



GT – 16: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica

**A FABRICALIZAÇÃO DA CIDADE NO CAPITALISMO DE
PLATAFORMA:
superexploração do trabalho e espoliação urbana 4.0**

Nelson Diniz
Colégio Pedro II
nelsondiniz@hotmail.com

Paulo Roberto Monsores
Colégio Pedro II
paulomonsoresgeo@gmail.com

RESUMO: O objetivo da proposta é problematizar as relações entre inovação e trabalho precário. De início, descrevemos as características do capitalismo de plataforma e suas conexões com o debate sociológico acerca da uberização e do que há de novo no mundo do trabalho no século XXI. Sustentamos que, apesar das novidades, em situações como a brasileira, segue pertinente o argumento sobre a fusão entre formas modernas e não modernas de produção e a abordagem do duplo circuito das economias urbanas. Em seguida, considerando a atuação da Uber Moto no Brasil, sugerimos que, no caso de serviços platformizados, excedentes de força de trabalho podem funcionar não como obstáculo, mas como estímulo à inovações que perpetuam a precariedade do trabalho. Por fim, defendemos que o problema do trabalho precário deve estar no centro da agenda contemporânea sobre a questão urbana brasileira.

Palavras-chave: inovação; trabalho precário; capitalismo de plataforma

1. INTRODUÇÃO

O objetivo geral deste artigo é problematizar as relações entre inovação e trabalho precário no capitalismo contemporâneo, interessando, sobretudo, o impacto dessas relações nos processos gerais de produção e organização dos espaços urbanos. Assim, coloca-se uma questão fundamental: que tipo de “experiência urbana”, para utilizar uma expressão de David Harvey (1989), acompanha o surgimento de um padrão de acumulação do capital marcado pela

combinação entre a intensa precarização do trabalho e um novo salto tecnológico no mundo produtivo, comumente associado à chamada “indústria 4.0”?

Na busca por uma resposta, ainda que provisória, a essa questão, é necessário considerar, inicialmente, as características da atual fase de desenvolvimento do capitalismo. E aqui surge a primeira dificuldade. Há muitos conceitos que foram cunhados em nome dessa caracterização. Pode-se mencionar, a título de ilustração, conceitos tais como “capitalismo financeirizado” (Lapavistas, 2009), “capitalismo de vigilância” (Zuboff, 2019), “capitalismo rentista” (Christophers, 2020), dentre tantos outros.

No entanto, não se pode perder de vista que, ao menos desde os anos 1970, diante do que parece ser um “processo de reestruturação produtiva permanente” (Antunes, 2023), diversos autores ofereceram sua própria caracterização das mudanças no funcionamento e na natureza do capitalismo. Caracterizações que, em geral, são feitas em contraste com o capitalismo dos “trinta anos gloriosos” do pós-II Guerra Mundial. Mas, enfim, quando se trata de ressaltar a importância crescente do poder financeiro e do poder informacional, pode-se recordar, por exemplo, que, desde o final dos anos 1980, já se falava de “acumulação flexível” (Harvey, [1989] 2008), “meio técnico-científico-informacional” (Santos, [1996] 2008), “capitalismo informacional” (Castells, 1999) etc.

Portanto, é necessário realizar uma escolha. Sendo assim, considera-se, aqui, o advento do denominado “capitalismo de plataforma”, precisamente porque esse conceito permite relacionar a dinâmica da dominância financeira e informacional com o atual ciclo de reestruturação produtiva, marcado pela expansão das plataformas digitais, especialmente no setor de serviços. Desse modo, pretende-se descrever os principais atributos do capitalismo de plataforma, em conformidade com as elaborações de Nick Srnicek (2016), mas estabelecendo conexões com os debates sobre: i) a uberização; e ii) o que há de novo no mundo do trabalho do século XXI.

Apenas para introduzir esse tipo de conexão, pode-se dizer que, na perspectiva aqui defendida, o capitalismo de plataforma deve ser analisado nos termos das três principais teses elaboradas por Antunes (2023) no âmbito desse debate, quais sejam: i) “os laboratórios de experimentação do capitalismo de plataforma”; ii) “capitalismo de plataforma e protoforma do capitalismo”; e iii) “uma nova era de desantropomorfização do trabalho”.

Uma vez combinadas, essas três teses indicam o seguinte. A pandemia de Covid-19 funcionou como um catalisador das experiências que já estavam em curso no sentido do

ajustamento das disposições do trabalho nas esferas do *home office*, do teletrabalho e do trabalho uberizado em geral. Experiências que conduzem à maior precarização e à subversão dos mecanismos e legislações de proteção do trabalho. Por sua vez, nos termos da segunda tese, a plataformização deve ser entendida como um momento de recuperação e recriação de formas pretéritas do trabalho, cuja vigência remonta à Primeira Revolução Industrial, com suas longas e intensas jornadas, o que explica a alusão à “protoforma do capitalismo”. Por fim, a terceira tese sugere que existe um novo patamar na subsunção real do trabalho ao capital, que amplia e intensifica a condição dos trabalhadores como apêndices e autômatos frente ao maquinário informacional-digital. Ou seja, há, nesse caso, uma ênfase em torno do novo padrão de substituição e/ou subordinação do trabalho vivo pelo trabalho morto, que promove o crescimento da força sobrança de trabalho.

Com base nessas teses, que, a rigor, são uma leitura particular do capitalismo de plataforma, sustenta-se que, apesar das novidades, em situações como a brasileira, isto é, no caso das formações sociais dependentes, o que essas teses expressam já estava dado, de algum modo, como uma condição estrutural. Quer dizer, a existência de grandes contingentes de trabalhadores submetidos a condições precárias de trabalho e à não incorporação nos circuitos principais da acumulação capitalista, tanto quanto a articulação entre o “arcaico” e o “moderno” e, ademais, os efeitos disruptivos da introdução das inovações tecnológicas, que “desantropomorfizam” o trabalho; tudo isso, enfim, é justamente o que define o mundo do trabalho capitalista brasileiro desde a sua constituição.

Daí a importância de recuperar os debates clássicos, brasileiros e latino-americanos, que podem ser entendidos como precursores das elaborações mais recentes no campo da sociologia do trabalho. A hipótese, aqui, é a de que esses argumentos podem contribuir para esclarecer aspectos da maior relevância no âmbito das reflexões sobre a plataformização do capitalismo. Sendo assim, resgata-se, neste artigo, principalmente, os argumentos de Oliveira ([1973] 2003), sobre a fusão entre “modernização” e “atraso”, e de Santos ([1979] 2004), acerca da existência do “duplo circuito das economias urbanas dos países subdesenvolvidos”.

Por fim, considerando a atuação da Uber Moto no Brasil, sublinha-se que, no caso dos serviços plataformizados, excedentes de força de trabalho podem funcionar não como obstáculo, mas como estímulo à inovação, perpetuando, ao mesmo tempo, a precariedade do trabalho. Defende-se, além disso, que o problema do trabalho precário deve estar no centro da agenda contemporânea sobre a questão urbana brasileira, uma vez que, em consonância com

Ferrari (2008), estamos diante de um processo de “fabricalização da cidade”. Processo que faz da experiência urbana dos trabalhadores uberizados uma experiência combinada de superexploração e espoliação.

2. O QUE É REALMENTE NOVO NO MUNDO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO?

A partir da crise de 2007/2008, vivenciamos mais uma onda de reestruturação produtiva do capital, na qual as empresas de tecnologias digitais assumiram protagonismo, contribuindo para novas formas de organização e exploração do trabalho. Generaliza-se, globalmente, o trabalho plataformizado, caracterizado por precárias condições de trabalho, baixas remunerações e dependência dos trabalhadores das plataformas digitais.

Há uma diversidade de trabalhos em plataformas digitais, e alguns autores, como Casilli (2021) e Grohmann (2020), diferenciam as noções de uberização e plataformização do trabalho. Para eles, a uberização se restringiria a trabalhos digitais localizados e sob demanda, o que Graham e Anwar (2020) chamam de trabalhos “geograficamente aderentes”, tipos de tarefas geolocalizadas, como os serviços de transporte. Por sua vez, plataformização abrangeria outras modalidades de trabalho digital, como microtrabalho e trabalho de dados, que podem ser realizados globalmente, chamados de “geograficamente não aderentes” (Graham e Anwar, 2020).

Seja como for, o conceito de uberização (Abílio, 2017, 2020a, 2020b, 2021; Antunes, 2018; Slee, 2017) é utilizado, aqui, em estreita relação com o conceito de plataformização, ressaltando as precárias condições de trabalho em atividades de baixa remuneração e longas jornadas mediadas por plataformas digitais. O que parece tanto mais pertinente por se tratar de um artigo que toma como objeto empírico justamente um serviço de transporte (Uber Moto) oferecido pela empresa cujo modelo de negócios está na origem da expressão “uberização” e/ou “uberização do trabalho”.

Isso posto, cabe perguntar: afinal de contas, diante da plataformização/uberização, o que há de novo no mundo do trabalho? Porém, mais importante do que supor que tudo é novidade, é colocar a seguinte questão: o que está sob esse véu de mudança que não é tão novo assim?

Para entender a plataformização/uberização, é necessário considerar o permanente processo de reestruturação produtiva iniciado com a crise capitalista dos anos 1970, que destruiu o Estado de bem-estar social nos países centrais. Paralelamente a isso, continuaram as

expropriações de terras, meios de produção e de subsistência em escala global, aumentando a reserva de mão de obra disponível internacionalmente. Ademais, na década seguinte, a queda do bloco socialista converteu milhões de trabalhadores em força de trabalho igualmente à disposição dos processos globais de acumulação de capital. Nessas circunstâncias, houve uma redução do valor da força de trabalho e do poder de negociação dos trabalhadores. Assim, Estados capitalistas adotaram uma dupla estratégia: reduzir sua intervenção na reprodução da força de trabalho empregada e realizar a gestão social/policial do crescente contingente de desempregados, preparando-os, quando possível, para uma subordinação direta ao capital.

Esse contexto global de expropriação e expansão do desemprego criou uma reserva crescente de trabalhadores vulneráveis e disponíveis. Com isso, multiplicaram-se formas de trabalho precário, como contratos parciais, terceirizações, subordinação sem contrato, pejetização e trabalho voluntário. Dentre tantas outras formas, todas elas interagindo com a crescente informalidade, o desemprego estrutural e novas formas de trabalho escravo ou análogo à escravidão.

No entanto, a partir da crise de 2007/2008 e do novo salto de qualidade das TICs, há um aprofundamento da precarização das condições de trabalho e da tendência ao rebaixamento da remuneração dos trabalhadores. Essas tendências, que já estavam em curso desde que a lógica da dominância do capital fictício e a racionalidade neoliberal ganharam proeminência, lembram a protoforma do capitalismo, conforme defende Antunes (2023). E, sendo assim, nem tudo é completamente novo no mundo do trabalho do século XXI.

Não obstante, há novidades significativas, como o mencionado salto de qualidade das TICs, intensificando a automatização dos processos produtivos e fragmentando o trabalho de uma maneira sem precedentes na história. Em vários setores, não há mais necessidade, por exemplo, de reunir os trabalhadores em tal ou qual cidade ou até mesmo em determinado país.

Nesse sentido, há o isolamento crescente dos trabalhadores, enquanto o capital está altamente concentrado e centralizado, circulando a velocidades cada vez maiores, atuando nas mais variadas escalas e se territorializando de maneiras muito distintas, a depender de cada caso. Pode-se considerar, a esse respeito, o modo como a Uber se estabelece nos mais diferentes países. E o exemplo brasileiro é emblemático.

No Brasil, a Uber se aproveitou da fragilidade dos mecanismos de gestão e regulação dos transportes metropolitanos, que, em geral, são regidos, fragmentariamente, por legislações municipais. Isso porque é muito mais fácil, para uma empresa global, introduzir seu serviço na

escala local e esperar que sua eventual regulamentação ocorra nesse nível, sem outras mediações, até o ponto em que, diante das múltiplas experiências locais, possa construir um lobby em nome de uma regulamentação nacional que lhe seja favorável. Isto é, tanto quanto o isolamento dos trabalhadores, interessa, para a Uber, certo grau de isolamento dos lugares.

De todo modo, a contrapartida desse relativo isolamento é o estreito controle algorítmico dos trabalhadores uberizados, assim como dos territórios em que eles realizam suas atividades. Cabendo destacar que é justamente por intermédio da aparente contradição entre autonomia e subordinação, isolamento e conexão, que as grandes corporações burlam as legislações protetoras do trabalho. Por exemplo, embora virtualmente disponíveis, a todo momento, para as plataformas digitais, sendo uma espécie de *trabalhadores just-in-time* (Abílio, 2021), os uberizados só trabalham mobilizados e de acordo com a demanda das empresas, recebendo apenas pelas tarefas realizadas. Isso, na prática, configura uma modalidade de “salário por peça” (Antunes, 2018; 2023), que tende a escapar das referidas legislações e que, diga-se novamente, remonta à protoforma do capitalismo.

Ainda no que concerne às novidades, note-se que esse “gerenciamento algorítmico” deve ser compreendido à luz de suas relações com o “autogerenciamento subordinado” (Abílio, 2019). A uberização é marcada pelo autogerenciamento dos trabalhadores, que aderem às plataformas como se fossem “parceiros” ou “colaboradores”. Embora pareçam autônomos, o gerenciamento algorítmico define os parâmetros fundamentais do trabalho, sugerindo tarefas e controlando a aceitação delas. Além do controle da exploração, a espoliação dos trabalhadores também cresce, pois eles são responsabilizados pelos custos dos meios de trabalho, como automóveis e celulares, enquanto as plataformas controlam e gerenciam a articulação digital.

Em resumo, dadas as condições históricas atuais, resultantes da correlação de forças no campo da luta de classes, do enfraquecimento das capacidades de organização e resistência do proletariado, do aumento da composição orgânica do capital, da expansão da superpopulação relativa e um longo etc., os trabalhadores do mundo todo são cada vez mais expropriados e explorados. Tudo isso em um momento de precarização tão grande que atinge, inclusive, frações qualificadas da classe-que-vive-do-trabalho (Antunes, 2013), como médicos, enfermeiros, professores, advogados, dentre tantos outros, que, embora não integrem o chamado precariado (Braga, 2012), também são atingidos por tendências próprias da uberização do trabalho.

No entanto, cabem, aqui, duas ressalvas a respeito dessas novidades. A primeira delas diz respeito ao fato de que a tendência à expansão do que hoje é chamado de “precarização do trabalho” é algo intrínseco ao capitalismo, cuja expansão nunca descartou, por completo, impulsos no sentido do prolongamento das jornadas e do rebaixamento dos salários.

O segundo destaque a ser feito é sobre a necessidade de realizar as devidas mediações para tratar do advento do “precariado” (plataformizado) no caso brasileiro. É certo que, nos países centrais, onde se desenvolveu uma ampla “aristocracia operária”, fruto, dentre outras coisas, de conquistas dos movimentos sociais e sindicais, de forças geopolíticas favoráveis, como a ameaça do bloco soviético, da transferência de valor da periferia para o centro, a expansão da precarização do trabalho aparece como algo mais recente. Entretanto, aquilo que se apresenta como novidade no centro do capitalismo e provoca clivagens profundas entre, por exemplo, o proletariado tradicional e os imigrantes, nos países da periferia parece ser algo estrutural, relacionado à sua condição de dependência e subordinação no sistema-mundo capitalista.

O proletariado brasileiro surge sobre os escombros do escravismo colonial, tendo no “bico” - ou no “ganho”, ainda na escravidão - uma maneira de responder à transitoriedade, à volatilidade e mesmo à impossibilidade de acesso ao assalariamento formal (Pimentel, 2020). Ou seja, a inserção precária do proletariado no modo de produção capitalista é um traço constitutivo da classe trabalhadora brasileira desde sua origem. Enfim, entre nós, a “precarização” é muito mais a regra do que a exceção. E isso é fundamental para compreender como a uberização/plataformização do trabalho ocorre no país, o que faz lembrar o velho dilema da combinação entre o “moderno” e o “arcaico”.

3. SUBSUNÇÃO REAL DA “VIRAÇÃO”: PRECARIIDADE, INFORMALIDADE E MARGINALIDADE NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA

Na longa tradição do pensamento crítico latino-americano, muitos autores trataram a informalidade e fenômenos correlatos como uma exceção no mundo do trabalho tipicamente capitalista, expressão de “anomalias” tais como o “inchaço do setor terciário” e a “urbanização excessiva” ou, ainda, como resquícios pré-capitalistas, que só poderiam existir, de forma significativa, nas formações sociais subdesenvolvidas. Tudo isso colocando na “marginalidade” uma parcela significativa dos trabalhadores.

Esse foi o caso, por exemplo, de José Nun (2001) e das abordagens criadas a partir do conceito de “massa marginal”, que seria um tipo particular, “afuncional” ou “disfuncional”, de “superpopulação relativa”, estruturalmente existente nos países periféricos. Para outros autores, como Gino Germani (1967), o fenômeno da marginalidade tenderia a desaparecer, à medida que fossem consolidados processos de modernização e integração. Germani (1967) defendia, inclusive, que a cidade era um “mecanismo integrador” fundamental.

Contudo, outros autores, como Oliveira ([1973] 2003), ao combater a “razão dualista”, demonstraram que, diante de fenômenos como o acentuado crescimento do setor terciário e da informalidade, não se estaria “em presença de nenhuma ‘inchação’, nem de nenhum segmento ‘marginal’ da economia”. Muito ao contrário, eles seriam a expressão do “modo de acumulação urbano adequado à expansão do sistema capitalista no Brasil” (p. 36).

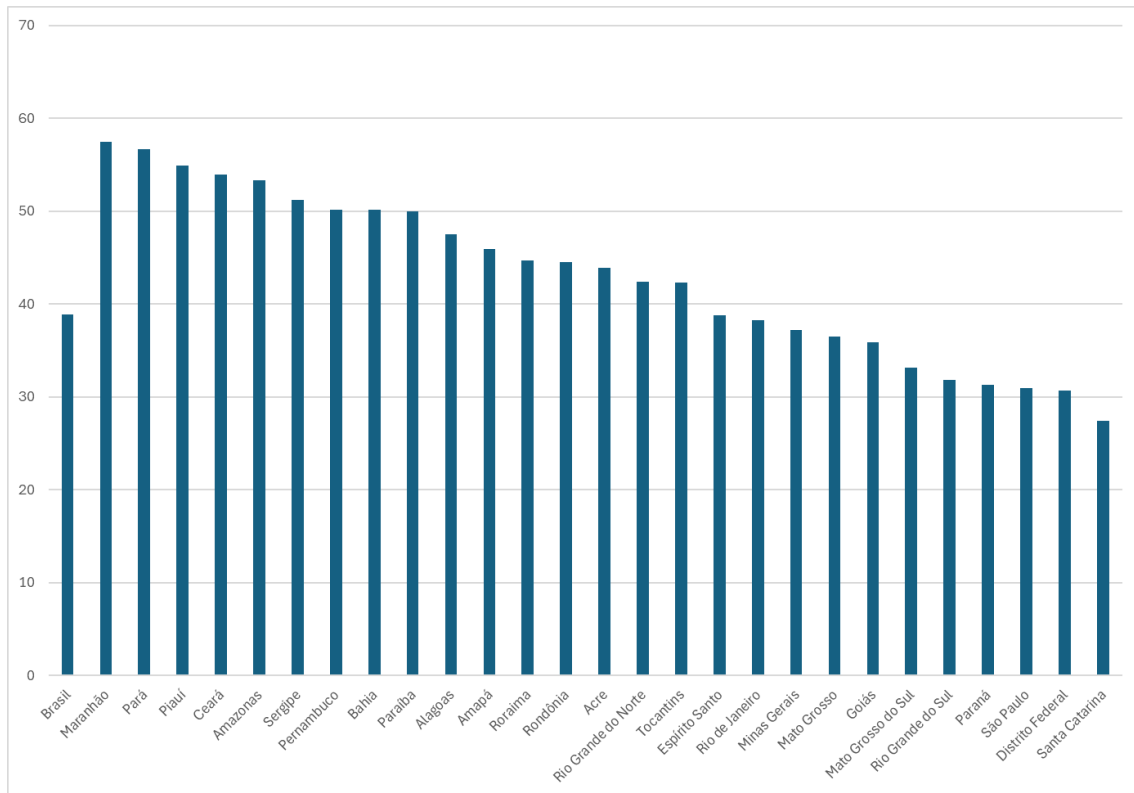
Mas, enfim, a centralidade da informalidade segue sendo verdadeira no Brasil contemporâneo. É o que se conclui quando se observam os dados do Gráfico 1, correspondentes ao primeiro trimestre de 2024.

Como se vê, apesar das desigualdades regionais, a informalidade ainda é muito grande no Brasil, e, segundo dados da série histórica, ao menos desde 2016, permanece em torno de 40%. Isso denota que a universalização da integração social capitalista via assalariamento, mais especificamente via trabalho formal, nunca se constituiu, de fato, como realidade generalizada e consolidada no capitalismo periférico. Quer dizer, tudo aquilo que, atualmente, atinge os trabalhadores dos países centrais, como a novidade da “economia de bicos” (*gig economy*), fruto do processo de informalização, em estreita relação com a uberização, tem um caráter estrutural e de longa duração nas formações sociais dependentes. Nelas, tendências descritas como precariedade, marginalidade e informalidade estiveram sempre presentes em níveis muito elevados.

Note-se que, se ainda há alguma pertinência na utilização do conceito de marginalidade, no mínimo como um modo de lembrar que esse foi um dos primeiros conceitos mobilizados, na América Latina, para problematizar formas precárias de integração social e laboral, esse uso deve ser entendido como uma maneira, ainda que limitada, de aproximação de um problema fundamental: o da inserção desigual e instável no mundo do trabalho, que atinge expressivos contingentes populacionais, frequentemente submetidos a baixas remunerações e à precariedade em geral, como é o caso dos trabalhadores informais. Tudo isso com repercussões, nem sempre diretas e mecânicas, na esfera da reprodução social e da experiência urbana.

Cabendo mencionar, por fim, que, hoje em dia, o que aparentemente se expressa como marginalidade, ocupacional e urbana, é, mais do que em qualquer outro momento, amplamente funcional à acumulação capitalista.

Gráfico 1 - Taxa de informalidade da população ocupada, por UFs (%) - 1º trimestre de 2024



Fonte: Elaborado pelos autores com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html>.

Esse caráter estrutural da precariedade do mundo do trabalho pode ser ilustrado quando se considerar, por exemplo, o que se costuma chamar de “viração”. Em consonância com Abílio (2021), pode-se dizer que a viração é um fenômeno que está além do simples reconhecimento da centralidade dos setores e trabalhadores informais, aqueles que “vivem de bicos”. A ideia é mais ampla e está relacionada a estruturas e estratégias de vida que envolvem o permanente movimento em busca de trabalho, de moradia e da sobrevivência em territórios onde não existem garantias estáveis, reguladas seja por mecanismos de mercado, seja por intervenção do Estado. Seria, portanto, o constante agarrar-se a oportunidades incertas e precárias, numa espécie de “autogerenciamento subordinado”, que transita por distintas ocupações, pela alta

rotatividade no mercado de trabalho, pela busca de benefícios sociais, esmolas, auxílios de familiares, amigos e estranhos, por atividades ilícitas etc.

Na perspectiva aqui defendida, tudo isso faz parte da relação estreita entre o trabalho precário e/ou informal e a reprodução ampliada das economias dependentes/subordinadas, num mecanismo assentado no rebaixamento do valor da força de trabalho, via transferência, aos trabalhadores, dos custos e responsabilidades sobre sua reprodução e sobrevivência. Algo que havia sido classicamente demonstrado por Oliveira ([1973] 2003). Assim, o que está em jogo, atualmente, é a capacidade das plataformas digitais de mobilizar e extrair valor, em um nível sem precedentes, das economias populares e dos setores informais que foram sendo consolidados como uma resposta aos desafios da viração. Basta pensar, por exemplo, no alcance e na capilaridade do aplicativo “Zé Delivery”, da multinacional Ambev, que, basicamente, conecta e captura valor de uma ampla rede de depósitos de bebidas que já estava organizada, em geral informalmente, nas grandes cidades do país. A diferença fundamental está, portanto, no gerenciamento e na subordinação algorítmica dessas economias populares e/ou periféricas.

Em resumo, a “viração descreve os movimentos que vão tecendo eficaz e informalmente a infraestrutura e os serviços urbanos que garantem a reprodução social da classe trabalhadora periférica” (Abílio, 2021, p. 59). E tudo isso faz lembrar as formulações igualmente clássicas de Lúcio Kowarick (1979), para quem a combinação da superexploração do trabalho com a espoliação urbana resulta na dupla dilapidação da força de trabalho, que ocorre tanto na esfera da produção quanto na esfera da reprodução.

Cabe mencionar que Kowarick (1979) utiliza o conceito de superexploração no sentido descritivo das tendências de intensificação/prologamento das jornadas de trabalho e, principalmente, de rebaixamento dos salários. Mas, como se sabe, apesar das afinidades, esse não é o sentido completo atribuído ao conceito por seu elaborador original (Marini, [1973] 2005), que enfatiza as transferências de valor da periferia para o centro do sistema-mundo capitalista. Espoliação urbana, por sua vez, refere-se à precariedade do acesso à habitação e/ou aos bens e serviços de consumo coletivo, abrindo caminho para um conjunto de estratégias de sobrevivência com ampla repercussão na produção social do espaço, como é o caso da autoconstrução de moradias.

Enfim, a seguir, com base nessa armação teórica, que enquadra a subsunção real da viração nos termos da dupla dilapidação da força de trabalho no capitalismo de plataforma

(superexploração do trabalho e espoliação urbana), pretende-se analisar o caso do serviço denominado “Uber Moto” no Rio de Janeiro.

4. A SUBSUNÇÃO DO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA: O CASO DA “UBER MOTO” NO RIO DE JANEIRO

O Rio de Janeiro é a quarta cidade do mundo em tempo médio de viagem (67 minutos), com cerca de 12% das viagens durando pelo menos duas horas e aproximadamente 33% das pessoas perdendo entre 1 e 2 horas no seu deslocamento diário (Moovit, 2022). Desde 2022, a cidade enfrenta interrupções, cortes de linhas e falências de empresas de ônibus, greves no BRT, intervenção da prefeitura nas empresas, crises na companhia de trens e aumentos de tarifas. Mas, como se sabe, esses problemas são parte de um problema maior de longa duração na cidade.

Neste contexto de precariedade permanente dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, o serviço de mototáxi surgiu no final dos anos 90 (Fonseca, 2005). Como uma alternativa informal e clandestina, os mototáxis são rápidos e acessíveis, atendendo principalmente às camadas de renda mais baixa, aliviando seus orçamentos familiares e garantindo acesso a áreas não cobertas por ônibus devido à falta de infraestrutura ou insegurança. Diferentemente de vans e kombis que operam com rotas e horários fixos, o mototáxi oferece atendimento e tarifas personalizadas.

No Rio de Janeiro, o mototáxi apareceu com uma dupla inovação: transporte de cargas e passageiros, principalmente dentro das favelas. Esse serviço foi introduzido por migrantes nordestinos e começou na favela da Rocinha (Fonseca, 2005), espalhando-se por toda a cidade. Inicialmente clandestino, tornou-se uma opção viável com a crescente demanda, levando à sua regularização. Além das favelas e bairros de baixa renda, o serviço ganhou adeptos entre as camadas médias urbanas.

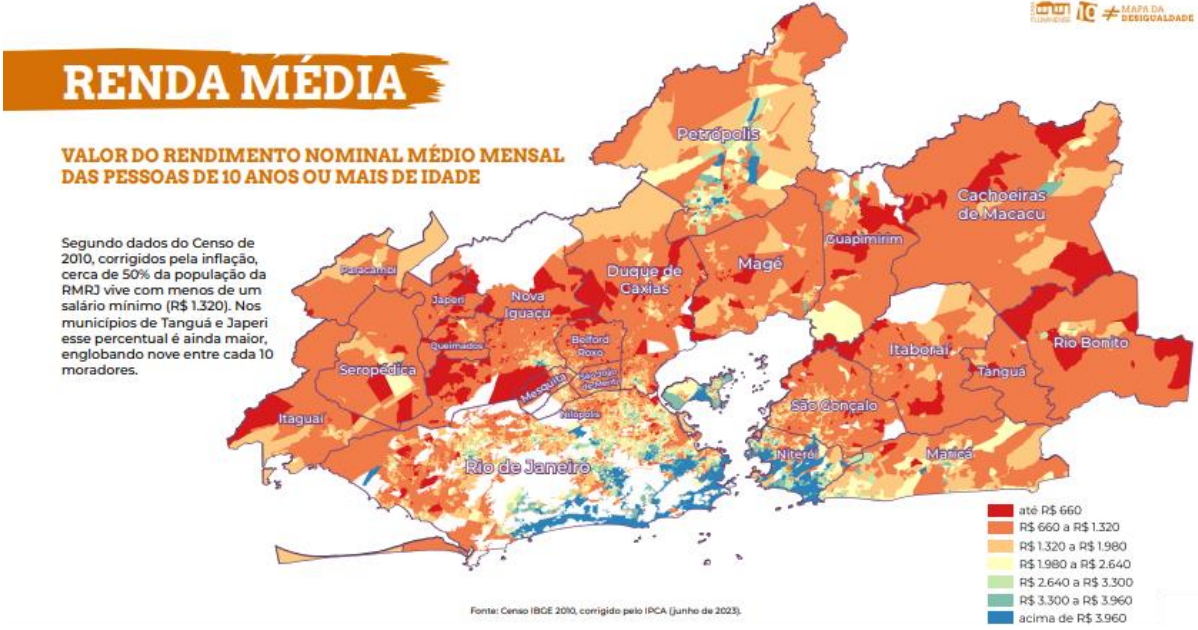
Atualmente, ao observar as áreas de menor renda da Região Metropolitana e da cidade do Rio de Janeiro (Figura 1), que apresentam maior precariedade nos serviços de transporte, percebe-se que há, justamente nesses espaços, o maior comprometimento proporcional das rendas familiares com os custos das tarifas de transporte (Figura 2). Por vezes, chegam a

comprometer mais de 33% dos rendimentos. E isso abre caminho para a busca de alternativas, como o mototáxi.

É importante destacar que a população suburbana e periférica é também a que passa mais tempo no transporte público, deslocando-se até as centralidades da cidade, que possuem maior oferta de trabalho e serviços formais. Evidencia-se, então, que uma parcela significativa da renda, além do tempo de vida, dos trabalhadores destina-se ao pagamento e ao uso de um serviço de péssima qualidade e insuficiente. Assim, o direito ao transporte público de qualidade é vivido como uma forma de espoliação urbana, uma vez que não só o serviço é precário, como parte expressiva dos rendimentos dos trabalhadores é absorvida por ele, diminuindo, em quantidade e qualidade, o fundo de consumo dos trabalhadores (o que também caracteriza uma situação de superexploração do trabalho). Trata-se, portanto, da já mencionada dupla dilapidação da força de trabalho, que combina baixos rendimentos, no polo da superexploração do trabalho propriamente dita, com o comprometimento de grande parte do fundo de consumo e das capacidades de reprodução social, no polo da combinação entre superexploração do trabalho e espoliação urbana.

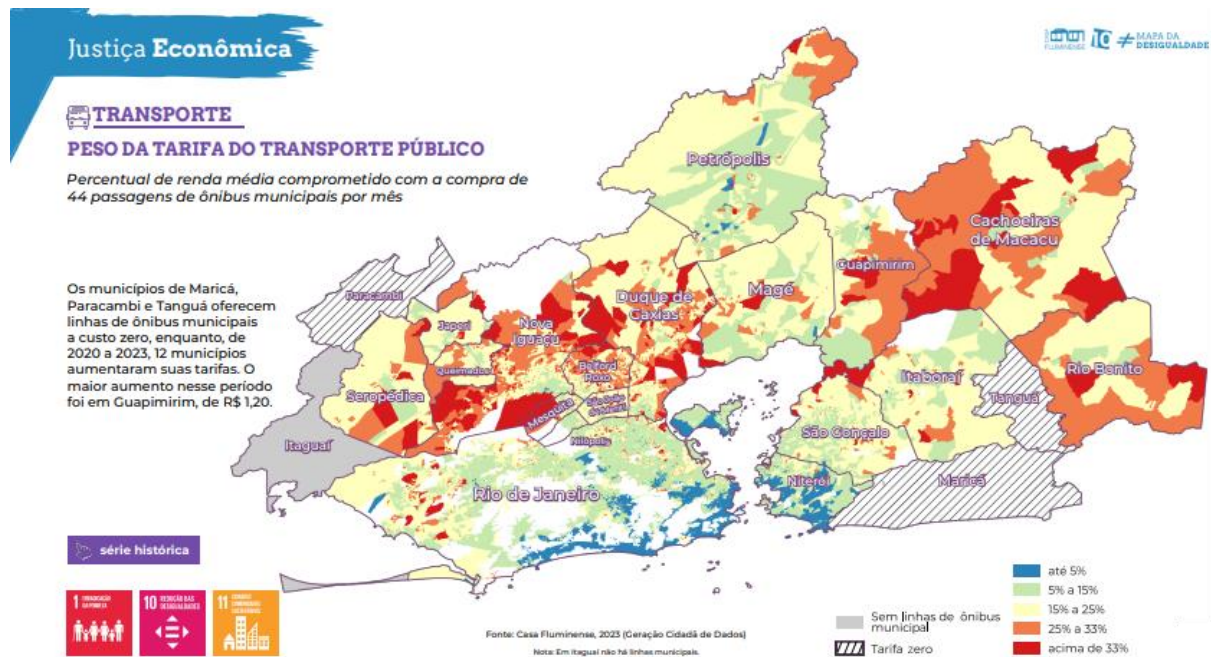
Diante dessa realidade, temos uma cidade com mais de 100 mil mototaxistas (Extra, 2019), números que pressionaram o prefeito Eduardo Paes a assinar o Decreto Municipal nº 51.412/22 que iniciou a regulamentação do serviço de mototáxi. Aproveitando-se dessas condições, a Uber lançou seu serviço de mototáxi no Rio em janeiro de 2023. Antes disso, realizou uma espécie de laboratório de mais de dois anos em diversas cidades para, então, estabelecer o serviço nas maiores metrópoles do país (G1, 2023).

Figura 1 - Renda Média - Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: Casa Fluminense - Mapa da Desigualdade, 2023

Figura 2 - Peso da tarifa do transporte público na renda da população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (%)



Fonte: Casa Fluminense - Mapa da Desigualdade, 2023

Existem serviços similares ao Uber Moto em países que possuem, em comum com o Brasil, um elevado grau de espoliação urbana e um circuito inferior da economia que responde por parte significativa das atividades econômicas (Tozi, 2023). Sendo assim, para Tozi (2023) há uma “vampirização”, no sentido de uma apropriação pela Uber de formas de transporte típicas da economia popular em países periféricos. Entendemos que, para além da apropriação das formas de serviços típicos do circuito inferior da economia urbana, há um processo mais complexo em jogo.

Entendemos que o grande circuito inferior existente em cidades como o Rio não são um resquício de atividades pré-capitalistas, mas característica típica do desenvolvimento capitalista em nossa formação social, sendo a sua ampliação fruto da inovação. Vivemos uma fase qualitativamente superior da subsumção real do trabalho ao capital com a expansão do trabalho morto e a eliminação cada vez maior de trabalho vivo. Processo de desantropomorfização do trabalho (Antunes, 2023) que amplia o desemprego, o subemprego e a informalidade. Se de um lado a informalização é consequência do aumento da composição orgânica do capital, por outro, o grande circuito inferior é um estímulo à inovação, sendo, inclusive, o setor informal e os trabalhos sem-forma um anúncio do futuro do setor formal (Oliveira, 2003; 2007). Desde o

início, a disponibilidade de força de trabalho latente capaz de ser mobilizada é um estímulo à inovação, pois o capital sempre buscou uma forma de reduzir o tempo de trabalho ao tempo de produção ou, se possível, transformar todo o tempo de trabalho em trabalho não-pago. Somente a subsunção real da viração permite ao capital eliminar utilizar o trabalho abstrato dos trabalhadores “informais” como fonte de produção de mais-valor, mobilizando estes somente quando for estritamente necessário (Oliveira, 2003). Essa seria a grande novidade, a transformação de um conjunto de trabalhadores em uma soma indeterminada de exército da ativa e da reserva, que se intercambiam não nos ciclos de negócios, mas diariamente (Oliveira, 2003, p.136), através do pagamento por peça que acontece de acordo com a demanda de trabalho *just-in-time*.

Isso muda a configuração espacial dos circuitos da economia urbana. Se os dois circuitos (superior e inferior) jamais foram sistemas isolados e impermeáveis entre si, estando em permanente interação (Santos, 2004), neste momento, temos uma maior imbricação entre eles, uma vez que parte do trabalho, da renda, do valor e do consumo que ocorriam no circuito inferior, passou a ser diretamente comandada e apropriada pelo capital monopolista. O resultado material-objetivo disso é a ampliação (em quantidade e qualidade) da dupla dilapidação da força de trabalho - superexploração do trabalho e espoliação urbana. Há uma expansão da lógica típica dos serviços característicos do circuito inferior, agora subsumidos ao grande capital, por toda a malha urbana, inserindo cada vez mais trabalhadores completamente enredados nessa lógica da precarização. Desta maneira, a inovação criada com base nas atividades do circuito inferior acaba por ter como função fundamental a perpetuação da situação de pobreza, permitindo que as elites da cidade e de outros lugares absorvam uma maior parte da renda urbana (Santos, 2004).

Sendo assim, são os pobres - uma parcela cada vez maior da população - que, através da dupla dilapidação urbana, financiam a modernização em benefício de poucos. Há, portanto, uma sobreposição de dois mecanismos de espoliação, um mais econômico e outro espacial. Além da superexploração do trabalho, há, portanto, um papel fundamental das desigualdades do espaço urbano que ajudam na perpetuação e expansão da pobreza e da precariedade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS: A FABRICALIZAÇÃO DA CIDADE NO CAPITALISMO (PERIFÉRICO) DE PLATAFORMA

Buscou-se, neste artigo, demonstrar como o advento do capitalismo de plataforma alterou, significativamente, as relações entre inovação (tecnológica e organizacional) e o trabalho precário, com graves repercussões no modo como os trabalhadores em geral experimentam a vida urbana, sobretudo na periferia do sistema-mundo capitalista.

Ainda a esse respeito, defende-se, à guisa de conclusão, que faz muito sentido reafirmar, em consonância com Ferrari (2008), que o que está em curso, atualmente, é um processo de “fabrilização da cidade”. Antes mesmo que a plataformização do capitalismo e do trabalho tivessem se estabelecido como tendências dominantes, a autora sustentava que após sucessivas ondas de reestruturação produtiva e espacial, ocorridas ao menos desde os anos 1970, cidades e regiões inteiras foram convertidas em verdadeiras “cidades-fábricas, viabilizando a apropriação de tempo de trabalho de seres humanos, independentemente de estarem ou não dentro dos muros da fábrica, agora mais enxuta” (p. 39). Pois bem, do ponto de vista deste artigo, esse processo foi radicalizado depois que o modelo de negócios de plataformas digitais como a Uber tornou-se paradigmático. Plataformas que, independentemente de sua modalidade, tendem todas a se tornarem “enxutas”, de acordo Srnicek (2016; 2021) e, assim, levando a liofilização das empresas a um novo patamar.

Mas, enfim, as plataformas dessa natureza, que só existem porque um volume imenso de capitais portadores de juros e fictícios foi deslocado para as novas frentes da economia digital, operando um salto de qualidade e de quantidade em processos anteriores, como a terceirização. A diferença é que, contemporaneamente, tanto quanto as iniciativas de externalização entre empresas, a plataformização e a digitalização permitem que isso seja feito de uma maneira, a um só tempo, pulverizada e atomizada. Quer dizer, transfere-se para uma multidão de usuários/colaboradores os custos e os riscos dos processos de trabalho. E aqui a lógica da dominância financeira é tão importante quanto a lógica da dominação informacional, fundada na etapa mais recente da revolução tecno-científica. Basta pensar que tudo isso não seria possível sem a “internet das coisas” e o crescimento exponencial de endereços de IP.

No entanto, como visto, nem tudo é completa novidade no capitalismo de plataforma, que é muito parecido com a protoforma do capitalismo, com suas longas jornadas de trabalho, precárias condições de vida e modalidades de remuneração, tais como o salário por peça. E, assim, é como se os trabalhadores do Norte Global tivessem um encontro marcado com seu passado ou, o que é ainda mais importante e significativo, com as condições de vida e de

trabalho estruturais/estruturantes do modo de produção capitalista na periferia do sistema-mundo.

Seja como for, não se pode dizer que tudo ocorre da mesma forma em todos os lugares. Ainda há diferenças fundamentais entre o capitalismo central e o capitalismo periférico, cabendo sublinhar, mais uma vez, duas delas. A primeira diz respeito ao fato de que, na periferia, o capitalismo de plataforma promove a subsunção real da viração (Abílio, 2017), o que, na perspectiva aqui defendida, assinala o encontro e a captura de um vasto e complexo circuito inferior das economias urbanas, passível de extração de valor. É o que empresas como a Uber e a 99 fizeram com os mototaxistas do Rio de Janeiro. A segunda corresponde à singular combinação da superexploração do trabalho com a espoliação urbana. Ou seja, se é verdade que muitos autores, como o próprio Marini (1995), sublinharam a expansão, para os países centrais, das condições típicas da superexploração do trabalho, que sempre estiveram presentes na periferia, o mesmo não é verdadeiro, ao menos ainda, em termos de experiência urbana. Quer dizer, na periferia, a cidade-fábrica é igualmente precária quando se considera tanto a esfera da produção quanto a esfera da reprodução social. E é isso que traz o debate sobre a plataformização do trabalho para o cerne das reflexões contemporâneas sobre a questão urbana em países como o Brasil.

Em suma, é como se, no contexto das formações sociais dependentes, a “fábrica-cidade digital” encontrasse correspondência numa “combinação 4.0” entre superexploração do trabalho e espoliação urbana. E isso deveria estar no centro das preocupações no campo dos estudos urbanos, tanto quanto já está em disciplinas como a sociologia do trabalho. Em outras palavras, se há uma sociologia, também há de se pôr em movimento uma “geografia” do trabalho precário, plataformizado/uberizado.

6. REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila C. Uberização do trabalho: subsunção real da viração, Site Passapalavra, 2017.

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

_____. Uberização: A era do trabalhador just-in-time? Revista de Estudos Avançados, São Paulo, v. 34, n. 98, p.111-126, 2020a.

_____. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, p. 111-124, 2020b.

_____. Uberização, autogerenciamento e o governo da viração. Margem Esquerda - revista da Boitempo, São Paulo, n.36, p. 55-69, 2021.

_____. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 1999.

_____. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era da desantropomorfização do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023.

BRAGA, Ruy. A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012.

CASA FLUMINENSE. Mapa da Desigualdade: Região metropolitana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <<https://casافلuminense.org.br/mapa-da-desigualdade/>>. Acesso em: 8 mai 2024.

CASILLI, Antonio. O trabalho digital além da uberização. In: Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas. GROHMANN, Rafael. São Paulo: Boitempo, p. 27-32, 2021.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura, v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHRISTOPHERS, Brett. Rentier capitalism: who owns the economy, and who pays for It? London: Verso, 2020.

EXTRA. Mototaxista vira profissão legalizada no Rio, cidade com mais de 100 mil trabalhadores. Extra, 05 nov. 2019. Disponível em: <<https://extra.globo.com/economia-e-financas/emprego/mototaxista-vira-profissao-legalizada-no-rio-cidade-com-mais-de-100-mil-trabalhadores-24063422.html>>. Acesso em: 7 maio 2024.

FERRARI, Terezinha. Fabricalização da cidade e ideologia da circulação. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.

FONSECA, N. R. R. Sobre duas rodas: o mototaxi como uma invenção de mercado. 2005. 112 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) - Escola Nacional de Ciências Estatísticas – ENCE/IBGE, Rio de Janeiro, 2005.

- GERMANI, Gino. La ciudad como mecanismo integrador. *Revista Mexicana de Sociología*, 29 (3), 387-406, 1967.
- GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, p. 47-58, 2020.
- GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, p. 93-109, 2020.
- HARVEY, David. *The urban experience*. Oxford: Basil Blackwell, 1989.
- _____. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2008.
- KOWARICK, Lucio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LAPAVITSAS, Costas. Financialised capitalism: crisis and financial expropriation. *Historical materialism*, v. 17, n. 2, p. 114-148, 2009.
- MARINI, Ruy Mauro (1995). *Procesos y Tendencias de la Globalización Capitalista*. In: MARINI, Ruy Mauro; MILLÁN, Mária. (orgs.). *La Teoría Social Latinoamericana* (4 tomos). Cidade do México: El Caballito.
- _____. *Dialética da Dependência* (2005). In: TRESPADINI, Roberta; STÉDILE, João Pedro (orgs.). *Ruy Mauro Marini: vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Volume 3, Tomo 1. O processo global da produção capitalista. São Paulo: Abril Cultural, 1986b.
- _____. *O capital: crítica da economia política*. Volume 3, Tomo 2. O processo global da produção capitalista. São Paulo: Abril Cultural, 1986.
- G1. Paes diz que vai proibir Uber Moto no Rio: ‘Querem tirar dinheiro agora dos mototaxistas’, G1 Rio de Janeiro, 05 jan. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/05/paes-diz-que-vai-proibir-uber-moto-no-rio-de-janeiro-querem-tirar-dinheiro-agora-dos-mototaxistas.ghtml>> Acesso em 9 mai. 2024.
- NUN, José Luis. *Marginalidad y Exclusión Social*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à Razão Dualista / O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

- OLIVEIRA, Francisco. Política numa Era de Indeterminação: Opacidade e Reencantamento, In: A Era da Indeterminação. Oliveira, F. e Rizek, Cibele S. (Orgs.) São Paulo, Boitempo, 2007.
- PIMENTEL, Pedro Guimarães. Das Ruínas do Escravismo: subalternidade, ganho e marginalização no Rio de Janeiro 1871-1920. 2020. 448 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas e Formação Humana) - Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; MATELA, Igor Pouchain; DINIZ, Nelson. O urbano como antinização: para entender a crise das metrópoles brasileiras. Caderno. Metrópole, São Paulo, v. 26, n. 59, pp. 309-331, jan/abr 2024.
- SANTOS, Milton. O espaço dividido. São Paulo: Edusp, 2004.
- _____. A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2008.
- SCOLARI, Fabio. Capitalismo digital e de plataforma: retorno a um putting out system metropolitano? In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023.
- SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- SRNICEK, Nick. Platform capitalism. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press, 2016.
- STEINBERG, Marc. From automobile capitalism to platform capitalism: toyotism as a prehistory of digital platforms, Organization Studies, v. 43, n. 7, 2021, p. 1069-90.
- TAGIAROLI, Guilherme. Na garupa pela cidade: por que moto por app bomba no Rio, mas em SP não? Tilt UOL, 29 mar 2024. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2024/03/29/por-que-transporte-moto-via-app-tem-no-rj-mas-nao-tem-em-sp.htm>> Acesso em: 9 mai 2024.
- TOZI, F.; RIBEIRO DUARTE, L.; MARQUES LEITE, T. O serviço Uber Moto no Brasil: operação às margens da legalidade e vampirização das formas de transporte popular. Ateliê Geográfico, Goiânia, v. 17, n. 2, p. 268 –, 2023. DOI: 10.5216/ag.v17i2.76880. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/76880>. Acesso em: 9 mai 2024.
- ZUBOFF, Shoshana. A era do capitalismo de vigilância: a luta por um futuro humano na nova fronteira de poder. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2019.