque de crédito para a indústria.

	2007	2008	2009
Bancos públicos	14,48%	30,35%	20,43%
Bancos privados nacionais	25,11%	23,34%	-3,35%
Bancos privados estrangeiros	24,54%	24,13%	-13,62%

Fonte: IPEA (2009)

crescimento do crédito, com a elevação de 15,2% no saldo das operações de crédito do Sistema Financeiro Nacional (SFN). Esse processo foi, em grande parte, decorrente de medidas anticíclicas adotadas pelo governo federal, no intuito de mitigar os efeitos da crise. Em 2009, notou-se expansão acentuada (29,1%) do crédito direcionado e aumento da participação dos bancos públicos no total de crédito do SFN, que passou de 36,3%, em 2008, para 41,5%, em 2009 (MENDONÇA & SACHISDA, 2014).

O setor automobilístico, em conjunto com outros domínios chaves da indústria, integrou-se como um dos alvos principais destas intervenções operacionalizadas pelo Estado para fomentar a produção e o consumo, tencionando uma blindagem da crise financeira “externa”. Segundo Mendonça e Sachisda, em relatório do IPEA, a análise conjuntural do mercado de veículos é exemplar para se compreender as dimensões destas induções estatais: o saldo acumulado das concessões destinadas ao financiamento de automóveis, motocicletas, caminhões, etc. para pessoas físicas apresentou crescimento de 49%, entre 2009 e 2010, atingindo R\$ 149 bilhões em março de 2011. Estas ações constituíram-se como um dos principais fatores que oportunizaram a admissão de milhões no mercado de consumo destes bens. A propósito, este período se consagrou em uma frase fatídica do então presidente, que ao comemorar os recordes de produção da indústria automobilística, disse que os “pobres também devem ter carros⁴⁷”.

Nas fases avançadas do desenvolvimento capitalista, o polo dinâmico tende a deslocar-se para o lado da classe trabalhadora, isso porque o processo de superacumulação tinha que escoar a mercadoria produzida. Então a classe entra como um grupo de consumo, mesmo que limitado, mas que gastasse tudo que tinha para sobreviver e ter condições medíocres neste cenário de consumo. (FURTADO, 1964, p.65).

Afora toda a instrumentação que o Estado se utilizou com o objetivo de assegurar as trocas, a tabela a seguir repercute sobre as modalidades de pagamentos de veículos num recorte temporal mais extenso do que este período. Evidencia-se a importância da porção creditícia para a realização na venda de automóveis no Brasil, tornando-se compreensível a motivação do Governo em preservar os financiamentos para esse tipo de negócio. Neste mercado, a estrutura se divide entre as formas de financiamento, leasing e consórcio; entretanto, vale lembrar que algumas formas de pagamento no cartão de crédito se incluem na classificação relativa à coluna “pagamento à vista”.

⁴⁷ “No Rio, Lula diz que pobres também devem ter carros”, em *GI*, 08 de mar. de 2010. Disponível em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Politica/0,,MUL1521008-5601.00-NO + RIO + LULA + DIZ + QUE + POBRES + TAMBEM + DEVEM + TER + CARROS.html](http://g1.globo.com/Noticias/Politica/0,,MUL1521008-5601.00-NO+RIO+LULA+DIZ+QUE+POBRES+TAMBEM+DEVEM+TER+CARROS.html)>.

Tabela 3 - Modalidade de pagamentos na venda de veículos no Brasil

Ano	À vista	Financiados	Leasing	Consórcio
2001	32%	33%	20%	15%
2002	34%	40%	15%	11%
2003	40%	43%	09%	08%
2004	34%	47%	10%	09%
2005	33%	45%	15%	07%
2006	32%	45%	10%	05%
2007	34%	32%	18%	04%
2008	36%	22%	38%	04%
2009	39%	33%	23%	05%
2010	37%	46%	11%	06%
2011	38%	50%	05%	07%
2012	39%	51%	02%	08%
2013	37%	53%	02%	08%
2014	38%	53%	02%	07%
2015	40%	53%	02%	05%
2016	44%	49%	02%	05%
2017	45%	48%	02%	05%

Fonte: ANEF (2017)

Por si só, estas percentagens revelam a inconsistência da produção capitalista no atual patamar que se encontra, onde o consumo só se mantém equiparado ao nível de produtividade vigente através do recurso ao mecanismo crediário⁴⁸. Desta maneira, com o auxílio de subsídios de origem privada e estatal, é que os trabalhadores (incluídos os sem trabalho) tornam-se consumidores vorazes dos produtos dinâmicos e inserem-se na lógica de produção ampliada de mercadorias. Assim, ao visar-se a preservação do fluxo de trocas, se finda no quadro exposto por Boechat, Dieter e Toledo.

A expansão do capital não pode ser paralisada, mesmo quando as famílias não têm mais dinheiro para consumir. Por isso, o poder de fazer comprar da publicidade divulga também o meio de comprar sem ter dinheiro para pagar. O crédito é mais um dos estímulos ao consumo, cada vez mais difundido, legal ou ilegal, defendido pelas diversas mediações de trabalho implicadas pelos setores privados que se ampliam desde a cobrança até a execução jurídica, passando pela elaboração de leis etc. (HEIDEMANN, TOLEDO e BOECHAT, 2014).

Vale um adendo quanto ao “poder de fazer comprar da publicidade” que “divulga também o meio de comprar sem ter dinheiro para pagar”. Slee argumenta que, dentre as frentes onde a força publicitária da Uber é mais atuante, boa parte está concentrada no convencimento de motoristas para se disporem a tomar empréstimos de risco com o propósito de que financiem um automóvel, viabilizando dessa forma sua

⁴⁸ Mandel sobre a situação norte-americana após a Segunda Guerra Mundial: “A grande expansão do crédito ao consumidor na fase do capitalismo tardio proporciona evidências semelhantes das dificuldades crescentes na realização da mais-valia. O enorme volume do endividamento privado nos Estados Unidos não constitui apenas a base econômica da expansão maciça, desde a Segunda Guerra Mundial, do setor de construção civil; é também a base principal da inflação permanente” (MANDEL, 1984, p. 281).

vinculação com a empresa. Os condutores em débito com a empresa, sujeitos a operações similares ao leasing, começariam já operando no vermelho e teriam de expender muitas horas ao volante para pagar o uso momentâneo do carro e sanar a dívida contraída para obtê-lo.

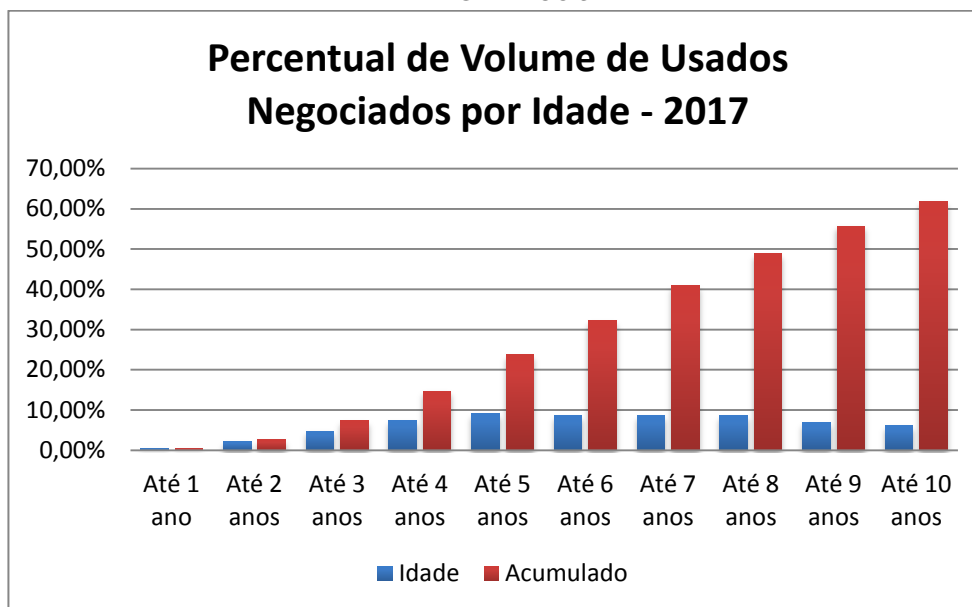
A Uber facilita a entrada de novos motoristas: faz publicidade sobre um aumento de renda irreal para atrair interessados, subsidia a expansão da plataforma para novas cidades e tem um processo superficial de aprovação de veículos e motoristas. Como revelou a jornalista Nitasha Tiku, a parceria da Uber com o banco Santander incentivou motoristas a tomarem empréstimos de risco, com taxas altas, para comprar um carro. Quando esse acordo chegou ao fim, a Uber passou a arrendar os veículos diretamente aos motoristas. (SLEE, 2017, p. 130).

A empresa logo toma ciência dos casos mais problemáticos, captando indícios de dificuldade para que se mantenham as prestações em dia. Quando a ameaça real de descumprimento das obrigações de pagamento se torna patente, os motoristas são sumariamente expulsos da plataforma. Slee argumenta que os endividamentos que se desdobram em cortes repentinos e anulação da “parceria” com a empresa estão longe de se constituírem como casos isolados. Estes acontecimentos provêm das relações críticas e de posição estrutural da reprodução capitalistas, expressa no plano conjuntural não somente como frenesi do consumo ocasionado pelo crédito, mas também manifesto no aumento contínuo nas taxas de inadimplência, expressa no contexto brasileiro após o boom dos financiamentos para veículos. Em 2012, a inadimplência do financiamento para veículos da pessoa física chegou a um patamar histórico, alcançando 5,5%, e permanecendo em patamares altos até os dias atuais (6,2% em 2015 e 5,2% em 2017, de acordo com a ANEF). Desta feita, trata-se de desvelar a aparência de insolvabilidade do consumo como forma de exteriorização da insolvabilidade do próprio capital. Em grande medida, “conseguir um carro” implica endividar-se e nem sempre ter os meios para abater as despesas, logo, é razoável supor que os condutores terceirizados do aplicativo de caronas pertençam a este enquadramento de crise não eventual e tentem superá-lo através do alistamento para exercer este tipo de atividade.

Podemos especificar ainda mais as orientações das trocas baseadas no crediário para esmiuçar o fenômeno e entender suas exteriorizações. Por exemplo, é possível compreender as motivações dos protestos dos motoristas contra as restrições para carros com maior tempo de rodagem ao verificarmos as percentagens alusivas às vendas de automóveis novos e usados. Isto se explicita ao notarmos a preponderância que a parcela de carros usados possui sobre o mercado de veículos, incluso nos setores de

negócios que visam o financiamento. De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), a proporção de vendas entre os carros usados para os novos na região Sudeste chega a mais de cinco para um, sendo o percentual geral do volume de usados negociados muito superior ao de veículos novos, como atesta o Gráfico 3.

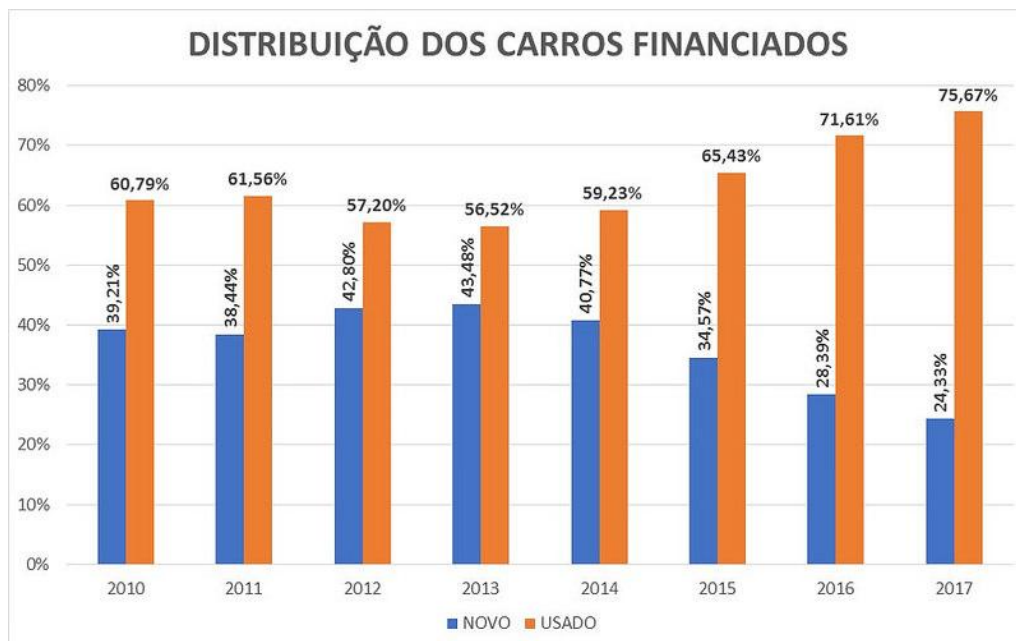
GRÁFICO 3



Fonte: Fenabrave (2017)

A distribuição de carros financiados corrobora com estes fatos no mesmo sentido de nosso argumento (demonstrado no Gráfico 4). “Conseguir um carro” na crise atual, para ser motorista Uber, não implica fruir do cheirinho de novo: e isto se explicitou precisamente na grande insatisfação que os condutores demonstraram frente à regularização do serviço na cidade de São Paulo, culminando em grandes manifestações que exigiam maior tolerância quanto ao ano de fabricação dos automóveis para se efetuar o serviço.

GRÁFICO 4



Fonte: CETIP

FIGURA 2 – Motoristas bloqueiam trânsito durante protesto contra o projeto de lei que regulamenta o serviço de transporte individual pago, na zona sul de São Paulo.



Fonte UOL – “Motoristas bloqueiam trânsito durante protesto contra o projeto de lei que regulamenta o serviço de transporte individual pago, na zona sul de São Paulo”.

Estas breves ponderações sobre as necessidades dos adiantamentos creditícios para resguardar a produção e o consumo não somente comprovam a correlação entre a exacerbação da quantia de mercadorias que devem ser absorvidas e o surgimento deste tipo de serviço. Sobretudo, também sinalizam para o caráter diverso do que significou, historicamente e espacialmente, “conseguir um carro” na periferia e no centro do sistema capitalista. Não é possível, neste momento da análise, se debruçar por

completo acerca das diferenças processuais específicas do desenvolvimento pelo qual passaram estes dois polos de ordem espacial, assim demarcados pela divisão social do trabalho e pela simultaneidade imanente às suas relações. Todavia, não deixa de ser significativo que, no Brasil, o simbolismo de se “conseguir um carro”, como *conquista* histórica, esteja mais fortemente associado ao período recente do que nos anos em que a indústria emergia e fincava-se nos grandes centros urbanos, tendo a cidade São Paulo e seus arredores um papel de grande destaque.

Francisco de Oliveira, à época da *Crítica a Razão Dualista*, salienta que a história do consumo da mercadoria automóvel, em sua maior parte, foi circunscrita às faixas mais abastadas, tanto nos albores da indústria automobilística nacional nos anos 30 até seu desenvolvimento posterior gestado dentro do regime militar. Por isto, em sua arguição referente ao processo de acumulação, defende que não havia importância que os automóveis brasileiros fossem duas ou três vezes mais caros que seus similares estrangeiros, pois a realização dos produtos deste setor ocorria internamente, a saber, através da distribuição de renda desigualitária que consolidava-se como demanda dos estratos sociais mais bem sucedidos, beneficiados amplamente por esta estrutura assimétrica. Por isso, a absorção destes bens duráveis de preços pouco competitivos, foi, sobretudo, assegurada pela acentuada concentração de renda, fenomenicamente expressa como consumo de poucos. A marcha do desenvolvimento dos ditos ramos dinâmicos da indústria nativa jamais se deu no sentido da popularização do acesso a estes produtos, devido à demanda arregimentada horizontalmente que se encarregaria do escoamento de suas mercadorias de ponta, alavancando a produção das mesmas. Sucede-se o oposto: os fundamentos do processo de modernização periférico conduziram a realização destas mercadorias para os estratos sociais médios e altos, dando ocasião para o surgimento do segundo ou terceiro carro, precisamente devido ao viés concentracionista que balizava as condições de classe no país, delimitando a aquisição destes bens a um círculo muito restrito da população brasileira⁴⁹ (OLIVEIRA, 2003).

⁴⁹ “A Volkswagen é a única produtora nacional de veículos de passeio que, pelo volume de vendas de um único modelo – o conhecido “Fusca” –, poderia beneficiar-se de economias de escala, reduzindo, portanto, o custo de produção do seu modelo popular e, segundo a teoria convencional, ampliando o mercado. A política da Volkswagen tem sido completamente oposta a esse modelo: nos últimos anos, a empresa diversificou sua linha de produção, passando da produção de um carro popular para mais de seis modelos diferentes, todos em linha ascensional de preços, buscando, justamente, competir pelo mercado das classes de altas rendas. O modelo mais sofisticado da Volkswagen se iguala com os automóveis da linha

Isto ocorre, pois, o aumento na produtividade do trabalho tem efeitos distintos no que tange os países centrais e os de “modernização atrasada” ou “retardatária”. No tocante ao período fordista, ainda que a diminuição de tempo necessário implicasse, aos primeiros, uma diminuição do valor da força de trabalho, por outro lado esta detração se conjugava a incorporação de novas mercadorias ao mínimo indispensável para vida (traçando o caminho para o salário médio através da aquisição dos bens de consumo duráveis) (MANDEL, 1984, p. 104). Entretanto, isto se desenrola de modo diverso na periferia capitalista, já que o desvio gradativo dos capitais para o uso de capital intensivo (poupador de trabalho), contraposto à preponderância da produção baseada em trabalho intensivo, somente reforçou a tendência secular de crescimento do exército industrial de reserva, posto que o ritmo de expansão dos novos estabelecimentos industriais mostrou-se muito inferior ao crescimento da superpopulação relativa, sendo absolutamente incapaz de acompanhar o despejo da força de trabalho supérflua. Isto não somente culminou em “uma relação de forças desfavorável no mercado de trabalho, devido a um exército industrial de reserva cada vez maior” (MANDEL, 1984, p. 45), condenando volumosos contingentes à marginalidade do processo produtivo; mas, para seguirmos alinhados com a argumentação exposta neste momento, dado cenário também resulta na impossibilidade de que as mercadorias mais sofisticadas extrapolassem os cercados das camadas mais abonadas da população brasileira. A simultaneidade, portanto, revela a face negativa do fordismo nos territórios desabonados pela abstração do tempo médio social, na qual os preteridos do mercado de trabalho formal ainda não possuíam carros e celulares para “conseguir” sobreviver, ou melhor, para conseguir empreender livremente.

Tal lógica espacial tem seu sentido no modo pelo qual o Brasil se insere no contexto mundial, e refiro-me aqui ao período inicial da industrialização. Com isso quero dizer que para entender o contexto e as transformações da cidade de São Paulo, bem como seu ritmo de crescimento, é preciso entender a urbanização como consequência de um processo de industrialização “dependente” – ou seja, relativa ao lugar que o Brasil ocupa na divisão internacional do trabalho como exportador de produtos agrícolas e importador de produtos manufaturados –, fundada em altas taxas de exploração da força de trabalho (baixos salários), e “poupadora de mão de obra”; isto é, a industrialização, ao se realizar, deixou à margem do setor produtivo uma “quantidade significativa de força de trabalho” para além do contingente de “exército industrial de reserva” que só pôde sobreviver mediante o desenvolvimento de uma economia chamada de informal (CARLOS, 2009, p. 304).

Opala, da General Motors, carros evidentemente destinados a uma faixa de mercado que não pode ser chamada de popular” (OLIVEIRA, 2003, p. 52).

Desta feita, depreende-se o porquê do decurso histórico deste processo não se desdobrar em direção a uma paulatina incorporação deste largo segmento populacional pela indústria. Ao inverso, seu andamento fez referência às tendências regentes do desenvolvimento das forças produtivas sociais, relativas ao aumento da composição orgânica que escasseia a fração relativa ao capital variável. Isto pode ser facilmente demonstrado ao apurar-se o nível de produtividade alcançado pela própria indústria automobilística brasileira em um recorte mais abrangente (Tabela 4).

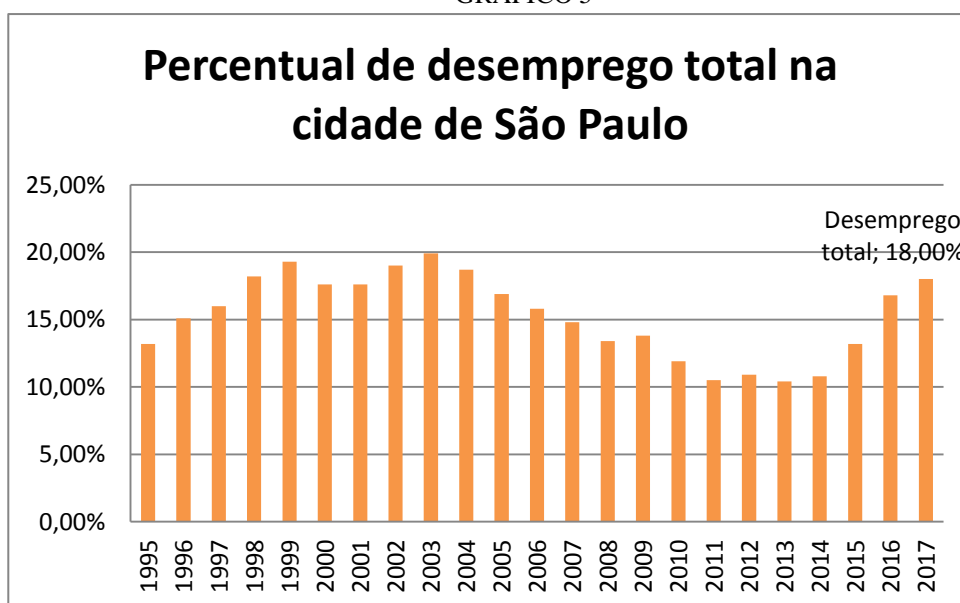
Tabela 4 - Produção de autoveículos, emprego e produtividade nas montadoras da indústria automobilística no Brasil (1989-2013).

Ano	Unidades Produzidas	Emprego	Produtividade (<i>un./emp.</i>)
1989	1.013.252	118.369	8,6
1990	914.466	117.396	7,8
1991	960.219	109.428	8,8
1992	1.073.861	105.664	10,2
1993	1.391.435	106.738	13,0
1994	1.581.389	107.134	14,8
1995	1.629.008	104.614	15,6
1996	1.804.328	101.857	17,7
1997	2.069.703	104.941	19,7
1998	1.586.291	83.049	19,1
1999	1.356.714	85.100	15,9
2000	1.691.240	89.134	19,0
2001	1.817.116	84.834	21,4
2002	1.791.530	81.737	21,9
2003	1.827.791	79.047	23,1
2004	2.317.227	88.783	26,1
2005	2.530.249	94.206	26,9
2006	2.612.329	93.193	28,0
2007	2.980.111	104.274	28,6
2008	3.216.379	109.848	29,3
2009	3.183.482	109.043	29,2
2010	3.646.540	117.654	31,0
2011	3.446.329	124.647	27,6
2012	3.432.249	132.096	26,0
2013	3.738.448	135.343	27,6
2014	3.172.222	125.977	25,2
2015	2.443.222	117.660	20,8
2016	2.196.207	109.530	20,1
2017	2.716.757	109.910	24,7

Fonte: Anfavea/Anuário Estatístico da Indústria Automobilística 2014.

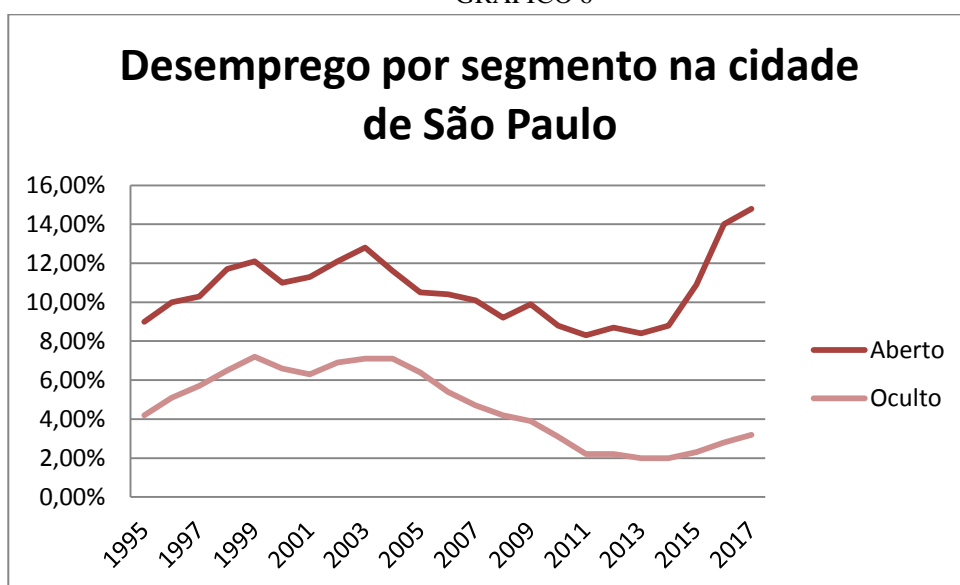
No polo oposto, os índices de desemprego, trabalho precário e informalidade não se erradicaram com o desenrolar da produtividade, mas perpetraram-se historicamente, revelando seu caráter estrutural. No Gráfico 5 observa-se os percentuais de desemprego total na cidade de São Paulo e no Gráfico 6 estes níveis são separados entre desemprego aberto e desemprego oculto pelo trabalho precário⁵⁰.

GRÁFICO 5



Fonte: Seade/Dieese.

GRÁFICO 6



Fonte: Seade/Dieese.

⁵⁰ “Desempregados: são os indivíduos se encontram em uma das seguintes situações: a) Desemprego Aberto: pessoas que procuraram trabalho de maneira efetiva nos 30 dias anteriores ao da entrevista e não exerceram nenhum tipo de atividade nos 7 últimos dias; b) Desemprego Oculto pelo Trabalho Precário: pessoas que, para sobreviver, exerceram algum trabalho, de auto-ocupação, de forma descontínua e irregular, ainda que não remunerado em negócios de parentes e, além disso, tomaram providências concretas, nos 30 dias anteriores ao da entrevista ou até 12 meses atrás, para conseguir um trabalho diferente deste” (SEADE, *Principais Conceitos*, Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/ped/pedmv98/conceito.html>).

Como frisamos anteriormente, não é possível regresso algum às circunstâncias anteriores, por isto, não ocorreu e nem ocorrerá uma nova brecha para a integração destes blocos populacionais nos mesmos moldes do fordismo industrial, ocorridos outrora. Este marco diz respeito à própria essência da crise da relação social capital. Daí tornar-se irônica a constatação de que para grossas camadas de paulistanos (e brasileiros), sem dinheiro e sem emprego, as portas para se “conseguir um carro” tenham se aberto justamente no período histórico em que os meios para consegui-lo estão interditados, onde o consumo só pode sustentar-se de modo artificial, através da reprodução do capital fictício que é reposta como crédito trivializado ao consumo⁵¹.

Tampouco é válida a afirmação de que os excluídos, debandados da indústria ou nunca incorporados a ela formalmente, para sempre possam ser acolhidos pelo setor de serviços, incorporados por novas rodadas de acumulação nos moldes clássicos e centrais de normalidade capitalista. Neste momento, gostaríamos de situar qual o significado da inovação que a Uber representa para os serviços em geral, notabilizando-a como ponta de lança dos novos aperfeiçoamentos que se embrenham nesta esfera da divisão social do trabalho. Contudo, é necessário afirmar que o dom da inovação que as empresas de aplicativos tanto reclamam procede, exclusivamente, de inovações prévias adotadas pela indústria. Como esclarece Mandel, “longe de representar uma ‘sociedade pós-industrial’, o capitalismo tardio constitui uma *industrialização generalizada universal* pela primeira vez na história” (MANDEL, 1984, p. 271). A ascensão e a autonomia deste setor específico correspondem ao patamar que os custos internos à produção alcançaram na crise sistêmica após a revolução microeletrônica. Sua ramificação em incontáveis atividades é proveniente do grau de racionalização atingida pela diversidade de procedimentos operativos, ampliando o terreno das funções de intermediação devido à dilatação das “despesas gerais” da reprodução (KURZ, 2002), o que confere às mesmas uma aparência de independência crescente da mais valia industrial⁵² (MANDEL, 1982, p. 269).

⁵¹ Aqui, não desconsideramos que outras variáveis, como o aumento do salário real e a diminuição dos níveis de desemprego, também colaboraram decisivamente para que se viabilizasse o acesso à nova gama de serviços e ao consumo de bens duráveis no período citado. Porém, ao ter-se em vista que estes aspectos estão sob o pano de fundo da reprodução via capital fictício, consideramos que o desimpedimento e o incentivo ao crédito constituem-se como fatores centrais, distintivos para que se assimile a essência negativa deste processo, pois revelam quais os pressupostos que estão movendo este desenvolvimento de fundamentação contraditória.

⁵² “Quanto mais generalizada a produção de mercadorias e quanto mais adiantada a divisão do trabalho, tanto mais essas funções intermediárias precisam ser sistematizadas e racionalizadas, a fim de assegurar

Por um lado, a explicação para a hipertrofia dos ramos de serviços (por ventura, aqui também se inclui o crédito ao consumidor), provém da necessidade de extravasar os limites da produção e da circulação capitalista na esfera do consumo no capitalismo tardio (MANDEL, 1984, p.279). Esta necessidade devém da crise imanente ao desenvolvimento desta relação, já anteriormente desenvolvida, onde na “mesma proporção que aumenta a massa dos produtos, aumenta também a dificuldade de valorizar o tempo de trabalho nela contida – porque cresce a exigência sobre o consumo” (MARX, 2011, p. 346). Daí, a importância das tarefas de interposição motivadas pelos custos crescentes para que se realize a monstruosa coleção de mercadorias produzidas. Seja atuando nas frentes de bombardeio publicitário e de marketing, engajando-se em prospecções de mercado ou engendrando novas necessidades para se redispôr o cotidiano, mobiliza-se um aparato de racionalização do consumo cada vez mais volumoso e de sofisticação mais aprimorada.

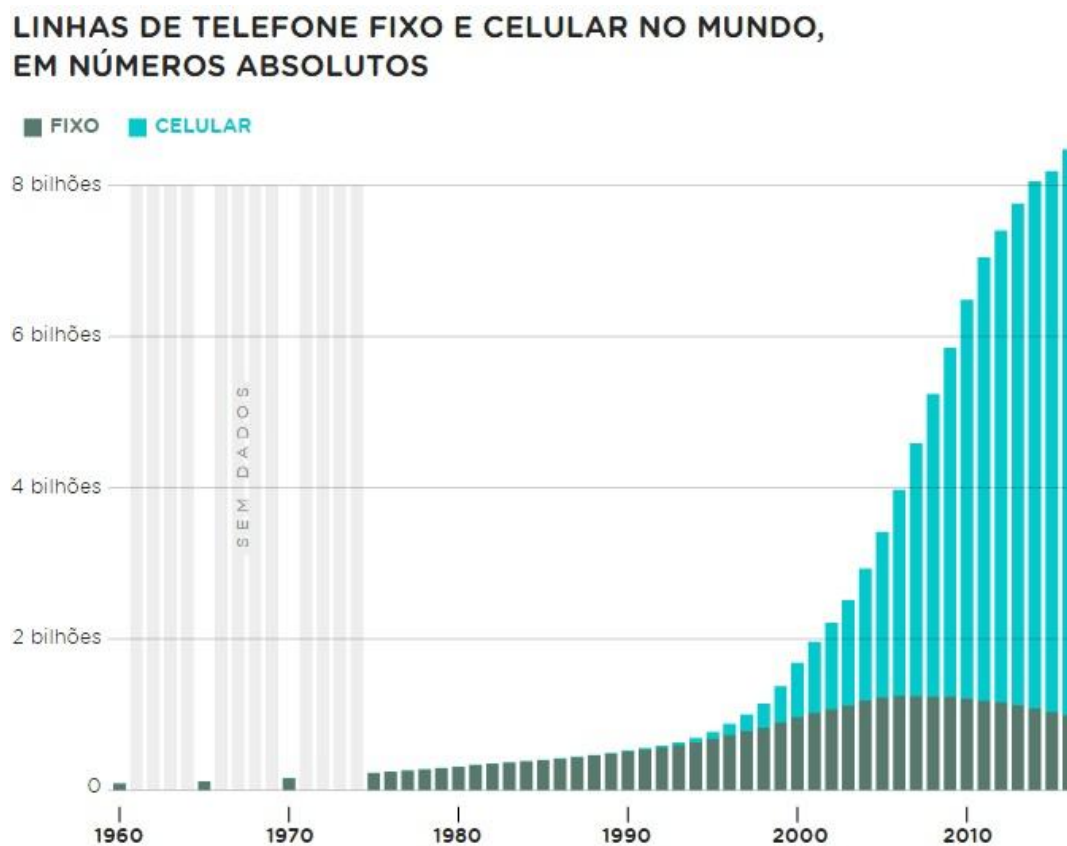
(...) a lógica da terceira revolução tecnológica leva as empresas do capitalismo tardio a planificar suas vendas, com o resultado familiar dos dispêndios colossais em pesquisa e análise de mercado, publicidade e manipulação dos consumidores, obsolescência planejada de mercadorias (o que muito frequentemente traz consigo uma queda na qualidade das mercadorias), e assim por diante (MANDEL, 1982, p. 161).

Como o mote desta fase do trabalho faz referência a se “conseguir um carro” (e em anexo, um celular), pretendemos situar os serviços neste quadro particular. Ao mesmo tempo em que intenta viabilizar a produção e a venda contínuas das mercadorias produzidas, as trocas que propagam estas últimas criam condições para que outros setores de serviços disseminem-se. Para ficarmos no universo de nosso objeto de investigação, o celular com acesso a internet propiciou o surgimento de uma profusão de novas atividades, e seu serviço de geolocalização, por exemplo, praticamente instituiu a possibilidade de serviços como a Uber, Cabify, 99taxi, etc. Assim como o automóvel instaura uma sociabilidade particular através de seu uso, tópico que gostaríamos abordar em “Dirija pela cidade”, o celular inteligente, intimamente filiado à revolução microeletrônica, também cede ocasião para novos meios de emprego do tempo social disponível. Típico a este período de inflexão, o telefone celular desponta como mercadoria icônica, metamorfoseando de sua forma fixa para a arrojada estrutura móvel (“*mobile*”), característica central deste artefato que

produção e venda contínuas. A tendência à redução do tempo de giro do capital, inerente ao modo de produção capitalista, só pode tornar-se realidade se o capital (comercial e financeiro) se apossar cada vez mais dessas funções intermediárias” (MANDEL, 1982, p. 270).

agora também ganha o mesmo sufixo pertencente aos “autos”: “livremente móvel e individualizável como máquina” (KURZ, 1998, p. 352).

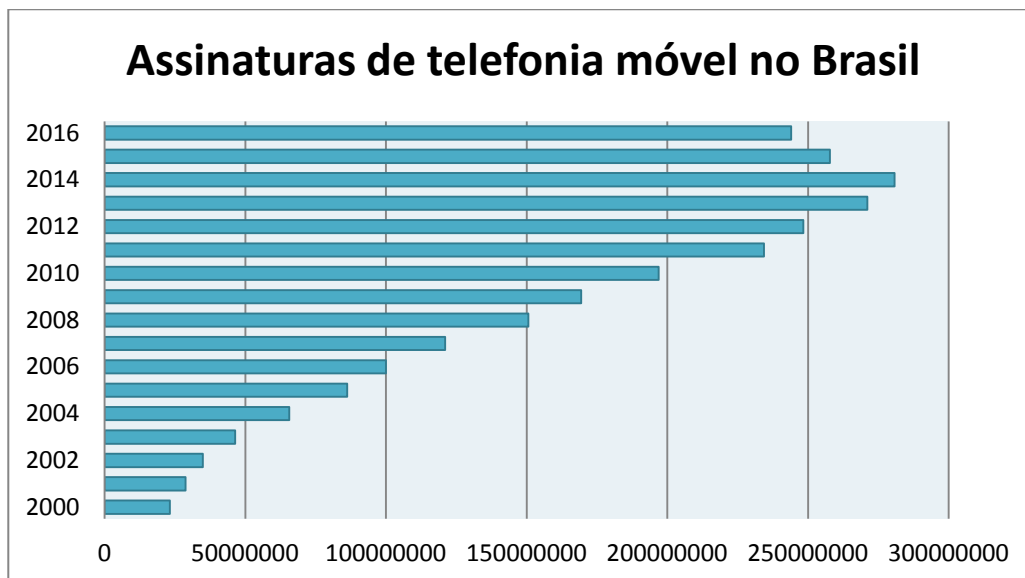
FIGURA 3 – Linhas de telefone fixo e celular no mundo, em número absolutos.



Fonte: União Interacional das Telecomunicações. Elaborado por “Nexo Jornal”.

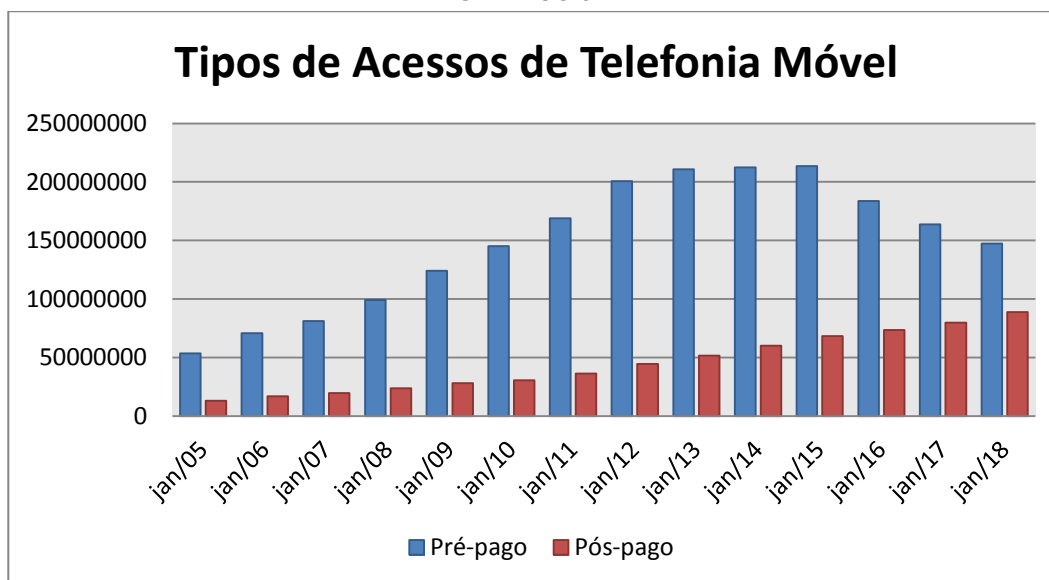
Em conformidade ao postulado de Mandel de que a universalização da circulação de mercadorias não implica generalização da produção das mesmas (MANDEL, 1894, p. 54), o Brasil foi surpreendido pela invasão destes dispositivos móveis e inteligentes de bolso, acompanhando seu movimento mundial de proliferação. O plano de acesso à telefonia móvel de tipo “pré-pago”, mais acessível à maior parte população, introduziu-se às necessidades básicas de reprodução dos indivíduos e das famílias em um breve interstício temporal. De acordo com o levantamento anual da “Mobile Report Brasil” (MMA), em 2017, atualmente quatro em cada cinco brasileiros possuem planos pré-pagos, gastando com suas operadoras de telefonia uma média de cinquenta reais mensais para acessarem a internet, realizarem ligações, enviarem mensagens de texto e etc.

GRÁFICO 7



Fonte: União Internacional das Telecomunicações.

GRÁFICO 8



Fonte: Anatel.

São muito variadas as expressões do refinamento obtido pelo controle sobre o consumo, no caso, corporificado nos celulares e em sua utilização característica. Ainda que brevemente, vale mencionar que estes dispositivos eletrônicos estão entre os campeões da obsolescência programada dentre todas as mercadorias do segmento eletroeletrônico⁵³. De acordo com estudo do Idec, o celular é o aparelho que tem menor

⁵³ “Examinemos de mais perto o dispositivo inerente a esse consumo. A *obsolescência* foi estudada e transformada em técnica. Os especialistas da obsolescência conhecem a esperança de vida das coisas: três anos, um banheiro; cinco anos, uma sala de estar; oito anos, um elemento de quarto de dormir; três anos, a organização de um ponto de venda local, um carro etc. Essas médias estatísticas figuram na demografia dos

duração em relação aos demais aparelhos eletrônicos, possuindo um ciclo de vida de, em média, menos de três anos, dificilmente ultrapassando os cinco anos⁵⁴. Com efeito, este descarte compulsivo coaduna com as motivações sustentáveis anteriormente apontadas. Mas, além disso, a pesquisa anual realizada pela MMA revela os novos potenciais que a propaganda detém através do manejo de aplicativos no celular. Na utilização cotidiana do mobile, o consumidor é interpelado por diversos tipos de publicidade direcionados minuciosamente para seu perfil de consumo (por sinal, a Uber aparece dentre as marcas de maior destaque neste campo). Também as compras realizadas no celular aumentaram proporcionalmente em relação às feitas por computadores e há uma tendência em acoplar o cartão de crédito ao próprio celular, para facilitar os pagamentos; a propósito, a Uber já se utiliza de um sistema de embolso digital, pois no uso do serviço oferecido pelo aplicativo a compra do serviço vincula-se de modo automático à conta do cartão de crédito cadastrado. Por fim, é emblemática a afirmação do diretor financeiro do Santander, o qual, em entrevista, anuncia que o aplicativo oficial do banco tem impulsionado o financiamento de veículos, dado que o lojista torna-se presciente sobre os tipos de automóvel que se encaixariam no perfil e interesses do cliente, além de saber as buscas virtuais que o consumidor tem realizado e qual a linha de crédito pertinente para cada tipo de situação⁵⁵.

Na Uber, o celular intermedia automaticamente as relações entre a empresa, motoristas e clientes: conecta estes entes, calcula o preço da corrida, pauta o trajeto a ser percorrido, projeta o tempo médio a ser despendido durante a viagem, estima classificações para condutores e passageiro captando informações, etc. Motoristas e clientes tornam-se, nos termos de Marx, os membros (in)conscientes de um autômato,

objetos, em correlação com os custos de produção e os lucros. Os escritórios que organizam a produção sabem levá-las em conta para reduzir a esperança de vida, para acelerar a rotação dos produtos e do capital. No que se refere ao automóvel, o escândalo atingiu proporções mundiais” (LEFEBVRE, 1991 p.).

⁵⁴ “Um em cada três celulares e eletroeletrônicos são substituídos por falta de funcionamento e três em cada dez eletrodomésticos são substituídos por apresentarem defeitos, mesmo estando em funcionamento (...) Essa polaridade também é observada em diferentes níveis sociais: enquanto a população de classe mais baixa tende a substituir mais facilmente o equipamento por problemas de funcionamento (66% versus 53%), a população de classe alta o substitui por questões de atualização tecnológica (59% versus 46%)” “Mais da metade dos equipamentos eletrônicos é substituída devido à obsolescência programada”, em *Idec*, 04 set. de 2014. Disponível em < <https://idec.org.br/o-idec/sala-de-imprensa/release/mais-da-metade-dos-equipamentos-eletronicos-e-substituida-devido-a-obsolescencia-programada> >.

⁵⁵ “André de Carvalho Novaes, diretor da financeira do Santander, credita grande parte do crescimento recente da participação de mercado do banco à implementação de soluções integradas que atendem, principalmente, o lojista. ‘Temos 15 mil lojistas ativos em todo o país que usam um aplicativo desenvolvido pelo banco para gerenciar as consultas on-line de potenciais clientes [conhecidas no mercado como *lead*], diz o executivo’. “O crescimento do financiamento de veículos graças ao smartphone”, em *Jornal Norte*, 15 mai. de 2018. Disponível em <<http://www.jornalonorte.com.br/2018/05/o-crescimento-de-financiamento-de-veiculos-gracas-aos-smartphones/>>

constituído por numerosos órgãos mecânicos e intelectuais, regido pelos algoritmos dos aplicativos como ciência externa, que defronta-se com os indivíduos em relação de estranhamento. Neste sentido de um sistema automático de maquinaria é que se pode compreender a atuação do celular inteligente e do automóvel, a partir de uma inversão que não mais media a atividade do sujeito sobre um objeto, mas supervisiona e controla a ação do próprio sujeito, subsumido ao funcionamento da máquina, para que seu andamento não se suspenda e se mantenha livre de falhas (MARX, 2011, p. 580).

A atividade do trabalhador, limitada a uma mera abstração da atividade, é determinada e regulada em todos os aspectos pelo movimento da maquinaria, e não o inverso. A ciência, que força os membros inanimados da maquinaria a agirem adequadamente como autômatos por sua construção, não existe na consciência do trabalhador, mas atua sobre ele por meio da máquina como poder estranho, como poder da própria máquina (MARX, 2011, p. 581).

A inovação da Uber reside na dispersão da maquinaria para além da unidade fabril, donde toda “a sociedade é uma força produtiva geral e toda forma de ser da reprodução social sob o capital é uma economia de trabalho, aprofundando em seu contradizer a crise de valorização do valor” (ALFREDO, 2010, p. 44). Em “Dirija pela cidade”, a intenção seria de tratar mais a fundo o processo da subsunção real imediata ao uso destes artigos de consumo, que efetua a transferência das relações de trabalho, sempre reconformadas pelo desenvolvimento da força produtiva social, para a esfera do consumo, através do acesso maciço às mercadorias industriais.

Mas, reiterando o foco sobre a relação dialética entre consumo expandido e serviços, ambos em relação de necessidade (como condição e resultado), é premente sublinhar que as diretrizes que coordenam os esforços para a inovação, sejam de processos ou de produtos do trabalho, reporta invariavelmente para o aumento da produtividade social, que visa sempre à diminuição do tempo de trabalho necessário à produção, dando-se em conjunto com a intensificação dos cortes de custos crescentes, integrantes do desenvolvimento das forças produtivas. Por isto, de maneira geral a inovação tem em mira o preenchimento de lacunas ainda não inteiramente dominadas pela mecanização ou automatização através da maquinaria mais avançada:

[...] a mecanização triunfa, promovida sobretudo pela eletrônica e pela cibernética. Os computadores e as máquinas de calcular eletrônicas substituem enorme quantidade de auxiliares de escrita, escriturários e contadores de bancos e companhias de seguro. As lojas onde as pessoas mesmas se servem e as máquinas automáticas que fornecem chá, café, balas etc, com a introdução de moedas, tomam o lugar de vendedores e balconistas” (MANDEL, 1982, p. 270).

É oportuno comparar as inclinações do setor industrial e do setor de serviços do estado de São Paulo no que respeita aos seus investimentos destinados à inovação. Na Tabela 5 acerca do Estado de São Paulo, apresenta-se uma tendência maior de investimentos em inovação no setor de serviços em comparação com o ramo industrial quanto ao índice de inovação por produto; no tocante ao processo produtivo, as investidas dos dois setores praticamente equiparam-se.

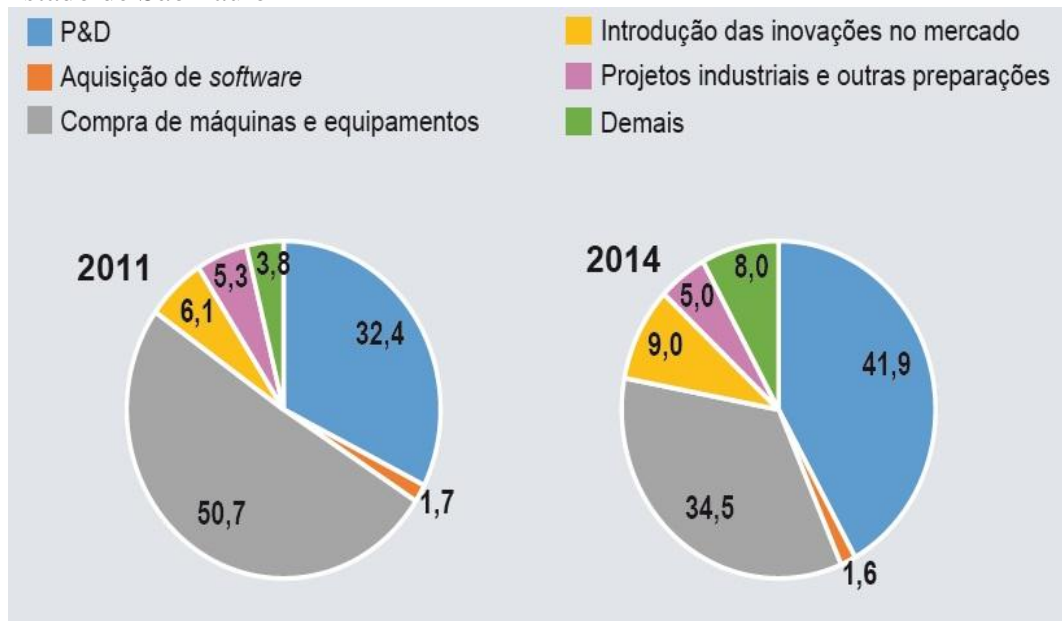
Tabela 5 – Taxa de inovação por setor de atividade e tipo de inovação no Estado de São Paulo

Taxa de inovação de produto e/ou processo		Indústria		Serviços	
		2009-2011	2012-2014	2009-2011	2012-2014
		33,3	34,2	39,1	34,3
Total		17,7	17,5	30,8	24,1
Taxa de inovação de produto	Novo para a empresa	14,7	13,5	24,2	13,8
	Novo para o mercado nacional	3,5	5,2	8,4	11,2
Total		29,5	30,1	33	29,2
Taxa de inovação de processo	Novo para a empresa	27,1	27,8	29,4	25,6
	Novo para o mercado nacional	3,2	3,5	4,3	4,6

Fonte: IBGE; SEADE.

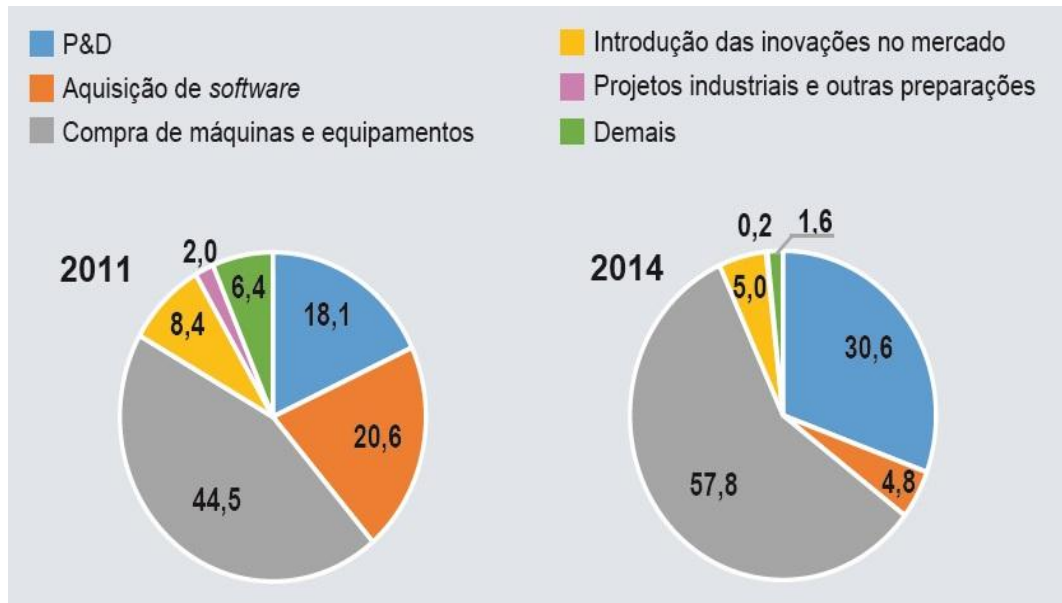
Nas Figuras 4 e 5, também é possível verificar que os serviços dispenderam relativamente mais em compra de maquinarias. Além disso, as informações extraídas pela investigação apontam que ambos os domínios inverteram uma parcela muita significativa da parcela de seu capital destinada à inovação na área específica de Pesquisa e Desenvolvimento.

Figura 4 – Distribuição de dispêndios para inovação das empresas industriais do Estado de São Paulo



Fonte: SEADE - “Ensaio & Conjuntura: Desempenho das empresas paulistas sob a ótica da inovação” (2018).

Figura 5 – Distribuição de dispêndios para inovação das empresas de serviços do Estado de São Paulo



Fonte: SEADE. “Ensaio & Conjuntura: Desempenho das empresas paulistas sob a ótica da inovação” (2018).

As informações demonstram a importância da inovação como fator propulsor do setor serviços. Neste panorama mundial, a empresa Uber se inclui tanto no que concerne à inovação do processo produtivo quanto ao produto ofertado. A organização sistemática da pesquisa e desenvolvimento como investimento autônomo é um aspecto contíguo ao capitalismo tardio (MANDEL, 1984, p. 176), onde sua especialização e autonomização como ramo à parte consubstanciaram novos blocos de serviços.

Para não interpretar estes fatores de modo descoordenado, ressalta-se a característica do modo de produção capitalista de que, após um período de vantagens para os capitais inovadores, cessem os superlucros tecnológicos derivados da superioridade técnica de algumas unidades produtivas, devido ao nivelamento do tempo médio de produção necessária, em outras palavras, devido à inovação generalizar-se⁵⁶ (MANDEL, 1984, p. 64). Isso não se dá somente nas inter-relações entre Departamentos I e II, mas os próprios serviços são cada vez mais contemplados pelos avanços científicos e organizacionais lançados pela inovação.

O que move esse nivelamento é o caráter negativo da produção de mercadorias sob a égide do capital, na qual a tendência à queda da taxa de lucro pressiona os capitais ociosos, superacumulados, para novos setores de investimentos. Em última instância, trata-se do fenômeno da supercapitalização, na qual os “capitais excedentes não investidos, acionados pela queda secular da taxa de lucros” (MANDEL, 1984, p. 272) penetram cada vez mais as novas funções intermediárias que decorrem das necessidades críticas da reprodução ampliada do capital (corte de custos, diminuição do tempo de giro, controle do consumo, etc.). Ao desenvolver esta tese, Mandel deduz apenas que afora a disponibilidade de grandes quantias de capital que não podem mais valorizar-se na indústria seja um pré-requisito para a expansão do setor de serviços, também “uma grande diferenciação do consumo, e especialmente do consumo dos assalariados e da classe operária”, derivada da superacumulação de tempo disponível, “é um pré-requisito complementar a essas novas formas e campos de acumulação de capital” (MANDEL, 1984, p. 273).

Precisamente neste último sentido, “conseguir um carro” e um celular para se tornar Uber constitui-se como uma inovação revolucionária do setor de serviços. Trata-se de um golpe duplo ou de uma via de duas mãos. “Conseguir um carro” e um celular não somente se constitui como frase inicial da propaganda que escancara as

⁵⁶ “Simultaneamente, a produção capitalista tende a conquistar todos os ramos industriais de que até o momento ainda não se apoderou e nos quais ainda (existe) a subsunção formal. Mal se assenhorou da agricultura, da indústria mineira, da manufatura das principais matérias têxteis etc., invade os outros setores onde unicamente (se encontram) artesãos formalmente ou mesmo (realmente) independentes. Já na análise do maquinismo assinalamos como a introdução de maquinaria num ramo arrasta consigo o mesmo fenômeno noutros ramos e, simultaneamente, noutros setores do mesmo ramo. A fiação mecânica leva à tecelagem algodoeira; a fiação mecânica na indústria algodoeira à fiação mecânica de lã, do linho, da seda etc. O emprego intensivo da maquinaria nas minas de carvão, nas manufaturas de algodão etc., tornou necessária a introdução do modo de produção em grande escala na construção das próprias máquinas” (MARX, 1985, p. 106).

necessidades de realização destas mercadorias, missão que o Uber também toma para si ao utilizar-se de uma frase de apologia direta às trocas (e isto através do recrutamento de uma população supérflua disposta a submeter-se ao papel de empresário precarizado). Mais do que isso, “conseguir um carro” e um celular é, ao mesmo tempo, um corte de custos para as empresas terciárias, remanejando seu quadro organizacional para garantir a manutenção da sobrevivência de suas unidades empresariais, dado o grau de competitividade social. Abílio explana sobre isso ao argumentar que empresas como a Uber em parte se complementam com os serviços de terceirização, pois provém do mesmo movimento que visa minimizar as despesas internas à produção; mas, sobretudo, estas novas unidades tornam-se poderosas concorrentes, pois dão um novo passo no corte de gastos ao transferirem custos e responsabilidades da produção diretamente para os trabalhadores e consumidores, ocasionando a “eliminação de empresas terceirizadas que não conseguirão bancar a concorrência com as empresas-aplicativo” (ABÍLIO, 2017).

Isto se dá na medida em que a Uber é uma empresa que fornece caronas sem possuir ao menos um veículo para efetuar o serviço. Do mesmo modo, não possui vínculo empregatício direto com nenhum motorista, assim como lega aos seus clientes o exercício gerencial através das notas de “cinco estrelas”⁵⁷. A transmutação de atividades do setor de serviços para o reles exercício de intermediação, que caracteriza toda a onda que se convencionou chamar de “Economia do Compartilhamento” apoiada em softwares de plataforma digital⁵⁸, denuncia a deterioração da relação histórica entre trabalho e consumo, tornada visível agora nos setores de serviços, tidos como improdutivos. Deste modo, “conseguir um carro” é poupar a Uber, Cabify, 99taxi, etc. de despender seus preciosos dinheiros com automóveis, celulares, motoristas e gerentes, ou seja, cortar custos que serão relegados para a esfera do

⁵⁷ Em realidade, o controle sobre o trabalho é transferido para a multidão de consumidores, que avaliam os profissionais a cada serviço demandado. Essa avaliação fica visível para cada usuário que for acessar o serviço com aquele trabalhador. A certificação sobre o trabalho vem agora da esfera do consumo, por meio dessa espécie de gerente coletivo que fiscaliza permanentemente o trabalhador. A multidão vigilante, na forma multidão, é então quem garante de forma dispersa a certificação sobre o trabalho. A confiança, elemento chave para que o consumidor entregue seus bens e documentos nas mãos do motoboy, para que adentre o carro de um desconhecido que será seu motorista (e que, diferentemente do taxista, não passou por um processo de certificação publicamente regulamentada), é então garantida pela atividade dessa multidão vigilante, que se engaja e também confia no seu papel certificador. Assim o trabalhador uberizado se sabe permanentemente vigiado e avaliado (ABÍLIO, 2017).

⁵⁸ “Elas revelam isso no fato de que lançaram suas plataformas monopolistas na ausência de uma infraestrutura própria. [...] Elas estão operando o seu carro, seu apartamento, suas emoções e, mais importante, seu tempo. Elas são empresas de logística que demandam que o participante pague a quem intermedia”. (SCHOLZ, 2017, p. 20).

consumo, agora tornada formalmente a esfera do trabalho, seja dirigindo o carro para a Uber ou avaliando o motorista pelo celular. Os gastos de manutenção do automóvel e do celular, sua rápida obsolescência, os riscos do trabalho, a administração da atividade e do tempo despendido, os níveis de dedicação e comprometimento com o serviço, etc., transferem-se como responsabilidade exclusiva do motorista e, em menor parte, do cliente das caronas.

A uberização, portanto, consolida a passagem do trabalhador para o microempreendedor. Essa consolidação envolve novas lógicas que contam, por um lado, com a terceirização da execução do controle sobre o trabalho das empresas para um multidão de consumidores vigilantes; e, por outro lado, com o engajamento da multidão de trabalhadores com relação à sua própria produtividade, além da total transferência de custos e riscos da empresa para seus “parceiros” (ABÍLIO, 2017).

As companhias exitosas da Economia do Compartilhamento escapam das despesas de manter uma folha de pagamento com seus fornecedores de serviços, pois os classificam como autônomos. Como parte desse artifício, evitam pagar direitos trabalhistas, custos de manutenção, tempo ocioso e tempo de descolamento, acidentes de trabalho e qualquer obrigação de seguridade social. (SLEE, 2017, p. 294).

Slee também pontua que a estrutura regulatória *light* destes serviços, cuja a dificuldade de enquadramento jurídico se deve à seu aspecto de inovação, também permite compensar custos relativos à segurança do trabalho. Ao contrário de empresas tradicionais de aluguel de veículos ou dos taxistas, não há mecanismos de controle seguros, como uma inspeção minuciosa acerca das condições do veículo ou das condições de trabalho sobre a qual o chofer se encontra. A avaliação do serviço pelo cliente via smartphone, pode descrever com minúcia se o perfume interno do automóvel é agradável ou se o motorista está em trajes adequados, mas não possui competência para julgar em quais circunstâncias se encontram os freios do veículo e seu sistema de incêndio, ou se o motorista da Uber está trabalhando a quatorze horas seguidas sem descanso adequado para prosseguir as viagens.

Como especifica Mandel, o reordenamento técnico das unidades produtivas não apenas se atém a obtenção de nova maquinaria, mas demanda saltos qualitativos nos materiais e formas de energias utilizadas que deverão se compatibilizar com uma nova sistematização das atividades do trabalho. Frente às progressivas revoluções tecnológicas que afetam a totalidade do aparelho social de produção, esta nova organização do trabalho tem sua mudança em acordo com uma alteração qualitativa na produtividade do trabalho, pois esta é o fim e a motivação lógica da existência das

revoluções produtivas. Portanto, a reorganização técnica correspondente aos novos modos e arranjos do trabalho só podem dizer respeito a esta produtividade aumentada, que de modo contraditório sempre representa a dispensa de trabalho vivo em oposição à conservação de montas maiores de trabalho morto. Nas empresas de intermediação por aplicativo, o trabalho precarizado provindo da terceirização é um indicador do nível de desenvolvimento e racionalização alcançados pelo setor de serviços, cedendo aos consumidores-trabalhadores os custos enormes para sua reprodução. Mas a brecha que para o emprego precário e altamente racionalizado só poderá se sustentar enquanto à aplicação de inovações substitutivas ainda forem mais dispendiosas que este tipo de trabalho. A lógica imanente à relação capital enquanto valorização do valor, contida no desenvolvimento irrefletido das forças produtivas como fim em si mesmo, manifesta-se sempre na contradição de que o trabalho vivo (produtor de valor) se torna paulatinamente anti-econômico frente à generalização da inovação. No caso da Uber, as promessas de empregos se esfumam quando observamos os mais recentes anseios da empresa: em companhia da Google, ela tem despendido volumosos investimentos para a viabilização dos carros sem motoristas. Já há alguns anos, a Uber tem pleiteado o título de vanguardista tecnológica, tornando pública a vontade de se livrar de seus “parceiros” de negócios ⁵⁹.

Em vista disso, ressalta-se que apesar dos clichês que associam a inovação como novas oportunidades de emprego para milhares, seu conteúdo semovente vincula-se em completa oposição a esta tese. O despontar de empresas como a Uber, exprimindo a ultra-racionalização que os serviços granjearam, não contradiz a crise social do trabalho e de produção de valor. Somente podem realizar-se devido à lógica negativa de aumento da composição orgânica repelente de trabalho vivo, visto que tal tendência é que ratifica a transposição do trabalho terceirizado ao consumidor como contenção de gastos, assim explicitado no rompimento contratual tradicional com seus empregados. Por outra parte, isto também ocorre apenas nos atuais níveis estruturais de desemprego, decorrentes do desenvolvimento da força produtiva social contraposta às relações de produção que a suscitaram, podendo mobilizar prontamente um exército global e de

⁵⁹ “Uber lança carro sem motorista nos Estados Unidos”, em *GI*, 14 de set. de 2016. Disponível em <<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/09/uber-lanca-servico-de-carros-sem-motorista-nos-estados-unidos.html>>. “Uber compra US\$ 1 bilhão em carros que vão dirigir sem motorista”, em *Tecnoblog*, 22 de out. de 2017. Disponível em <<https://tecnoblog.net/228386/uber-um-bilhao-carros-autonomos/>>. “Uber vai comprar 24 mil carros sem motorista da Volvo”, em *Estadão*, 20 de nov. de 2017. Disponível em <<https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-vai-comprar-24-mil-carros-sem-motorista-da-volvo,70002091010>>.

dimensões extraordinárias de motoristas para a Uber. É a vultuosa coleção de carros e celulares que impõe este modo de emprego de tempo. Prova disto é a Uber ser um fenômeno de ordem internacional, que não dá o ar da graça somente em cidades periféricas e compreendidas a partir do processo de modernização retardatária, onde grossas camadas populacionais nunca se inseriram no mercado de trabalho formal; mas pipocar em aglomerações urbanas de todas as partes do mundo, inclusive as desenvolvidas.

Neste ponto, concordamos com Robert Kurz sobre a insuficiência do conceito de “exército industrial de reserva” para situar no presente a contradição entre superacumulação e superpopulação. Não compreendemos o emprego ao estilo Uber como novas vinculações empregatícias as quais irão retomar o processo de acumulação real através de novas fronteiras para a exploração do trabalho pautado na precarização. Ao contrário, dado o nível de produtividade médio social e racionalização do setor de serviços, a precarização manifesta-se como forma última restante de incorporação da força de trabalho em termos competitivos de mercado. E, dado os esforços em automatizar a atividade através de motoristas robôs, combinando celulares e automóveis em um único aparelho autônomo inteligente, até esta forma precária de trabalho pode estar sob prazo de validade.

No colapso da modernização, “conseguir um carro” sob a ótica da Uber corresponde a um imaginário fetichista de “conseguir” se tornar empresário para “conseguir” sobreviver. A dimensão social de um consumo insuflado, através da larga instrumentação do financiamento via crédito e dos mecanismos oriundos de racionalização extrema do setor de serviços, aparece de modo fetichista, sob o escopo reduzido do “indivíduo” (ou melhor, do “empreendedor”). O endividamento e o desemprego, expressões fenomênicas da crise das categorias basilares que fundamentam a atual sociabilidade moderna, invertem-se na ficcionalização das relações capitalistas, edificando o pensamento de se “conseguir um carro” como uma maneira de inserção no mercado, investimento inicial para empreender através da compra, aluguel ou outra forma particular de aquisição do carro e do celular. Por isto, o primeiro ditame da publicidade, “conseguir um carro”, dissemina a ideia de uma aposta inicial que a Uber garante ser pouco arriscada, por meio de uma inversão ao alcance de todos, já que “conseguir um carro” e um celular pertence ao plano do consumo de massa. Captar a necessidade de se “conseguir um carro” como necessidade da

acumulação crítica possibilita desvendar esta aparência bizarra na qual os consumidores, sem ter onde se empregar e sem meios para consumir, se tornam em uma espécie de arremedo de “empreendedores” ao disporem de seus bens de consumo.

A Uber encaminha o desenlace para uma segunda expulsão do trabalho. Se antes, na esfera da indústria, a fração de capital variável tornou-se dispensável dado o revolucionamento técnico reduzir para um mínimo o tempo de trabalho médio necessário, agora também o domínio dos serviços parece conduzir-se para a mesma direção de crescente expurgo de trabalho vivo. Só na condição estrutural de “mãos abundantes” (porém, ocupadas nos volantes e nas telas sensíveis ao toque), tanto na periferia quanto no centro do capitalismo, podem lograr serviços como os ofertados pela Uber, sujeitando os trabalhadores às condições precárias de exercício do trabalho, desprovido das antigas grades de proteção jurídica, submetidos aos diversos riscos e a rendimentos inferiores e muitas vezes insuficientes. Na seção “Ganhe dinheiro” pretendemos explicar mais sobre como estes indivíduos se organizam para efetivarem a manutenção de sua existência e como compreendem as circunstâncias nas quais se encontram, além das condições em que exercem suas atividades.

De todo modo, é sugestivo que o slogan se utilize do verbo “conseguir” ao invés de comprar ou adquirir. Conseguir remete tanto à conquista e a consagração, quanto à situação de dificuldade perante a qual se obtêm êxito. Também deixa subentendido que tanto faz as formas de aquisição, pois seja a compra à vista, o financiamento, o aluguel, o furto... apenas consiga! Dê um jeito de conseguir. Todavia, o movimento autorreferente da abstração valor e sua crise imanente é o pressuposto inexorável deste mandamento. No colapso, cada um deve dar um jeito de “conseguir” sobreviver, de se virar para assegurar a existência como indivíduo.

Agora, após conseguir o carro, é necessário “dirigir pela cidade” para “ganhar dinheiro”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As conclusões de um trabalho que não cumpriu integralmente as tarefas pelas quais se propôs ressentem-se mais ainda de suas insuficiências. Já durante o período de pesquisa, onde não havia pouco mais que uma projeção geral sobre os contornos que demarcariam a redação, era possível antecipar que o tempo disponível para levar a cabo nossa análise não seria conveniente para uma abordagem justa das questões que o objeto de estudo nos ofertava. Tínhamos ideia de que, para o trabalho de conclusão de curso, bastava uma observação de cunho genérico e, de todo, mais enxuta. Também possuíamos ciência que as escolhas relativas ao modo de exposição, a apresentação de determinados elementos e sua ordenação, poriam em relevo alguns aspectos ao mesmo tempo em que nubliariam outros, ou seja, esta decisão consistia em abdicar de algo em favor de certa perspectiva. Assim, concebeu-se um roteiro razoável, cujo seguimento e realização prática consideramos viável. Mas, para nossa surpresa, o tempo passou e não nos desembaraçamos por completo das demandas que provinham de nosso primeiro tópico analítico. Optou-se por não interromper a linha de raciocínio que estava sendo empregada e nela perseverar até nossos limites, mesmo sabendo das preocupantes consequências de não completarmos as etapas previamente estabelecidas. Por isto, além das lacunas que fazem parte de toda investigação presciente de sua incompletude, em nossa pesquisa esta impressão agrava-se, sobretudo, pelo fato de não termos contemplado o movimento que nosso desvio comportava. Como consolo, planejamos resolver estas pendengas no futuro.

Por suposto, nossas considerações finais circunscrevem-se às limitações de nosso primeiro momento, denominado “Consiga um carro”. Seu objetivo consistiu em sobrepôr o fenômeno dos serviços transportes particulares através de aplicativos de celular à negatividade imanente do consumo de massa acoberto pelo invólucro do capital fictício, logo, determinado pela forma social balizada no movimento crítico, autorreferente e fetichista de valorização do valor. Deste modo, intenta-se demonstrar a transfiguração da necessidade do capital em geral de “conseguir” produzir e realizar as mercadorias, em acordo com o tempo social médio, como necessidade dos indivíduos em “conseguir” adquirir estas mercadorias, reproduzindo a si mesmos e as relações sociais que os determinam enquanto trabalhadores e consumidores. O Uber, caricatura destes serviços de aplicativos digitais, é forma particular do colapso deste relacionamento, que desde antes do surgimento particular de tal serviço, escora-se na

ficcionalização da produção real de valor, através da dessubstancialização do dinheiro multiplicado à revelia do “dispêndio abstracto de energia humana no processo da racionalidade empresarial” (KURZ, 2002).

Isto se exprime na medida em que o alistamento massivo para as atividades de motorista da empresa Uber e similares representa, de um lado, a desmesurada necessidade de realização dos produtos (automóveis e smartphones) motivada pelo incremento da produtividade social repelente de trabalho vivo, baseado num montante creditício que insufla tanto a esfera da produção quanto a de circulação e consumo. E, por outro lado, este exército de motoristas, consumidores de carros e celulares, mobiliza-se em vista de encontrar aí um modo de inclusão, preservando precariamente suas existências enquanto trabalhadores e consumidores. Daí “conseguir um carro” remeter à crise expressa no endividamento generalizado e estrutural, tanto das grandes montadoras da indústria automobilística mundial, quanto dos indivíduos repartidos em duas *personas*: trabalhadores expurgados pela renovação técnica que perfaz a readequação das unidades fabris e empresariais, mas também consumidores vorazes, receptáculos da monstruosa produção de mercadorias, reposta progressivamente pelo revolucionamento constante das forças produtivas sociais do trabalho, como diminuição constante do tempo mínimo necessário de produção, que os enxota como dispensáveis para trabalhar, mas não para consumir.

Ser um motorista da Uber significa expressar um conjunto de contradições que delineiam o atual patamar crítico da reprodução ampliada capitalista. Irrompem coincidências. No momento aludido, intentamos demonstrar a falência do circuito que demarca a sociabilidade fordista, assim como seu cotidiano correlato, nublando-se algumas distinções conceituais. Dentre elas, vale mencionar a demarcação de caracteres entre centro e periferia capitalista no que concerne à figura do trabalhador consumidor. Este tipo de serviço rebenta e *aparece* de modo simultâneo, vicejando tanto nas aglomerações urbanas mais desenvolvidas do centro capitalista, como nas grandes cidades periféricas, onde a faceta negativa da modernização sempre eclodiu de modo mais pronunciado. No centro, agora há “mãos abundantes” o suficiente para predispor-se a este tipo de trabalho precário, de baixo rendimento e sem salvaguardas jurídicas⁶⁰.

⁶⁰ Robert Kurz adverte que ademais do Ocidente já possuir nos 90 seu “terço de pobres”, o patamar que o consumo de massas alcançou nos países centrais ainda cativavam os sonhos de prosperidade das regiões do Leste e Sul do globo, e por isto sua crise não era levada a sério por eles e pelas camadas perdedoras

Por sua vez, na periferia também há automóveis e celulares a rodo, disponíveis “como nunca antes na história” para que vastas camadas populacionais, sempre preteridas do mercado formal e agora acrescidas por novas levas de supérfluos, possam agora se engajar nestes tipos de atividades e empregos inovadores.

Do mesmo modo, é curioso que o momento de consumo coincida de maneira tão pronunciada com o momento de trabalho. “Conseguir um carro” e um celular não somente para consumir no período de não trabalho enquanto reposição simultânea do e para o tempo de trabalho, todavia, trata-se de consegui-los para trabalhar ao consumir diretamente os mesmos. De certo modo, mesmo o consumo de ordem trivial é tornado trabalho na propaganda, pois é possível “capitalizar” a partir de atividades tão corriqueiras quanto cotidianas como “dirigir pela cidade”; mas, para tanto, é necessário “conseguir um carro”. Nas palavras de Marx, se “o pôr do indivíduo como um trabalhador, nessa nudez, é ela própria um produto histórico” (2011, p. 388), depreende-se agora que para vender a única mercadoria que os dispõe como trabalhador, o mesmo não pode dispor somente desta única mercadoria. Ao tomar-se como referência o caso ilustrado pela Uber, esta situação de nudez não é mais cabível, visto que os trabalhadores aqui reportados só o são trabalhadores mediante o enxerto destas mercadorias apêndices (carros e celulares inteligentes). Dado a crise estrutural da reprodução ampliada da produção, precisam se revestir de cada vez mais apetrechos e penduricalhos tornados indispensáveis, seja para a progressão fictícia da acumulação baseada no fetichismo creditício, ou apenas para que os mesmos se tornem empregáveis.

O próprio caráter fictício da reprodução desvela-se no momento em que o primeiro momento expositivo, ou a primeira frase da propaganda, sugere que se consiga um carro. Oras, se o sujeito está em condição de “nudez”, sem lenço e sem documento⁶¹, como se consegue o carro? Nossa conclusão é que isto ocorre não somente quando todas as facilidades e os esforços asseguram a garantia do consumo

ocidentais, iludidas pela apreensão de que a normalidade capitalista permanecia incólume. Seu argumento direciona-se no sentido inverso de uma concepção de desenvolvimentismo das regiões atrasadas. “A lógica da crise está avançando da periferia para os centros. Depois dos colapsos do Terceiro Mundo nos anos 80 e do socialismo real no começo dos anos 90, chegou a hora do próprio Ocidente. O princípio da rentabilidade ainda partirá para uma última corrida deslumbrada antes de percorrer, até o fim, seu caminho duplo de “emancipação negativa” e destruição social-ecológica” (KURZ).

⁶¹ Dentre o déficit empírico que permeia a pesquisa, gostaríamos de ter salientado mais a fundo o processo burocrático de regularização e documentação dos motoristas para a efetivação dos serviços de transporte. Mais uma dívida que, ao modo do capital fictício, postergaremos para o futuro (à diferença de que consideramos um pouco mais plausível cumpri-la).

ampliado, exercido em grande medida pelo setor de serviços (e em particular pelo mecanismo de crédito), mas também no momento em que “conseguir o carro” coincide temporalmente com “conseguir o emprego”, revelando a simultaneidade espacial imanente à contradição.

Se há a facilidade em conseguir as coisas, esta abundância não pode significar desafogo algum. Pois os servidores não estão menos sujeitados ao império da abstração valor, menos dominados pelo tempo social médio necessário, menos aviltados pelo desenvolvimento das forças produtivas ou menos subsumidos ao trabalho e a necessidade de vender o tempo de suas vidas para assegurar a sobrevivência. Nos idos de nossa explanação, fizemos um paralelo com as fantasias idílicas da Economia Política, as quais sob o estreitado escopo do indivíduo, afiguravam-se na ilha luminosa de Robinson Crusoé. Para tratar da manutenção da existência numa situação de crise, confrontamos Robinson aos motoristas da Uber: o primeiro, valendo-se humildemente de seus objetos toscos enquanto os últimos manejam sofisticados aparelhos eletrônicos e automotores. Para o remate, vale a asseveração de Marx:

O tempo de trabalho como medida da riqueza põe a própria riqueza como riqueza fundada sobre pobreza e o tempo disponível como tempo existente apenas na e por meio da oposição ao tempo de trabalho excedente, ou significa pôr todo o tempo do indivíduo como tempo de trabalho, e daí a degradação do indivíduo a mero trabalhador, sua subsunção ao trabalho. Por isso, a maquinaria mais desenvolvida força o trabalhador a trabalhar agora mais tempo que o fazia o selvagem ou que ele próprio com suas ferramentas mais simples e rudimentares. (MARX, 2011, p. 591).

“Conseguir um carro” também pode ser entendido quando a Uber, vanguarda no setor de serviços, “consegue” se desprender ao máximo dos custos necessários à oferta de seu produto, a saber, as viagens por veículos individuais. Minimiza-se como mera intermediadora e assim desponta concorrencialmente no mercado. Nós, consumidores impávidos, tornamo-nos capacitados a fazer parte da empresa ao adquirir um veículo automotor ou um celular, ora para trabalhar no oferecimento de viagens, outrora na avaliação de tipo gerencial da qualidade de seu produto. Por último, acentuamos que durante a exposição omitimos outras formas de se conseguir o automóvel, como exemplo, o aluguel de veículos, principalmente os negócios de pequeno porte e de tipo informal, em boa medida impulsionados pela introdução dos aplicativos de transporte.

Por ora, é conveniente se deter por aqui e evitar se precipitar sobre movimentos e conteúdos próprios aos momentos não desdobrados durante esta primeira análise, a saber, “dirigir pela cidade” e “ganhar dinheiro”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALFREDO, Anselmo. **Crise Imanente, Abstração Espacial. Fetice do Capital e Sociabilidade Crítica.** Terra Livre, São Paulo, ano 26, v. 1, n. 34, p.37-62, jan-jun. 2010.

ALFREDO, Anselmo. **Crítica Materialista e Metafísica Social Sob as Determinações do Capital.** São Paulo, 2015.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do Trabalho: Subsunção Real da Viração.** Passa Palavra, 2017. Disponível em <<http://passapalavra.info/2017/02/110685/>>.

ABRAMOVAY, Ricardo. Prefácio. In: _____. **Uberização: A Nova Onda do Trabalho Precarizado.** São Paulo: Elefante, 2017, pp. 13-18.

CARLOS, Ana Fani. **A Metrópole de São Paulo no Contexto da Urbanização Contemporânea.** Estudos Avançados. São Paulo, v.23, n.66, 2009.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

FURTADO, Celso. **Dialética do Desenvolvimento.** 2ª Ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna.** 12ª Ed. São Paulo: Loyola, 2003.

HARVEY, David. A geografia da acumulação capitalista. In: _____. **A Produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005, p.43-73.

GRESPLAN, Jorge. **O Negativo do Capital.** 2ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

GROSSMANN, Henryk. **La Ley de la Acumulación y del Derrumbe del Sistema Capitalista.** México: Siglo XXI, 1979.

KURZ, Robert. Com todo vapor ao colapso. In: _____. **Com todo vapor ao colapso.** Rio de Janeiro: Pazulin, 2004, p. 11-41. Disponível em <<http://www.obeco-online.org/rkurz91.htm>>

KURZ, Robert. **O Colapso da modernização.** 4ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

KURZ, Robert. Sinal verde para o caos da crise. In: _____. **Os últimos combates.** Rio de Janeiro: Vozes, 1998, p.345-375.

KURZ, Robert. **Sobreprodução.** Exit, 2009. Disponível em <<http://www.obeco-online.org/rkurz351.htm>>.

LEFEBVRE, Henri. A sociedade burocrática de consumo dirigido. In: _____. **Vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991, p.77-119.

MANDEL, Ernest. **O Capitalismo Tardio.** São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MARX, Karl. **Capítulo VI Inédito de O Capital.** São Paulo: Ed. Moraes, 1985.

MARX, Karl. **Grundrisse. Manuscritos econômicos de 1857-1858. Esboços da crítica da economia política.** Rio de Janeiro: Boitempo Editorial, 2011.

- MARX, Karl. **O Capital - Crítica da Economia Política**. Vol. I Tomo 1. Coleção Os Economistas. 3ª Ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MARX, Karl. **O Capital - Crítica da Economia Política**. Vol. II Tomo 2. Coleção Os Economistas. 3ª Ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MARX, Karl. **O Capital - Crítica da Economia Política**. Vol. III. Coleção Os Economistas. 3ª Ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MARX, Karl. **O Capital - Crítica da Economia Política**. Vol. IV Tomo 1. Coleção Os Economistas. 3ª Ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MENDONÇA, Mário Jorge & SACHISIDA, Adolfo. **Identificando a Demanda e Oferta de Crédito Bancário no Brasil**. Textos para Discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, n°1837. Rio de Janeiro: IPEA, 2013.
- NAPOLEONI, Claudio. **Lições sobre Capítulo Sexto (Inédito) de Marx**. São Paulo: Ciências Humanas, 1981.
- POSTONE, Moishe. **Tempo, Trabalho e Dominação Social**. São Paulo: Boitempo, 2014.
- RUSCHE, Ana & SANTINI, Daniel. Plataformas de Solidariedade. In: _____. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Elefante; Autonomia Literária, 2016.
- SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Elefante; Autonomia Literária, 2016.
- SLEE, Tom. **Uberização: A Nova Onda do Trabalho Precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.
- ZANATA, Rafael. Xs Trabalhadores no Brasil: Diferenças Básicas. In: _____. **Cooperativismo de Plataforma**. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Elefante; Autonomia Literária, 2016.

PERÍODICOS

Boletim Anual 2017. Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF), 2017.

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), 2017.

Anuário de Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil. Federação Nacional da Distribuição dos Veículos Automotores (FENABRAVE), 2017.

Mobile Report Brasil (MMA). Mobile Marketing Association, 2017.

Identificando a Demanda e Oferta de Crédito no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Rio de Janeiro, 2013.

Ensaio & Conjuntura: Desempenho das empresas paulistas sob a ótica da inovação. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), 2018.

SITES CONSULTADOS

<http://www.anatel.gov.br/institucional/>

<http://www.anfavea.com.br/>

<http://www.anef.com.br/>

http://www.b3.com.br/pt_br/

<https://www.canaltech.com.br/>

<https://www.detran.sp.gov.br/>

<https://www.dieese.org.br/>

<https://www.estadao.com.br/>

<https://www.exame.abril.com.br/>

<https://www.fenabrave.org.br/>

<https://www.folha.uol.com.br/>

<https://www.ibge.gov.br/>

<https://www.idec.org.br/>

<https://www.infomoney.com.br/>

<https://www.ipea.gov.br/>

<https://www.ipsos.com/pt-br/mobile>

<https://www.jornalznorte.com.br/>

<https://www.nacoesunidas.org/>

<https://www.nexo.com.br/>

<https://www.npr.org/>

<https://www.g1.globo.com/>

<https://www.oglobo.globo.com/>

<https://www.passapalavra.info/>

<https://www.r7.com/>

<https://www.seade.gov.com/>

<https://www.sebrae.com.br/>

<https://www.uber.com/>

<https://www.uol.com.br/>

<https://www.tecnoblog.net/>

<https://www.transportacao.com/>