

08-11-2021

VAMOS DE UBER?

Ricardo Fernandes Gonçalves

[Doutor em Geografia. Prof. Univ. Est. Goiás. Pesquisador do Grupo PoEMAS - Política, Economia, Mineração, Ambiente e Sociedade]

Os estudiosos do trabalho e também da organização das empresas; assim como as pesquisas que miram a morfologia do trabalho global e a remontagem do mundo fabril incluem a UBER Technologies Inc., a empresa – ou o UBER, o aplicativo - como emblemas do capitalismo contemporâneo. Todavia, poucos abordam as histórias que se constituem ou que ouvimos nas viagens de UBER. Aliás, o trabalhador de aplicativo, desamparado e afligido pela desregulação dos direitos trabalhistas, competindo consigo mesmo, estabelecendo e se submetendo às metas da grande empresa plataforma, são exuberantes fontes de histórias.

Vou contar aqui algumas delas: Dia destes trasladava a região metropolitana de Goiânia de um extremo a outro de UBER. O carro era conduzido por um trabalhador jovem e interessado em relatar seu cotidiano de motorista. Disse que começou trabalhando 6 horas por dia com o intuito de experimentar se gostaria. Portanto, essa era uma meta inicial de jornada para alguém que acreditava numa certa liberdade proporcionada pela UBER. Mas, de repente encurtou o almoço e passou a trabalhar 8 horas; e, de repente postergou a janta e passou a trabalhar 10 horas. Não contente, prolongou a noite e passou a trabalhar 12 horas. Quando ainda era possível, no extremo, chegou a trabalhar dirigindo seu carro por 16 horas consecutivas¹. Olhando para si mesmo, disse: *“estou com medo, estou viciado; eu não consigo parar, já não sei o que acontece comigo, preciso estar dirigindo a todo tempo. Comecei a tomar uns remédinhos para tentar controlar esta ansiedade”*. A interrogação desse trabalhador pode ser respondida pelo filósofo Byung-Chul Han, quando diz: *“O sujeito de desempenho, esgotado, depressivo está, de certo modo, desgastado consigo mesmo. Totalmente incapaz de sair de si, estar lá fora, de confiar no outro, no mundo, fica se remoendo, o que paradoxalmente acaba levando à autoerosão e ao esvaziamento”* (2017, p.91). Com outro trabalhador, além de reclamar do preço elevado dos combustíveis, lamentava as altas porcentagens da UBER e da empresa de aluguel do carro que usava. Na ponta dos dedos, quando contabilizava todos os gastos, descobriu que às vezes sobrava apenas 20% do que ganhava no dia. Desacorçoado com o trabalho, mas resignado como sendo a última instância do que tem no momento para ganhar algum dinheiro até arrumar outro emprego, pensou em se mudar do país; chegou a planejar emigrar para os Estados Unidos atravessando a fronteira ao norte do México de modo ilegal. Estava se organizando para isso, mas veio a pandemia. A Covid-19 o assentou no veículo novamente, colocou-o cansativo, amedrontado e desassossegado com as mãos no volante. Ademais, agora teme que as coisas piorem, que o valor dos combustíveis suba ainda mais; teme não poder mais emigrar; teme sofrer algum acidente nas ruas congestionadas de carros; teme ser assaltado; teme faltar alimentos na casa. Ao fim, chegou a dizer que há dias em que não ganha 50 reais; e, por isso, seu dia de trabalho está valendo menos do que um quilo de carne. A UBER tornou-se o último território possível da sua existência, mas o que fazer?

Outro dia, deslocando de UBER para uma reunião de trabalho e conversando com o motorista, ouvi sua história. Era um jovem negro da região Nordeste de Goiás que estava em Goiânia há pouco mais de um mês. Viera acompanhar a mãe em tratamento de câncer no Hospital Araújo Jorge. Era uma pessoa pobre, não tinha como acompanhar a mãe e ficar desempregado. Contudo, não arrumaria emprego conciliado com as condições em que estava exposto.

Pensou, então, que trabalhando na UBER poderia flexibilizar o tempo e acompanhar a mãe nas sessões de quimioterapia. Acreditou que o trabalho na UBER era pertinente diante dessa situação; disse que ganhava pouco e era instável, mas seu tempo também era volúvel naquele momento. Embora ganhando pouco, achava que quando a mãe se curasse poderia trabalhar mais e, conseqüentemente, aumentar o rendimento. Ganharia o suficiente para migrar definitivamente para Goiânia e convidaria os parentes a também mudarem. As suas rotas nas ruas da cidade sintetizavam as rotas da migração de trabalhadores do Nordeste Goiano para a capital.

Numa das viagens conheci outro motorista que já trabalhava há quase três anos na UBER. No início da Pandemia ficou com medo de se expor às ruas como motorista, mas retornou ao trabalho na UBER e ganhou uma companheira de todos os dias, a Suzy. Posicionada no acento de passageiros, ao seu lado, Suzy atravessava as horas e os dias sem dizer palavra, pois era um unicórnio de pelúcia rosa de aproximadamente um metro de altura. Segundo o motorista, começou a carregá-la à frente com um propósito prático, evitar o transporte de mais de 3 passageiros. Todavia, aos poucos foi se acostumando com a presença dela no carro e sentiu-se próximo.

Nos momentos a sós, disse narrar suas saudades, medos, alegrias e cansaços. A despeito do silêncio de Suzy, afirmou que o gesto de conversar em voz alta com esta personagem e companheira cotidiana acalentava sua alma.

As vezes, afirmou, acreditava que a presença dela o ajudava a não enlouquecer ante os dias aturridos de trabalho na UBER. Finalmente, na última viagem de UBER que realizei em Goiânia, fui surpreendido ao perceber que a motorista estava chorando. Não disse palavra ao constatar seu choro, contudo, ela mesma, um pouco constrangida, dispôs-se a conversar comigo. Contou que estava atravessando um momento difícil em casa, acabara de acontecer outra briga com o marido e ele voltou a ameaçá-la. Estava vivendo à sombra de ameaças, mas sua tristeza decorria do fato de os filhos, entre eles um com autismo, presenciarem as situações de violência no lar. Também disse ter medo de abandonar o casamento, pois não detém nenhum outro familiar a não ser o marido e os filhos.

Cresceu em um orfanato e acreditava guardar silenciosa muitos traumas da infância. Há dias propunha enfrentar a tristeza nas ruas de Goiânia, no ziguezague dos bairros transportando passageiros na UBER até atingir 12 horas de trabalho. As histórias das trabalhadoras e dos trabalhadores da UBER revelam distintas escalas desta modalidade de trabalho. Inicialmente, destaca-se a escala do corpo que se revela através do sacrifício da saúde diante do excesso de carga horária, dores, situações de cansaço, fome, sede e apuros das necessidades fisiológicas. Há a escala rente da posição no volante, olhares atentos às ruas, nádegas no assento, braços exauridos depois das horas corridas dirigindo. Uma outra escala é a da viagem; é ela que lança os motoristas às ruas, ao enfrentamento das buzinas, dos engarrafamentos e dos semáforos; às vezes, de não saber para onde vai e defrontar os perigos de sofrer práticas de violência; de não saber a hora de parar ou até de quanto ganhará no dia. Essas escalas se entrelaçam com a da cidade e os delineamentos dos bairros e conexões com a região metropolitana. Isso ainda está imbricado à escala das empresas de aluguel de carros; assim como à escala da organização das empresas globais que configuram a economia de compartilhamento, detém o monopólio das plataformas digitais e dos aplicativos de mapas. Com efeito, impõem estratégias de controle quase imperceptíveis, mas que interferem nos horários e nos modos de dormir, acordar, namorar, estudar ou praticar lazer. O trabalho na UBER finge ser espontâneo, mas é uma forma de prisão a céu aberto. Ao final, constatamos que o modo de produção, ou aquilo que é geral está implicado no que é mais concreto, o estômago vazio, os braços e as pernas cansados, as situações de saúde-adoecimento, o sono interrompido e as necessidades de comer, vestir e morar. Em resumo, as viagens de UBER demonstram que qualquer trabalho produz existências envoltas de sonhos, alegrias, sofrimentos, incertezas e vícios. Ao entrar no carro da UBER nos conectamos às escalas implacáveis da exploração capitalista e aos mundos dramáticos de cada trabalhador e suas histórias de vida. ■■■

1 - A UBER restringiu a jornada (12 horas diárias), em março de 2020. Ao atingir a jornada, o aplicativo é bloqueado e só permite solicitações de novas viagens após uma pausa de seis horas. Referência: HAN, Byung-Chul. *Sociedade do cansaço*. Petrópolis/RJ: Vozes, 2017.

OBS. Os textos expressam a opinião de seus autores, não necessariamente coincidente com a dos coordenadores do Blog e dos participantes do Fórum Intersindical. A cada reunião ordinária, os textos da Coluna Opinião do mês são debatidos, suscitando divergências e provocando reflexões, na perspectiva de uma arena democrática, criativa e coletiva de encontros de ideias em prol da saúde dos trabalhadores.