

## Uberização do trabalho e produção de diferenças

Murillo van der Laan

Mariana Shinohara Roncato

Em 2015, com apenas 6 anos de existência, a Uber realizou, em Las Vegas, uma festa para seus funcionários em comemoração aos US\$ 10 bilhões em receita, que a empresa havia alcançado em apenas 6 anos. Chamada de X to the x, a festa custou US\$ 25 milhões de dólares e contou com a presença de Jay Z e com um show de Beyoncé, que foram pagos com US\$ 6 milhões em ações da companhia.<sup>1</sup>

A ocasião não foi, entretanto, apenas de celebração. Um dos pontos importantes da festa, narrado pelo jornalista Mike Isaac, em *Superpumped: the Battle for Uber*, foi a apresentação dos 14 valores da Uber, imaginados por Travis Kalanick, então CEO da companhia. Fortemente inspirado nos valores corporativos da Amazon, mas traduzidos no “bro-speak” do Vale do Silício, a lista continha banalidades do discurso empreendedorista como “faça mágica”, “faça apostas ousadas”, tenha “obsessão pelo consumidor”, “seja você mesmo”, tenha um “mindset de campeão”.<sup>2</sup>

Um desses valores, “confrontação baseada em princípios”, traduzia mais diretamente os conflitos da chamada “tecnologia disruptiva” da Uber, baseada em uma política agressiva de expansão da empresa. Segundo Isaac, esse era um “valor” frequentemente utilizado como uma suposta justificativa para a entrada da Uber em cidades onde a prática da empresa não fosse permitida legalmente ou onde ela não fosse bem-vinda. O mundo e as instituições nem sempre estariam prontos para o futuro, por isso a “confrontação baseada em princípios” seria necessária para que um Estado corrupto não impedisse o progresso trazido pela Uber.<sup>3</sup>

Além dos números da expansão exponencial da empresa, um índice dessa “confrontação baseada em princípios” está nos diversos questionamentos legais, políticos, econômicos e acadêmicos que resultam do impacto que a introdução do aplicativo e do modelo de negócios da Uber teve em diversas áreas da vida social. A

---

<sup>1</sup> Mike Isaac, *Superpumped: the Battle for Uber*. (W. W. Norton & Company, Inc., 2019). E-Book.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

empresa foi e vem sendo questionada em diversos países por exercer concorrência desleal<sup>4</sup>; por seu impacto sobre o meio ambiente<sup>5</sup>; pela maneira como lida com questões tributárias<sup>6</sup>; por capacitismo<sup>7</sup>; por seu impacto sobre o tráfego urbano<sup>8</sup> e sobre o transporte público; por espionagem<sup>9</sup>, etc.

Uma das dimensões mais destacadas de tais questionamentos refere-se a sua relação com os condutores. Ao longo da primeira década de existência da companhia, os conflitos com os motoristas estiveram em torno de propaganda enganosa sobre potencial remuneração<sup>10</sup>; assimetria de informações e falta de transparência com o aplicativo da companhia<sup>11</sup>; manipulação de preços<sup>12</sup>; mudanças nas taxas de pagamento da Uber<sup>13</sup>; práticas abusivas de aluguéis de carros<sup>14</sup>; reclamações sobre sistemas de avaliação e cancelamento de cadastros de motoristas<sup>15</sup>, etc.

Em 2017, Kalanick deixou o cargo de CEO da Uber. Além dos diversos custos que resultaram da política de expansão agressiva, sob seu comando a empresa ficou conhecida por relações internas de trabalho marcadas por machismo e assédio. Coroando sua “confrontação baseada em princípios”, pouco antes de perder sua posição de direção na Uber, Kalanick foi ainda filmado em uma discussão com um motorista da companhia, motivada pela reclamação do trabalhador sobre a forma como a Uber alterava as taxas que cobrava e que trouxeram prejuízos a ele. “Algumas pessoas não gostam de assumir a responsabilidade de suas próprias merdas”<sup>16</sup>, disse o então CEO da Uber ao motorista, que como tantos outros condutores era imigrante e que seria, no discurso da empresa, um cliente da própria Uber e não um de seus trabalhadores.

---

<sup>4</sup> Jasenko Marin; Sinisa Petrović; Mišo Mudrić; Hrvoje Lisičar (Ed.), *Uber - brave new service or unfair competition: Legal analysis of the nature of Uber services* (Cham, Switzerland: Springer, 2020).

<sup>5</sup> Union of concerned scientists, 2020; Transport & Environment, 2019.

<sup>6</sup> <https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/04/uber-tax-investigations-us-uk-netherlands-india>.

<sup>7</sup> <https://www.nytimes.com/2017/07/18/nyregion/uber-disabilities-lawsuit-new-york-city.html>.

<sup>8</sup> Fehrs & Peers. Estimated TNC Share of VMT in Six US Metropolitan Regions (Revision 1). Denver: 2018. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1FIUskVkj9lsAnWJQ6kLhAhNoVLjffDx3/view>. Acesso em: 28 de julho de 2020.

<sup>9</sup> Mike Isaac, *Superpumped: the Battle for Uber*. (W. W. Norton & Company, Inc., 2019). E-Book.

<sup>10</sup> <https://www.ft.com/content/71dded36-de93-11e6-86ac-f253db7791c6>.

<sup>11</sup> Alex Rosenblat e Luke Stark, “Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber’s Drivers”. In: *International Journal of Communication*, n.10, (2016).

<sup>12</sup> Alex Rosenblat, *Uberland* (Oakland: University of California Press, 2018).

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Alison Griswold, “Inside Uber’s unsettling alliance with some of New York’s shadiest car dealers. Quartz”, (2017). Disponível em: <https://qz.com/1013882/ubers-rental-and-lease-programs-with-new-york-car-dealers-push-drivers-toward-shady-subprime-contracts/>. Acesso em: 28 de julho de 2020.

<sup>15</sup> Rosenblat, 2018.

<sup>16</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-02-28/in-video-uber-ceo-argues-with-driver-over-falling-fares>.

Com a saída de Kalanick, Dara Khosrowshahi assumiu a companhia com a missão de recuperar sua imagem. Considerado o “pai” do Vale do Silício, a calma e a moderação do novo CEO seriam supostamente um antídoto para as práticas agressivas passadas. Os 14 valores da empresa foram substituídos por oito novas “normas culturais”. “Confrontação baseada em princípios” não mais constava como diretriz para os funcionários da Uber. Junto a outras banalidades empreendedoristas, algumas repetidas da lista anterior, duas novas normas apareciam: “celebração da diversidade” e “faça a coisa certa. E ponto final”.

Foi sob essa nova imagem, contudo, que a companhia obteve o que talvez seja sua mais memorável “conquista” no âmbito do contorno às leis trabalhistas. Em seu próprio estado natal, a Califórnia, a companhia conseguiu não apenas protelar – como vinha fazendo em outros lugares – a efetivação de uma decisão judicial de um tribunal superior que implicava que seus motoristas fossem classificados como empregados da empresa dotados de direitos. A Uber também protelou a aplicação de uma lei californiana que consolidava e expandia essa decisão judicial e, mais importante ainda, junto com outras empresas por aplicativo, “comprou para si uma lei”, nas palavras da motorista e militante Cherri Murphy.<sup>17</sup> Uma lei que, no contexto do setor de transporte urbano da Califórnia, composto em sua maioria por trabalhadores imigrantes e negros, representa, nas palavras de Veena Dubal, uma nova legislação racial do trabalho.<sup>18</sup>

Isso é, em um movimento similar às antigas legislações trabalhistas racistas dos Estados Unidos, a lei “comprada” pela Uber e demais empresas de transporte e entregas por aplicativos, exclui todo um setor marcadamente racializado do âmbito de proteções trabalhistas.<sup>19</sup> Diferentemente do passado, no entanto, isso não é feito *predominantemente* através de manifestações abertamente racistas. Ao contrário, a continuidade e o aprofundamento de uma precarização racializada é feita sob a aparência de uma “celebração da diversidade” e de que se estaria “fazendo a coisa certa. E ponto final”.<sup>20</sup>

A Uber, no entanto, é apenas uma das empresas por aplicativo que atuam dessa maneira, ainda que seja a mais emblemática. As resistências de raça, de gênero e de sexualidade vêm ganhando cada vez mais proeminência e se desenrolando, por outro lado, no contexto do chamado Antropoceno, no qual as catástrofes associadas ao impacto

---

<sup>17</sup> <https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/nov/12/uber-prop-22-law-drivers-ab5-gig-workers>.

<sup>18</sup> Veena Dubal, B. “The new racial wage code”, In: *Harvard Journal of Law and Policy*, (2021).

<sup>19</sup> *Ibid.* p. 7.

<sup>20</sup> *Ibid.*

geológico das intervenções humanas sobre a Terra são cada vez mais evidentes. Nesse cenário, generaliza-se entre as empresas por aplicativo a construção da imagem de companhias ocupadas com o enfrentamento da mudança climática global, do machismo, racismo e LGBTQIA+fobia.

Contudo, da emissão de gases de efeito estufa às opressões dos diversos tipos, os problemas são agravados pela rápida e agressiva expansão da precarização impulsionada pelas plataformas. Ao lado desse agravamento está o tipo de extração de excedente econômico particular ao atual momento em que se encontra o capitalismo. Isso é, as questões que envolvem a natureza, o gênero e a sexualidade são inextricáveis das relações sociais de classe e da forma como se reproduz o capital.

Muito longe de esgotar esses problemas, esse artigo tem como objetivo apresentar algumas questões para o atual debate da uberização do trabalho e da produção da diferença. Inicia, assim, com algumas determinações mais de fundo sobre o momento particular do capital de onde emergem as plataformas e de onde elas retiram recursos para sua expansão agressiva; discute a relação intrínseca entre exploração capitalista e opressões diversas; reflete sobre as opacidades do mercado que escamoteiam desigualdade e diferenças, e como elas são complexificadas pelas plataformas; e conclui reivindicando a necessidade analítica da articulação, já presente nas lutas, entre exploração de classe e opressões de raça, gênero e sexualidade, por entender ser a saída política mais propícia ao enfrentamento da multiplicidade das questões colocadas atualmente.

### **Desindustrialização financeirizada e a doença dos custos do setor de serviços**

O tipo de atuação das empresas por aplicativo que envolve a busca por acumulação de capital sob valores que supostamente “celebram a diversidade”, mas que resulta, concomitante e necessariamente, em produção de desigualdades e diferenças, remete, a nosso ver, às determinações subjacentes à totalidade capitalista e aos seus conflitos. Iniciamos, assim, com algumas breves reflexões de fundo.

O modelo de negócio das empresas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo insere-se em um terreno econômico que tanto dá sustentação a sua “confrontação baseada em princípios” quanto depende de um ataque reiterado à classe trabalhadora. Mais especificamente, destacamos aqui duas transformações conhecidas do

cenário econômico mundial, que desde o pós-guerra vem conformando esse terreno econômico, especialmente nos países de capitalismo avançado: 1) a financeirização das economias que tem lugar a partir da década de 1970; 2) as características específicas do setor de serviços, que cresceu concomitantemente à disseminação internacional de processos de desindustrialização.

Uma das consequências da crise de lucratividade que emergiu a partir dos anos 1970 foi o deslocamento de capital para o investimento em ativos financeiros cada vez mais complexos. No caso das empresas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo, isso importa particularmente porque a infraestrutura global sobre a qual as companhias emergiram, seu modelo de negócios e a resiliência que elas têm apoiam-se decisivamente na atuação do capital financeiro.<sup>21</sup>

As várias rodadas de investimentos dos chamados *venture capitals* que, inicialmente, sustentaram o formato de negócios de empresas como a Uber, e a posterior negociação das ações dessas empresas na bolsa municiam seu modelo expansionista. Baseando-se no sucesso anterior de empresas como a Amazon, essas companhias adotam um modelo de crescimento antes dos lucros. Isto é, investem em uma estratégia agressiva de expansão com o intuito de ganhar grandes fatias do mercado, ainda que isso signifique prejuízos reiterados em seus balanços.<sup>22</sup> Isso fica evidente sobretudo em seus estágios iniciais de expansão, quando as empresas subsidiam mais intensamente tanto motoristas quanto passageiros, com o intuito de atraí-los para suas plataformas.<sup>23</sup>

Do ponto de vista jurídico, essa estratégia de crescimento buscou um enfrentamento, em grande medida orquestrado, às legislações de diversos locais do mundo. Isto é, a estratégia expansiva de empresas como a Uber, por exemplo, não aguardou que as regulamentações locais decidissem sobre a implementação do serviço oferecido pela companhia. A empresa não apenas atuou irregularmente em diversas cidades do mundo, como, sob o financiamento do capital financeiro, subsidiou as multas pagas pelos motoristas que trabalhavam sem a devida autorização legal, o lobby político e até mesmo a espionagem e a sabotagem de agentes reguladores.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Nick Srnicek. *Platform capitalism* (Polity, 2017). E-book.

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Ibid. Ver também, Alex Rosenblat. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. (University of California Press, 2018). E-book.

<sup>24</sup> Ibid. Ver também Mike Isaac, *Superpumped: the Battle for Uber*. (W. W. Norton & Company, Inc., 2019). E-Book.

Essa prática das empresas, sustentada pelo capital financeiro, foi possibilitada pelo tipo de política monetária estadunidense que é caracterizada por alguns pesquisadores como “keynesianismo de preços de ativos” [asset-price keynesianism].<sup>25</sup> Em um cenário de contenção do gasto fiscal e de declínio industrial, o governo dos Estados Unidos buscou estimular o crescimento econômico através de cortes nas taxas de juros que pudessem dar fôlego tanto ao consumo dos domicílios quanto aos investimentos das empresas. Tal política monetária atravessou o estouro da bolha ponto com, permaneceu insuflando o mercado imobiliário até a crise de 2008, foi exacerbada como medida para sair de tal crise e expandida durante a pandemia.<sup>26</sup> Esse “dinheiro barato” financiou o modelo de negócios das empresas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo também no sentido de um aporte a um enfrentamento jurídico e político às disposições legais que venham a se chocar com sua estratégia de expansão agressiva.

Do lado do trabalho, esse enfrentamento tem uma dimensão decisiva para as empresas que se assenta num segundo traço do terreno econômico contemporâneo e que exacerba ainda mais os ataques aos trabalhadores: nos referimos aqui às características específicas dos empregos no setor de serviços, que se expandiram concomitantemente aos processos de “desindustrialização financeirizada” de diversos países. Apesar da heterogeneidade e da dificuldade de classificação e mensuração dessa esfera econômica, em termos gerais, ela possuiria algumas particularidades. Os serviços seriam marcados pela chamada doença dos custos, indicada pelo economista estadunidense William Baumol, nos anos 1960, e mobilizada por parte da literatura crítica recente.<sup>27</sup>

Diferentemente da indústria, mais propícia à automação, o setor de serviços teria a peculiaridade de não poder se apoiar tão intensamente em um incremento da demanda estimulado pela redução de preços através do aumento da produtividade. Essa característica seria agravada, ainda, pelo contexto de estagnação geral da economia que se seguiu à desindustrialização em diversos países.

Mesmo afetado por esse cenário, os serviços se expandiram através de um estímulo à demanda baseado em reduções de custos apoiadas em um ataque mais

---

<sup>25</sup> Robert Brenner, *Economics of Global Turbulence* (Verso, 2006), p. 293. Nick Srnicek. *Platform capitalism* (Polity, 2017). E-book.

<sup>26</sup> Robert Brenner, “Escalating Plunder”, *New Left Review*, (2020).

<sup>27</sup> Ver, por exemplo, Jason E. Smith, *Smart Machines and Service Work: Automation in an Age of Stagnation* (Reaktion Books, 2020), E-Book; Aaron Benanav, *Automation and the Future of Work*. (London/New York, Verso Books, 2020); e John Smith, *Imperialism in the Twenty-First Century: Globalization, Super-Exploitation, and Capitalism's Final Crisis*. (Monthly Review Press, 2016), p. 175-186.

intensificado aos trabalhadores, o que, por sua vez, se traduziu na proliferação de subempregos.<sup>28</sup>

As atividades das empresas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo compartilham, a nosso ver, desse diagnóstico da doença dos custos. Diante das restrições ao incremento da produtividade advindas das características do próprio serviço oferecido por essas companhias, a tecnologia por elas utilizada direciona-se a um tipo particular de exploração dos trabalhadores. As empresas criaram o que foi caracterizado como “plataforma enxuta”, uma infraestrutura tecnológica voltada à manipulação de dados com o intuito de potencializar uma tendência geral do capital de redução e externalização de custos, que se acelerou em especial a partir de fins dos anos 1970.<sup>29</sup> Ao mesmo tempo em que fazem a mensuração e a gestão detalhada dos mais diversos momentos que envolvem a compra e a execução de um serviço, as companhias se desvencilham de uma ampla gama de custos envolvidos nesse processo.

Por certo, a própria organização do processo de trabalho dessas plataformas, baseada no salário por peça, está voltada a um estímulo constante ao incremento da produtividade e da extensão da jornada dos trabalhadores. Ademais, experimentações com drones ou com carros autônomos, por exemplo, são feitas no sentido ou de tal incremento da produtividade ou de reduções de custos dos serviços oferecidos, ambas com o intuito de incrementar a demanda. Sem negligenciar o potencial de tais experimentos, até o momento não nos parece que eles transformaram qualitativamente as atividades dessas empresas. Há limitações no número de pessoas ou produtos que podem ser transportados em um determinado período de tempo sem que se comprometa a qualidade do serviço oferecido por essas empresas, e, sobretudo, ele ainda é executado por humanos. Por isso, uma dimensão fundamental do setor é seu apoio na extrema externalização dos custos promovida pela plataforma, que se traduz, efetivamente, em um ataque às trabalhadoras.

A Uber, por exemplo, é conhecida como a empresa de táxi que não possui veículos. Seu modelo de negócios apoia-se na externalização de custos com capital fixo; dos custos para a manutenção desse capital fixo; dos custos sociais do trabalho; aqueles associados ao treinamento e avaliação de motoristas (deixando-os a cabo dos

---

<sup>28</sup> Aaron Benanav, *Automation and the Future of Work*. (London/New York, Verso Books, 2020). p. 56-60.

<sup>29</sup> Nick Srnicek. *Platform capitalism* (Polity, 2017). E-book. Sobre a reestruturação do mundo do trabalho desde os anos 1970, ver Ricardo Antunes, *Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a Afirmação e a Negação do Trabalho*. (Boitempo, 2009).

problemáticos sistemas de avaliação do cliente); e, ao remunerar os condutores por corrida realizada, a empresa externaliza ainda os custos provenientes das oscilações da demanda, apoiando-se em uma disponibilidade não remunerada dos motoristas.<sup>30</sup>

O fardo dessa externalização recai sobre os trabalhadores, que no discurso das empresas por aplicativo são classificados como autônomos – excluídos, portanto, de um conjunto de direitos trabalhistas. Contudo, em um cenário econômico geral de estagnação e de proliferação de subempregos, as plataformas enxutas tornam-se uma fonte de renda possível às vidas precarizadas dos trabalhadores – o que é estimulado, ademais, pela capacidade de mobilização de recursos financeiros vultuosos para atraí-los para as plataformas, em forma de propaganda e de subsídios temporários.

### **Capitalismo e produção da diferença**

A emergência das plataformas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo na última década, entretanto, não se pauta apenas pelo terreno econômico contemporâneo, aprofundando a exploração das trabalhadoras. A configuração desse próprio terreno econômico está inextricavelmente ligada a uma longa história de devastação da natureza e de produção de diferenças. Compreender o capital como uma relação social que organiza o metabolismo humano em uma forma determinada implica a compreensão de sua conformação presente e histórica assentada nos conflitos de raça, etnia, gênero, sexualidade, entre outras formas de opressões. Tais conflitos, longe de estanques uns aos outros, se interseccionam de modo muito preciso sob a lógica do capital. Em acordo com a afirmação de Bannerji,

Não há capital que seja uma abstração universal. O capital é sempre uma prática, um conjunto determinado de relações sociais – relações que também são culturais. Desta forma, “raça”, gênero e patriarcado são inseparáveis da classe, pois qualquer organização social repousa sobre relações intersubjetivas de corpos e mentes marcados pela diferença socialmente construída no terreno da propriedade privada e do capital.<sup>31</sup>

A dimensão da acumulação *reificada* do capital, a nosso ver, destaca-se na reflexão sobre essa totalidade capitalista. Isso porque, não obstante nenhuma das partes constitutivas dessa totalidade poder ser reduzida à acumulação de capital, elas são, ainda

---

<sup>30</sup> Nick Srnicek. *Platform capitalism* (Polity, 2017).

<sup>31</sup> Himani Bannerji. “Construindo a partir de Marx: reflexões sobre “raça”, gênero e classe.”, In: *Revista Direito e Práxis* (2022), p. 10.



assim, informadas [*in-form*] por tal dimensão.<sup>32</sup> Sublinhamos reificada porque esses processos de acumulação ocorrem sob a estrutura da mercadoria capitalista. Isso é, se realizam através de relações de produção hegemonicamente pautadas pelo encontro de produtores privados no mercado. A distribuição do trabalho e dos produtos do trabalho não ocorre mais, *predominantemente*, através de relações diretas entre seres humanos, sejam elas coercivas ou solidárias. Ainda que tais relações diretas não estejam apartadas da dinâmica do capital e sejam, em alguns casos, essenciais a ela, sob o capitalismo, a totalidade social tem na relação indireta entre produtores privados seu traço distintivo.

Natureza, trabalho, reprodução social e sexualidade – para ficar em algumas das grandes dimensões essenciais à vida social humana – são determinados pelos processos de acumulação reificada do capital. Como um vórtice, estes últimos “sugam” todas essas esferas sociais, por mais distantes que elas estejam da relação direta de produção e reprodução ampliada do capital. Por certo, não consideramos que há aqui uma subsunção absoluta das dimensões diversas da vida humana. A totalidade que se conforma sob os padrões de reprodução do capital é permeada por contradições e por resistências diversas à reificação.

Nesse sentido, o metabolismo universal que pauta a reprodução *histórica* do mundo natural é perturbado pelas demandas da acumulação capitalista. Os ritmos cada vez mais acelerados da rotação do capital se impõem sobre a natureza sem, em termos gerais, levar em conta as dimensões materiais necessárias para a reprodução tanto do mundo natural quanto, em seu interior, da vida humana. Longe de qualquer dominação total da natureza, o que a expansão desmedida da acumulação capitalista engendra é uma destrutividade que coloca em risco a própria reprodução da vida humana e não-humana.<sup>33</sup>

O trabalho é a dimensão que realiza esse metabolismo qualitativamente diferenciado no interior do mundo natural: o metabolismo social. Contudo, essa atividade que teria como intuito predominante a criação de valores de uso para a satisfação de necessidades humanas diversas, sob a acumulação reificada capitalista é constrangida à extração de excedente via produção de valor, que passa a ser o momento predominante do processo produtivo. Com isso, o tempo da competição do mercado capitalista, o tempo

---

<sup>32</sup> Idem, “Marxism and Anti-Racism in Theory and Practice: Reflections and Interpretations.” In: Bakan, Ab.; Dua, E. (org.). *Theorizing Anti-Racism: Linkages in Marxism and Critical Race Theories*. Toronto: University of Toronto Press, (2014). p. 128.

<sup>33</sup> Ver, por exemplo. István Mészáros. *Para além do capital: rumo a uma teoria da transição*. (Boitempo, 2002), p. 249-267. Ian Angus, *Facing the Anthropocene: Fossil Capitalism and the Crisis of the Earth System*, Monthly Review Press, (2016).

de trabalho socialmente necessário, se impõe aos trabalhadores.<sup>34</sup> Seja através da extensão das jornadas, de aumento da intensidade ou da produtividade do trabalho, os trabalhadores tornam-se “carça do tempo”, nas palavras de Marx.<sup>35</sup>

Sob o capitalismo, entretanto, o trabalho não se apresenta de modo equalizado para toda a classe trabalhadora. Ao conjunto das mulheres (ainda que internamente bastante heterogêneo) converge maior exploração do trabalho assalariado, realização do trabalho doméstico não remunerado, assim como toda a carga de opressão e violência de gênero. O feminismo-marxista<sup>36</sup> tem demonstrado que a gênese e produção destas diferenças começam a se despertar na própria consolidação do capitalismo.

As relações sociais capitalistas de produção engendraram, pela primeira vez na história, a separação entre produção e reprodução social. Nesta separação, o trabalho de produção da vida sofre uma relativa submissão à produção social, uma vez que se torna necessária a venda da força de trabalho para subsistência. Não obstante a perda de autonomia da produção da vida (e sua desvalorização), a extração do mais valor requer a gestação contínua da força de trabalho produzida justamente no âmbito doméstico da reprodução social. Começa aqui o questionamento sobre quais são as implicações sociais e políticas à medida que esta força de trabalho também é gestada externamente ao circuito da produção de mercadorias, quando ela é, não obstante, condição essencial para o funcionamento do capitalismo.<sup>37</sup> Para tanto, o capital responde através do controle dos corpos das mulheres e pessoas capazes de produzirem a única e especial mercadoria força de trabalho. A divisão sexual do trabalho e a opressão das mulheres são, portanto, consequências desta emaranhada relação entre produção e reprodução social. Ademais, encontram-se na forma da família patriarcal o modelo perfeito para manutenção destas diferenças e geração de novas forças de trabalho.

As sexualidades também se constituem em organizações hierárquicas informadas pela acumulação capitalista, incluindo aqui hierarquias entre os diferentes “padrões de relação de mesmo sexo” (transgêneros, intergeracionais e lésbico/gays). A reificação e as revoltas que se realizam em torno da reprodução humana, das relações de parentesco, dos

---

<sup>34</sup> Karl Marx. *O Capital*. (Boitempo, 2013), p. 58

<sup>35</sup> Karl Marx. *Miséria da filosofia*. (Global, 1985), p. 58.

<sup>36</sup> Cf. Lise Vogel, *Marxism and the Oppression of Women: Toward a Unitary Theory*, (Boston: Leiden, 2013); Tithi Bhattacharya, *Social Reproduction Theory: Remapping class, recentring oppression* (London, Pluto Press, 2017); Susan Ferguson, *Women and Work: feminism, labour and social reproduction*, (London, Pluto Press, 2020).

<sup>37</sup> Tithi Bhattacharya, "How not to skip class: Social reproduction of labor and the global working class." In: *Social reproduction theory: Remapping class, recentring oppression* (London, Pluto Press, 2017). p. 73

desejos e do que é hegemonicamente considerado “lícito” ou “ilícito” nas relações eróticas acompanham, ainda que de maneira não sincrônica, as mudanças nos regimes de acumulação capitalista e constituem “novos regimes sexuais”.<sup>38</sup>

Por sua vez, a ciência e a tecnologia organizadas hegemonicamente sob o metabolismo instaurado pelo capital em âmbito global foram instrumentalizadas para a devastação de ecossistemas e de populações originárias, alavancando a instauração de trocas ecológicas desiguais. Essas são responsáveis por uma absorção de recursos biofísicos em termos, por exemplo, de matérias-primas, energia, terra e trabalho materializados em valores de uso que historicamente foram deslocados e concentrados nos países do centro do capitalismo. A despeito de toda a devastação e violência explícita em tais processos, eles se desenrolaram crescentemente sob a forma de trocas monetárias que mascaram a profunda desigualdade e aviltamento da acumulação capitalista.<sup>39</sup>

Por certo, ciência e tecnologia, foram e são mobilizadas para objetivos profícuos e contestatórios à dominação do capital. Não obstante, sob a hegemonia da acumulação reificada do capital ambas não apenas alavancaram a violência e a desigualdade, como também contribuíram com a construção de discursos e práticas opressivas às mulheres, às populações LGBTQIA+ e a povos originários. Os incrementos científicos e tecnológicos na compreensão, gestão e utilização dos recursos naturais pelo capital, que logo resultaram em devastações de biomas inteiros, traduziram-se em discursos sobre uma suposta posição superior de partes da Europa Ocidental, das sociedades que emergiram a partir da colonização da América do Norte e do homem (cis) branco e, sobretudo, burguês.<sup>40</sup>

Desse entendimento, resulta-se que as formas que organizam o trabalho expressam tais conflitos, como na separação entre produção e reprodução social, bem como a consequente divisão sexual do trabalho dela oriunda. Apesar do trabalho ser o elemento central na produção e reprodução de nossas vidas, o lugar social que cada trabalhador ocupa em nossa sociedade é diverso e sobretudo desigual. Tanto ocupamos

---

<sup>38</sup> No interior do que Drucker denomina de “regimes de mesmo sexo”, o imperialismo clássico foi hegemonicamente marcado pela “inversão”, surgindo no final do século XIX; com o fordismo haveria a predominância de um “regime gay”; e no neoliberalismo prevaleceria um “regime homonormativo”. Por certo, Drucker avança essa análise em linhas gerais, considerando a pluralidade geográfica e os entraves diversos às manifestações dos regimes de mesmo sexo. Peter Drucker, *Warped: Gay Normality and Queer Anti-Capitalism*. (Leiden/Boston, Brill, 2015) p. 59

<sup>39</sup> Alf Hornborg, *Nature, Society, and Justice in the Anthropocene: Unraveling the Money-Energy-Technology Complex*. (Cambridge University Press, 2019).

<sup>40</sup> Ver, por exemplo, Andreas Malm e Zetkin Collective, *White Skin, Black Fuel: On the Danger of Fossil Fascism*. (London/New York, Verso, 2021), cap. 8. Peter Drucker, *Warped: Gay Normality and Queer Anti-Capitalism*. (Leiden/Boston, Brill, 2015).

distintos lugares sociais, como tecemos uma interação com a natureza externa de modo concreto e por isso mesmo corporificado. Por isso, nossa compreensão é a de que a classe social é um elemento que atravessa o conjunto da classe trabalhadora, ou seja, nos une. Entretanto, tal classe social é estampada por diferentes raças, gêneros, etnias e sexualidades que determinam os diversos e desiguais locais sociais ocupados por seus integrantes. Isso é alimentado, ademais, por conflitos com o capital, mas também por conflitos entre os próprios trabalhadores. Assim, as plataformas de transporte de pessoas ou entregas por aplicativo, como uma das manifestações precarizadas do trabalho ou apresentam um caráter marcadamente racializado<sup>41</sup> ou tem um impacto exacerbado sobre os setores oprimidos da sociedade.

Os investimentos vultuosos e a disseminação global dessas plataformas, portanto, necessariamente partem e se inserem nessa extensa rede de conflitos históricos, que é constantemente atualizada pelos embates contemporâneos. Uma dimensão importante de tais diferenças e desigualdades e dos conflitos em torno de ambos é a maneira particular com que eles *aparecem* no capitalismo. Isso é, as dimensões de opacidade incrustadas nas relações capitalistas e as formas com que elas são atualizadas pelas plataformas.

## **Opacidade e diferença**

Diferentemente de formações sociais pré-capitalistas apoiadas na escravidão e na servidão, que naturalizavam jurídica e ideologicamente as desigualdades sociais, a generalização da forma mercadoria e os conflitos engendrados pelas relações de produção capitalistas abriram espaço para uma crescente noção de igualdade e liberdades naturais. No entanto, a liberação inicial de homens brancos de relações de servidão e sua nova dependência do mercado e do capital, através do trabalho assalariado, contrastava com a permanência da escravidão negra, com a expropriação e extermínio de povos colonizados e com a subjugação de mulheres e de sexualidades consideradas desviantes.<sup>42</sup>

Nesse contexto de consolidação do capital, por um lado, a tecnologia alavancou o potencial de violência colonial, o deslocamento global de recursos naturais para o centro

---

<sup>41</sup> Ver, por exemplo, o setor de entregas e transportes de pessoas por aplicativo como um todo nos EUA e os entregadores no Brasil. Veena Dubal, “*The new racial wage code*”, In: Harvard Journal of Law and Policy, (2021), p. 5. Vitor Araújo Filgueiras et al. *Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil: Relatório 1 de pesquisa*. (UFBA, 2020), p. 5.

<sup>42</sup> Charlie Post, “*Comments on Roediger’s Class, Race and Marxism*”. In: Salvage, 2017. Disponível em: <https://salvage.zone/comments-on-roedigers-class-race-and-marxism/>.

do capitalismo e o controle dos corpos das populações racializadas e generificadas. Por outro lado, discursos que iam de uma pseudociência às ideias e práticas mais difusas do cotidiano, buscavam justificar esse contraste entre a perpetuação dessas formas de dominação e a emergência de uma força de trabalho masculina, heterossexual, cis, branca, formalmente livre e igual.<sup>43</sup>

As lutas contra as opressões desempenharam um papel fundamental no alargamento dessas concepções de igualdade e liberdades formais, características do capitalismo. Por certo, não significaram a supressão de ideologias e práticas opressivas, mas transformaram as formas de articulação entre desigualdade e diferença realizadas pelo mercado capitalista. Um dos aspectos essenciais desse último, são as dinâmicas de competição não apenas entre capitais, mas também entre trabalhadores, que produzem uma heterogeneidade econômica inextricável à opressão. Apesar de formações de taxas de lucros médias, por exemplo, servirem como orientações fundamentais para investimentos e para a consolidação de regimes específicos de acumulação de capital, a dinâmica da reprodução capitalista é tal que resulta em condições de produção, processos de trabalho, níveis salariais, exércitos industriais de reserva, etc. muito dinâmicos e variados – organizados, ademais, sob um sistema de Estados antagônico.<sup>44</sup>

O próprio mercado capitalista que produz e reproduz essas diferenças e desigualdades as ocultam sob a forma de trocas de equivalentes entre indivíduos formalmente livres e iguais. Por um lado, o preço e o dinheiro mascaram a desigualdade dos fluxos de recursos naturais deslocados para o centro do capital e seu impacto ambiental, sobretudo na periferia. Por outro, escamoteiam a exploração do trabalho. A diferença entre o custo da força de trabalho e o valor produzido pela mesma é ocultada pelas trocas sob a forma monetária e pela aparente “compra de trabalho”.<sup>45</sup> Essa suposta reciprocidade do mercado, no âmbito da circulação, cumpre uma função ideológica importante, quando pensamos sobre as articulações entre desigualdades e diferenças. Como diz Alf Hornborg, o mercado supostamente nos “liberaria de qualquer escrúpulo moral sobre as distantes repercussões sociais e ecológicas de nossas transações”.<sup>46</sup>

Dessa forma, não importa o quão predatório para a natureza e para as trabalhadoras seja o modelo de negócios da Uber, por exemplo. A própria opacidade da

---

<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> Karl Marx. *O Capital*. (Boitempo, 2013), p. 605-612.

<sup>46</sup> Alf Hornborg, *Nature, Society, and Justice in the Anthropocene: Unraveling the Money-Energy-Technology Complex*. (Cambridge University Press, 2019) p. 29.

estrutura do mercado motiva seu ex-CEO a dizer a um trabalhador imigrante que “algumas pessoas não gostam de assumir a responsabilidade por suas próprias merdas”.<sup>47</sup> Na contradição entre a afirmação de indivíduos formalmente livres e iguais num mercado de trocas de equivalentes e o resultado necessariamente desigual dessa dinâmica imposta pelo capital reproduzem-se as diversas justificativas ideológicas para as posições subalternas dentro do capitalismo, como o machismo e o racismo – que tem, não obstante, dinâmicas próprias e se manifestam para muito além de um espaço estritamente econômico. Essa estrutura, por outro lado, também favorece uma *aparente* dissociação entre exploração e opressão promovida pelo capital. Isto é, não apenas uma ocultação da exploração como na frase de Kalanick – que remete, ademais, a um potencial enquadramento racista de um trabalhador imigrante – mas também, aparentemente em um sentido contrário, um suposto combate ao racismo e uma “celebração da diversidade”, como expressam os novos valores da Uber, ao mesmo tempo em que ela promove legislações raciais como na recente disputa do referendo na Califórnia.

A situação, contudo, se complexifica ainda mais. Por certo, as empresas de viagens e entregas por aplicativo reproduzem a desigualdade e a diferença a partir de suas próprias especificidades. À opacidade da exploração e a resultante opressão colocada por essa estrutura mais geral do mercado sobrepõe-se, ainda, a suposta neutralidade e opacidade dos algoritmos das plataformas enxutas. Isso aparece em outra fala de Kalanick sobre a forma como os preços e, conseqüentemente, a remuneração dos condutores, são estipulados pela Uber: “nós não estamos estabelecendo o preço. O mercado está estabelecendo o preço”, disse o ex-CEO da empresa. Kalanick, contudo, também afirmou: “nós temos algoritmos para determinar o que o mercado é”.<sup>48</sup>

Se, a nosso ver, as companhias por aplicativo não escapam, de fato, das dinâmicas opacas do mercado, a suposta determinação do que o mercado é reflete uma posição vantajosa das empresas com relação a seus trabalhadores e clientes, que adiciona mais uma camada de opacidade às relações sociais capitalistas, advinda agora do próprio algoritmo. Isso é apresentado, ademais, como uma suposta neutralidade tecnológica, o que, não obstante, dá às plataformas uma margem de manobra para uma extração maior de recursos de trabalhadores e usuários finais.

---

<sup>47</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-02-28/in-video-uber-ceo-argues-with-driver-over-falling-fares>.

<sup>48</sup> <https://www.wired.com/2013/12/uber-surge-pricing/>.

Do ponto de vista dos clientes, por exemplo, é conhecida a utilização de algoritmos que determinam preços dinâmicos para a prática de discriminação de preços. No caso da Uber, a pesquisa de Le Chen, Alan Mislove e Christo Wilson mostrou que houve distorções de preços para pessoas solicitando corridas, no mesmo horário, em áreas com alta demanda.<sup>49</sup> Já o trabalho de Akshat Pandey e Ailyn Caliskan, analisando dados de empresas de transporte de pessoas por aplicativo em Chicago, indicou que bairros com populações predominantemente não-brancas, com maiores índices de pobreza, com populações mais jovens, e com altos índices de escolaridade são significativamente associados a preços mais altos.<sup>50</sup>

Já do ponto de vista dos trabalhadores, a opacidade dos algoritmos tem um histórico que mostra que eles não são apenas um simples reflexo do que o mercado é. Alex Rosenblat, por exemplo, acompanhando o cotidiano dos motoristas, documentou práticas da Uber que a distanciam do discurso que apresentam para seus trabalhadores e para o público em geral. A antropóloga demonstrou como a empresa e seu aplicativo manipularam regras e taxas de cancelamento devidas aos motoristas (incluindo o não pagamento dessas taxas); como gorjetas de motoristas deixaram de ser pagas; e, ainda mais significativamente, Rosenblat e os motoristas demonstraram como a Uber cobrava um preço mais alto de passageiros e baseava o repasse a seus trabalhadores em um montante menor do que o cobrado, sem que ambos tivessem conhecimento disso.<sup>51</sup>

Por outro lado, o preço dinâmico determinado pela Uber, que potencializa as discriminações de preços aos consumidores, também desinforma os motoristas sobre potenciais ganhos em regiões de alta demanda. Rosenblat relatou como trabalhadores mais experientes aconselham outros motoristas a não seguirem as indicações do aplicativo de regiões em que a demanda estaria em alta. Isso porque, frequentemente, quando os motoristas se deslocam até lá descobrem que os preços de pico já não existem mais. Seja porque o próprio deslocamento induzido pela Uber incrementa a oferta e rebaixa a demanda e os preços ou por algum outro motivo que a falta de transparência dos algoritmos impede de avaliar, o ponto fundamental é que há uma assimetria de

---

<sup>49</sup> Rosenblat nota que a Uber explicou tais disparidades como erro no sistema. Le Chen, Alan Mislove e Christo Wilson, “Peaking Beneath the Hood of Uber”. (Proceedings of the 2015 Internet Measurement Conference, Tokyo, 2015). Alex Rosenblat. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. (University of California Press, 2018). E-book.

<sup>50</sup> Pandey, Akshat, and Ailyn Caliskan. “Disparate Impact of Artificial Intelligence Bias in Ridehailing Economy’s Price Discrimination Algorithms.” (AAAI/ACM Conference on Artificial Intelligence, Ethics, and Society, 2020).

<sup>51</sup> Alex Rosenblat. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. (University of California Press, 2018). E-book.

informação entre a plataforma desenhada pelas empresas por aplicativo e os motoristas. Tal assimetria se traduz em possibilidades de cálculo desiguais e no exercício de poder das plataformas sobre trabalhadores supostamente autônomos.<sup>52</sup>

Pesquisas como a de Rosenblat, Neils van Doorn e Aaron Shapiro apontam como o preço dinâmico estipulado pelas plataformas – que, na verdade, do ponto de vista do trabalho, se traduzem em salários dinâmicos – são instrumentos de controle da força de trabalho. As empresas têm a sua disposição instrumentos de mensuração detalhada sobre seus trabalhadores, mas, em grande medida, os excluem do acesso a essa informação. Enquanto as plataformas, por exemplo, coletam minuciosamente dados sobre o número e a disposição territorial de trabalhadores em um determinado momento e região, estes últimos têm apenas uma percepção limitada da competitividade que enfrentam. Some-se a isso a possibilidade de geração de dados sobre o comportamento dos condutores ou entregadores: por que, quando, por quanto tempo, sob quais condições, etc. estão dispostos a trabalharem; o que funciona como incentivo ou desincentivo ao trabalho, etc.<sup>53</sup>

Os fluxos de dados e a análise das respostas dos trabalhadores a esses e outros condicionantes dão às empresas a possibilidade de gerirem sua força de trabalho através da modulação do comportamento de entregadores ou motoristas. O preço dinâmico é operacionalizado nesse sentido. A partir de uma grande capacidade de mensuração e processamento de dados – e da exclusão dos trabalhadores da infraestrutura que possibilita ambos –, as empresas podem produzir as valorações pelos serviços (os salários) que mais se encaixam em seus interesses. Do lado dos trabalhadores, essa opacidade se reflete em questões sobre a competitividade em uma determinada região; sobre como é realizada a distribuição dos trabalhos; sobre quais são as reais implicações imediatas ou futuras da rejeição de um trabalho; sobre seu próprio salário, etc.

Assim, a externalização dos custos pelas empresas é acompanhada, ainda, de uma mensuração e um controle detalhado da força de trabalho, junto a uma remuneração dinâmica determinada pelas próprias plataformas. Os trabalhadores buscam como podem se orientar em meio a essa opacidade promovida pelos aplicativos. A aparente neutralidade dos algoritmos, e a automação da gestão do trabalho promovida pelas

---

<sup>52</sup> Alex Rosenblat. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. (University of California Press, 2018). E-book.

<sup>53</sup> Ibid. Niels van Doorn. “From a wage to a wager: dynamic pricing in the gig economy”. In: *Platforming equality: policy challenges for the digital economy*. (Autonomy, 2020). Aaron Shapiro, “Dynamic Exploits: The Science of Worker Control in the On-Demand Economy.” (Media, Inequality & Change Center, 2019).



empresas, sem a figura humana do gerente, tem a potencialidade de fragmentar a categoria e criar diferenciações entre os trabalhadores. Divisões entre os que “sabem” trabalhar com o aplicativo e os que não “sabem” e com isso a responsabilização individual por uma precarização do trabalho que advém da própria estrutura das plataformas. Ademais, há os interesses distintos entre aqueles que trabalham em tempo integral, aqueles que buscam apenas complementar sua renda e os que atuam de forma “recreativa”, ou sob regimes distintos de trabalho — como no caso de operadores logísticos entre os entregadores. Há também disputas entre trabalhadores não plataformizados e plataformizados. Novamente, tudo isso recai sobre uma população vulnerabilizada economicamente, tem um impacto exacerbado sobre grupos racializados e generificados e, nesses conflitos, as dimensões discriminatórias de gênero, sexualidade e racial são frequentemente mobilizadas.

Na relação entre trabalhadores e consumidores dos serviços uberizados, também é problemática a transferência de parte do controle do trabalho para os sistemas de avaliação de serviço feito pelos clientes e, uma vez mais, a questão coloca-se sob a aparência de uma neutralidade do mercado, refletida em uma neutralidade tecnológica. A avaliação quantificada realizada pelos clientes em notas, likes, estrelas, etc. das trabalhadoras uberizadas, além de intensificar o trabalho emocional destas pela frequente falta de elementos qualitativos em tal avaliação, facilita a mobilização de discriminações raciais, de gênero, de sexualidade, entre outras, contra as trabalhadoras. São recorrentes, por exemplo, os relatos de casos de assédio sexual sofrido por motoristas mulheres que se traduzem em avaliações baixas feitas pelos clientes assediadores. Por outro lado, os sistemas de comunicação e a forma com que as plataformas encaminham esses conflitos são alvos de constantes reclamações de motoristas e entregadores. Ao extremo, como Rosenblat indica, os sistemas de avaliação podem funcionar como meios de uma seleção discriminatória da força de trabalho baseada nas “preferências” dos clientes.<sup>54</sup>

Ademais, a própria captura de dados, elaboração de perfis dos trabalhadores e tomadas de decisões automatizadas, dentro de uma estrutura criada para a vigilância e para o estímulo da permanência e produtividade dentro das plataformas podem incorrer em discriminações de gênero e raciais. Há casos, por exemplo, em que trabalhadores foram desligados das plataformas, por suposta fraude, porque os dispositivos de reconhecimento facial dos aplicativos têm uma tendência maior de não reconhecer pelos

---

<sup>54</sup> Rosenblat, 2018.

com tonalidades mais escuras.<sup>55</sup> Ou ainda a possibilidade de mulheres serem penalizadas pelas estruturas de pontuação das plataformas porque seu trabalho pode ser mais fragmentado do que o dos homens, dado que o fardo do trabalho reprodutivo recai predominante sobre elas, demandando interrupções nas jornadas de trabalho.<sup>56</sup>

### **Considerações finais**

A reprodução da desigualdade e da diferença por intermédio das plataformas de transporte de pessoas ou de entregas por aplicativo se realiza, portanto, sob essas camadas de opacidade que sustentam discursos tanto sobre uma neutralidade do mercado, quanto sobre uma neutralidade tecnológica. Um ponto fundamental desse debate, no caso das empresas por aplicativo, é que essa opacidade escamoteia as relações de trabalho subordinado sob a figura do trabalhador autônomo, afastando de motoristas e entregadores um conjunto de direitos do trabalho historicamente conquistados.

Não temos a pretensão aqui de qualquer argumentação detalhada sobre a forma jurídica e as disputas que ensejam. No entanto, gostaríamos de pontuar que, a nosso ver, se o direito sob o capital necessariamente organiza a exploração e reproduz a desigualdade e a diferença, os distintos modos com que o faz são uma condensação do enfrentamento entre as classes. As pressões da classe trabalhadora e a resposta do judiciário e do legislativo dos diferentes países têm mostrado disposições desiguais em atravessar a opacidade colocada pelas plataformas e seus discursos sobre sua suposta neutralidade e sobre a autonomia das trabalhadoras.

No conflito que, então, se estabelece não são poucas as cartas utilizadas pelas empresas. A financeirização que sustenta as plataformas, por um lado, permite a utilização de recursos vultuosos para a defesa dessa opacidade do ponto de vista legal e político; por outro lado, permite ainda a mobilização de subsídios que atraem os trabalhadores para as plataformas, mas que são posteriormente retirados, representando um decréscimo da remuneração, como é constantemente relatado por motoristas e entregadores. Durante os momentos em que se acirram as disputas em torno do vínculo empregatício, as plataformas têm ainda a seu favor a constante manipulação que fazem

---

<sup>55</sup> <https://www.theguardian.com/technology/2021/oct/06/uber-facing-new-uk-driver-claims-of-racial-discrimination>

<sup>56</sup> European Institute for Gender Equality. *Artificial intelligence, platform work and gender equality* (Publications Office of the European Union, 2021)

das diretrizes que organizam o trabalho de motoristas e entregadores. Assim, implementam regras que buscam simular uma maior autonomia do trabalho, mas que também são posteriormente modificadas.

Em termos gerais, tudo isso se desenrola sob o pano de fundo dos processos de desindustrialização, de estagnação econômica e de expansão do setor de serviços – pautado pela doença dos custos – que se traduzem em uma proliferação de subempregos. Esse mesmo cenário de onde emerge a uberização, pressiona os trabalhadores a se conformarem: a realidade de uma economia marcada pelo desemprego e pela subremuneração torna “palatável” a intensificação da precarização. Sob tais condições, acentua-se o temor das trabalhadoras diante das ameaças de greve de capitais feitas pelas empresas, quando pressionadas a reclassificarem suas motoristas ou condutoras como empregadas. Mais ainda: a dissociação entre exploração e opressão promovida pelo discurso das plataformas permite a elas se reposicionarem não como veículos da intensificação da exploração de um trabalho marcadamente racializado, mas como promotoras de um combate ao racismo, que oferece oportunidades a todas.

Por essas razões, temos o entendimento que o enquadramento analítico necessário à compreensão da uberização do trabalho perpassa por uma teorização unitária em que a exploração do trabalho seja investigada simultaneamente às suas manifestações de opressões de raça, gênero, sexualidade, entre outras formas de opressões. Ademais, uma teoria unitária nos convoca também a romper com a dissociação entre opressão e exploração engendrada pelo modo de produção capitalista, isto é, a reivindicação de uma teoria que possibilite explicar não somente a exploração do trabalho uberizado, mas como ela se articula com as opressões. Raça, gênero e sexualidade, longe de pertencerem somente ao terreno da cultura, da superestrutura ou serem marginais à lógica de acumulação capitalista, são constituintes ao presente modo de produção vigente, se reproduzindo constantemente.