

A subsunção do trabalho no caso específico de plataformas digitais como a Uber

The subsumption of labor in the specific case of digital platforms like Uber

Fabício Zanghelini¹

César Bolaño²

Resumo

O objetivo deste artigo é apresentar uma interpretação original da relação entre trabalho e capital no caso específico das plataformas como a Uber. Para tanto, estabelecemos um diálogo crítico com os trabalhos de Simon Joyce (2020) e Sigurd Oppegaard (2023), pois consideramos essas análises frutíferas para o debate, dado que ambos os autores recorrem à essencial categoria marxiana de subsunção do trabalho no capital. Nosso argumento é que essa relação é fundamentalmente parasitária, uma vez que, na esfera da circulação, as plataformas se apropriam de uma parte da renda dos motoristas, configurando uma forma regressiva de acumulação de capital. Essa dinâmica é viabilizada pela propriedade que a plataforma detém sobre uma específica infraestrutura técnica, permitindo a subsunção material do trabalho no capital, sem, no entanto, haver subsunção formal ou real. Por meio desse processo, plataformas como a Uber reestruturam radicalmente o serviço tradicional de táxi, impondo um amplo controle externo e uma especial precarização aos motoristas.

Palavras-chave: subsunção do trabalho; mediação parasitária; plataformas digitais; Uber.

Abstract

The aim of this article is to present an original interpretation of the relationship between labor and capital in the specific case of platforms like Uber. To this end, we engage in a critical dialogue with the works of Simon Joyce (2020) and Sigurd Oppegaard (2023), as we consider these analyses fruitful for the debate, since both authors draw on the essential Marxian category of the subsumption of labor into capital. Our argument is that this relationship is fundamentally parasitic, as, within the sphere of circulation, platforms appropriate part of the drivers' income, constituting a regressive form of capital accumulation. This dynamic is made possible by the platform's ownership of a specific technical infrastructure, allowing for the material subsumption of labor into capital, without, however, there being formal or real subsumption. Through this process, platforms like Uber radically restructure the traditional taxi service, imposing extensive external control and a particular form of precarization on drivers.

Keywords: subsumption of labour; parasitic mediation; digital platforms; Uber.

Introdução

¹ Pós-doutorando em Economia pela Universidade Federal Fluminense (UFF), com bolsa CAPES. Doutor em Economia pela mesma instituição. Membro dos grupos de pesquisa NIEP-Marx, Obscom/Cepos e EPICC/CLACSO.

² Professor da Universidade Federal de Sergipe (UFS) e coordenador do projeto “Governança Econômica de Redes Digitais”, apoiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - Processo nº 2021/06992-1).

Segundo Schmidt (2017: 9, tradução própria), a importância das plataformas digitais deve-se ao fato de que elas são “tão úteis, importantes e onipresentes” que “os modelos de negócios baseados em plataformas penetraram em muitas áreas da sociedade e do comércio, desde os revendedores [*retailers*] de bens físicos, passando pelos serviços de *streaming* de música, filmes e vídeos, até aos *sites* e aplicativos de encontros”. Por essa razão, Schmidt destaca a necessidade de uma “análise crítica sobre seu funcionamento” (Ibid.). Essa análise, podemos acrescentar, deve ser feita com cautela, pois a essência desses modelos de negócios muitas vezes se distingue.

Embora possam existir alguns traços em comum entre distintas plataformas digitais – como a “realização de contatos *on-line* entre produtores e consumidores juntamente com trabalhadores e empresas” (Colombini, 2023: 4), a “ênfase ao processo de flexibilização e disponibilização dos trabalhadores” (Cingolani, 2022: 3), a intensa captura de dados e o desenvolvimento de algoritmos –, é possível afirmar que generalizações apressadas ou pouco rigorosas, especialmente considerando o estágio atual da pesquisa, tendem a obscurecer a essência do fenômeno, ampliando as imprecisões analíticas, especialmente quando se busca enquadrá-lo em termos da sua adequação à lei do valor.

Nosso objetivo neste texto é oferecer uma interpretação teórica, fundamentada em Marx, do modelo de negócios de plataformas como a Uber. Para esclarecer nossa abordagem, criticamos Oppegaard (2023) e Joyce (2020), que corretamente argumentam ser necessário “[...] separar conceitualmente o emprego como categoria jurídica do emprego como relação social” (Ibid.: 546). Ambos os autores, assim como nós, se debruçam sobre a categoria marxiana de subsunção do trabalho no capital para compreender a natureza e a dinâmica das plataformas digitais. Contudo, nossa leitura diverge da aplicação que eles propõem no caso específico da Uber – interpretação que, defendemos, está mais alinhada ao pensamento de Marx.

Argumentamos que a origem dos lucros de plataformas como a Uber reside na apropriação de renda no âmbito da esfera da circulação. Essa apropriação resulta de uma mediação parasitária exercida pela plataforma entre motoristas e passageiros, viabilizada pela posse de um aparato técnico específico que possibilita a subsunção material do trabalho dos motoristas – ainda que sem configurar subsunção formal (dada a ausência de relação salarial típica) e, tampouco, subsunção real. Em última análise, plataformas como a Uber, ao reconfigurar o serviço tradicional de transporte de passageiros, representam uma forma regressiva de acumulação de capital, comparável às antigas formas transitórias

do período da acumulação primitiva, mas agora relacionada não ao funcionamento do velho capital mercantil, e sim à lógica de um capitalismo decrépito e em crise.

Além desta introdução, o texto é composto por outras duas seções e pelas considerações finais. Na primeira, buscamos evidenciar a natureza e a dinâmica das plataformas como a Uber, oferecendo uma interpretação teórica diferente daquela frequentemente encontrada na literatura, que basicamente caracteriza os motoristas uberizados como inseridos em uma relação oculta de assalariamento. Em seguida, analisamos separadamente os textos de Joyce (2020) e de Oppegaard (2023).

A subsunção material do trabalho no capital e a natureza parasitária de plataformas como a Uber

Srnicek (2018) observa que uma das principais “[...] razões para o rápido crescimento da Uber, por exemplo, é que ela não precisa construir novas fábricas, apenas alugar mais servidores. Combinado com efeitos de rede, isso significa que as plataformas podem crescer muito rapidamente” (Ibid.: 47, tradução própria). Todavia, um aspecto que se destaca além do que o autor aponta é que o crescimento vertiginoso da Uber se viabiliza precisamente pela existência de um exército de trabalhadores desempregados em diversas regiões do planeta – contingente que, em grande medida, foi expulso dos processos produtivos fordistas e, conseqüentemente, se vê compelido a buscar fontes alternativas de renda para assegurar sua própria subsistência.

O funcionamento das plataformas como a Uber é bastante conhecido. No geral, basta o trabalhador, tendo um carro que se enquadre em determinados requisitos, realizar um cadastro bastante simples via aplicativo de celular. Todos os custos associados à atividade (combustível, manutenção do veículo, pacote de Internet etc.) são integralmente assumidos pelos motoristas. Quando surge uma demanda pelo serviço de transporte individual, a plataforma localiza um motorista disponível no sistema que aceite realizar o serviço por uma remuneração previamente definida. O sistema ainda monitora sistematicamente avaliações, taxas de recusa e índices de cancelamento, impondo sanções aos motoristas que descumprirem as normas igualmente definidas de forma unilateral pela plataforma.

A dinâmica desse processo de mediação obedece à fórmula D-M-D’. No entanto, a fórmula D-M-D’ aqui enunciada não representa o ciclo D-M-P-M’-D’ – característico do capital industrial, cujo objetivo é gerar uma mercadoria valorizada e um mais-valor,

M' (M + m). O aspecto decisivo na chamada uberização reside precisamente na ausência de relação salarial propriamente dita: ocorre apenas a troca de dinheiro por serviço no âmbito da circulação, sem a compra e venda de força de trabalho. Portanto, o dinheiro funciona apenas como meio de pagamento, e não como capital variável – independentemente de o consumidor (o passageiro) ser oriundo da classe trabalhadora ou da classe capitalista. No primeiro caso, o pagamento ocorre com base nos salários; no segundo, com base na retirada do capitalista, como rendimento, e não como capital. Como se trata de um serviço, convém observar que o valor de uso é consumido imediatamente no ato da sua produção, eliminando assim o problema da realização do valor tanto para o motorista quanto para a plataforma.

Aqui, portanto, o capital atua como intermediário de uma relação de compra e venda de serviços pessoais prestados por motoristas autônomos e remunerados com renda. Ainda que não se possa falar em subsunção formal – dada a ausência de relação salarial como tal – nem em subsunção real,³ é através da propriedade de um particular aparato técnico que o capital exerce domínio sobre o processo de trabalho. Nesse caso, podemos falar de subsunção material, na medida em que o capital se apossa e controla externamente o processo de trabalho, instituindo essencialmente uma forma regressiva de acumulação.

Para ilustrar o que entendemos por subsunção material do trabalho no capital, podemos recorrer ao exemplo dos pequenos proprietários agrícolas, cada vez mais submetidos ao domínio de oligopólios e oligopsônios transnacionais. Herrera-Jaramillo e Bolaño (2019) descrevem o caso do produtor de tabaco em Santa Catarina, submetido “[...] ao poder de monopólio-monopsônio da grande indústria fumageira internacional, a qual lhe vende todos os insumos e compra toda a produção, eximindo-se de toda responsabilidade que implicaria manter um quadro de trabalhadores rurais assalariados” (Ibid.: 119, tradução própria). Isso exemplifica a subsunção material dos pequenos produtores rurais: mesmo na ausência de relação salarial, as empresas monopolistas exercem controle externo sobre o processo produtivo, determinando toda a sua estrutura e padrões de trabalho, ao mesmo tempo em que moldam a própria organização da vida cotidiana desses trabalhadores.

O fato de os motoristas permanecerem autônomos não nega a existência de vínculo entre eles e as plataformas como a Uber. Contudo, em essência, esse vínculo não

³ Se não há subsunção formal, conseqüentemente não há subsunção real, pois “a subsunção real é também e sempre subsunção formal [...] mas a recíproca não é verdadeira” (Napoleoni, 1981: 69).

se caracteriza pela troca da força de trabalho por capital variável, relação típica de assalariamento, mas sim por uma forma objetiva e particular de dominação, decorrente da subsunção material do trabalhador independente no capital. Portanto, não há dúvida de que se trata de um sistema de exploração do trabalho dos motoristas, mas, por ocorrer exclusivamente na esfera da circulação – e não na esfera da produção, onde se dá a valorização do valor –, consideramos mais recomendável tratar essa forma de trabalho não pago como *espoliação do trabalho*.

Não é exagero considerar que o controle exercido sobre os motoristas é semelhante àquele realizado pelo capital mercantil durante os séculos XVI e XVII, no qual o capital “suga parasitariamente” os “produtores independentes, que exercem seus ofícios ou lavram a terra com métodos tradicionais e antigos” (Marx, 2011: 579). Por certo, trata-se, nesse caso, de uma situação pré-capitalista, comandada pelo capital mercantil, enquanto as plataformas como a Uber representam um fenômeno específico do estágio atual do capitalismo. Contraditoriamente, o surgimento hoje de um modelo de negócio com essas características revela a própria dificuldade do capital em encontrar saídas para sua crise.

O capitalismo sempre conviveu com formas regressivas de exploração do trabalho, mesmo que isso gere disfuncionalidades ao processo de valorização do valor. Conforme enfatiza Harvey (2004: 121), “[...] todas as características da acumulação primitiva que Marx menciona permanecem fortemente presentes na geografia histórica do capitalismo até os nossos dias”. Marx esclarece, no emblemático capítulo XXIII do livro 1 de *O capital*, que o movimento de acumulação primitiva não é apenas um pressuposto histórico, mas também uma ação continuada, uma vez que a expropriação dos meios de produção e a proletarianização são elementos intrínsecos ao processo de acumulação capitalista. Nos termos de Marx (2011: 727):

Pode ser chamada de acumulação primitiva, pois, em vez de resultado histórico, é fundamento histórico da produção especificamente capitalista. Como ela surge, é matéria de que trataremos mais adiante. Basta saber, por ora, que ela constitui o ponto de partida. Mas todos os métodos para elevar a força produtiva social do trabalho, surgidos sobre esse fundamento, são ao mesmo tempo métodos para elevar a produção do mais-valor ou do produto excedente, que por sua vez é o fato constitutivo da acumulação. São, portanto, ao mesmo tempo métodos para produzir capital com capital ou métodos para acelerar sua acumulação.

Assim, ao contrário do capital comercial e do capital portador de juros, o modelo de negócio das plataformas como a Uber não gera, em nenhuma circunstância, funcionalidade para a acumulação de capital. Isso porque, “apesar de o capital a juros (também o capital comercial) apropriar-se de parte do mais-valor sem produzi-lo, ele não é parasitário, uma vez que contribui para que o capital produtivo o faça” (Carcanholo e Nakatani, 1999: 293). No entanto, cabe destacar que o capital fictício, como desdobramento dialético do capital de comércio de dinheiro e do capital portador de juros (Carcanholo, 2011), apresenta uma dimensão parasitária, tornando-se disfuncional para a de reprodução ampliada do capital. Como explicam Carcanholo e Nakatani (1999: 301):

[...] o capital especulativo parasitário é o próprio capital fictício, quando ele ultrapassa em volume os limites suportados normalmente pela reprodução do capital industrial. Sua característica básica está no fato de que ele não cumpre nenhuma função na lógica do capital industrial. É um capital que não produz mais-valor ou excedente-valor e não favorece nem contribui para a sua produção. No entanto, ele se apropria de excedente e o exige em magnitude crescente. Sua lógica é a apropriação desenfreada do mais-valor, ou melhor, do lucro (o lucro especulativo); realiza, assim, ou pelo menos pretende fazê-lo, os anseios derivados da própria natureza íntima do capital: o não-compromisso com o valor-de-uso e, apesar disso, a autovalorização. Ele conduz, ou pretende conduzir, a contradição valor/valor-de-uso ao extremo do seu desenvolvimento, isto é, teoricamente à destruição do valor-de-uso.

De forma contraditória, o paradigma da digitalização deu origem a formas de obtenção de mais-dinheiro que atuam como obstáculos à acumulação de capital. Na longa citação abaixo, Srnicek (2022: 10), não apenas oferece uma crítica válida ao conceito de trabalho gratuito, tal como proposto por autores como Christian Fuchs, mas também destaca corretamente as disfuncionalidades introduzidas pelo caráter rentista das plataformas no processo de acumulação. No entanto, comete um equívoco ao generalizar esse fenômeno, ao afirmar que as plataformas, como um todo, “são predominantemente rentistas”. Embora essa generalização seja problemática, isso não invalida sua correta explicação sobre o caráter disfuncional de certas plataformas digitais para a reprodução ampliada de capital. Nos termos do autor:

Se as plataformas são predominantemente rentistas, então o capitalismo não só não tem uma nova fonte de valor, como tem uma nova obstrução à acumulação – conclusão diametralmente oposta à tese do trabalho gratuito. O crescimento deste setor rentista é duplamente prejudicial para o capital. Significa, em primeiro lugar, uma redução na taxa média

de lucro porque esses capitalistas improdutivos devem receber a mesma taxa de lucro que outros setores – mas eles mesmos não geram novo mais-valor e, em vez disso, agem para diluir o excedente total entre os setores mais capitalistas. Em segundo lugar, como esses rentistas de tecnologia são monopolistas, eles também impedem a equalização da taxa de lucro ao impedir o fluxo de capital para concorrentes diretos [...] Como Marx e outros observaram há muito tempo, os rentistas têm interesses de classe diferentes dos capitalistas produtivos ou dos trabalhadores. Mas, diferentemente de vários relatos sobre feudalismo digital ou de um novo modo de produção emergente, essa luta ocorre dentro dos imperativos estruturais definidos pelo capitalismo – uma luta pela distribuição do mais-valor em vez de sua superação (Ibid.).

Além de generalizar indevidamente o caráter rentista para um amplo conjunto de plataformas, outro tropeço de Srnicek (2022) é a afirmação de que as empresas proprietárias de plataformas digitais obtêm renda de forma semelhante à renda obtida pelos proprietários de terras.⁴ No caso específico das plataformas como a Uber, isso ocorreria devido à propriedade da infraestrutura digital. Assim:

As rendas de infraestrutura também existem na forma de plataformas intermediárias nas quais outros passam a confiar. Uber e Airbnb, por exemplo, apropriam-se de parte da transação econômica que sua plataforma possibilita. Os atores econômicos que usam essas plataformas estão, de fato, pagando um dízimo aos proprietários das plataformas para usar seus bens escassos (Ibid.: 10).

Por todas as razões expostas acima, é válido perceber que, embora o serviço de transporte de passageiros por meio de plataformas como a Uber seja especialmente precarizado, contribuindo para a intensificação da precarização geral que marca este momento histórico, este específico modelo de negócio não atua no sentido de contrarrestar a lei da queda tendencial da taxa de lucro. Isso porque o motorista uberizado, assim como o taxista tradicional que dirige o seu próprio veículo, é um trabalhador improdutivo. Essa particular e profunda precarização das relações e do processo de trabalho não aumenta a massa de mais-valor produzido globalmente, mas apenas permite que um tipo específico de capital obtenha uma vantagem, do ponto de vista da totalidade do sistema, na distribuição do mais-valor produzido socialmente. Apesar de existir uma extensa espoliação do trabalho, o motorista uberizado é tanto um trabalhador improdutivo, do ponto de vista da reprodução do capital, quanto um trabalhador

⁴ Para uma crítica à aplicação da noção de renda da terra aos lucros de plataformas como Google ou Facebook, ver Zanghelini (2024).

individualizado, pois não compõe nenhum elo do trabalho coletivo produtor de mercadorias.

Um aspecto adicional que merece atenção, ainda que brevemente, diz respeito ao trabalho de engenheiros e programadores responsáveis pelo desenvolvimento dos algoritmos e interfaces de plataformas como a Uber. Nesse caso, ao contrário dos motoristas, verifica-se a subsunção formal do trabalho no capital. No entanto, embora exista uma efetiva relação de compra e venda da força de trabalho, não há produção de valor e mais-valor, pois o produto do trabalho desses profissionais não assume a forma de mercadoria. O trabalhador informacional assalariado por plataformas como a Uber atua apenas no desenvolvimento e na manutenção de arquiteturas digitais e algorítmicas, as quais propiciam à empresa exercer uma mediação parasitária entre os motoristas e os passageiros.

Portanto, o valor de uso da força de trabalho de engenheiros, cientistas de dados, economistas (entre outros) que estão subsumidos formalmente por plataformas como a Uber reside somente no fato de proporcionarem a apropriação de parte do mais-valor produzido socialmente. Por essa razão, é possível afirmar que os trabalhadores que constroem e operam esse tipo específico de plataforma digital são trabalhadores improdutivos do ponto de vista da reprodução do capital, visto que o consumo do valor de uso dessas capacidades de trabalho não gera mais-valor, mas apenas novos valores de uso – isto é, gera o bem material (a plataforma) que é utilizado para controlar externamente o trabalho dos motoristas. Consideradas as devidas diferenças, essa dinâmica se semelha à dos trabalhadores bancários, que são produtivos apenas sob a ótica do banqueiro. Portanto, também aqui, podemos dizer que ambos são “[...] trabalhadores assalariados do capital; mas nem por isso se tornam trabalhadores produtivos” (Marx, 2022: 113).

Debatendo as visões de Simon Joyce e Sigurd Oppegaard

Joyce (2020) propõe uma “[...] re-teorização das principais relações sociais do trabalho em plataformas, com base em dois conceitos extraídos de Marx: a subsunção do trabalho e o nexa monetário” (Joyce, 2020: 541, tradução própria). Ele argumenta, nesse sentido, que “[...] existem provas claras da existência de um nexa monetário no trabalho em plataformas e, portanto, do estabelecimento da subsunção na relação entre trabalho e capital” (Ibid.: 543, tradução própria).

O autor destaca acertadamente que as relações sociais no interior das plataformas digitais não são todas idênticas, mas sua proposta de diferenciá-las de acordo com diferentes níveis de desenvolvimento da subsunção do trabalho é problemática. Ele afirma que “[...] em alguns tipos de trabalho de plataforma, a subsunção é mais desenvolvida, enquanto outros exibem o tipo de ‘subformas transicionais’ discutidas por Marx” (Ibid.: 548, tradução própria). Nesse contexto, Joyce (2020) utiliza a noção de “subsunção formal incompleta” ou “subsunção parcialmente desenvolvida” para tratar das questões relacionadas à temática das plataformas digitais. Assim:

[...] Marx identificou “subformas transicionais”, nas quais a subsunção formal é incompleta. Nestas formas transitórias, o capital “não intervém no próprio processo de produção”, “o produtor imediato ainda desempenha a função de vender os seus produtos e de utilizar o seu próprio trabalho”, mas o capital é, no entanto, capaz de extrair trabalho não remunerado como resultado do fornecimento de “condições de trabalho”, tais como dinheiro, ferramentas, matérias-primas ou acesso aos mercados (Ibid.: 545, tradução própria).

Como explica Napoleoni (1981: 68), a subsunção formal deve ser “[...] entendida em dois sentidos: em sentido genérico e em sentido específico”. No sentido genérico (ou geral), a subsunção formal representa, dada a expropriação material dos trabalhadores independentes, uma alteração na forma de apropriação do trabalho excedente, cuja base torna-se estritamente econômica por meio da relação de assalariamento. No sentido específico, significa precisamente que, “na manufatura, a subsunção do trabalho no capital é apenas formal” (Prado, 2018: 3). Assim, percebe-se que o trabalhador especializado e parcial da manufatura está subsumido a uma forma geral e específica de produção social, apesar de o processo de trabalho permanecer fundamentalmente artesanal. Ou seja, “[...] difere apenas *formalmente* dos modos de produção anteriores” (Marx, 2022: 94), sem superar a relação sujeito-objeto⁵ e, por conseguinte, as travas ao constante aumento de produtividade.

Do ponto de vista do método, embora a subsunção formal seja historicamente anterior, ela pressupõe logicamente, desde o início, a subsunção real, na medida em que a simples aquisição dos instrumentos, objetos e da força de trabalho pelo capital já define a autoridade deste sobre o processo de trabalho, de modo que a fase histórica da

⁵ “O trabalhador, quando está apenas formalmente subsumido no capital, ainda incorpora em si a maioria das forças produtivas da sociedade, na forma da maior parte do 'saber social' produzido no âmbito dessa sociedade” (Hirano, 2001: 15).

manufatura não passa de uma preparação para as transformações radicais que levam, com a Revolução Industrial, à subsunção real. É por isso que Bolaño (2000) chama a esse período de acumulação primitiva do conhecimento, o que quer dizer, expropriação do conhecimento empírico da classe trabalhadora artesanal, na manufatura, para sua posterior devolução, transformada, à classe trabalhadora industrial como conhecimento alheio imposto.

Não é, portanto, adequado empregar a categoria subsunção formal para analisar relações sociais em que o trabalho ainda não está incorporado – mediante o assalariamento – ao movimento constantemente renovado do capital. Em outras palavras, é inadequado utilizar a noção de subsunção, mesmo enquanto “incompleta”, para tratar de formas de exploração em que não se encontra ainda estabelecida a igualdade formal entre os proprietários da mercadoria força de trabalho e os proprietários do capital. Como indica a citação abaixo, mesmo ao examinar formas intermediárias ou híbridas, Marx não parece mobilizar a categoria de subsunção para referir-se a essas relações sociais pré-capitalistas de subordinação do trabalho. Pelo contrário, ele parece enfatizar a necessidade de distinguir claramente entre a mera subordinação e a subsunção do trabalho no capital. Nos termos de Marx (2011: 579).

Indicaremos, de passagem, formas intermediárias em que o trabalho excedente não é extorquido por coação direta ao produtor, ainda não estando este formalmente sujeito [subsumido] no capital. Nessas formas, o capital ainda não se apossou diretamente do processo de trabalho. Ao lado dos produtores independentes, que exercem seus ofícios ou lavram a terra com métodos tradicionais e antigos, encontramos o usurário ou o comerciante, o capital usurário ou o capital comercial, que os suga parasitariamente.

Joyce (2020) apresenta a plataforma digital Upwork como exemplo de subsunção formal *incompleta* do trabalho no capital. Embora essa definição seja questionável – conforme discutido acima –, a constatação do autor de que a plataforma extrai um excedente econômico através de um processo de mediação parece adequada. Não obstante, cabe dizer que, no caso da Upwork – que medeia relações entre trabalhadores (majoritariamente qualificados) e empresas –, ocorre a subsunção *completa* (e não incompleta) do trabalho por parte das empresas contratantes, não propriamente pela plataforma. Ademais, muitos desses trabalhadores constituem os elos do trabalho coletivo que compõem a cadeia geral de produção das empresas contratantes, sendo, portanto, trabalhadores produtivos. A exceção se dá quando as atividades desenvolvidas estão

relacionadas a funções administrativas ou de *marketing*, ou quando é o capital comercial que contrata a força de trabalho através da plataforma.

A noção de trabalho por peça ou salário por tempo aplica-se a esses trabalhadores *freelancers*. No entanto, é importante destacar que o lucro de plataformas como a Upwork decorre da apropriação de uma parte do valor pago ao trabalhador pela empresa contratante, o que é bastante diferente do caso de plataformas como a Uber, que intermedeiam a relação entre motoristas e consumidores finais. Nos termos do autor:

[...] a descrição de Marx das “subformas transicionais”, onde a subsunção está a emergir, mas é incompleta, capta aspectos importantes de plataformas em que o trabalho do tipo *freelancer* é realizado por trabalhadores que mantêm um grau (cada vez menor) de independência, mas onde as agências que outrora mediavam este tipo de trabalho foram amplamente substituídas por poderosas plataformas *online*. Plataformas como a Upwork medeiam formas de *design freelancer* e outros trabalhos criativos que são conduzidos como sempre foram, mas com a presença adicional de uma grande concentração de capital que proporciona aos trabalhadores “as condições de trabalho” (ou seja, a infra-estrutura de plataforma que liga os trabalhadores a clientes num mercado global) e que, como resultado, extrai um excedente (Ibid.: 546, tradução própria).

Em relação a plataformas como a Uber, Joyce (Ibid.: 545, tradução própria) inicialmente destaca “a perda de independência dos pequenos produtores” para se referir à subsunção formal do trabalho no capital:

Na verdade, os exemplos históricos de subsunção formal citados por Marx apresentam semelhanças impressionantes com o trabalho em plataformas. A perda de independência dos pequenos produtores é imediatamente reconhecível onde as plataformas medeiam o trabalho anteriormente realizado de forma independente, ou em empresas de pequena escala, e onde o trabalho essencialmente semelhante é agora conduzido sob relações de subordinação a uma grande parcela de capital (de risco). Uber é um exemplo óbvio (Ibid.: 545-546, tradução própria).

Com efeito, os motoristas que prestam serviços de transporte individual de passageiros perdem sua independência ao se vincularem a plataformas como a Uber. Contudo, essa perda decorre de um particular processo de subsunção material que não envolve a troca da força de trabalho por capital variável e, portanto, não configura a subsunção formal do trabalho no capital. Na verdade, já que o controle do capital sobre o processo de trabalho é externo, mediante diversos mecanismos, incluindo o algorítmico,

é fundamental ressaltar que a autonomia do trabalhador é preservada em relação ao uso e cuidado do equipamento de sua propriedade (no caso da Uber, o automóvel).

Na sequência, Joyce (2020) relaciona o “nexo monetário” com o processo de subsunção do trabalho. Para ele, “[...] na medida em que o trabalho nas plataformas estabelece, através da subsunção ou das suas subformas transitórias, uma relação entre trabalho e capital, segue-se que as relações entre o trabalhador e a plataforma assumem a forma de um *nexo monetário*” (Ibid.: 546, tradução própria). Por essa razão, o autor argumenta que a principal forma de controle do trabalho em plataformas digitais não são os algoritmos, como geralmente se afirma na literatura, mas sim a relação monetária. Segundo Joyce (2020: 547, tradução própria):

Redescobrir o *nexo monetário* no trabalho em plataformas traz importantes implicações analíticas. Em primeiro lugar, sublinha a importância do salário como mecanismo de controle dos trabalhadores; algo persistentemente subestimado nos relatos sobre o trabalho em plataformas, em que a capacidade de controle é quase universalmente atribuída a algoritmos ou algum outro artifício tecnológico. As discussões em voga sobre a “gamificação” das plataformas, a “*black box*” ou o “*panopticon*”, no entanto, não conseguem registrar que a coisa mais importante que o capital exige dos trabalhadores das plataformas não é o controle: é o trabalho, pelo qual os trabalhadores devem ser pagos, para que o trabalho seja realizado de acordo com o padrão e a intensidade exigidos e para que os trabalhadores voltem e façam o mesmo amanhã.

É correta a afirmação de que a principal forma de controle do capital sobre os trabalhadores é o *nexo monetário*, e não podia ser diferente em uma sociedade em que a própria subsistência dos indivíduos não é garantida. No entanto, no caso das plataformas como a Uber, a natureza do *nexo monetário* está no circuito da renda, na esfera da circulação. Por certo, isso não implica de modo algum uma redução do poder das empresas sobre os trabalhadores, especialmente em relação àqueles que se endividaram para comprar seus próprios veículos. Assim, diferentemente do argumento apresentado pelo autor, consideramos que a relação social entre os motoristas e as plataformas como a Uber não se caracteriza pelo *nexo monetário* típico de uma relação salarial, e isso não tem a ver com questões jurídicas, mas sim ao fato de o trabalho vivo do motorista não ser mobilizado pelo capital variável.

Em suma, Joyce (2020) contribui de maneira relevante para o debate ao analisar as plataformas como a Uber à luz da teoria de Marx, enfatizando que atualmente “[...] a pesquisa sobre o trabalho em plataformas tem caráter fortemente empírico, com pouco

desenvolvimento teórico” (Ibid.: 541, tradução própria). Ou seja, a maior parte das análises até agora “[...] permanece quase que inteiramente descritiva, baseada em pouco mais do que senso comum e categorização *ad hoc* (Ibid.: 543, tradução própria). Dito isso, o autor teria sido mais preciso se tivesse compreendido que plataformas como a Uber exercem um controle externo sobre os motoristas e promovem uma concreta mediação entre eles e os consumidores diretos, de modo que a relação social entre trabalho e capital assume um caráter parasitária e o dinheiro continua a ser dinheiro (*i.e.*, não se transforma em capital).

Isso implica que a acumulação de capital em plataformas como a Uber apresenta um caráter regressivo e se assemelha, em certos aspectos, a algumas das subformas transitórias mencionadas pelo autor, sem se confundir, no entanto, com elas, na medida em que não se trata da hegemonia do velho capital mercantil, mas de um específico movimento especulativo que se aproveita das oportunidades abertas pelo desenvolvimento das tecnologias da informação e da comunicação e das condições sociais geradas pela expansão do exército industrial de reserva vinculado às políticas neoliberais e à reestruturação produtiva.

Oppegaard (2023) segue a perspectiva de Joyce (2020) em seu estudo sobre as plataformas de serviço de transporte individual em Oslo: “[...] dou continuidade à abordagem de Joyce com uma análise empírica da plataformização da indústria norueguesa de táxis e das condições de trabalho dos motoristas por meio do conceito de subsunção de Marx” (Ibid.: 420, tradução própria). Em seguida, acrescenta a seguinte questão: “como a plataformização da indústria norueguesa de táxis pode ser conceituada como subsunção?” (Ibid.).

Antes de mais nada, não é despropositado afirmar que Oppegaard (2023), ao tomar Vrousalis (2017) como referência, adota uma noção de subsunção híbrida ainda mais problemática. Não cabe aqui aprofundar os argumentos deste último, mas é relevante observar alguns aspectos específicos de sua contribuição. Vrousalis (2017) argumenta que, além da subsunção formal e da subsunção real do trabalho no capital, haveria outras duas formas de subsunção do trabalho: uma subsunção híbrida, a qual teria propiciado o surgimento do modo de produção capitalista, e uma subsunção abstrata, a qual propiciaria o surgimento do comunismo.⁶

⁶ Nos termos do autor: “[...] Marx subscreve pelo menos quatro modos de subsunção: híbrida, formal, real e abstrata. A subsunção híbrida, por um lado, representa a forma como o capital domina os trabalhadores sob a usura, o *putting-out* e o chamado ‘sistema doméstico’. É, nesse sentido, uma ‘forma de transição’ do

Ademais, de acordo com Vrousalis (2017: 7, tradução própria), para Marx “[...] as relações capitalistas de produção são anteriores ao modo de produção capitalista e, portanto, não pressupõem o trabalho assalariado”. Por essa razão, o autor afirma que, “[...] segundo o próprio Marx, algumas formas de capital mercantil, como o *putting-out*, têm um ponto de apoio na produção. Por essa razão, elas não constituem mera redistribuição do valor existente” (Ibid.: 9, tradução própria). Essa interpretação é evidentemente imprecisa, pois, além de ignorar que o modo de produção capitalista pressupõe sim o trabalho assalariado, o *putting-out system*, a despeito de efetivamente desempenhar um papel de transição, não pode ser confundido com o trabalho assalariado propriamente dito e, portanto, com a produção de valor e mais-valor.

Em linhas gerais, o antigo sistema de produção era comandado pelo velho capital mercantil, que vendia os produtos acabados acima de seu valor, obtendo mais dinheiro na esfera da circulação. Assim, o capital mercantil, que crescentemente coagia os artesãos da indústria doméstica e obtinha seus lucros vendendo os produtos ali produzidos nos mercados distantes, não estava aumentando sua riqueza enquanto capital na esfera da produção. Aliás, o velho capital comercial representava até mesmo uma disfuncionalidade para o surgimento do modo de produção capitalista, não obstante ter servido de fato ao processo de acumulação primitiva de capital, que transbordaria posteriormente para a indústria, além de ter sido uma alavanca fundamental para o rompimento de certos laços feudais, em favor da centralização absolutista, na transição ao capitalismo. Mais precisamente:

[...] como esta forma de capital não consegue penetrar *diretamente* nos mecanismos de reprodução do trabalho e, principalmente, não é capaz de se apropriar da *força de trabalho*, a sua autonomia pode ser pensada também por oposição à sua forma “superior”, isto é, o capital propriamente dito, que só se manifesta no modo de produção capitalista

feudalismo para o capitalismo. A subsunção formal e a real são explicitamente discutidas por Marx em *O capital*, volume I, e os *Resultados do Processo Imediato de Produção*. Finalmente, a subsunção abstrata refere-se às formas como o capital domina os trabalhadores na fábrica cooperativa. Neste sentido, é uma forma de transição do capitalismo para o comunismo” (Vrousalis, 2017: 6, tradução própria). A respeito da chamada subsunção abstrata, citamos a explicação do autor apenas para registro, pois ele realiza uma extrapolação abusiva da teoria de Marx, em seus termos: “ao contrário da subsunção antediluviana [subsunção híbrida], que faz a ponte entre o feudalismo e o capitalismo, a forma ‘pós-diluviana’ [subsunção abstrata] faz a ponte entre o capitalismo e o comunismo [...] O argumento, grosso modo, é que se a pequena produção de mercadorias pode ser subsumida pelo capital através da dependência do mercado de usuários ou comerciantes, então pode ser subsumida pelo capital através da dependência do mercado *tout court*, ou seja, sem usuários ou comerciantes. Em outras palavras, o capital pode subsumir o trabalho através da *mera troca*. Esse modo de subsunção eu chamo de *subsunção abstrata*” (Ibid.: 22, tradução própria).

e que, portanto, precisa *incluir* e simultaneamente negar o trabalho. Somente neste caso o capital pode se converter em valor que se autovaloriza e, simultaneamente, possibilitar a autonomização da esfera econômica, a qual, desde então, tende a *articular* todas as demais (Mariutti, 2020: 9).

No entanto, e curiosamente, em que pese a influência de Vroussalis a respeito da subsunção híbrida e da constituição do capital como forma social, a explicação de Oppergaard (2023) sobre a subsunção formal do trabalho no capital é bastante precisa. Isso porque ele reconhece que subsunção não é a mesma coisa que subordinação do trabalho, apontando inclusive que a subordinação representa um segundo momento do processo de subsunção, que é inicialmente constituído pela expropriação do trabalhador das condições objetivas de reprodução (aspecto material) e pela transformação da força de trabalho em mercadoria (aspecto econômico). Nas palavras do autor:

A subsunção descreve um processo pelo qual os trabalhadores e o processo de trabalho são, em primeiro lugar, material e economicamente constituídos como uma mercadoria e um momento do capital e se tornam “o instrumento do processo de valorização” e, em segundo lugar, sujeitos à dominação e subordinação que essa relação implica, destacando a especificidade das relações sociais capitalistas (Ibid.: 420, tradução própria).

Como bem explica Galvan (2018: 85), a categoria subsunção não significa simples dependência ou subordinação do trabalho pelo capital:

Subsunção não significa dependência, embora não a negue, pois a relação de subsunção é algo mais: ela é imediatamente inerente e intrínseca na própria constituição do capital. É o nexos que o define. Há, portanto, subsunção do trabalho no capital toda vez que há capital. Teremos capital quando um desses elementos componentes estiver presente: trabalho subsumido e capital que o subsume. Ambos não somente compõem. Eles se definem reciprocamente

No que se refere ao seu objeto específico de estudo, Oppergaard (2023) explica que “a indústria norueguesa de táxis tem sido tradicionalmente organizada com três atores do lado da oferta: proprietários de táxis, centrais de despacho e motoristas empregados” (Ibid.: 425, tradução própria). “Enquanto alguns proprietários operam sozinhos [...] outros empregam motoristas adicionais. Estes motoristas são pagos com base em um modelo de remuneração por peça [*piece-rate model*] e recebem entre 30 e 50% do que ‘dirigem’ [*drive in*]” (Ibid., tradução própria). No entanto, com o surgimento das plataformas

digitais e a desregulamentação do setor, esse formato tradicional sofreu alterações. De acordo com o autor:

Tanto os proprietários [que dirigem os seus próprios veículos] como os motoristas [que são empregados por capitalistas proprietários de veículos] se cadastram nas plataformas e recebem solicitações de passageiros por meio dos aplicativos móveis das plataformas, além de encontrarem clientes nos segmentos de mercado tradicionais, como chamadas de rua e pontos de taxi (Ibid., tradução própria).

Oppegaard (2023) observa de maneira correta que existem diferenças entre a relação social estabelecida entre a plataforma digital e os motoristas que são proprietários de seus próprios veículos e a relação social entre a plataforma e os motoristas que são empregados por um proprietário de veículos. No que diz respeito aos motoristas autônomos, que são os próprios donos ou alugam seus veículos, a argumentação do autor inicialmente apresenta certa semelhança com a hipótese aqui defendida, pois ele avalia que existem acordos “híbridos”. Nos termos de Oppegaard (2023: 431, tradução própria):

Em Oslo, as plataformas desenvolveram um segmento de mercado adicional dentro da organização tradicional da indústria dos táxis. Os proprietários de táxis autônomos [*self-employed*] em Oslo que utilizam as plataformas para alargar o seu mercado podem, portanto, ser vistos como incluídos nos arranjos “híbridos” acima descritos. Não são empregados nem estão diretamente subordinados a nenhuma das plataformas de táxi, utilizando os seus próprios carros e encontrando clientes por meio de várias plataformas, mas tornaram-se parcialmente dependentes dos segmentos de mercado que as plataformas de táxi criaram e da tecnologia digital que fornecem.

Nesse trecho, podemos dizer que o autor relativiza o controle exercido pelas plataformas digitais. Embora os motoristas uberizados conservem a perícia manual do serviço – e, portanto, a própria perspectiva de carros autônomos esteja longe de ser uma realidade –⁷, entendemos que sua autonomia se limita aos aspectos operacionais do transporte. O controle externo que as plataformas exercem sobre o processo de trabalho, através de diversos mecanismos tecnológicos, gera uma dependência tão profunda que o motorista só consegue acessar o mercado por meio delas, configurando um salto qualitativo além da mera subordinação. O que emerge é uma relação social específica,

⁷ Como Benanav (2020) aponta: “O Uber e o Lyft provavelmente imaginavam que a essa altura já teriam dispensado esses trabalhadores, substituídos por robôs. Mas, como muitas promessas de automação, os carros sem motorista ainda estão longe de se tornar realidade”.

determinada por uma forma particular de capital que subsume materialmente o trabalho dos motoristas autônomos.

No que diz respeito aos motoristas empregados por um capitalista que possui o veículo e a licença de táxi, Oppegaard (2023) afirma com exatidão que os motoristas recebem um salário por peça e são, dessa forma, subsumidos formalmente pelo capital. De acordo com o autor:

Muitos dos motoristas que trabalham nas plataformas de táxi em Oslo, no entanto, são empregados por proprietários de táxis [...] Esses motoristas de plataformas de táxi encontram clientes em segmentos de mercado tradicionais (chamadas de rua, pontos de táxi e centros de despacho), bem como através das plataformas, e são formalmente subsumidos por meio de acordos de trabalho baseados em um modelo de remuneração por peça, de maneira semelhante aos motoristas de táxi tradicionais na Noruega (Ibid.: 431, tradução própria).

Mais adiante, contudo, Oppegaard (2023) considera que os motoristas empregados seriam “duplamente” subsumidos, tanto por utilizarem as plataformas digitais quanto por serem contratados pelos capitalistas proprietários de táxis. Mas isso é uma afirmação equivocada, pois esses trabalhadores só poderiam ser formalmente subsumidos por um ou outro capital, mas não por ambos ao mesmo tempo. Esse deslize ocorre porque o argumento do autor toma outro caminho, no qual ele passa a considerar que os motoristas que utilizam as plataformas digitais se tornam subsumidos formalmente devido à gestão algorítmica. Conforme indicado na longa citação abaixo:

[...] em Oslo, as plataformas reorganizaram parcialmente a indústria, estabelecendo um novo segmento de mercado e introduzindo novos elementos no processo laboral – mais notavelmente o sistema de classificação e os esquemas de bônus. É importante ressaltar que isto resultou apenas numa transformação formal do processo de trabalho ou produção, onde as plataformas não exercem dominação e supervisão através de uma remodelação das condições sociais e tecnológicas de produção características da subsunção real, mas através de uma coordenação das relações de mercado através de tecnologias digitais. Neste sentido, a “gestão algorítmica” realizada pelas plataformas de táxi em Oslo é principalmente uma ilustração da subsunção formal do trabalho e de uma forma econômica de poder exercida através de tecnologias digitais. Os motoristas empregados pelos proprietários de táxis e que trabalham por meio das plataformas podem, portanto, ser vistos como formalmente subsumidos tanto por sua relação com os proprietários de táxis *quanto pela* coordenação do mercado de táxis pelas plataformas digitais (Ibid.: 432, tradução própria).

É devido à problemática noção de apropriação de mais-valor a partir de uma subsunção “híbrida”, sem o controle direto do processo de trabalho pelo capital, que o argumento do autor se torna confuso, pois implica que tanto os motoristas empregados por um capitalista individual, que utilizam plataformas digitais, quanto os motoristas autônomos, que se encontram em acordos “híbridos”, estariam produzindo valor e mais-valor para plataformas como a Uber. Segundo Oppegaard (2023: 424, tradução própria):

"Subsunção híbrida" [...] refere-se a arranjos em que o capital se apropria de mais-valor sem ter subsumido formalmente o trabalho ou adquirido controle direto sobre o processo de trabalho [...] como no caso do capital portador de juros ou comercial, ou da chamada indústria doméstica.

Para manter a coerência do texto, Oppegaard deveria ao menos considerar que os motoristas autônomos também estão subsumidos formalmente pelas plataformas digitais. Ou, o que seria mais apropriado, reconhecer que os motoristas empregados estão subsumidos formalmente apenas em sua relação com os capitalistas proprietários dos táxis. Ademais, no contexto dessa suposta “dupla” subsunção formal, surge uma questão retórica: dado que o salário seguiria um modelo por peça, o motorista, ao ser empregado por um capitalista proprietário de táxis e, ao mesmo tempo, estar vinculado a uma plataforma digital, estaria recebendo dois salários? A pergunta é absurda, mas ela é válida para ressaltar que não há nenhuma relação de assalariamento entre os motoristas e as plataformas digitais, mas uma relação tipicamente parasitária de espoliação do trabalho.

De todo modo, podemos afirmar que a análise de Oppegaard (2023) sobre a reestruturação da indústria de táxis em Oslo é bastante pertinente. Sua constatação de que motoristas empregados por proprietários de táxi também utilizam plataformas digitais reforça a hipótese defendida aqui: plataformas como a Uber não apenas medeiam, mas exercem um controle externo sobre o processo de trabalho – um aspecto chave em nossa interpretação do problema, mas que nenhum dos autores citados abordou com atenção. No caso do motorista assalariado, a única peculiaridade é que a apropriação parasitária pode se estender além do rendimento do trabalhador, atingindo também o lucro do capitalista.

Sobre a subsunção real do trabalho no capital, Oppegaard (2023: 427, tradução própria) afirma que esta “implicaria a transformação do capital e o controle do processo de produção”, mas isso não ocorre no caso dos motoristas em Oslo, pois “[...] a plataformização não conduziu a uma transformação fundamental dos processos de

produção” (Ibid.: 427, tradução própria). Ou seja, os motoristas manteriam uma significativa autonomia, já que “as plataformas exercem uma forma de controle direcionado às condições em que funcionam [...] mas não instrui diretamente os motoristas sobre o que devem fazer e como” (Ibid.: 432-433, tradução própria).

A plataforma do setor de táxi norueguês não resultou em uma transformação radical correspondente à conceituação de subsunção real de Marx, mas pode ser visto como um elemento na subsunção formal de trabalho, em que as plataformas exercem uma forma econômica de poder através de tecnologias digitais. Ainda assim, o caso das plataformas de táxi em Oslo mostra que as plataformas se apropriam das condições sociais e tecnológicas das produções e introduzem um processo que pode resultar em uma subsunção real no futuro (Ibid.: 421, tradução própria).

Oppegaard (2023) acerta ao argumentar que, para os motoristas empregados por capitalistas proprietários de táxis, não há subsunção real do trabalho no capital, apenas subsunção formal. No entanto, equivoca-se ao supor que exista qualquer tipo de subsunção formal na relação entre motoristas e plataformas. Ele também está correto ao afirmar que o motorista mantém autonomia sobre os procedimentos internos do serviço de transporte, mas desconsidera o controle externo exercido pela plataforma como forma de subsunção material. Além disso, ao não refletir sobre a possibilidade de codificação do conhecimento prático dos motoristas, sua explicação para a recusa da subsunção real dos motoristas assalariados fica incompleta. Ou seja, seria fundamental que o autor analisasse se o que ele chama de transformação radical levaria à passagem da ferramenta da mão humana para a máquina-ferramenta. De forma alguma, é o estrito aumento do controle externo do capital sobre o processo de trabalho, por meio de regras ou da reconfiguração da infraestrutura tecnológica, que geraria a subsunção real do trabalho no capital.⁸

⁸ De acordo com Oppegaard (2023: 432-433, tradução própria): “Uma verdadeira subsunção dos processos de trabalho dos motoristas de plataformas de táxi implicaria uma remodelação radical dos aspectos sociais e materiais da produção, aumentando a produtividade (extração de mais-valor relativo) e ajustando a organização tecnológica do processo de trabalho e as relações de produção para corresponder aos processos de produção preferidos pelas empresas de plataformas. No caso das plataformas de táxi, tal transformação poderia envolver as plataformas restringindo a autonomia e flexibilidade dos motoristas, impondo maior controle sobre o processo de trabalho, como, por exemplo, primeiro, exigindo exclusividade dos motoristas e limitando suas oportunidades de encontrar clientes nos segmentos de mercado tradicionais e por meio de outras plataformas. Em segundo lugar, elas poderiam retirar dos motoristas a possibilidade de recusar solicitações de passageiros, reconfigurando a infraestrutura tecnológica para atribuir automaticamente corridas aos motoristas. Em terceiro lugar, as plataformas também poderiam exigir que os motoristas trabalhassem em certos horários, limitando sua flexibilidade na programação, como, por exemplo,

Considerações finais

De tudo que foi analisado até aqui, vale enfatizar que o fenômeno da chamada uberização representa um caso específico dos desdobramentos das políticas neoliberais e da reestruturação produtiva iniciada nos anos 1970, cujo objetivo era restaurar as condições de lucratividade, mas que, no entanto, não se concretizou até agora. Pelo contrário, o sistema capitalista tem apresentado crises recorrentes, impulsionando formas regressivas de acumulação, como no caso da Uber, que se valem de avanços tecnológicos e da ampla superpopulação relativa gerada pelo próprio desenvolvimento capitalista. Assim, “o emprego que já não pode ser criado na dimensão da força de trabalho mundialmente disponível é vampirizado pelas plataformas em troca de rendimentos aviltantes” (Cipolla, Aquino e Giorgi, 2022: 682).

As formas renovadas de exploração adotadas por essas plataformas denotam uma tendência à precarização do trabalho que as assemelha às formas pré-capitalistas (de transição), comandadas pelo velho capital mercantil e caracterizadas pela espoliação dos produtores autônomos a serviço da acumulação primitiva. Trata-se de uma liberação da responsabilidade do capital em relação ao assalariamento que, embora constitua uma tendência concreta do desenvolvimento capitalista na fase atual – oferecendo uma saída lucrativa para determinados capitais envolvidos nesse tipo de exploração –, não resolve o problema da crise em seu conjunto, manifestado na tendência de queda da taxa de lucro.

A definição de subsunção material, sem subsunção formal ou real, é importante justamente para diferenciar a situação atual das formas pré-capitalistas de transição. A lógica agora é a de um capital parasitário, que se aproveita dos avanços técnicos ligados à reestruturação produtiva e do amplo exército industrial de reserva, intensificado pela implementação das políticas neoliberais em escala global. Esse processo, se adotarmos uma interpretação restrita do caráter predatório do capital, pode ser descrito como acumulação por despossessão (Harvey, 2004), fundamentando-se na negação enfática da forma salarial.

No atual contexto da luta de classes, o pensamento crítico não deve se empenhar em tentar provar a existência de um vínculo salarial onde ele não existe, mas sim em esclarecer o caráter essencialmente regressiva desse setor, no qual os trabalhadores estão

instruindo-os a permanecer na rua mesmo durante períodos de baixa demanda e punindo-os se se desconectarem, para garantir o fornecimento contínuo”.

relegados a uma situação especialmente precária, submetidos ao amplo controle externo do capital, apesar de os meios de produção e a força de trabalho não lhe pertencerem. Ainda que não representem uma alternativa radical de reestruturação social, estratégias como as cooperativas de plataformas, ao repensarem as finalidades tecnológicas e a lógica econômica, buscam atenuar a precarização do trabalho e ampliar as condições de organização dos trabalhadores (Scholz, 2016; Zygmuntowski, 2018; Sandoval, 2020). Esse pode ser o desafio inicial (reformista) pelo qual os trabalhadores uberizados e aqueles que os apoiam devem assumir – rejeitando os mitos da liberdade e do empreendedorismo e compreendendo que a mera autonomia interna não passa de uma burla diante da verdadeira autonomia, que só é possível por meio da livre associação dos trabalhadores.

Referências

- BENANAV, A. (2020) ‘O modelo Uber. A terra é redonda’. *A terra é redonda*. <https://aterraeredonda.com.br/o-modelo-uber/>.
- BOLAÑO, C. (2000) *Indústria Cultural, Informação e Capitalismo*. São Paulo: Hucitec/Pólis.
- CARCANHOLO, M. D. (2011) ‘Conteúdo e forma da crise atual do capitalismo: lógica, contradições e possibilidades’. *Crítica e Sociedade: revista de cultura política*, 1 (3): 73-84.
- CARCANHOLO, R. & NAKATANI, P. (1999) ‘O capital especulativo parasitário: uma precisão teórica sobre o capital financeiro, característico da globalização’. *Ensaio FEE*, 20 (1): 284-304.
- CINGOLANI, P. (2022) ‘Plataformas, hegemonia das normas neoliberais e reconfiguração das lutas pela reapropriação social’. *Caderno CRH*, 35: 1-13.
- CIPOLLA, F. P., AQUINO, D. C. & GIORGI, F. (2022) ‘Capital de comércio de vendas: o trabalho de delivery sob o jugo dos capitais de plataforma’. *Economia e Sociedade*, 31 (3): 671-699.
- COLOMBINI, I. (2023) ‘Novas formas de subsunção e exército de reserva no trabalho através de plataformas digitais’. In: *XXVIII National Conference on Political Economy - Proceedings*, Federal University of Alagoas, Maceió.
- FINE, B. & SAAD FILHO, A. (2021). *O capital de Marx*. São Paulo: Contracorrente.
- GALVAN, C. G. (2018) ‘Entrevista com Cesare Giuseppe Galvan’. *Revista Eptic*, 20 (3): 82-88.

- HARVEY, D. (2004) *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola.
- HIRANO, S. (2001) 'Política e econômica como formas de dominação: o trabalho intelectual em Marx'. *Tempo Social*, 13 (2): 1-20.
- HERRERA-JARAMILLO, M. & BOLAÑO, C. (2019) 'Modos de vida, conocimiento y capitalismo en perspectiva histórico-estructural. Para una crítica de la comunicación para el desarrollo en América Latina'. *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, (52): 98-122.
- JOYCE, S. (2020) 'Rediscovering the cash nexus, again: subsumption and the labour-capital relation in platform work'. *Capital & Class*, 44 (4): 541-552.
- MARIUTTI, E. B. (2020) 'Capital mercantil autônomo e a transição ao capitalismo: a polêmica sobre as duas vias e o papel das cidades'. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, 8 (2): 7-32.
- MARX, K. (2011) *O capital: crítica da economia política*. Livro I. Vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- MARX, K. (2017) *O Capital: o processo global da produção capitalista*. São Paulo: Boitempo.
- MARX, K. (2022) *Capítulo VI (inédito): manuscritos de 1963-1867*. São Paulo: Boitempo.
- NAPOLEONI, C. (1981) *Lições sobre o capítulo sexto (inédito) de Marx*. São Paulo: Ciências Humanas.
- OPPEGAARD, S. M. N. (2023) 'Platformization as subsumption? A case study of taxi platforms in Oslo, Norway'. *Capital & Class*, 48 (3): 419-437.
- PRADO, E. (2018) 'Subsunção financeira do trabalho ao capital'. *Economia e Complexidade*. Disponível em: <<https://eleuterioprado.blog/2018/04/17/subsuncao-financeira/>>. Acesso em: jan. 2023.
- SANDOVAL, M. (2020) Entrepreneurial activism? Platform cooperativism between subversion and co-optation. *Critical Sociology*, 46 (6): 801-817.
- SCHMIDT, F. A. (2017) *Digital labour markets in the platform economy: Mapping the political challenges of crowd work and gig work*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- SCHOLZ, T. (2016) *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo.
- SRNICEK, N. (2018) *Capitalismo de plataformas*. Buenos Aires: Caja Negra.
- SRNICEK, N. (2022) 'Valor, renda e capitalismo de plataforma'. *Fronteiras – estudos midiáticos*, 24 (1): 2-13.

VROUSALIS, N. (2017) 'Capital without wage-labour: Marx's modes of subsumption revisited'. *Economics & Philosophy*, 34 (3): 411–438.

ZANGHELINI, F. (2024). Vida, trabajo y valor en el siglo XXI: una crítica marxista a la perspectiva de Ursula Huws. *Critica y Resistências*, (19): 209-224.

ZYGMUNTOWSKI, J. (2018) Commoning in the Digital Era: platform cooperativism as a counter to cognitive capitalism. *Praktyka teoretyczna*, 27 (1): 168-192.