

Um futuro primitivo?

Author(s):

[José Soeiro](#) ^[1]

Show Author Info?:

0

Bem sei que a discussão dos últimos dias ficou armadilhada por arruaças, agressões absurdas entre trabalhadores, preconceitos e equívocos. Mas, francamente, pouco importa a cor do carro ou se lá dentro puseram um ambientador. Gente simpática há em todo o lado ? e alarves também. Interessa-me pouco, também, a disputa entre patrões de táxi que pagam mal e empregam pessoas a recibo verde ou a receber por baixo da mesa com horários de 12 horas e patrões da Uber ou das empresas intermediárias que pagam mal, empregam pessoas com horários de 12 horas e praticam preços baixos para arrasarem a concorrência e terem um monopólio que lhes permitirá, no futuro, praticar preços mais altos. A questão não é se o transporte é chamado por uma aplicação de *smartphone* (seja a Uber ou a MyTaxi) ou por um número de telefone, se é pago em dinheiro ou pelo cartão de crédito. Não, a disputa entre o ?novo? e o ?velho?, entre o ?antigo? e o ?moderno?, o ?futuro? e o ?passado? não é essa. É saber de que regulação precisamos para defender os direitos de quem trabalha, para defender os utentes que têm direito a ser bem tratados nos serviços de transporte e para defender cidades que sejam equilibradas. E nisso, estamos muito longe do que é necessário.

A questão é saber de que regulação precisamos para defender os direitos de quem trabalha, para defender os utentes que têm direito a ser bem tratados nos serviços de transporte e para defender cidades que sejam equilibradas

Como muitos têm alertado, esta não é apenas uma contenda entre uma ?corporação? e uma ?multinacional da nova economia?. É mais vasta e nela jogam-se escolhas mais profundas, que se prendem com saber se, em nome de slogans como a ?economia da partilha?, queremos substituir conquistas de civilização pelo velho e perigoso despotismo do mercado. Ou se, pelo contrário, somos capazes de encontrar novas formas de regulação laboral e de fazer valer o primado do interesse público.

Comecemos por isso pelo trabalho. Quem é que ganha com uma economia de biscates ^[2], onde não há contratos nem direitos, onde se substitui o emprego por uma sucessão de ?relações esporádicas? entre prestador de serviços e cliente, onde cada um é ?empreendedor de si mesmo? em luta pela sobrevivência, sem horários, sem direitos e sem regulação coletiva? Tanto faz que falemos de uma viagem como de um artigo de jornal, de uma aula como de uma consulta ou de um par de sapatos. Não, isto não tem a ver com os taxistas. Diz respeito ao trabalhador do táxi, da Uber, do Serviço Nacional de Saúde ou da

Sonae: vamos mesmo aceitar que relações de trabalho sejam dissimuladas de relações comerciais, como se não houvesse empregadores mas apenas intermediários (mais ou menos high-tech) entre a necessidade do consumidor e pessoas transformadas em empresários em nome individual, em concorrência permanente e a ganhar à percentagem em função da oferta e da procura?

Falemos, também, dos utentes. A caricatura entre os supostos "lavadinhos da Uber" e os "rudes de bigode dos táxis" não passa disso mesmo e serve de pouco. A inovação tecnológica está aí, e existe para chamar um táxi como existe para chamar um táxi vestido de Uber, com aplicações para todos os gostos. A lógica da avaliação do serviço pelo cliente está aí, com as vantagens e as perversidades que lhe estão associadas, com o controlo de qualidade que induz mas também com o autoritarismo do cliente e com a "mercantilização da simpatia" que promove. A questão é saber se a regulação que queremos se faz pelo número de estrelas que atribuímos no fim de uma viagem ou se queremos que o Estado assuma a responsabilidade de garantir bons serviços e regras de segurança para os utentes, designadamente através de formação específica exigida aos motoristas (a todos), da obrigatoriedade (para todos) de seguros que protejam as pessoas, ou da existência de instâncias públicas capazes de punir a violação dos direitos dos utentes "tudo coisas que a Uber parece querer dispensar e que nos táxis estão muito longe de se encontrarem garantidas.

Assobiar para o lado, como faz o Governo, não protege as pessoas. Pior: não resolve nada do que é importante

Discutamos, finalmente, as cidades. Se não queremos uma atividade desregulada por multinacionais privadas que fogem dos impostos [3] e da lei e chantageiam Estados, mas regulada pelos poderes públicos, então estes têm de poder fazer escolhas que implicam, por exemplo, limitar o número de automóveis que circulam, nomeadamente os que prestam serviços de transporte de passageiros, sejam táxis ou táxis disfarçados de Uber. Assobiar para o lado, como faz o Governo, não protege as pessoas. Pior: não resolve nada do que é importante.

Artigo publicado em expresso.sapo.pt [4] a 14 de outubro de 2016

Sumário da Home:

Os poderes públicos têm de poder fazer escolhas que implicam, por exemplo, limitar o número de automóveis que circulam, sejam táxis ou táxis disfarçados de Uber.

Lead:

Os poderes públicos têm de poder fazer escolhas que implicam, por exemplo, limitar o número de automóveis que circulam, sejam táxis ou táxis disfarçados de Uber.

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogosfera](#)

- Comunidade
- Revista Vírus
- Wikifugas
- Ficha Técnica

URL de origem: <http://www.esquerda.net/opiniao/um-futuro-primitivo/44943?page=0>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/author/jos%C3%A9-soeiro>

[2] <http://blogues.publico.pt/tudomenoseconomia/2016/10/13/do-precariado-ao-biscatariado-e-se-de-repente-a-uber-lhe-oferecer-flores/>

[3] <https://www.dinheirovivo.pt/economia/uber-pagou-34-mil-euros-de-impostos-em-portugal/>

[4] <http://expresso.sapo.pt/blogues/jose-soeiro/2016-10-14-Um-futuro-primitivo->