

---

## Uber vs iFood: semelhanças e diferenças essenciais<sup>1</sup>

Fabício ZANGHELINI<sup>2</sup>

César BOLAÑO<sup>3</sup>

### RESUMO

O objetivo deste artigo é apresentar, à luz da teoria de Marx, uma análise das plataformas como a Uber e o iFood, considerando certas determinações comuns no que se refere à relação entre trabalho e capital, em que pese apresentarem modelos de negócio distintos. Apoiando-se na propriedade de determinados meios técnicos e na existência de um amplo exército industrial de reserva, fruto do longo processo de reestruturação produtiva e das políticas neoliberais, apresentam-se ambas como formas regressivas de acumulação de capital que estabelecem uma particular precarização do trabalho.

**PALAVRAS-CHAVE:** reestruturação produtiva; plataformas digitais; capital parasitário; capital de comércio de vendas; precarização do trabalho.

### INTRODUÇÃO

Nosso objetivo neste texto é analisar separadamente a relação entre trabalho e capital no interior de plataformas como a Uber e o iFood. Uma parte significativa dos estudos críticos sobre as plataformas digitais não considera as diferentes relações sociais que existem, generalizando características bastante aparentes das relações e do processo de trabalho em termos como 'trabalho uberizado', 'trabalho digital' ou 'trabalho plataformizado', entre outros. Além disso, na literatura é comum considerar que os modelos de negócio de plataformas como as duas aqui discutidas são idênticos. Isso acontece porque, do ponto de vista mais imediato, tanto motoristas quanto entregadores arcam com os custos da atividade (combustível, manutenção do veículo, internet etc.),

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado no GP Economia Política da Informação, Comunicação e Cultura, XIX Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do 47º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

<sup>2</sup> Doutor em Economia pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Membro dos grupos de pesquisa Obscom/Cepos, NIEP-Marx e EPICC/CLACSO. Email: fabriciozanghelini@gmail.com

<sup>3</sup> Professor da Universidade Federal de Sergipe (UFS) e coordenador do projeto “Projeto Governança Econômica de Plataformas Digitais”, que conta com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - processo nº 2021/06992-1). Email: bolano.ufs@gmail.com

---

são controlados por taxas de aceitação e avaliações, trabalham longas jornadas diárias e não têm garantias de rendimentos ou proteção trabalhista. De fato, ambas são formas de trabalho extremamente precarizadas, mas são estruturalmente diferentes.

## **A ESSÊNCIA DE PLATAFORMAS COMO UBER E IFOOD**

Em relação a plataformas como a Uber, ao contrário das interpretações que afirmam que há uma forma mascarada de assalariamento dos motoristas, mais precisamente de salário por peça, consideramos que a natureza dos lucros dessas plataformas está na apropriação de renda na esfera da circulação. Essa apropriação, por sua vez, resulta de uma mediação parasitária entre os motoristas e os passageiros, proporcionada pela propriedade de um específico meio técnico, que permite ao capital controlar o processo de trabalho, subsumindo materialmente os motoristas. Nesse contexto, pode-se dizer que as plataformas como a Uber, ao reestruturarem de uma nova maneira o serviço de deslocamento de passageiros, estão agindo de forma semelhante (não igual) ao antigo capital comercial dos séculos XVI e XVII que impunha regras e controlava o disperso sistema de produção doméstico.

Ao estarem vinculados às plataformas digitais, os motoristas “uberizados” perdem efetivamente a independência. No entanto, isso decorre de um processo particular de subsunção material que escapa ao movimento de troca da força de trabalho por capital variável, e assim, à subsunção formal do trabalho pelo capital, o que também exclui evidentemente a subsunção real. A questão central é que não basta ao trabalhador realizar o seu serviço por meio das plataformas digitais para que a força de trabalho se torne automaticamente uma mercadoria, pois, como no caso de plataformas como a Uber, isso não ocorre, uma vez que o dinheiro circula apenas como meio de pagamento e não como capital variável. Nesse contexto, é preciso esclarecer que o controle do capital sobre o processo de trabalho é externo – daí a comparação com a antiga indústria doméstica – por meio de diversos mecanismos, incluindo o algorítmico, preservando a autonomia do trabalhador em relação ao uso e ao cuidado do equipamento de sua propriedade, como é o automóvel no caso da Uber.

Esta definição de subsunção material, sem subsunção formal ou real, é importante precisamente para diferenciar a situação atual daquela representada pelas formas de transição pré-capitalistas. A lógica agora é a de um capital parasitário que se vale dos

---

desenvolvimentos técnicos ligados à reestruturação produtiva e da existência de um exército industrial de reserva ampliado pela crise do paradigma taylorista-fordista e pela consolidação das políticas neoliberais. Isso representa, numa interpretação restrita do caráter predatório do capital, um processo de acumulação por despossessão (Harvey, 2004), o que implica na negação enfática da forma salarial. É por isso que consideramos mais apropriado classificar como espoliação esse tipo de trabalho não pago, porque, embora seja inegável que seja um sistema de exploração do trabalho dos motoristas, é um processo realizado apenas na esfera da circulação, não envolvendo a troca da força de trabalho por um salário como tal.

A função do pensamento crítico, neste caso, não é tentar provar a existência de uma suposta relação salarial (sem o que não se poderia reivindicar direitos trabalhistas), mas, ao contrário, demonstrar o caráter retrógrado da relação, para reivindicar, em primeira instância, a legalização da relação via assalariamento. Esse é o nível de consciência ao qual esse setor da classe trabalhadora objetivamente deve chegar, o que significa renegar os mitos da liberdade e do empreendedorismo, entendendo, neste caso, que a autonomia interna, controlada e vigiada externamente pelo capital, é uma forma de burlar a verdadeira autonomia, que só é possível através da livre associação dos trabalhadores.

Em relação às plataformas como iFood, podemos definir três situações: (i) quando os entregadores são funcionários dos próprios restaurantes. Neste caso, ao mediar a metamorfose do capital-mercadoria, a plataforma funciona simplesmente como capital comercial, facilitando a venda final das mercadorias e, portanto, a realização do valor. Quando esse contexto se estende aos supermercados – algo bastante raro, já que os supermercados geralmente se enquadram no caso (ii) a seguir –, nada se modifica, pois esse tipo de plataforma representa apenas mais um capital comercial individual inserido ao longo do processo de circulação de mercadorias. Cipolla, Aquino e Giorgi (2022) definem as plataformas como iFood como capital de comércio de vendas (CCV) – extrapolando o conceito de capital de comércio de dinheiro (CCD), de Marx –, na medida em que elas não participam do processo de produção de comida dos restaurantes ou de venda de itens de supermercado, mas realizam, para ambos, todas as operações técnicas de intermediação com os clientes finais através da plataforma. De acordo com o autores:

---

O CCV não compra o transporte do entregador: quem o compra é o cliente final; o CCV não compra a refeição ou os produtos de um supermercado: quem compra é o cliente. Esse fato o descaracteriza como capital de comércio de mercadorias propriamente dito [...] os capitais-plataforma, ou empresas-aplicativo na terminologia de Abílio (2021), coordenam todas as atividades envolvidas na compra e venda: o recebimento do pedido do cliente, a mobilização do transportador, a cobrança do cliente, o depósito nas contas dos restaurantes e na conta dos entregadores. Assim, esses capitais não fazem comércio de dinheiro, de crédito ou de mercadorias. E tampouco podem ser classificados como capital industrial. Eles constituem, portanto, capital de comércio de vendas (CCV) no sentido de que comercializam as etapas operacionais do próprio processo de compra e venda. O CCV não compra e vende comida, não compra e vende transporte, mas operacionaliza todas as etapas envolvidas nessas transações (Cipolla, Aquino e Giorgi, 2022: 683).

Essa definição de CCV se aplica efetivamente ao caso (ii), no qual os entregadores estão vinculados à própria plataforma digital, sem qualquer vínculo empregatício com os restaurantes, atuando na condição de autônomo semelhante àquela da Uber citada. O primeiro caso é mais complexo porque a vinculação do trabalhador ao restaurante configura a subsunção formal, por meio de uma relação de assalariamento, e o trabalho é produtivo no mesmo sentido do trabalho de transporte analisado por Marx no livro segundo *d'O Capital*, em que há um processo de produção que se estende à esfera da circulação. A subsunção do trabalho e seu caráter produtivo não se referem à relação do trabalhador com a plataforma, mas apenas com o restaurante. No segundo caso, fica mais claro que a plataforma presta um serviço (CCV) ao restaurante, administrando, entre outras coisas, o trabalho autônomo dos entregadores submetidos às condições mais precárias, sem nenhuma garantia de que a plataforma lhes oferecerá uma entrega, ou seja, sem a mínima segurança oferecida pela relação salarial. Aqui, pode-se também falar de subsunção material do trabalho no capital, propiciada pela propriedade do meio técnico, mas a essência do lucro do iFood não decorre da apropriação de parte da renda dos entregadores, considerando que o valor da entrega é repassado integralmente a estes, e sim de parte do lucro industrial (restaurantes) ou do lucro comercial (supermercados).

Um terceiro caso (iii) ocorre quando a plataforma contrata uma empresa, denominada operador logístico (OL), que contrata os entregadores. De acordo com informações disponibilizadas no próprio *blog* da iFood, “os entregadores que trabalham dentro desse modelo OL são administrados por uma empresa parceira, responsável por definir a dinâmica do trabalho”, principalmente “em ambientes específicos (como os

*shoppings*) e em horários combinados, como em períodos de alta demanda” (iFood, 2023). Estudando o caso chinês, Jing Wang e Quan Meng (2024) distinguem também três casos (*crowdsourcing delivery*, *premium delivery* e *loyal crowdsourcing delivery*), que redundam em dois modelos de organização do trabalho, um gerenciado por empresas subcontratadas (*managerial stations*) e outro gerido diretamente pelo aplicativo. A classificação é diferente, mas aproxima-se daquela sugerida no parágrafo anterior. A problemática do trabalho produtivo ou improdutivo não se altera neste terceiro caso, pois trata-se simplesmente de uma mudança, em relação aos anteriores, no controle externo do trabalho. Em suma, não havendo relação de assalariamento (do tipo que for) com o restaurante, não há trabalho produtivo envolvido nem no caso (ii) e nem no (iii).

Trata-se, igualmente, de uma forma de acumulação por espoliação e, portanto, de uma forma regressiva de relação de trabalho, própria da atual situação de crise do capital, em que ao neoliberalismo se soma uma brutal reestruturação produtiva, levando a uma evidente incapacidade sistêmica de incorporar trabalho. O crescimento do exército industrial de reserva, nessas condições, ao lado dos resultados das políticas neoliberais sobre os direitos dos trabalhadores (Zanghelini e Bolaño, 2022), cria as condições objetivas para a ação desse tipo de capital parasitário, rentista e especulativo. Como afirmou o CEO da empresa, "o iFood começou com comida, depois começou a fazer entrega, depois mercado. Agora a gente está fazendo vale-refeição e banco do restaurante. Então a gente empresta dinheiro para os restaurantes também" (Meirelles, 2024).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora as plataformas digitais como Uber e iFood tenham modelos de negócio diferentes, elas atuam de forma regressiva em relação à acumulação de capital, estabelecendo uma peculiar precarização do trabalho tanto dos motoristas quanto dos entregadores. Um aspecto que não foi abordado, mas é fundamental deixar registrado, é sobre o trabalho de engenheiros e programadores, entre outros profissionais, que são contratados diretamente para criar esses tipos específicos de plataformas. Nos casos em exame, podemos afirmar que eles também são improdutivos porque, do ponto de vista da reprodução do capital, o valor de uso da força de trabalho desses profissionais assalariados não gera mais-valor, mas somente o bem material (a plataforma) que será utilizada no controle do trabalho dos entregadores ou motoristas.

Em suma, essas plataformas são consequência da oportunidade aberta pelo desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação e do aumento do exército industrial de reserva, que se tornou mais acentuado desde a crise do paradigma taylorista-fordista e do domínio do capital financeiro e das políticas neoliberais, que visam reduzir os direitos trabalhistas e enfraquecer os sindicatos. Além da pressão exercida pelo fato de haver uma grande quantidade de motoristas disponíveis, o parasitismo de plataformas como a Uber faz com que aqueles sofram uma redução relativa (mas significativa) em seus rendimentos, forçando-os a trabalhar longas horas todos os dias para conseguir condições mínimas de subsistência. Embora os lucros de plataformas como o iFood residam na apropriação de parte dos lucros de restaurantes e supermercados, os entregadores também são materialmente subsumidos por um específico capital que detém os meios técnicos, de modo que, cada vez mais, eles só podem obter uma renda se estiverem vinculados aos ditames das plataformas. É nesse sentido que o capital de comércio de vendas (CCV) é capaz de forçar “[...] a redução do ganho do entregador não para se apropriar de uma parcela do valor por ele produzido, mas para expandir o seu mercado e, assim, poder aumentar a fração dos lucros industriais e comerciais de que se apropriam” (Cipolla, Aquino e Giorgi, 2022: 689).

## REFERÊNCIAS

BOLAÑO, César. Digitalisation and labour: A rejoinder to Christian Fuchs. **Triple C**, v. 13, n. 1, pp. 79–83, 2015.

BOLAÑO, César; VIEIRA, Eloy. The Political Economy of the Internet: Social Networking Sites and a Reply to Fuchs. **Television & New Media**, v. 16, n. 1, pp. 52-61, 2015.

CASILLI, Antonio A. **En attendant les robots**. Enquête sur le travail du clic. Paris: Seuil, 2019.

CIPOLLA, Francisco Paulo; AQUINO, Dayani Cris de; GIORGI, Fernando di. Capital de comércio de vendas: o trabalho de delivery sob o jugo dos capitais de plataforma. **Economia e Sociedade**, v. 31, n. 3, pp. 671-699, 2022.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gigeconomy”. Geneva: International Labour Office, 2016.

---

FLORISSON, Rebecca; MANDL, Irene. **Platform work**: types and implications for work and employment—literature review. Luxembourg: Eurofound, 2018.

IFOOD. Qual é a função de um operador logístico? **iFood para Parceiros**, 2023. Disponível em: [https://blog-parceiros.ifood.com.br/operador-logistico/#1PL\\_First\\_Party\\_Logistics](https://blog-parceiros.ifood.com.br/operador-logistico/#1PL_First_Party_Logistics).

MEIRELLES, Alexa. iFood precisará reconstruir todo o negócio nos próximos anos, diz CEO. **UOL – Economia**, 2024. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2024/04/06/ceo-ifood-fabricio-bloisi-brazil-conference-harvard.htm>.

RANI, Uma et al. **World employment and social outlook**: the role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: ILO, 2021.

SCHMIDT, Florian Alexander. **Digital labour markets in the platform economy**: Mapping the political challenges of crowd work and gig work. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

SRNICEK, Nick. Construir plataformas pós-capitalistas. In: Grohmann, Rafael (orgs.). **Os laboratórios do trabalho digital**. São Paulo: Boitempo, 2021.

WANG, Jing; MENG, Quan. Unregulated flexibility and the multiplication of labour: work in the Chinese platform economy. **Social Inclusion**, v, 12, pp. 1-17, 2024.

WOOD, Alex J. et. al. Good gig, bad gig: autonomy and algorithmic control in the global gig economy. **Work, Employment and Society**, v. 33, n. 1, pp. 56-75, 2018.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **The gig economy**: a critical introduction. London: Polity, 2020.

ZANGHELINI, Fabricio; BOLAÑO, César. Reforma Trabalhista de 2017: a ampliação da exploração da força de trabalho em meio ao avanço das políticas neoliberais. **Crítica y Resistencias**, n. 14, pp. 204-223, 2022.