



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO**

RAFAELLA LARISSA GOMES DA SILVA

***UBERIZAÇÃO DO TRABALHO:
O CASO DOS MOTOBOYS DE *DELIVERY* DE CAMPINA
GRANDE, PARAÍBA, BRASIL***

João Pessoa

2024



RAFAELLA LARISSA GOMES DA SILVA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação como em Geografia da Universidade Federal da Paraíba, como requisito total para obtenção do grau de Mestra em Geografia.

Área de concentração: Cidade e Campo:
espaço e trabalho

Orientador: Professor. Dr. Alexandre Sabino do Nascimento

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

S586u Silva, Rafaella Larissa Gomes da.

Uberização do trabalho : o caso dos motoboys de delivery de Campina grande, Paraíba, Brasil / Rafaella Larissa Gomes da Silva. - João Pessoa, 2024.

94 f. : il.

Orientação: Alexandre Sabino do Nascimento.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCEN.

1. Uberização. 2. Precarização do trabalho. 3. Vida cotidiana - Campina grande. 4. Serviços de delivery. 5. Aplicativos digitais - Motoboys. I. Nascimento, Alexandre Sabino do. II. Título.

UFPB/BC

CDU 656(043)

"UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: O CASO DOS MOTOBOYS DE DELIVERY DE CAMPINA GRANDE, PARAÍBA, BRASIL"

por

Rafaella Larissa Gomes da Silva

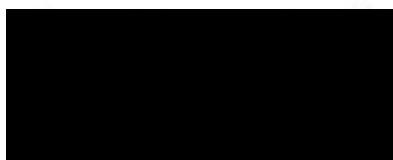
Dissertação de Mestrado apresentada ao Corpo Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito total para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Território, trabalho e Ambiente.

Aprovado por:



Prof. Dr. Alexandre Sabino do Nascimento
Orientador



Prof. Dr. Rafael Faleiros de Padua
Examinador interno



Prof.ª Dr.ª Ana Cristina de Almeida Fernandes
Examinadora externa

**Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e da Natureza
Programa de Pós-graduação em Geografia
Cursos de Mestrado e Doutorado em Geografia**

Agosto/2024.

DEDICÁTORIA

Aos meus avôs maternos Paulo Gomes e
Maria do Carmo (*in memoriam*), a minha mãe
Rosa Maria e a minha tia Patrícia Maria, dedico

AGRADECIMENTOS

Escrevendo esses agradecimentos me recordo bem do processo de escrita marcados pela solidude e nos embalos de grandes nomes da MPB – Cazuza, Belchior, Legião Urbana, Gilberto Gil, Maria Bethânia, Djavan, Marisa Monte, Sandra de SÁ e também do som instigante do rapper Filipe Ret. Então, a gratidão é um dos mais belos sentimentos que pode-se ter. O ser grato é aquele que reconhece os grandes e os pequenos gestos e momentos, aquele que valoriza as mínimas coisas da vida. E aquele que saber dizer obrigado as coisas e as pessoas. Encerrando mais essa fase na caminhada acadêmica sou grata e digo obrigado:

A Deus pelo o dom da vida e por me capacitar e segurar na minha mão nos momentos mais difíceis desse processo.

Aos meus avós maternos, Paulo Gomes e Maria do Carmo (in memoriam), que desde cedo me ensinaram os valores da educação, dos bons modos e da importância do estudo como meio de ascensão social.

À minha mãe, Rosa Maria, sou eternamente grata pelo cuidado, pelo amor incondicional e por todo o zelo ao longo desta caminhada. Agradeço por cada palavra de incentivo nos momentos de angústia que você sempre falava “calma filha vai dar tudo certo, você vai conseguir” me mostrando o quanto eu era capaz, mesmo quando nem eu mesma acreditava

À minha tia Patrícia Maria, que sempre me incentivou a seguir a carreira acadêmica e nunca deixou de acreditar no meu potencial. Sua ajuda e apoio foi essencial para a concretização desse sonho.

Ao meu orientador Alexandre Sabino, minha profunda gratidão por sua orientação profissional e competente, que foi fundamental para a realização desta pesquisa. Suas aulas e conselhos nos meus famosos momentos de “devaneios” foram essenciais para a construção do meu conhecimento e para o meu desenvolvimento acadêmico.

Aos meus amigos que fiz durante esta caminhada, em especial Michel, Rayssa, Neto, Junior, Adílio, Paulo e Sullivan agradeço pelos momentos das “resenhas geográficas” e pelos compartilhamentos dos receios e percalços que fazem parte da caminhada acadêmica.

Obrigada aos amigos de longa data, Marquito e Anderson, pelo companheirismo e por compartilharmos tantas boas histórias e risadas ao longo dessa jornada, desde os tempos de graduação.

Sem esquecer, obrigada aqueles que de alguma forma ajudaram durante todo esse processo, aqueles que aqui não foram citados mas serão lembrados por terem me ajudado durante a minha estadia em João Pessoa, vocês foram essenciais para que eu pudesse realizar como chamo carinhosamente a “conexão CG-JP”

Sou grata a esta instituição Universidade Federal da Paraíba pelo comprometimento e apoio ao longo de minha formação, e aos professores deste programa de pós-graduação, por sua

dedicação e pelo conhecimento compartilhado, que foram essenciais para meu crescimento acadêmico e pessoal.

Agradeço também aos sujeitos desta pesquisa, os entregadores, que gentilmente se dispuseram a participar e compartilhar suas experiências.

Encerrando com a frase que sempre levo comigo: “por trás de alguém que vai longe, existe uma rede de apoio que motiva”. Este trabalho não é apenas meu, mas resultado do apoio e incentivo de todos os que foram mencionados até aqui.

EPIGRAFE

Você verá que é mesmo assim
Que a história não tem fim
Continua sempre que você responde: Sim
À sua imaginação
À arte de sorrir cada vez que o mundo diz: Não

Maria Bethânia – Brincar de Viver

Há de surgir
Uma estrela no céu
Cada vez que “ocê” sorrir
Há de apagar
Uma estrela no céu
Cada vez que ocê chorar

– Gilberto Gil – Estrela

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Cartuns com críticas ao empreendedorismo.....	30
Figura 2 - Hora de trabalho dos entregadores de <i>delivery</i> antes e durante a Pandemia.....	33
Figura 3 - Demanda durante a semana.....	62
Figura 4 - Vídeos sobre o bloqueio branco	70
Figura 5 Publicação das redes sociais de grupo de entregadores	73
Figura 6 -Publicação das redes sociais de grupo de entregadores	74
Figura 7 - Black Total – 31 de março de 2024.....	76
Figura 8 - Cartaz pelo o fim das sub-praças.....	78

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Faixa Etária	63
Gráfico 2 - Nível de Escolaridade	64
Gráfico 3 - Tempo de atividade como entregador.....	65
Gráfico 4 - Tempo de trabalho diário	66
Gráfico 5 - Rendimento Mensal	67
Gráfico 6 - Logísticas de Pausa	68

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Municípios com atuação do Ifood (2021)	37
Mapa 2 - Localização do Município de Campina Grande.....	43
Mapa 3- Espacialização dos bairros que os entregadores fazem maior número de entregas ..	71
Mapa 4- Espacialização dos bairros que os entregadores evitam realizar entregas.	72

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Admissões e Desligamentos em Campina Grande (Dezembro 2022/ Janeiro 2023) .	47
Tabela 2 - Admissões e Desligamentos em Campina Grande (Junho e Julho 2023).....	48
Tabela 3 -Admissões e desligamentos em Campina Grande (dezembro 2023/ janeiro 2024)	48
Tabela 4 - Panorama setor terciário Campina Grande PB (2023).....	49
Tabela 5 - Indicadores sobre o Mercado de Trabalho Paraibano (4º Trimestre de 2023)	49

Sumário

1. INTRODUÇÃO	12
2. OS NOVOS CONTORNOS DO TRABALHO: REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, ACUMULAÇÃO FLEXIVEL E A PRECARIZAÇÃO DA MÃO DE OBRA	15
2.1 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NA ERA DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA	15
2.2 Á MARGEM DA FORMALIDADE: EXPLORAÇÃO E O TRABALHO INFORMAL	20
3.0 UBERIZAÇÃO E O IMPACTO DAS TIC’S COM A ECONOMIA DE PLATAFORMA	26
3.1 NEXOS DA UBERIZAÇÃO	26
3.2 AS TIC’S E A ECONOMIA DE PLATAFORMA	35
4.0 CAMPINA GRANDE, MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS: DA FEIRA AO CRESCIMENTO DO IFOOD	42
4.1 CAMPINA GRANDE E O SETOR DE COMÉRCIO E SERVIÇOS	42
4.1 O IFOOD	52
5.0 A UBERIZAÇÃO E A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAMPINA GRANDE – PB	56
5.1 JOGO ESCALAR E COTIDIANO	56
5.2 A VIDA COTIDIANA DO ENTREGADOR CAMPINENSE	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS	80

1. INTRODUÇÃO

Com o processo de reestruturação produtiva que se evidencia desde a década de 1970, o espaço geográfico tem passado por transformações que decorrem das novas estratégias e demandas postas (e impostas) pela reorganização da produção e circulação do capital, que se reproduz amparado sob o princípio da flexibilização. É neste viés que enxergar-se a expansão dos serviços de *delivery* nos espaços das cidades nos últimos anos como uma destas estratégias alinhadas ao capital que, entre outros aspectos, incorporam a precarização do trabalho como conteúdo social do espaço geográfico aliado a uberização do trabalho.

Essa incorporação demonstra como a precarização do trabalho não apenas influencia a economia, mas também transforma o próprio tecido social e a vivência urbana. O avanço dos serviços de *delivery*, inseridos em um contexto de reestruturação produtiva e flexibilização das relações de trabalho, exemplifica uma das formas mais evidentes de como o capital tem moldado o espaço geográfico urbano.

A precarização do trabalho, observada no modelo de negócios dos serviços de *delivery* via aplicativos, transcende a dimensão econômica e atinge aspectos mais profundos da organização social e espacial das cidades. Esses serviços têm se fortalecido na articulação de diversos fatores, dentre os quais: a utilização cada vez maior das tecnologias nas operações do capital; a disponibilidade no mercado de trabalho de mão de obra desempregada e disposta a assumir vínculos informais visto a eliminação crescente de postos de trabalho formais; e, mudanças nos hábitos de consumo da população, que cada vez mais tem optado pelos diversos serviços de entrega a domicílio.

Embora esses processos já estivessem em curso, a pandemia da Covid-19 assumiu um papel catalisador, acelerando tendências que já figuravam no horizonte, onde o distanciamento social foi determinado como mecanismo de combate a propagação do vírus, fato que colaborou para maior difusão desse tipo de serviço. Desse modo, as novas relações sociais de produção/consumo criam uma nova vivência e experiência de interação socioespacial, assim como um novo cotidiano alienado que se pode exemplificado pela atuação de plataformas como o iFood.

Neste sentido, observa-se como os serviços de *delivery* ofertados por aplicativos vêm se expandindo e consolidando um modelo de negócios que, firmado sobre o discurso da flexibilização, se beneficia diretamente da exploração da dependência do entregador que diante da configuração de uma relação de ausência de vínculo empregatício é inserido em um contexto contraditório. Este contexto contraditório envolve, por um lado, a oportunidade de obter uma renda e, por outro, a precarização do trabalho evidenciada, entre outros aspectos, pela inexistência de direitos trabalhistas básicos e de vínculo empregatício.

Desta forma, considerando esse quadro e suas possibilidades de análise, o objetivo geral deste estudo é compreender a difusão dos serviços de *delivery* via aplicativos digitais na cidade

de Campina Grande e os seus desdobramentos na precarização do trabalho a partir da problematização da vida cotidiana dos motoboys que prestam serviço para a empresa Ifood, analisando a incorporação da precarização do trabalho como conteúdo social do espaço geográfico

Campina Grande é um município brasileiro localizado no estado da Paraíba, inserido na Região Geográfica Intermediária e Imediata que leva seu nome. A localização geográfica do município apresenta-se com a latitude: 7°13'45" S e longitude: 35°52'50" O. De acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, sua população em 2022 é de 419.379 habitantes, sendo o segundo município mais populoso da Paraíba. O município de Campina Grande faz divisa ao Norte com os municípios Lagoa Seca, Massaranduba, Pocinhos e Puxinanã; ao Sul com Boqueirão, Caturité, Fagundes e Queimadas; ao Leste com Riachão do Bacamarte; e a Oeste com Boa Vista e está a 131,7km da capital João Pessoa.

Campina Grande é o segundo maior centro econômico da Paraíba, na hierarquia urbana brasileira o município é classificado como Capital Regional C a localização da cidade atua como um polo distribuidor para diversas cidades do Nordeste. As atividades econômicas mais importantes no município é o comércio, onde o setor de serviços é responsável pela maior parte da arrecadação de receita e a indústria, sendo os principais segmentos desse setor da economia, o PIB per capita em 2022 de acordo com o IBGE totalizou R\$ 24.481,81. (IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA).

É por isso que se faz necessário pensar geograficamente o fenômeno da uberização no contexto de um espaço geográfico influenciado cada vez mais pelo capital, e pelas contradições que nele se manifestam em várias escalas. Tal tarefa pode ser auxiliada via a análise da vida cotidiana desses trabalhadores no espaço das cidades que são o *lócus* das decisões dos agentes no poder.

Acredita-se que o trabalho é relevante, uma vez que disserta sobre um tema contemporâneo e que precisa, pela expressividade que alcança, ser pensado no âmbito de suas dimensões social, econômica e espacial. Esta pesquisa irá trazer reflexões a respeito dos conteúdos de uma dinâmica criada pelos interesses do capital e que se difunde beneficiando-se dos problemas que a própria sociedade capitalista cria, a exemplo do desemprego no mercado formal que gera um excedente de trabalhadores desempregados e, muitas vezes, desesperados que se submetem a vínculos precários para sobreviver.

Os objetivos específicos desse estudo são: refletir sobre a flexibilização das relações de trabalho como fator indexado à reprodução do capital no curso do processo de reestruturação produtiva; caracterizar a precarização do trabalho na dinâmica da uberização do trabalho e analisar a vida cotidiana dos entregadores dos serviços de *delivery* via aplicativos digitais na cidade de Campina Grande-PB

O caminho metodológico partiu de uma perspectiva dialética, através da qual se construiu uma abordagem qualitativa acerca do objeto de estudo. A obtenção das informações teóricas e empíricas ocorreram mediante a realização de pesquisas bibliográfica e de campo.

Por fim esse estudo, além dessa introdução divide-se em cinco capítulos sendo o segundo intitulado “Os novos contornos do trabalho: reestruturação produtiva, acumulação flexível e a precarização da mão de obra” esse capítulo trata da precarização do trabalho na era da reestruturação produtiva, destacando as transformações na economia e no mercado de trabalho o que leva as condições precárias para os trabalhadores. O terceiro “Uberização e o impacto das TIC’S com a Economia de Plataforma” apresenta conceito da uberização com a contextualização das Tecnologias de Informação e Comunicação. o quarto “Campina Grande, mudanças e permanências; da Feira ao iFood” aborda brevemente a história e o desenvolvimento da cidade de Campina Grande juntamente com a dinâmica de funcionamento do Ifood. Por último, apresenta-se “A Uberização e a transformação do espaço urbano de Campina Grande –PB”, este capítulo fornece questões relacionadas a uberização e como esse fenômeno é sentido na vida cotidiana dos trabalhadores urbanos em diferentes escalas geográficas, com destaque para a cidade de Campina Grande.

2. OS NOVOS CONTORNOS DO TRABALHO: REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL E A PRECARIZAÇÃO DA MÃO DE OBRA

Este capítulo discute o trabalho como ideia central na produção e reprodução do espaço geográfico. Abordando-o não apenas como uma atividade econômica, mas como um processo social que envolve interações complexas entre sociedade, natureza e estruturas sociais. Ancorado na teoria marxista, o trabalho é visto como essencial para a transformação do ser humano em ser social e para a constituição da sociedade e do espaço.

O texto examina a transição dos modos de produção, como o fordismo e o toyotismo, para a acumulação flexível, que reorganiza a produção e transforma o espaço geográfico. A reestruturação produtiva, iniciada na década de 1970, trouxe, além das inovações tecnológicas e da flexibilização do trabalho, uma evidência da precarização e do desemprego estrutural.

No Brasil, esse processo intensificou a informalidade e a subproletarização, que surgem como respostas a essas evidências e perpetuam a precarização do trabalho por meio da tecnologia. Esse cenário é ilustrado pela teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos, que reflete as desigualdades causadas pela modernização tecnológica excluída.

Com isso a importância deste capítulo reside em sua análise crítica da relação entre trabalho e espaço geográfico. Ele ilumina as dinâmicas do capitalismo moderno, especialmente as consequências da reestruturação produtiva e das políticas neoliberais, oferecendo uma compreensão aprofundada dos impactos sociais e espaciais dessas transformações, com foco nas condições de trabalho e na organização socioespacial, especialmente no contexto brasileiro.

2.1 A precarização do trabalho na era da reestruturação produtiva

A categoria ontológica “trabalho” representa uma categoria social intrinsecamente relacionada a produção e a reprodução do espaço geográfico, sendo este o produto das relações sociedade-natureza. Na perspectiva geográfica o trabalho não é visto apenas como uma atividade econômica, mas como um processo social que irá envolver interações complexas entre os seres humanos, o meio ambiente e as estruturas sociais. Na visão marxista chama-se de metabolismo social, cuja dimensão pode ser melhor compreendida através da ordem espaço-temporal.

Ao longo de cada período histórico, a sociedade vai constantemente redefinindo suas formas de interação com o meio, o que promove a recorrente transformação do espaço por intermédio do trabalho e das técnicas.

O trabalho concerne a um conjunto de elementos que formam uma estrutura sócio-espacial da vida humana que convivem dialeticamente, sendo assim, essencial para a produção social do espaço. Antunes (2015, p.67) caracteriza “que é a partir do trabalho, em sua realização cotidiana, que o ser social se distingue de todas as formas pré-humanas”. Para Engels (2004) “o

trabalho (...) é a condição básica e fundamental de toda a vida humana. (...) podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem”

O trabalho tem papel de destaque na produção do espaço, e sua definição perpassa por diversas nuances tanto em escala social, econômica, filosófica. Ao reproduzir condições necessárias para sua existência as sociedades humanas estabelecem relações vitais com seu espaço. A valorização desse espaço tem seu movimento próprio e elementos especificativos, sendo esta uma condição geral para a acumulação capitalista.

Moraes (1897), estimulado pelo movimento da criticidade geográfica, menciona que no modelo de produção capitalista o valor do espaço é percebido como um requisito para a produção humana. Pelos quais envolve os processos sociais e a espacialidade. Nisto, estão inclusas as facilidades ou dificuldades espaciais tanto para a reprodução dos meios de produção como para a circulação no espaço.

O espaço é um recurso essencial. No capitalismo a valorização desse espaço visa a valorização do capital investido, sobrepondo a lógica de acumulação. Então o espaço em suas dimensões e valores torna-se determinante para a produção capitalista o que irá influenciar a distribuição de recursos, a expansão territorial e a lógica de acumulação de capital. Nesse sentido, o trabalho torna-se o mediador universal dessa relação que se manifesta de modo objetivo e material.

A epistemologia da palavra trabalho deriva do latim *tripalium* que se tratava de uma ferramenta que os agricultores utilizavam para transformar o trigo, as espigas de milho e o linho para rasgar e em seguida despedaçar, entretanto em outros dicionários a palavra trabalho deriva a um instrumento de tortura. (Albornoz, 1986)

Para Marx (2013), o trabalho é condicionado na relação sociedade-meio, sendo um fator fundamental responsável pela transformação do ser humano em um ser social. Neste sentido, o trabalho é uma forma de reprodução social, na qual se fortalece a própria ideia de sociedade. Em concordância, Lucáks (2012), na tentativa de desvendar o complexo categorial e decisivo do ser social, aponta que a categoria trabalho é fundamental para a análise ontológica, a partir do seu desenvolvimento, suas formas, suas articulações e sua distinção. O trabalho, diferente de outras categorias ontológicas¹ que possuem o caráter social puro, tem em sua essência o caráter transitório tanto orgânico como inorgânico na relação entre homem (sociedade) e natureza, não reconhecendo essas dimensões como estáticas.

Na particularidade da Geografia, entende-se que os homens se relacionam entre si e com natureza produzindo o espaço geográfico, por intermédio do trabalho.

Na ciência geográfica, a temática trabalho foi tratada nos estudos de Vidal de La Blache, este compreendia a noção de trabalho como condição que permitia o homem extrair do *habitat* as

¹ Puntel (2001) destaca que em termos gerais, categoria ontológica se refere as diferentes classes ou tipos de entidades que existem no mundo.

condições e meios de vida. Em contrapartida, Pierre George, estudava a noção de trabalho ainda como uma Geografia do emprego (Thomaz Jr, 2002)

O trabalho pode ser estudado em duas vertentes, a primeira no sentido mais amplo como relação metabólica entre homem e sociedade. Quanto a segunda se desenvolve nos estudos que visam investigar o trabalho como um processo que pode ser investigado desde o seu espaço de realização até a sua regulamentação (Moreira, 2003)

À vista disso, o trabalho pode ser analisado tanto em seu caráter metabólico na relação entre o homem e meio, considerado um fator fundamental para a sobrevivência humana. Assim como, no que diz respeito ao seu caráter de regulação entre sociedade e espaço, e/ou dentre as relações sociais de produção. Essas últimas, se manifestam de múltiplas formas, como no assalariamento, trabalho informal, precarizado, terceirado, *uberizado*, entre outros. Esse último, será objeto de nossa análise no presente estudo.

Neste contexto, sendo o espaço uma produção histórico-geográfica, pensar a sua configuração nas últimas décadas, especificamente a partir de 1970, nos remete a um cenário socioespacial marcado por fenômenos complexos, indexados à chamada reestruturação produtiva. Esta disseminou uma nova forma de organização da produção nas indústrias e no ordenamento do trabalho no setor de comércio e serviços.

Para Harvey, a reestruturação produtiva–representa uma nova fase do desenvolvimento capitalista, a fase da acumulação flexível que “caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional.” (Harvey, 1992, p. 140).

Harvey defende a ideia de que a acumulação flexível acarreta mudanças nas relações de trabalho e consumo que são assegurados no quadro do novo caráter flexível presente nos processos e mercados de trabalhos, nos produtos e nos padrões de consumo. Além de envolver mudanças na configuração espacial nos padrões de desenvolvimento do capital tanto em regiões geográficas como também em setores produtivos. Estes vão ser reorganizados no espaço–tempo com o encurtamento das distâncias via desenvolvimento dos transportes e telecomunicações, fato que Harvey nomeará de “compressão espaço-tempo”².

Seguindo tal evolução chegaremos em uma espécie de ciberespaço relacionado aos dados em nuvem ou organizados no Big Data, esses irão contribuir para o controle do cotidiano de trabalho dos entregadores estudados na presente pesquisa, algo que será tratado mais adiante.

Neste sentido, podemos entender a reestruturação produtiva como um processo no curso da marcha capitalista que traz à tona uma série de redefinições que para se legitimarem promovem também um rearranjo socioespacial.

² Em Condição Pós-Moderna, Harvey disserta sobre o regime de acumulação flexível, que surge da crise espaço-temporal do fordismo. Nesse contexto, surge um imperativo que passa a se tornar hegemônico frente à força de trabalho em suas diversas formas: a flexibilização. (Cordeiro,2019)

Esta nova fase inicialmente conceituada por Harvey (1992) como acumulação flexível, também é discutida, segundo Alves (2007) a partir de outros termos e conceitos popularizados pelos escritos de alguns autores, a exemplo de globalização da economia, conceito discutido por George Benko (1996); e de mundialização do capital, opção conceitual adotada por François Chesnais (1996).

Chesnais (1996) ao se referir a mundialização do capital, evidencia que se trata de uma "nova configuração do capitalismo mundial e nos mecanismos que comandam seu desempenho e sua regulação." (Chesnais, 1996, p.13). Este autor privilegia em sua análise o movimento do capital financeiro, sendo a mundialização resultado de dois movimentos que estão interligados, mas distintos.

O primeiro é caracterizado pela fase de acumulação ininterrupta de capital, já o segundo momento é relativo as políticas de liberalização, privatização, desregulamentação e esfacelamento das conquistas sociais democráticas, entre elas as que regulam o trabalho.

Mesmo nomeada, muitas vezes, com termos diferentes, a reestruturação produtiva remete a um mesmo conjunto de transformações que são construídas socioeconomicamente para criar condições para a reprodução capitalista nos cenários posteriores a década de 1970. Momento esse em que os caminhos já conhecidos e explorados pela produção fordista³ já se mostravam esgotados. Assim, como destaca Harvey (1992), sob o regime da acumulação flexível nota-se um empenho para tornar mais fluidas as operações do capital, o que faz emergir a flexibilidade da produção e das relações de trabalho como estratégia principal para a obtenção de lucro.

Harvey (1992) colabora com a ideia que nesse momento operam processos de racionalização e reestruturação combinados a processos de mudança tecnológica e de mobilidade do capital. Da Motta Junior (2019, p. 1905) acrescenta e caracteriza que essa nova fase tem como pilar "a flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo"

A acumulação flexível é uma mudança na reorganização da produção e na expansão de empresas que buscam novos mercados consumidores diante de um contexto de concorrência global intensa. Tal fenômeno se apoia nas políticas públicas neoliberais que favorecem a dinâmica do capitalismo global (Carmo, 2015).

Com esse viés, é possível observar que a reestruturação produtiva em curso desde a década de 1970 não se limita apenas a uma simples mudança de máquinas mais antigas por máquinas mais modernas que tenham mais eficiência na produção. Estamos diante de um contexto de mudanças estruturais necessárias ao controle do capital sobre as bases materiais do espaço e da sociedade.

³ A produção em regime fordista implantou-se nos Estados Unidos, porém não migrou para outro país até o segundo pós-guerra. Nesse entretanto, o gigantesco mercado norte-americano revelou-se insuficiente para o volume da produção fordista, o que ficou patente ao eclodir a crise econômica em 1929, dando início à Grande Depressão (Gorender, 1997, p. 312).

As principais modificações na forma de organização produtiva, que se inicia pelo o fordismo que é introduzido pela *Ford Motor Company* (Companhia de Motores Ford) nos Estados Unidos, o qual visava à produção em massa, com o objetivo de reduzir custos e aumentar a produtividade.

Posteriormente superado pelo “Toyotismo” que é um sistema de produção desenvolvido pela Toyota, que se baseia na produção “*just-in-time*” e na flexibilização da mão de obra, até chegar à acumulação flexível (De Souza e Gonçalves, 2021)

Esse processo é iniciado por crises na produção e no modelo econômico vigente. Essas causam transformações que geram novos modos de produção e novas formas de gerenciamento do trabalho, essas últimas colaboram para a constituição de uma tríade de inovações: as inovações organizacionais, inovações tecnológicas e inovações sócio-metabólicas (Alves, 2009).

Nesta perspectiva, foram traçados novos caminhos que são elucidados por Harvey (2017), o mesmo defende a importância de se conhecer as causas e desdobramentos das crises capitalistas. Harvey assevera que as mesmas são essenciais para o entendimento da dinâmica do capital. Estas revelam as instabilidades e fragilidades do sistema, assim como ajudam na compreensão das mudanças drásticas, assim como as permanências, e as contradições do capital. O autor propõe a divisão dessas contradições em 3 subdivisões – as fundamentais, as mutáveis e as perigosas.

As contradições fundamentais fazem referência a crises intrínsecas do próprio capital, elas são pontos críticos onde são geradas tensões internas que serão manifestadas de modo agudo causando instabilidade e provocando mudanças significativas.

Já as contradições mutáveis são o momento no qual o capitalismo marca sua face utilitarista e mais cruel, a sua importância é marcada pela flexibilidade e adaptação, “as contradições mutáveis evoluem de modo diferente e fornecem grande parte da força dinâmica que está por trás da evolução histórica e geográfica do capital” (Harvey, 2017).

É nesta fase que acontecem as mudanças tecnológicas que impulsionam a produtividade. A tecnologia então é utilizada na fabricação de produtos para propósitos humanos. Então para alcançar o aumento da produtividade os capitalistas reorganizam as suas máquinas e computadores (*hardware*), os programas usados pelas máquinas (*software*), e suas estruturas de controle sobre o uso do trabalho (formas de organização). Tudo isso no sentido de, cada vez mais, aumentar a sua produtividade e a perpetuação da acumulação e reprodução do seu poder de classe (Harvey, 2017).

Consequentemente, nota-se um descompasso entre o avanço das forças produtivas (entendidas como capacidades tecnológicas) e a incapacidade do capital de utilizar essa produtividade para o bem-estar comum, devido à manutenção das relações de classe e seus mecanismos de reprodução e dominação.

Na medida em que a tecnologia avança e o capitalismo lucra, temos os processos frutos dessa automação e tecnologia avançada contemporânea. As inovações embora aumentem a

eficiência e a produtividade refletem nas populações a sua substituição por máquinas e algoritmos, o que tem resultado em altas taxas de desemprego estrutural e subemprego.

Essa dinâmica afeta desproporcionalmente grupos sociais vulneráveis, como as mulheres, minorias étnicas e trabalhadores poucos qualificados, a exemplo dos entregadores de alimentos.

Dessa forma, tem-se que a reestruturação é um processo fruto da globalização econômica e financeira sendo essencial para o desenvolvimento do neoliberalismo. Tal movimento de reestruturação produtiva também propiciou mudanças tecnológicas relacionadas ao avanço da microeletrônica e da profunda interação entre a ciência e a técnica (SANTOS, 2006), fatos que fizeram evoluir o quadro acima relatado.

A reestruturação produtiva chega ao Brasil mais precisamente na década de 1980, tendo seus primeiros estímulos derivados do processo que leva às inovações técnicas e organizacionais assumirem seu caráter sistêmico em todo processo de produção de diversos setores da economia. Nesse itinerário, quanto mais aumenta a competitividade e a concorrência entre os capitalistas, mais brutais são as consequências para a classe-que-vive-do-trabalho⁴.

Destarte, os efeitos no mundo do trabalho são percebidos na diminuição da classe operaria no processo fabril, assim amplia-se o assalariamento no setor de serviços e consequentemente a subproletarização dos trabalhadores, que se tornam terceirizados, autônomos, ou prestadores de serviços com contratos temporários. Somados a estes aspectos tem-se os duros ataques na legislação e nas conquistas da classe trabalhadora que foram alcançadas historicamente, e por fim na constituição de 1988. Aliados a este movimento teremos então uma nova dinâmica instalada no espaço geográfico e no cotidiano da classe-que-vive-do-trabalho com o crescimento da informalidade.

Dessa forma, a combinação entre reestruturação produtiva e neoliberalismo, desenhou um novo contexto social em que os trabalhadores estão cada vez mais desprezados. Em dado momento, por não terem seus direitos trabalhistas, noutro momento, por serem obrigados a sobreviverem em condições precárias de trabalho, marcado pela informalidade do mesmo (Thomaz Jr e Gonçalves, 2005)

Essas transformações e adaptações no mundo trabalho redefinem o trabalho da atualidade e o torna cada vez mais flexível.

2.2 Á margem da formalidade: Exploração e o trabalho informal

Como debateu-se anteriormente, desde a década de 1970, a sociedade capitalista atravessa um cenário de mudanças provocado pela reestruturação produtiva do sistema do capital. Estas transformações, longe de serem restritas a produção interna das unidades fabris,

⁴ A “classe-que-vive-do-trabalho” corresponde, portanto, a todos estes trabalhadores que vendem sua força de trabalho para sobreviver (são proletários, portanto), justamente por não possuírem qualquer meio de produção que os permita fazê-lo autonomamente (DIEHL, 2011).

possuem um alcance estrutural e atingem a sociedade em seus diversos setores, não sendo diferente no que concerne as relações de trabalho, e a vida cotidiana em nossas cidades.

No âmbito da sociedade capitalista a classe trabalhadora abarca em sua totalidade a parcela da população desprovida dos meios de produção e que sobrevivem a partir da venda de sua força de trabalho (Antunes; Alves, 2004).

Com o advento da reestruturação produtiva e todas as transformações inerentes a ela ocorre a ampliação do desemprego estrutural⁵, e o capital passa a criar alternativas de trabalho crescentemente desregulamentadas, ou seja, “informais”. Entre essas tem-se como exemplo as distintas formas de terceirização (Antunes; Alves, 2004).

Conforme Gorender (1997) para entender a questão do desemprego estrutural que se evidencia nesta fase capitalista deve-se atentar para causas como o avanço da tecnologia informacional e a (re)organização do trabalho via produção enxuta e a hierarquizada, características presentes no processo de automação eletrônica ou remodelação do *layout* organizativo da empresa.

Com essa investida o capital potencializa suas formas de lucro e extração de riquezas, mas também, contraditoriamente, cria cenários de precarização do trabalho, isso também ocorre pelo o declínio precoce da industrialização brasileira.

A ausência de políticas industriais e de desenvolvimento afetaram negativamente o patamar de industrialização, isso acontece pela conjugação de juros altos, câmbio sobrevalorizado e abertura comercial, tais fatores contribuem para uma desindustrialização precoce e nociva para o país (Cano, 2011)

A abertura econômica e a política neoliberal dos anos 1990 intensificaram o processo de reestruturação produtiva, acarretando renovações no processo produtivo, na gestão e na organização do trabalho. Essas mudanças não se limitam a esses aspectos, mas também transformam o espaço, resultando no que Scott (1988) chama de "novos espaços industriais".

Esses novos espaços industriais decorrem de crises e da retração do mercado interno, onde “as necessidades de incremento de superávit da balança comercial para o pagamento da dívida externa implicaram em pressão por exportações, ‘obrigando’ as empresas a buscarem novos padrões de qualidade, inovações tecnológicas e nova gestão da mão-de-obra” (Gomes, 2011, p. 57).

Essa nova fase que se encontra em desenvolvimento desde 1985 e é representada pela terceira fase da evolução do trabalho no Brasil. Esta tem seu auge com o esgotamento do projeto de industrialização nacional, no qual o mercado brasileiro seguiu para a sua desindustrialização condicionada pelo já citado programa neoliberal no país (Pochmann, 2012).

⁵ O desemprego estrutural é o reflexo da retração da economia, sendo o resultado da modernização das máquinas e equipamentos que melhoram exponencialmente a produção assim ocorrendo a redução da mão de obra (Martins, 2006)

Desta forma, observamos uma série de fatores que se unem neste momento de desenvolvimento e expansão do capital para viabilizar e retomar, em patamares desejados, o processo de reprodução ampliada do capital.

Nesta perspectiva, o setor terciário, ou como denomina Antunes e Alves (2004) o Terceiro Setor, torna-se um grande absorvedor de trabalhadores expulsos do mercado de trabalho formal, e isso não é, em suma, um aspecto negativo. O que pesa negativamente neste caso é que estes trabalhadores passam a se inserirem de forma, muitas vezes, precarizada no Terceiro Setor, a exemplo dos entregadores que atuam junto aos serviços de *delivery*.

Assim, as relações informais de trabalho servem

[...] como mecanismo minimizador do desemprego estrutural, elas cumprem uma função, ainda que limitadíssima. Porém, quando são concebidas como um momento efetivo de transformação social, convertem-se, em nosso entendimento, em uma nova forma de mistificação, que imagina ser capaz de alterar o sistema de capital em sua lógica, processo este que, sabemos, é muito mais complexo (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 340).

Este fato expõe a ilusória ideia de que os trabalhadores dispensados do mercado formal conseguem se reinserir a partir das oportunidades informais. De acordo com o discurso dos agentes hegemônicos do capital tal fato não seria algo negativo, mas sim uma geração de oportunidades que compensam o problema do desemprego estrutural. Isso, contudo, é questionável como aponta Antunes (2001, p. 35):

[...] a reestruturação produtiva da era da acumulação flexível, dotadas de forte caráter destrutivo, têm acarretado, entre tantos aspectos nefastos, um monumental desemprego, uma enorme precarização do trabalho e uma degradação crescente, na relação metabólica entre homem e natureza, conduzida pela lógica societal voltada prioritariamente para a produção de mercadorias, que destrói o meio ambiente em escala globalizada.

Esse quadro exposto por Antunes (2001) é precisamente claro quanto ao fato de que é o capital o grande favorecido no contexto da reestruturação produtiva em curso. Essa condição do trabalho na sociedade atual não pressupõe, ainda de acordo com Antunes (2001), imaginar o fim do trabalho na sociedade produtora de mercadorias, mas mutações e metamorfoses que são fundamentais à exploração cada vez maior do trabalho.

Para Gorender (1997) estas tendências inerentes a reestruturação produtiva e seus desdobramentos no trabalho se difundem no cenário mundial e ancoram e se fazem sentir também no Brasil. Sendo que aqui, no entanto, como não poderia deixar de ser, assumem características específicas ligadas ao encontro das mesmas, enquanto verticalidades, com a nossa formação socioespacial particular, enquanto horizontalidade.

Apoia-se, também, em Ramos (2014) que disserta que a precarização da mão de obra e a informalidade foram ampliadas a partir das transformações no mundo do trabalho, inicialmente nos países centrais e com impactos nos países semiperiféricos, esse processo se inicia com a retomada do discurso e de práticas de caráter neoliberal.

A adaptação da economia às novas demandas do mercado e da sociedade resultou em um aumento significativo do número de "trabalhadores autônomos", ampliando a

informalidade ao incluir uma quantidade crescente de trabalhadores desempregados, precarizados e superexplorados. Esse processo, por sua vez, contribui para a banalização da ideia de autonomia (Ramos, 2014, p.18).

Nesse prisma, Pereira e Cabral (2019) apontam que a informalidade brasileira aparece de forma heterogênea, subordinada aos interesses do capital e intensifica a precarização e as desigualdades. Por consequência:

São necessárias políticas que visem proteger os trabalhadores, principalmente no que concerne ao acesso e permanência ao trabalho e melhora na qualidade de vida do trabalhador, políticas inclusivas que possibilitem alternativas para geração de renda e garantia de direitos” (Pereira & Cabral, 2019, p.101)

No Brasil, a reestruturação produtiva chega com mais expressividade no final dos anos 1980 e início dos anos 1990, e traz consigo as redefinições na produção e no mercado de trabalho, o que provocou, entre os seus desdobramentos, a dispensa de um grande número de pessoas da classe operária industrial e o acúmulo de funções para os trabalhadores que permaneceram em seus postos de trabalho.

No cenário brasileiro, a reestruturação produtiva aprofundou uma condição de precariedade da classe trabalhadora brasileira que já vinha se evidenciando com a crise econômica que afetava o setor industrial desde a década de 1980. Com a abertura econômica, na década de 1990, a exposição dos setores a concorrência e interesses do capital estrangeiro se desdobrou também no mercado de trabalho e na forma como esse passou, desde esse período, a ser atacado pela ofensiva capitalista sobre a legislação trabalhista.

Com a implementação da agenda neoliberal que modificou a dinâmica da economia brasileira, juntamente com o abandono pelo Estado das demandas da classe trabalhadora, fatos que colocaram em risco as conquistas da Constituição de 1988. Essa política neoliberal tem início durante a década de 90 a partir do governo de Collor, e:

Foi aprofundada na gestão de Fernando Henrique Cardoso (FHC) e levada adiante pelos governos Lula e Dilma. A partir de Michel Temer observou-se uma aceleração e aprofundamento da política neoliberal, expressas numa série de alterações nas relações de trabalho e nas políticas sociais que mantém continuidade no governo Bolsonaro”. (Pinheiro; Souza; Guimarães, 2018, p. 54).

No Brasil a precarização da mão de obra possui algumas características que podem ser destacadas, tais como: a desregulamentação das leis de proteção ao trabalhador; a terceirização que se fundamenta no princípio da empresa enxuta e onde não existe vínculo de emprego entre a empresa contratante dos serviços terceirizados e os trabalhadores contratados pelas empresas terceirizadas. Dessa forma, temos o aumento da informalidade;

A informalidade, neste contexto, comparece como mais um elemento que reforça os índices de precarização do trabalho no Brasil. Mais do que o desemprego e o fim do trabalho, a reestruturação produtiva capitalista gera uma gama enorme de trabalhadores que são obrigados a se sujeitarem a condições cada vez mais precárias, com baixos salários, péssimas condições de trabalho, perda de direitos trabalhistas, extensão da jornada de trabalho, etc. (Gonçalves, Thomaz Jr, 2005, s/n)

Para Dutra e Sepúlveda (2020) os direitos dos trabalhadores assentam-se sobre três eixos básicos: o de amplitude universal (direitos trabalhistas estabelecidos pelos Tratados e Convenções internacionais ratificados pelo Brasil), o de previsão constitucional e, por fim, a proteção infraconstitucional (realizada principalmente pela Consolidação das Leis do Trabalho).

Os autores alertam para a necessidade que essa atividade seja devidamente regulamentada no que diz respeito “as normas internacionais, constitucionais e infraconstitucionais, garantindo o direito à remuneração que promova a subsistência do trabalhador e sua família, o direito à segurança e higiene no trabalho, a proteção ao trabalho e emprego, a limitação razoável das horas de trabalho.” (Dutra; Sepúlveda, 2020, p. 1239).

Contudo, na contramão do que prevê estes eixos, as reformas no âmbito legal do trabalho recentemente editadas, tais como a Lei 13.467/2017, a Medida Provisória nº 881/2019 (convertida na Lei nº 13.874/2019) e a Medida Provisória nº 905/2019, exaltam a autonomia privada nas relações de trabalho e o enfraquecimento do Estado na garantia da proteção trabalhista (Delgado, 2012 *apud* Dutra; Sepúlveda, 2020).

Esse fato ganha embasamento diante da teoria dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos (1979). O circuito superior é composto por atividades econômicas de grande escala que estão ligadas a processos modernos e com relações com a economia global, essas atividades são caracterizadas por sua alta especialização e tecnologia avançada. O circuito inferior, por sua vez, é constituído por atividades econômicas de pequena dimensão, que possuem maior influência na escala local. O circuito inferior engloba a pequena produção manufatureira, muitas vezes artesanal e o pequeno comércio com uma variedade de serviços.

Os dois circuitos estão interligados, sendo que o circuito inferior depende do circuito superior para sua existência e manutenção, essa dependência e dominação ocorre devido às desigualdades produzidas pela modernização tecnológica excludente.

O circuito inferior fornece ocupações para a população pobre e depende do circuito superior para a distribuição de sua produção. A modernização tecnológica beneficia diretamente o circuito superior, enquanto o circuito inferior se adapta de maneira parcial.

As desigualdades de renda e o difícil acesso a bens e serviços nos países subdesenvolvidos resultam na coexistência de atividades de níveis diferentes, refletindo a dependência e a complementaridade entre os circuitos. Esses circuitos podem ser entendidos como as redes que conectam diferentes agentes econômicos, como consumidores, empresas, trabalhadores e instituições.

A teoria dos circuitos oferece uma compreensão profunda das dinâmicas socioeconômicas e territoriais. Destacando a importância das relações entre tecnologia, informação e a psicosfera (conteúdo a ser tratado brevemente) na formação dos consensos sociais e na estruturação do trabalho contemporâneo. Santos tratava, mesmo que de forma embrionária, de como essas mudanças neoliberais em países subdesenvolvidos já vão encontrar trabalhadores super precarizados presentes nos circuitos inferiores da economia.

Neste ponto percebe-se que a ação desses agentes modifica os circuitos da economia urbana, influenciando a mobilidade, o consumo e a produção.

A reconfiguração das relações econômicas e sociais nas cidades promove uma maior flexibilidade e adaptabilidade, principalmente em um país no qual a informalidade é intrínseca ao nosso padrão de desenvolvimento urbano. Portanto, a onda neoliberal chega em um país que sempre abrigou a informalidade como regra.

Atualmente, presencia-se a banalização das tecnologias contemporâneas, como os aplicativos, fato que tem implicado na conformação de novos nexos entre os circuitos da economia urbana, ou na reedição de outros. Esse viés irá envolver tanto a renovação das formas de exploração quanto uma apropriação criativa por parte da economia popular. Esta última busca se adaptar e sobreviver dentro desse novo contexto.

Este é agravado pelo o aumento do desemprego que tem se apresentado no Brasil, a exemplo de estatísticas como a que apontam que no 2º trimestre 2022, o país possuía 10,1 milhões desempregados(desocupados) e 4,3 milhões de desalentados⁶ de acordo com o IBGE.⁷

É nesta direção que se configura também a investida do capital sobre o trabalho, racionalizado, neste período atual, para atender aos novos desígnios da reprodução capitalista, e reproduzido sob novas diretrizes como um dos conteúdos do espaço geográfico.

Desta forma, os aspectos da reestruturação produtiva que se desdobram sobre o trabalho no Brasil se evidenciam pela crescente onda de recrudescimento da informalidade e da degradação das condições de trabalho, o que converge para um fenômeno que ficou conhecido mundialmente como “*uberização*” que por sua vez se associa e é impulsionados pelo chamado “*capitalismo de plataforma*”.

⁶ De acordo com o IBGE os desalentados são pessoas que gostariam de trabalhar e estariam disponíveis, porém não procuraram trabalho por acharem que não encontrariam. Vários são os motivos que levam as pessoas a desistirem de procurar trabalho, entre eles: não encontrar trabalho na localidade, não conseguir trabalho adequado, não conseguir trabalho por ser considerado muito jovem ou idoso, ou não ter experiência profissional ou qualificação.

⁷ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso: mar de 2022

3.0 UBERIZAÇÃO E O IMPACTO DAS TIC'S COM A ECONOMIA DE PLATAFORMA

O capítulo destaca as transformações no mundo do trabalho que perpassam da predominância de trabalhadores fabris no século passado para um cenário de proletariados de serviços, especialmente regidos pelas Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC's). As TIC's representam um novo paradigma tecnológico que amplifica a comunicação global e encurta distâncias o que possibilita a emergência da economia de plataforma. Essa economia é caracterizada por plataformas digitais que conectam usuários a fornecedores de bens e serviços, criando novas dinâmicas de trabalho.

Esse novo modelo de trabalho é caracterizado pela "uberização" termo que se refere a uma nova forma de organização laboral em que as relações de trabalho são individualizadas e invisibilizadas, apresentando-se como "prestação de serviços". Esse modelo de trabalho promove a precarização das condições laborais, onde os trabalhadores são considerados autônomos, mas na realidade, estão submetidos a um controle rígido e impessoal exercido por algoritmos.

A autonomia, muitas vezes vendida como uma vantagem, esconde a superexploração e a falta de segurança no trabalho. Durante a pandemia de COVID-19, esse processo foi acelerado, expondo ainda mais os trabalhadores a riscos de saúde e reduzindo seus ganhos, apesar do aumento da demanda por serviços de delivery.

O capítulo ilustra como a uberização representa uma nova forma de acumulação capitalista que exacerba a precarização do trabalho, colocando em risco a segurança e os direitos dos trabalhadores. Enquanto as plataformas acumulam riquezas significativas. A discussão sublinha a necessidade de regulamentação e proteção para esses trabalhadores, que desempenham um papel importante na economia urbana contemporânea.

3.1 Nexos da Uberização

O atual cenário do mundo do trabalho é distinto do que vivenciamos no século passado que dispunha de um grande contingente de proletariados fabris, hoje temos um grande proletariado de serviços que atuam nas tecnologias da informação e comunicação (TIC) sendo constituído pelos trabalhadores/as do *call center*, *telemarketing*, hotelaria, os motoristas de aplicativos e entregadores de *delivery*, esses trabalhadores/as estão indexados a nova forma de exploração conhecida como: *uberização*.

A *uberização* é um termo que vem sendo cada vez mais discutido diante do avanço do trabalho informal nos últimos anos, sendo utilizado para designar as novas formas flexíveis de organização do trabalho, a exemplo daquelas intermediadas pelos aplicativos digitais, que têm entre seus aspectos basilares a informalidade.

Apesar desse termo ser derivativo da palavra/empresa Uber, que nomeia uma das principais empresas multinacionais prestadora de serviços eletrônicos na área de transporte

urbano e de entregas, o seu conteúdo tornou-se amplo e remete a um cenário que se tornou característico das relações laborais na atual fase do desenvolvimento capitalista.

A uberização do trabalho pode ser concebida como modos de ser do trabalho que são expandidos pelas plataformas digitais, nas quais as relações de trabalho são individualizadas e invisibilizadas se tornando uma aparente “prestação de serviços” (Filgueiras; Antunes, 2020). A uberização é uma tentativa de explicação para diversas ações de um conjunto de empresas da informação que moldam as novas relações de trabalho (Tozi, 2018).

As relações de trabalho flexibilizadas surgem com a reestruturação produtiva e convergem para uberização. No caso dos serviços de *delivery* via aplicativo digital, a uberização é um aspecto estruturante e condicionante de situações de lucro para as empresas de plataforma e de situações adversas para os entregadores.

Nas palavras de Pinheiro, Souza e Guimarães (2018, p. 25), o fenômeno denominado de uberização é caracterizado “pela ausência de direitos trabalhistas, pela jornada ilimitada de trabalho, uso de aplicativo enquanto meio de trabalho e pela responsabilidade do trabalhador na obtenção e manutenção dos instrumentos laborais”. O contexto criado pela uberização cria um cenário de insegurança para o trabalhador.

Neste contexto, as atividades que são mediadas pelos aplicativos desempenhavam, anteriormente, apenas uma forma de renda extra para alguns trabalhadores, com o tempo estas passaram a ser o principal meio de sustento dos mesmos, e isso tem acarretado diversas mudanças no âmbito trabalhista e previdenciário (Dutra; Sepúlveda, 2020)

Neste sentido, vale salientar que os serviços de *delivery* são também importantes, tendo em vista que oportunizam renda para muitos trabalhadores que estão desempregados.

Todavia, a relação que se estabelece entre as empresas aplicativos⁸ e os trabalhadores é a extração de riquezas via superexploração do trabalho realizado nas entregas, essas são pagas pelo o cliente e são realizadas pelo entregador. Contudo, esse entregador não possui relações empregatícias com essa empresa, ou seja, não possui direito a férias, ao décimo terceiro salário, seguro desemprego, carteira assinada com a empresa do aplicativo.

Essa circunstância significa que a empresa não detém nenhum dos meios de produção que são utilizados na prestação de serviços, no caso, a motocicleta, o aparelho celular. Portanto, nessa relação o entregador possui apenas a possibilidade de uso do aplicativo. Na realidade estando mais controlado pelo mesmo, do que controlando seu uso.

Essa especificidade é comentada também por Baptistella (2021), este autor debate que essa nova forma de vigilância e controle elimina a transparência dos riscos e lança toda sorte de responsabilidades ao entregador, condicionando uma forma de autonomia que é muito limitada. Dessa forma se estabelecem novas relações de produção/consumo que vão na contramão dos direitos anteriormente conquistados.

⁸ As empresas aplicativos são organizações que desenvolvem e mantêm aplicativos de *software* para dispositivos móveis e computadores, alguns exemplos são Apple, Google, Facebook, Amazon, Uber, entre outras.

Assim, nota-se que, embora os aplicativos de entrega como Uber Eats, Ifood, Rappi entre outros - sejam importantes para a movimentação da economia e contribuem para a geração de renda. Trabalhar com os aplicativos se configura uma relação de trabalho que não faz uso de regras fundamentais para a garantia do patamar mínimo de dignidade do trabalhador, a exemplo de limitação razoável das horas de labor e a promoção da segurança e higiene do trabalho.

Como afirmam Franco e Ferraz (2019, p. 845) “a uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista, ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, o qual assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva”.

A uberização tem conduzido mudanças na regulação, organização e uso do território. No panorama anterior o ritmo da produção e da demanda eram comandados por uma determinada região ou pelas empresas hegemônicas. Agora, com a expansão dos aplicativos de entrega, o controle é exercido por algoritmos pertencentes a empresas ou gestores de capital.

Os trabalhadores não possuem uma jornada de trabalho combinada, os valores não são pré-estabelecidos, e não é levado em consideração a segurança na realização do trabalho. O entregador não é empregado e sim um prestador de serviço casual, logo, o proletário uberizado trabalha sobre a condição *just-in-time*⁹ ou sobre demanda.

Sendo assim, temos cada vez mais o trabalho precarizado. Entretanto, salientamos que o cenário de trabalhadores informalizados não é uma novidade dessa época, seus elementos e causas fundantes estão em jogo há décadas, dentro de um processo paulatino de informalização dos próprios meios de controle, subordinação e gerenciamento do trabalho.

Portanto, isso não se inicia com as plataformas, se relaciona com modelos disciplinares do trabalho que foram se organizando e se articulando a partir dos anos de 1970, em nível global, e que estão também associados com a ascensão do *Toyotismo*.

No *Toyotismo* temos novas formas de controle do trabalho que vão incorporar a noção de autonomia, de liberdade, como elementos da gestão e vão transferir para o trabalhador uma série de elementos/dispositivos que serão incluídos no controle do trabalho.

A *uberização* é a materialização de algo que já estava em curso, mais que agora é algo que está mais reconhecido, organizado e consolidado. Nessa situação os trabalhadores desempenham sua atividade de forma autônoma, mas estão submetidas a uma lógica algorítmica que dita seus horários, rotas e avaliações.

Salvagni *et. al.* (2022) destacam que esse gerenciamento inclui a definição do valor prestado pelo o trabalhador, a distribuição de corridas. O algoritmo também é responsável pelo o estabelecimento de regras, oferecendo desafios e premiações. Somado a isso ressalta-se que o

⁹ A condição do trabalhador *just-in-time* é estar disponível para ser imediatamente utilizado, mas ser remunerado unicamente pelo que produz. (Abilio, 2020 p. 116 e 117)

algoritmo influencia na disponibilidade do trabalho e na certificação do desempenho do trabalhador.

Tozi (2021, p. 03) define que o algoritmo “é um processo de cálculo complexo e programado, que ganha novo estatuto histórico ao associar-se às tecnologias da comunicação e aos aplicativos virtuais.” Nas suas pesquisas busca explorar a dimensão territorial do processo de digitalização contemporâneos com foco nas plataformas digitais e na análise de empresas como a Uber.

Com base no uso de tais dispositivos as plataformas utilizam-se do território para operar e oferecer seus serviços, pois é nele que ocorrem as interações entre motoristas, passageiros e objetos, como veículos/motocicletas e smartphones.

Nesse momento é onde acontece as novas interações socioespaciais que serão mediadas pelas plataformas por intermédio do meio técnico-científico-informacional (Santos, 1996).

O meio técnico-científico-informacional é a integração entre a ciência, tecnologia e informação no espaço geográfico. Essa conexão irá influenciar as relações sociais, a produção econômica e a configuração do espaço urbano, enquanto também acentua a precarização do trabalho no contexto do capitalismo de plataforma.

O algoritmo não é apenas uma técnica neutra, mas um objeto informacional impregnado pela intencionalidade dos agentes que o desenvolvem, refletindo a racionalidade corporativa que coordena essas ações. Com o meio técnico–científico–informacional e a utilização das tecnologias teremos no território as interações entre os usuários e prestadores de serviços que serão mediadas por lógicas corporativas que priorizam eficiência e lucro.

O meio técnico–científico-informacional se manifesta também pelo o controle e o monitoramento em tempo real utilizados para monitorar e controlar os fluxos dos veículos e trabalhadores. Esse controle realiza uma reconfiguração do espaço urbano fazendo com que áreas de maior demanda se tornem mais valorizadas, enquanto outras podem ser marginalizadas. Fato que representa um desenvolvimento geograficamente desigual (Harvey, 2016) na escala da cidade. Santos (1979) já atentava que as grandes empresas não utilizam e nem necessitam do território como um todo. Elas conseguem operar em pontos particulares que serão alavancas para a realização de sua riqueza.

Unidas a essas singularidades as plataformas também transformam novas formas de sociabilidade e constroem redes, e influenciam até mesmo na forma como as pessoas se relacionam com os espaços entre si (Tozi, 2021). Santos (1979,1994,2000) já alertava que as corporações iriam se utilizar das técnicas criadas pela informática e internet para a reprodução de uma era violenta e cruel.

Dentre essas formas podemos aferir que as plataformas se utilizam dos algoritmos não apenas para coordenar as ações dos entregadores, mas também se utilizam para estabelecer regras rígidas de produtividade e eficiência. Por vezes, levando-os a jornadas exaustivas e a uma

constante busca por avaliações positivas, essenciais para a manutenção de sua reputação na plataforma.

Diante dessa perspectiva, as empresas aplicativos tentam mascarar a verdadeira precarização da mão de obra. Muitas empresas tentam impor a ideologia de empreendedorismo e autonomia do trabalho aos entregadores de *delivery*.

Esses fatos são expostos nos cartuns a seguir do cartunista Toni d' Agostinho com a série intitulada: Empreendedores. Os cartuns (Figura 1) são dotados de críticas a *uberização*/precarização do trabalho em apoio a causa dos trabalhadores por aplicativos;

Figura 1 - Cartuns com críticas ao empreendedorismo.



Fonte: Compilação Elaborada pela autora (2024) ¹⁰

As empresas vendem o discurso ‘você decide a hora e o quanto vai trabalhar e receber’. Por trás dessa ideia de autonomia essas empresas aplicativos tem a possibilidade de determinar por intermédio de seus sistemas sofisticados o tempo e a distribuição da jornada de trabalho, ditar o preço e distribuir os serviços que são prioritários para tais empresas aplicativos. As próprias podem mapear todo o processo de trabalho introduzindo uma nova forma de gerenciamento e controle dos trabalhadores nunca antes imaginada (Sabino; Abílio, 2019).

Nessa concepção, a ideia de empreendedor vendida por essas empresas tem relação com a produção de uma tecnosfera e uma psicofesra (SANTOS, 2002) presentes nesta nova morfologia do trabalho baseada nas plataformas digitais.

A psicofesra, tange ao conjunto de elementos e influências culturais, emocionais e simbólicas presentes em um determinado espaço, já a tecnosfera é o conjunto de elementos tecnológicos e técnicos que moldam e transformam o espaço geográfico.

Sendo a psicofesra percebida como uma extensão da tecnoesfera - baseada nas tecnologias da informação e comunicação (TICs) e seu capital fixo correlato, essa atua na difusão da ideia (ou ideologia) de que os trabalhadores podem ser empreendedores e exercerem a sua função de forma autônoma. Promovendo o discurso de que a relação empregatícia é dispensável

¹⁰ Montagem realizada através de imagens das redes sociais do artista. Disponível em: <https://www.instagram.com/tonidagostinho/>. Acesso em: 22 de jul. de 2024.

e até perigosa para a liberdade dos trabalhadores. Dessa forma, a autonomia é vendida como uma opção vantajosa com a premissa de flexibilidade e liberdade.

Todavia, essa ideia mascara a precarização desse trabalho, com as jornadas desgastantes, a falta de segurança e os baixos rendimentos. Faz com que os entregadores se tornem responsáveis pelo os seus próprios meios de produção com uma remuneração variável.

Com relação ao uso do território pelas empresas aplicativo pode-se argumentar via Santos (2006) que “Tecnosfera e psicosfera são os dois pilares com os quais o meio técnico – científico introduz a racionalidade, a irracionalidade e a contra-racionalidade, no próprio conteúdo do território” (Santos, 2006, p. 172).

Na tecnoesfera acontece o processo de tecnificação das atividades e do território. A psicoesfera é a base social da técnica, seria a adequação dos comportamentos sociais às tecnologias modernas. Relaciona-se diretamente com os dispositivos de controle ligados a economia baseada em algoritmos.

Nesse viés, temos a interconexão entre a psicoesfera e a tecnoesfera dentro da economia de plataforma. A psicoesfera levando a alienação dos indivíduos em relação ao meio técnico-científico, fazendo-os introjetar em si e em suas relações sociais e interações socioespaciais a lógica dos algoritmos e da precarização. A tecnoesfera faz perpetuar os padrões de controle e dominação, mantendo a estabilidade dos sistemas de ações hegemônicos nas sociedades capitalistas via o uso contemporâneo das novas tecnologias da comunicação, plataformas e dos aplicativos virtuais.

Percebe-se o entrelace entre a psicoesfera e a tecnofesra presentes na ideia de empreendedorismo vendida pelas corporações. A tecnoesfera é utilizada para criar uma nova forma de trabalho, e a psicoesfera é utilizada para normalizar e promover essa forma de trabalho, como algo conveniente para o entregador, quando na realidade é uma forma disfarçada da sua auto-exploração.

Amaral (2021) pontua que as empresas Uber e Ifood consideram os motoristas e entregadores como "parceiros" e não empregados, o que inviabiliza, em tese, a configuração do vínculo de trabalho. Agregado a isto, as empresas tentam banalizar jornadas excessivas com o falso pretexto de liberdade de escolher o tempo de serviço e de ausência de fiscalização.

Nesse caso destacamos os *motoboys* que devem ter sua própria motocicleta, esta deve atender a diversos pré-requisitos tais como: ano de lançamento, modelo e item internos, além disso os motoboys devem realizar as devidas manutenções como combustíveis e a reposição de peças desgastadas que se estragam pelo o uso. Tal fato também inviabiliza a relação empregatícia clássica, na qual os meios de produção eram disponibilizados pelo empregador.

Assim sendo, os trabalhadores uberizados são “autogerente subordinado” termo utilizado por Ludmila Costhek Abílio (2019) para fazer uma crítica a noção de empreendedor.

A uberização conta com um gerenciamento de si que, entretanto, é subordinado e controlado por novos meios, que hoje operam pela automatização em dimensões gigantescas de extração e processamento de dados; estão em jogo novas formas de

Ademais, estamos diante de um processo de externalização do trabalho e de parte do seu controle, no qual não se tem contrato de trabalho formalizado, não se tem processo seletivo para ingressar na empresa, não existe horas de trabalho, não se tem condutas adequadas que o uberizado deve adotar.

Conforme Abílio (2021), há falta de clareza em relação aos critérios que determinam a definição e a variação diária do valor da hora de trabalho, e as regras de distribuição de trabalho são bastante obscuras. Ela também destaca que embora os trabalhadores não sejam formalmente contratados e, portanto, não possam ser demitidos, eles podem ser desligados sumariamente.

Neste cenário, o que aparece como um sinal de autonomia tem sinais cada vez mais graves de precarização da mão de obra. Na qual os profissionais sofrem pelo o vínculo enfraquecido com as empresas, direitos trabalhistas escassos, e uma dinâmica preocupante quando se pensa em futuro.

Com isso estamos diante de um “novo precariado” termo criado em 1980 e adotado por Guy Standing (2013). Este representa a junção do adjetivo ‘precário’ e do substantivo ‘proletariado’. Para Standing (2013) estar nessa nova classe é estar inserido em um sistema que exalta e promove uma forma de vida baseada em competitividade, meritocracia e flexibilidade. “Trata-se de estar numa posição que não oferece nenhum senso de carreira, nenhum senso de identidade profissional segura e poucos, se alguns direitos aos benefícios do Estado e da empresa” (Standing, 2013, p. 47).

Outra terminologia é adotada por Marcelo Lopes de Souza (2008) para descrever a situação de extrema precariedade enfrentada pelos trabalhadores de baixo nível salarial, trabalhadores informais e desempregados crônicos. Para esse autor esses indivíduos compõem o grupo do "hiperprecariado", onde a precarização é intensificada no contexto dos ajustes estruturais.

Como resultado, nos dias atuais, tem-se evidenciado, no quadro geral dos trabalhadores, uma participação cada vez maior de trabalho precarizado, da figura de um trabalhador vigiado e controlado. Contexto no qual as pessoas não tem qualquer tipo de garantia, o risco é unicamente do trabalhador e as plataformas acumulam um grau de riqueza imenso.

Consequentemente, no cotidiano das cidades é facilmente reconhecido a figura de entregadores por aplicativos, ou motoboys de *delivery*, essa configuração é denominada por Casilli (2019) como “trabalho digital” e por Van Doorn (2017) “trabalho de plataforma”. Nas pesquisas iniciais realizadas pelo o IBGE (2022) a denominação para esses trabalhadores é de plataformizados que são aqueles que realizam seu trabalho através de plataformas digitais de serviços.

Essas plataformas, conforme explicado pela OIT (2021), utilizam tecnologias digitais para intermediar a relação entre os trabalhadores e os clientes. Os trabalhadores plataformizados,

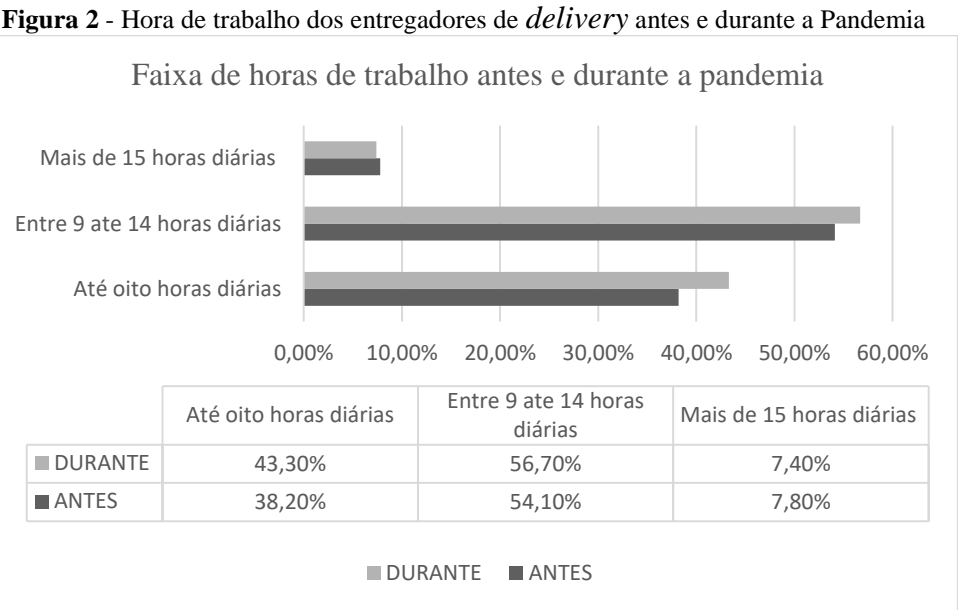
portanto, são indivíduos que prestam serviços por meio dessas plataformas, onde a tecnologia facilita a conexão entre eles e os consumidores dos serviços

Essa modalidade de trabalho surge como uma alternativa para aqueles que estão desempregados, e se relaciona também com o avanço tecnológico e o crescimento do comércio eletrônico.

Diante disso o trabalhador (a) uberizado (a) é submetido (a) a jornadas de trabalhos extensas e a horários irregulares. Pode-se estabelecer que o uso de aplicativo de *delivery* traça na cidade e nos trabalhadores urbanos uma nova lógica de produção e reprodução do espaço urbano, mediando novas interações socioespaciais.

Durante a pandemia de COVID-19, esse processo foi acelerado, expondo ainda mais os trabalhadores a riscos de saúde e reduzindo seus ganhos, apesar do aumento da demanda por serviços de *delivery*.

Este contrastou-se na pesquisa de Abílio *et al* (2020) que analisou as horas de labor desses trabalhadores antes e durante a pandemia do Covid -19 (causada pelo o vírus SARS-Cov-2), um dos resultados da pesquisa, obtidos através dos 270 questionários, estão apresentados na imagem abaixo:



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Os resultados da pesquisa foram antes da pandemia 38,20% trabalhavam até oito horas diárias, e durante a pandemia teve o aumento para 43,30%. Já os que trabalhavam entre nove até quatorze horas por dia de 54,10% passou para 56,70%.

Com essa investigação, podemos mensurar como a pandemia do COVID-19 foi um catalizador e acelerador do processo de uberização. Sobre isso Branco *et al* (2020) mencionam que a pandemia apresentou um grande impacto no mercado de trabalho, especialmente para os trabalhadores uberizados.

A crise sanitária escancarou a falta de proteção social e trabalhista enfrentada por esses trabalhadores que já estavam em situação vulnerável mesmos antes da pandemia, além disso

aborda a necessidade de políticas efetivas para conter os impactos sociais e psicológicos vividos por esses trabalhadores uberizados.

Neste mesmo panorama, De Almeida Aquino *et. al* (2020) apontam que os principais riscos à saúde dos entregadores por aplicativo durante a pandemia da COVID-19 foram a exposição ao vírus durante as entregas, a falta de equipamentos de proteção individual (EPIs) adequados e a falta de garantias trabalhistas e previdenciárias.

Os autores ainda sugerem possíveis soluções para a garantia de segurança e saúde dos entregadores por aplicativo, como a regulamentação do trabalho por meio de legislação específica, a garantia de EPIs adequados e a inclusão desses trabalhadores em programas de proteção social.

Com isso, é cabível afirmar que a pandemia do COVID-19 teve impactos significativos na vida dos trabalhadores uberizados, especialmente aos entregadores de aplicativos que foram profissionais vitais para a garantia do funcionamento da economia urbana ao realizarem o abastecimento da população com produtos alimentícios, farmacêuticos entre outros.

Desta forma, com o distanciamento social e as restrições de movimentação houve um aumento significativo na demanda por serviços de entrega. Uma das características não muito discutidas desse período é frisada por Costa (2020, s/n) ao afirmar que “Por efeito da pandemia, a possibilidade da realização de compras por meio dos aplicativos pode surgir como uma solução para as classes privilegiadas”.

Nota-se, que ocorre o aumento do número de entregas. No entanto, de acordo com pesquisas realizadas em quatro estados brasileiros, totalizando 26 cidades e 252 pessoas entrevistadas, no período de 13 a 20 de abril de 2020 - pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho), apesar dos entregadores terem trabalhado mais durante a pandemia, tiveram uma redução significativa dos seus ganhos, representando 60,3% dos entrevistados; 27,6% relataram que os ganhos se mantiveram e apenas 10,3% relataram que estavam ganhando mais durante a pandemia¹¹.

Com esses dados, é possível mensurar que durante a pandemia as empresas aplicativo promoveram uma redução no valor pago pelo trabalho extraindo seus ganhos altíssimos dos trabalhadores. Tal fato pode ser comprovado pelo alto faturamento da empresa Ifood, que possui uma certa hegemonia no setor, que teve aumento de 234%¹² do seu faturamento durante a pandemia. Esta empresa aplicativo foi responsável de acordo ACSP (Associação Comercial de São Paulo) por 40 milhões de pedido por mês durante o ano de 2020¹³.

¹¹ SOUZA, Felipe; MACHADO, Leandro. Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa. **BBC News**, v. 7, 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246> Acesso em: 24 de maio de 2023.

¹² Disponível em: <https://www.snaq.co/post/ifood-entregando-resultado-faturamento-cresce-234>. Acesso em: 28 abril de 2023

¹³ Disponível em: <https://acsp.com.br/publicacao/s/ifood-como-a-companhia-revolucionou-o-delivery-na-pandemia>. Acesso em: 14 de mar de 2023

Outro ponto é o risco à saúde que esses entregadores ficaram expostos para contrair o vírus, já que interagem com diversas pessoas durante o exercício da sua atividade, o que é relatado por De Jesus Rodrigues (2023), como subir aos prédios, contato direto com diversas pessoas. Sem falar no fato de que acaso contraíssem o vírus a empresa não se responsabilizaria diretamente, nem legalmente pela saúde do trabalhador. Pois esses entregadores não tinham acesso a licença remunerada por doença, seguro saúde adequado ou outras proteções sociais.

Com isso, no contexto da pandemia, as condições precárias de trabalho dos entregadores de *delivery* se agravaram, uma vez que foram expostos a riscos de saúde e tiveram que enfrentar uma demanda instável e insegura. Montenegro (2020) expõe que as modalidades de trabalho por meio de plataformas de aplicativos ganharam visibilidade durante a crise sanitária, o que revelou as contradições estruturais da sociedade brasileira. Além disso, a pandemia redefiniu a inserção dos lugares em uma renovada divisão territorial do trabalho.

Em síntese, a *uberização* é um fenômeno criado no seio da flexibilização que passa a caracterizar o mundo do trabalho com a reestruturação produtiva. Assim, podemos expor que a *uberização* é uma nova fase da precarização da mão de obra, apresentando uma gestão remota e algoritmia dos trabalhadores, usando seus próprios instrumentos de trabalho. Esta se apresenta como fruto da economia de plataforma, estruturada dentro da tecnosfera produzida pelas Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, tendo tais fenômenos e processos a cidade como *locus* de sua reprodução.

3.2 As TIC's e a Economia de Plataforma

As Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC's) se apresentam como um novo paradigma tecnológico que é responsável por aumentar a capacidade de comunicação, circulação e o encurtamento das distancias em todo o globo, de forma qualitativa e quantitativa. O termo serve para designar o conjunto de recursos tecnológicos e computacionais para a geração e uso da informação.

A utilização das Plataformas Digitais na gestão e controle do trabalho parte da premissa que os trabalhadores possuem o controle do seu próprio trabalho e tempo e a propagação de uma relação de familiaridade com a empresa que se utiliza de uma falsa ilusão de empreendedorismo para cada dia captar mão de obra e dela externalizar todo o seu lucro.

Tais novas relações de trabalho só são possíveis por intermédio da tecnologia, que se coloca como um elemento chave tanto na gestão como na organização social e econômica do trabalho. Para Cannas (2019, p.19) a tecnologia é o “resultado da invenção humana, produzindo algo que não existe na natureza [...] não se limita ao tangível, enquanto ferramenta ou instrumento, podendo ser identificada como o desenvolvimento de métodos ou técnicas.”

Desse modo, o uso da tecnologia é fomentado por estarmos inseridos em uma sociedade organizada em redes que é mediada pelas tecnologias (Castells, 2005).

Esse fenômeno se estrutura juntamente com a disseminação da internet na chamada “Era da Informação”, que conjuntamente com a difusão de uma Indústria 4.0¹⁴ e o uso de TIC’s nos mais diversos setores da sociedade ajudam a conformar a chamada economia de plataforma, por meio da consolidação e expansão das plataformas digitais (Dambrós e Ó, 2021).

Colaborando com as ideias de Cordeiro (2019), o afloramento e consolidação do uso dessas tecnologias para a gestão e controle do trabalho são cada vez mais apropriadas e concentradas pelo o capital. Em seu processo de reprodução ampliada o mesmo utiliza tais tecnologias como trunfo nos novos modelos de negócios. Se tem a externalização dos custos via a eliminação das regulações, visando apenas os interesses de lucros das empresas e dos fornecedores de serviços.

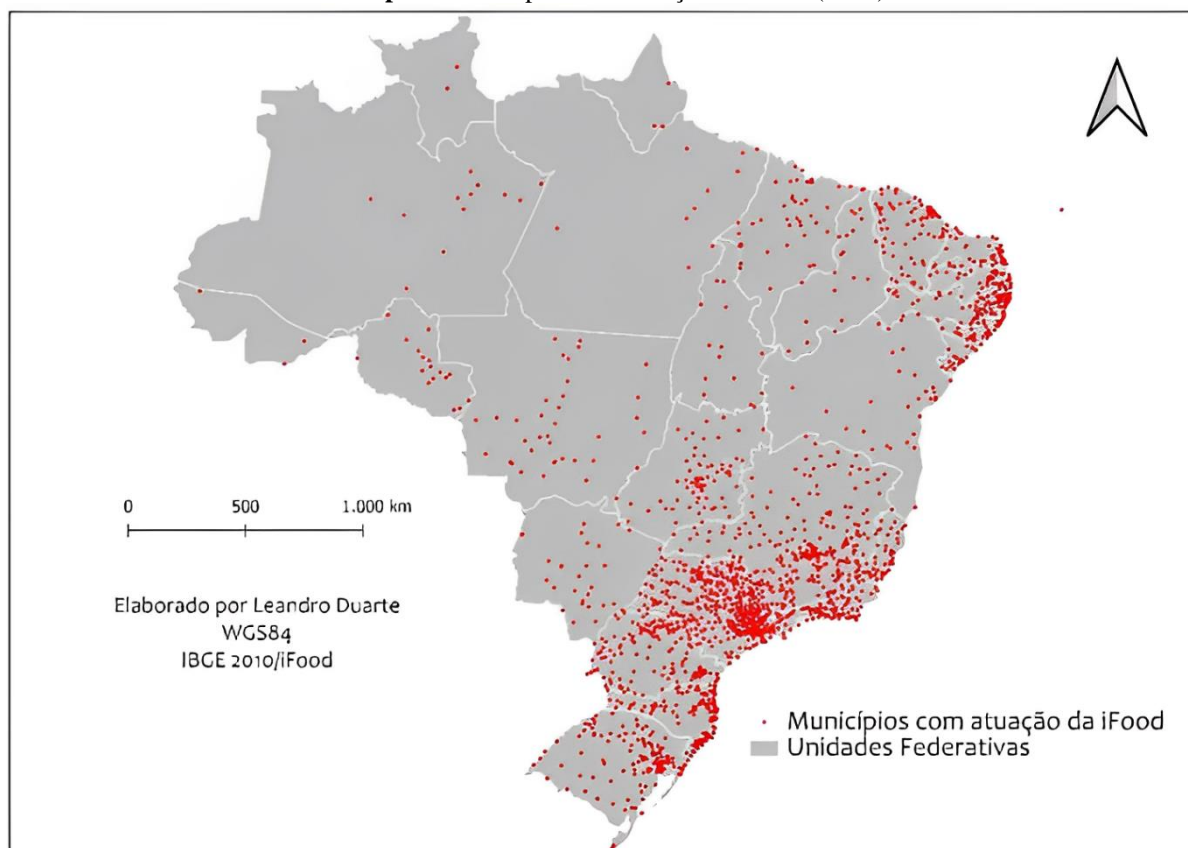
Esse modelo paulatinamente é adotado pelas empresas plataformas, com a sociedade cada vez mais conectada e movida pelos aplicativos digitais, essa se apresenta com uma nova dinâmica social que traz mudanças estruturais significativas conformando cada vez mais uma sociedade virtual e conectada.

Tais plataformas são crescentemente familiares em nosso cotidiano, e a cada dia se tornam, cada vez mais, acessíveis através dos aparelhos móveis conectados à internet. As plataformas digitais fazem parte de um movimento que vem se intensificando no mundo do trabalho, que é a utilização dessas infraestruturas que atuam numa logica de intermediação.

As plataformas de *delivery* representam um dos setores que mais se expandem dentro do processo de digitalização, impulsionadas pelas medidas sanitárias e o isolamento durante a pandemia de Covid-19. De acordo com (MASSA, R. M., 2022) o Brasil é responsável por aproximadamente 50% de toda a movimentação de *delivery* alimentício por plataformas na América Latina. Nesse universo destaca-se a plataforma Ifood que possui certa hegemonia no cenário brasileiro, pois concentra cerca de 80% da demanda existente. Esse fato pode ser relatado no mapa (Mapa 01) a seguir, divulgado por Tozi (2021).

¹⁴ A Indústria 4.0 é um termo utilizado para descrever a estratégia de alta tecnologia promovida pelo governo alemão que está sendo implementada pela indústria. Ela abrange um conjunto de tecnologias de ponta ligadas à internet com objetivo de tornar os sistemas de produção mais flexíveis e colaborativos. Nessa abordagem, as máquinas usam auto-otimização, auto-configuração e até mesmo inteligência artificial para completar tarefas complexas, a fim de proporcionar eficiências de custo muito superiores e bens ou serviços de melhor qualidade (SANTOS *et al.* 2018)

Mapa 1- Municípios com atuação do Ifood (2021)



Fonte: Tozi, Fábio (2021) ¹⁵

Este **mapa** foi elaborado com base em levantamento realizado a partir das informações disponíveis na página da empresa Ifood. Diante do mapa nota-se a distribuição geográfica da empresa, principalmente, nas grandes cidades brasileiras. Tal padrão geográfico de localização da empresa Ifood, quanto de outras plataformas semelhantes, de se instalarem em áreas urbanas maiores, a exemplo de capitais e regiões metropolitanas, se deve à densidade populacional e consequentemente o maior número de variedades comerciais presente nesses grandes assentamentos urbanos.

As empresas hegemônicas do setor são a brasileira Ifood e a colombiana Rappi, embora outras corporações globais cresçam.

Destacamos que as empresas plataformas pertencem a um amplo setor diversificado e em pleno progresso, carregado de diversas analogias entre as quais: Economia de plataforma (platform economy), termo proposto por Tarlenton Gillespie (2016); economia compartilhada (sharing economy), utilizada por Johana Mair e George Reischauer (2016); economia de pessoa para pessoa (peer-to-peer economy), expressão utilizada por Zervas, Proserpio e Byers (2017); economia colaborativa (collaborative economy), por Botsman e Rogers (2010); capitalismo de plataforma (platform capitalism), vocábulo utilizado por Srnicek (2016); e economia gig (gig economy), utilizado por Friedman (2014).

¹⁵Disponível

em:

https://www.researchgate.net/profile/FabioTozi/publication/357252071_Plataformas_digitais_de_transporte_e_uso_algoritmo_do_territorio_brasileiro/links/61c3434f8bb20101842d7a53/Plataformas-digitais-de-transporte-e-uso-algoritmo-do-territorio-brasileiro.pdf. Acesso em: 18 de abril.2023

Embora os termos variem, o processo é o mesmo: as empresas de plataforma estabelecem processos que definem um novo tipo de gerenciamento, controle e organização do trabalho, sendo este reconhecido como trabalho sob demanda. Nesse caso é instituída “uma relação de trabalho baseada na autonomia do prestador de serviço por meio de uma forma de gestão baseada na conexão digital entre o cliente e o prestador do serviço” (CHAVES, 2020, p. 9).

Neste escrito, adotaremos o termo "economia de plataforma." Este modelo econômico refere-se a uma estrutura onde uma empresa ou organização desenvolve uma plataforma digital que conecta usuários e/ou clientes a fornecedores de bens e serviços. Essas plataformas são utilizadas para facilitar a comercialização de produtos, a oferta de serviços, ou a troca de informações.

O conceito de "capitalismo de plataforma", conforme discutido por Langley e Leyshon (2016), Srnicek (2016) e Tozi (2020), é considerado uma das fases do processo de globalização. Esse fenômeno se manifesta na expansão desigual do meio técnico-científico-informacional, como abordado por Santos (1994a), e indica uma aceleração da digitalização que afeta também a formação socioespacial brasileira.

Nos últimos anos, esse processo tem se expandido devido à interação entre tecnologia, informação, informática e finanças. Essa combinação permite que as corporações de plataformas alcancem dimensões hegemônicas e estabeleçam novos padrões nos sistemas técnicos e informáticos, atingindo um vasto número de usuários e consumidores.

Essas corporações são conhecidas por sua capacidade de atuar em diversos setores simultaneamente. Elas não se limitam a um único ramo ou setor específico. Em vez disso, avançam em diferentes frentes com uma alta capacidade de flexibilização. Essa característica as torna verdadeiramente multissetoriais.

O destaque dessas corporações está na criação de tecnologias que permitem a intercomunicação entre os setores econômicos tradicionais e os objetos técnicos telemáticos. Um exemplo notável dessa expansão é observado nos setores de transporte de pessoas e entrega de objetos e comida (*delivery*). Estes setores são algumas das mais importantes áreas de crescimento das plataformas. Eles exigem localização específica e trajetos bem definidos para a realização do trabalho.

A economia de plataformas é impulsionada por três forças principais: tecnologia, capital e regulação. Essa tríade cria um fenômeno global conhecido como “plataformização” (ou “platforming”, em inglês). Embora haja uma concentração de empresas de plataforma na China e nos Estados Unidos, elas estão se expandindo por todo o mundo. (Da Silva Neto et al. 2022),

Os autores mencionados anteriormente enfatizam que empresas como Uber e iFood, que operam em contextos geograficamente específicos, exercem dois tipos de controle: o espacial que faz referência onde os trabalhadores irão realizar o seu trabalho e o temporal que incentiva os trabalhadores estarem online em horários específicos. Tal controle “resulta de uma combinação

de excesso de oferta de trabalhadores e incentivos financeiros para trabalhar em determinados horários.” (DA SILVA NETO *et al.*, 2022)

O excesso de trabalhadores para tal atividade se dá nas grandes cidades por sua concentração histórica de excedentes populacional para rebaixamento dos salários.

Segundo Montenegro (2020), o avanço da tecnologia e a digitalização da circulação deram origem ao chamado "capitalismo de plataforma", no qual os aplicativos desempenham um papel central na redefinição das relações entre os circuitos da economia urbana¹⁶.

Como visto no capítulo anterior o estudo dos circuitos da economia urbana é essencial para entender a complexidade das dinâmicas econômicas nas cidades, especialmente no contexto brasileiro, onde a desigualdade social e econômica é uma preocupação constante.

Um exemplo notável dessa dinâmica é a atuação dos entregadores de *delivery*, particularmente os do iFood, que são uma peça chave na economia urbana moderna. Esses circuitos não apenas abrangem a produção, distribuição e consumo de bens e serviços, mas também destacam as interações sociais e econômicas que definem a vida urbana.

Uma característica central dos circuitos da economia urbana é a sua interdependência. Os setores econômicos não operam isoladamente; ao contrário, eles são interligados por uma rede complexa de relações e dependências. O transporte é um elemento fundamental nesse contexto, servindo como a conexão entre diferentes setores e facilitando a movimentação de recursos e produtos. No caso dos entregadores do iFood, eles representam um elo crucial entre restaurantes, consumidores e a infraestrutura urbana.

Esses trabalhadores desempenham um papel vital na entrega de produtos alimentícios, demonstrando a importância do transporte urbano na economia digital moderna. A interdependência é clara: sem a logística proporcionada pelos entregadores, os restaurantes enfrentariam desafios na expansão de sua base de clientes, e os consumidores teriam menos acesso à conveniência do *delivery*.

Além dos circuitos físicos, destacamos a importância dos fluxos financeiros e informacionais dentro da economia urbana. Os entregadores do iFood exemplificam como esses fluxos são essenciais para o funcionamento das cidades modernas. A plataforma digital do iFood atua como um facilitador entre a oferta e a demanda, permitindo que os fluxos de informação sobre pedidos e entregas sejam rápidos e eficientes.

A eficiência do transporte, especialmente através dos entregadores, impacta diretamente esses fluxos, influenciando a dinâmica econômica das cidades. Contudo, a infraestrutura urbana muitas vezes não é suficientemente adequada para suportar a crescente demanda por entregas,

¹⁶ De acordo com a teoria dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos (1979), o circuito superior é composto por atividades econômicas de grande escala que estão ligadas a processos modernos e com relações com a economia global, essas atividades são caracterizadas por sua alta especialização e tecnologia avançada. O circuito inferior, por sua vez, é constituído por atividades econômicas de pequena dimensão, que possuem maior influência na escala local, englobando a pequena produção manufatureira, muitas vezes artesanal, e o pequeno comércio de uma variedade de serviços. Os dois circuitos estão interligados, sendo que o circuito inferior depende do circuito superior para sua existência e manutenção, essa dependência e dominação ocorre devido às desigualdades produzidas pela modernização tecnológica excludente.

resultando em desafios como trânsito congestionado e condições precárias de trabalho para os entregadores, que frequentemente enfrentam riscos à segurança.

Os circuitos da economia urbana também são espaços de inovação e competitividade. A interação dinâmica entre diferentes agentes econômicos dentro desses circuitos pode gerar novas oportunidades de negócios e impulsionar o desenvolvimento de tecnologias inovadoras. O iFood, como parte da economia de plataforma, exemplifica essa inovação ao integrar tecnologia de ponta em sua operação de *delivery*.

No entanto, a realidade dos entregadores de iFood destaca uma disparidade. Enquanto a plataforma promove eficiência e conveniência para consumidores e restaurantes, os entregadores frequentemente enfrentam desafios como falta de direitos trabalhistas, remuneração instável e ausência de benefícios sociais. Essa dualidade ressalta a necessidade de um debate contínuo sobre as condições de trabalho na economia de plataforma que busca um equilíbrio entre inovação e justiça social.

Rosa e Silva *et al.* (2021) menciona que a forma de organização por meio de mecanismos tecnológicos trouxe novos parâmetros no meio laboral, isso significa que as plataformas digitais têm influenciado a forma como o trabalho é realizado, introduzindo novas modalidades de trabalho e formas de operação e controle. Os autores complementam que o capitalismo de plataforma tem sido associado à exploração de mão de obra humana, especialmente nas espécies de *Crowdwork*¹⁷ e trabalho sob demanda.

Logo, a economia de plataforma, torna-se um fenômeno impulsionado pela interconectividade proporcionada pela tecnologia da informação, essa expansão se dá através do processo de globalização

O fenômeno da globalização intensificou-se a partir da década de 1980, este tem sido um dos principais fatores que impulsionam as transformações do mundo do trabalho e a reestruturação produtiva. Nesse contexto, a flexibilização das leis trabalhistas e a precarização do trabalho têm sido cada vez mais comuns, o que afeta diretamente a vida dos trabalhadores uberizados urbanos.

O processo de globalização como perversidade (Santos, 2008) é dominado por estas ideologias que projetam desigualdades e injustiças sociais que são perpetuados por meio do avanço técnico. As técnicas são colocadas a serviço de ideologias de mercado que priorizam a individualidade, a competitividade e o consumo. Prevaricando a promoção do bem – estar coletivo e da justiça social.

Para aprofundar a análise dos fenômenos sociais e econômicos que moldam a dinâmica urbana, é essencial compreender as características econômicas, sociais e o processo histórico da cidade objeto desta pesquisa.

¹⁷ *Crowdwork* (trabalho coletivo) é uma modalidade de trabalho que é desempenhada remotamente através das plataformas digitais (KALIL, 2019, p.169)

No capítulo a seguir examinaremos a evolução histórica e o contexto socioeconômico da cidade em questão. Permitindo entendemos a realidade em que os fenômenos analisados se desenvolvem, incluindo os fatores locais que influenciam as interações sociais, as disparidades econômicas e as condições de trabalho dos entregadores de *delivery* do iFood.

Essa investigação fornecerá uma base sólida para explorar como esses fenômenos se manifestam na prática, iluminando os desafios e oportunidades enfrentados pelos trabalhadores e suas implicações para o desenvolvimento urbano.

4.0 CAMPINA GRANDE, MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS: DA FEIRA AO CRESCIMENTO DO IFOOD

O capítulo faz uma abordagem sobre a história e o desenvolvimento econômico de Campina Grande, destacando sua importância como centro comercial e de serviços. Historicamente, a cidade desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico do interior nordestino, inicialmente impulsionada pela comercialização do algodão. Após enfrentar desafios econômicos, a cidade destacou-se na produção de *software* e no setor de serviços, tornando-se um polo universitário e tecnológico no Nordeste.

Atualmente, Campina Grande mantém sua relevância regional como um centro de serviços, especialmente em educação e saúde, e como um polo tecnológico emergente. Embora seu papel econômico significativo, o município enfrenta desafios no mercado de trabalho, com saldos negativos de empregos formais nos períodos analisados.

Este cenário reflete as dificuldades econômicas mais amplas do Brasil e aponta para a crescente informalidade como alternativas de emprego não formais. Discute-se a presença do Ifood na região, descrevendo seu funcionamento como plataforma de *delivery* e seu impacto no mercado de trabalho local. A análise do iFood como uma alternativa emergente de emprego exemplifica as mudanças no mercado de trabalho e a adaptação dos trabalhadores às novas realidades econômicas.

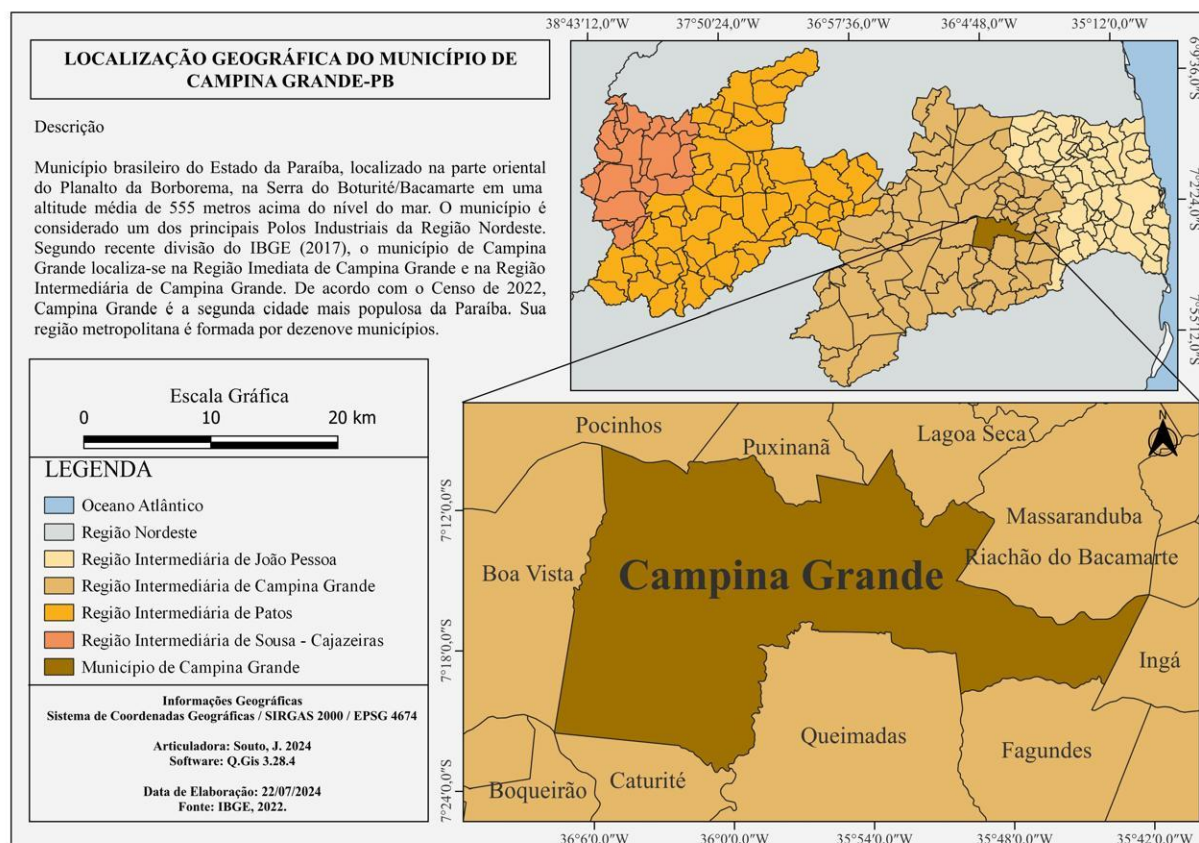
4.1 Campina Grande e o setor de comércio e serviços

Campina Grande é um município brasileiro situado no estado da Paraíba, localizado dentro da Região Geográfica Intermediária e Imediata que leva o seu nome. A posição geográfica do município é marcada pela latitude 7°13'45" S e longitude 35°52'50" O.

Segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população em 2022 era de 419.379 habitantes, tornando-se o segundo município mais populoso da Paraíba. Campina Grande faz fronteira ao norte com os municípios de Lagoa Seca, Massaranduba, Pocinhos e Puxinanã; ao sul com Boqueirão, Caturité, Fagundes e Queimadas; a leste com Riachão do Bacamarte; e a oeste com Boa Vista. A cidade está localizada a 131,7 km da capital João Pessoa.

As atividades econômicas mais importantes no município é o comércio, onde o setor de serviços é responsável pela maior parte da arrecadação de receita e a indústria, sendo os principais segmentos desse setor da economia, o PIB per capita em 2022 de acordo com o IBGE totalizou R\$ 24.481,81. (IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA).

Mapa 2 - Localização do Município de Campina Grande



Fonte: Autora (2024)

Campina Grande é uma cidade média que possui uma posição estratégica e privilegiada, fator que tem facilitado historicamente a circulação de mercadorias e de pessoas dentro de sua área de influência. Ela atua como um importante canal para o fluxo de bens e serviços que sustentam o desenvolvimento das áreas menos urbanizadas do interior do Nordeste. Sua capacidade de atrair negócios e investimentos contribui significativamente para sua crescente centralidade, desempenhando um papel crucial na integração das regiões do interior (Maia,2010).

As cidades médias desempenham um papel de intermediação entre cidades pequenas e grandes. Elas polarizam regiões, promovendo crescimento econômico e social (Sposito,2009).

Campina Grande é reconhecida por sua significativa importância regional e é classificada pelo IBGE como uma Capital Regional B. Essa classificação indica que a cidade tem uma grande influência sobre os municípios vizinhos, servindo como um importante centro de serviços e comércio para uma ampla região.

O critério para ser considerada uma cidade média é a existência de uma elite empreendedora, sendo essa cidade um local de tomada de decisões e de acumulação de capital (CORRÊA ,2007)

Em Campina Grande essa elite surgiu e se consolidou em consequência à comercialização do algodão, o chamado “ouro branco”, que foi o principal produto da sua economia durante todo o século XIX até a primeira metade do século XX.

De acordo com Maia (2010) a influência de Campina Grande se estende principalmente para o interior do estado, cobrindo uma área média de 50 a 100 km. Embora esteja

geograficamente próxima a João Pessoa, a sua influência é mais notável em direção ao interior, onde centraliza serviços essenciais e comércio para uma população significativa.

Afim de compreender o contexto do comércio e serviços da nossa dimensão espacial, é importante revisitar um pouco da história da cidade. Ao longo dos anos, o espaço comercial campinense passou por um processo significativo de transformações.

Campina Grande teve sua origem como um aldeamento do povo Ariú, com a finalidade de pastorear o gado dos Oliveira Ledo. Este momento histórico marcou o início de uma divisão territorial do trabalho na região, com papéis econômicos bem definidos. A posição geográfica de Campina Grande foi um fator crucial para seu desenvolvimento e importância econômica desde o período colonial. Sua localização estratégica no interior da Paraíba permitiu que a cidade se tornasse um polo de abrangência na vasta hinterlândia nordestina (Almeida, 1978; Costa, 2003; Da Silva Diniz, 2004).

Almeida (1978) sublinha “Campina Grande não era simplesmente um pouso, um lugar de descanso para os animais e tropeiros, mas a estalagem, a parada obrigatória, o ponto terminal da longa caminhada. Aqui operava-se as permutas, as trocas comerciais.”

Segundo Diniz (2011) Campina Grande foi um dos muitos povoados que surgiram durante a conquista dos sertões, estabelecendo-se como um ponto de passagem para comerciantes de gado e cereais. A cidade recebia tropeiros que transitavam com suas tropas de burros, muares e boiadas provenientes dos sertões de estados como Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte e até Piauí.

As feiras comerciais tiveram um papel importante na formação da cidade de Campina Grande. Especialmente a feira de gado e de cereais que já constituía um centro polarizador da região. Essa atividade comercial realizada na região, concentrava grande parte da produção vinda do interior, como o algodão, couros e peles, carnes, cereais, agave e minérios com destino aos centros urbanos regionais (Costa, 2003; Diniz, 2004).

O comércio, sempre foi a principal atividade econômica da cidade o que fomentou intensamente o crescimento do seu espaço urbano principalmente com a chegada da ferrovia federal no ano de 1907 que foi um marco na história de Campina Grande, “quando o primeiro trem da *Great Western of Brazil Railway* chegou à cidade e passou a formar com a produção algodoeira uma simbiose responsável por toda as transformações no espaço campinense a partir de então” (Costa, 2003, p. 30)

Com a implantação da via férrea, a cidade passou por um forte crescimento urbano, principalmente ao longo dos anos de 1940 aos de 1960, revelaram rápidas e modernas mudanças ocorridas na economia da cidade, transformando-a num grande centro comercial da região, bem como num importante centro de serviços do terciário (Sá, 2000; Costa, 2003; Diniz, 2004).

Durante a década de 1960, Campina Grande emergiu como o principal centro de comercialização e armazenamento de algodão no Nordeste brasileiro. O excedente de algodão na cidade atraía compradores de diversas partes da região, incluindo internacionais. A chegada do

trem impulsionou o crescimento populacional e econômico, principalmente no comércio de algodão, levando a uma rápida urbanização e à criação de novos bairros.

Após o declínio do comércio atacadista algodoeiro, a partir dos anos 1970, o espaço comercial atual de Campina Grande vai além dessas condições, baseando-se no meio técnico-científico informacional.

A combinação de técnica, ciência e informação integra diversos espaços urbanos, ainda que de forma diferenciada. A partir dos anos 1970, os setores de serviços também se expandiram, ganhando importância na economia local. A cidade buscou manter sua liderança regional investindo em saúde, educação e tecnologia, inserindo-se assim em um contexto de avanço tecnológico e científico.

A propósito, Costa (2003) revela que atualmente Campina Grande volta-se para a função de prestadora de serviços, principalmente para as atividades educacionais e médico-hospitalares.

Essa configuração espacial com a preponderância do setor de serviços em detrimento do industrial implica na reordenação produtiva de Campina Grande após o redobramento do espaço com a influência da reestruturação produtiva (Pereira, 2021).

A reestruturação espacial/produtiva em Campina Grande instaura-se com a crise de âmbito nacional no início da década de 80 que refletiu em dificuldades econômicas que afetaram a cidade com o fechamento de importantes indústrias locais e de outras regiões instaladas no parque industrial campinense, que previamente era importante e tradicional entreposto comercial e polo industrial na Região Nordeste.

O fechamento dessas indústrias se firma a partir da isenção de prioridades do governo militar que passa a investir nas capitais em detrimento de demais cidades brasileiras. Somados a esses fatores muitos dos benefícios anteriormente trazidos pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)¹⁸ para a cidade foram encerrados, contribuindo para o fechamento de indústrias na cidade (ARAÚJO, 2019).

A indústria foi a primeira atividade a se descentralizar, com a criação do Distrito Industrial ainda nos anos 60. A cidade passou por uma renovação acelerada com o Projeto CURA na década seguinte que tinha como objetivo prover áreas ociosas e sem estrutura urbana, proporcionando sua valorização e ocupação.

Esse projeto acelerou a especulação imobiliária nas áreas por ele atingidas, o que beneficiou proprietários de imóveis, a partir da expulsão de populações pobres e de obras públicas que valorizaram tais áreas (COSTA, 2003).

Atualmente, Campina Grande exerce uma centralidade significativa em sua hinterlândia regional, tanto pelos serviços oferecidos desde a década de 1970 quanto pelo desenvolvimento de um espaço comercial distinto no âmbito intraurbano. Lefebvre (1999) comenta que a centralidade de um local é definida pelo desenvolvimento de seus espaços comerciais e de

¹⁸ A SUDENE foi criada em 1959 com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico e social da Região Nordeste do Brasil, por meio de incentivos fiscais e financeiros para empresas que se instalassem na região.

serviços. Tanto os centros tradicionais quanto outros pontos da cidade podem se tornar centrais no espaço intraurbano, que é fragmentado e articulado, permitindo a formação de diferentes centros.

Essa estrutura propicia a formação de um importante centro comercial que atrai uma população flutuante, composta por residentes de localidades próximas que utilizam os serviços e comércios de Campina Grande, além dos habitantes locais que dependem das ofertas comerciais e de serviços no centro da cidade.

Destacamos as atividades educacionais, como as instituições de ensino superior (IES): a UFCG (Universidade Federal de Campina Grande), a UEPB (Universidade Estadual da Paraíba), o IFPB (Instituto Federal da Paraíba), e a faculdade particular UNIFACISA (Centro Universitário Facisa).

A cidade é reconhecida como um dos maiores centros universitários do Nordeste. A partir dos anos 1990 a cidade começou a ganhar destaque na produção de *software* de computadores, o que a torna reconhecida pelo seu polo tecnológico além de ser uma grande exportadora de ideias para todo o mundo (DINIZ E CASTILHO,2009). O centro tecnológico é constituído pela FAPESQ (Fundação de Apoio à Pesquisa) e pela PaqTc-PB (Fundação Parque Tecnológico da Paraíba).

Nos serviços de saúde, a cidade possui uma rede especializada que concentra diversas clínicas e laboratórios. Campina Grande também sedia várias instituições e órgãos estaduais, como a EMBRAPA/Algodão (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária), o INSA (Instituto Nacional do Semiárido), e a FIEP (Federação das Indústrias do Estado da Paraíba). Destacamos que a Paraíba é o único estado do país onde este órgão está localizado em uma cidade do interior. A cidade também abriga o Sesi (Serviço Social da Indústria), IEL (Instituto Euvaldo Lodi), SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial), SESC (Serviço Social do Comércio), entre outras instituições. Acrescenta-se empresas particulares no ramo da tecnologia.

Essa pujança econômica faz com que Campina Grande passa a ser considerada uma das cidades mais importantes para o estado paraibano, e com isso seja criado epítetos para o simbolismo de toda a sua grandiosidade como “Rainha da Borborema” e “Capital do Trabalho”. Esses simbolismos juntamente com as vantagens locais fazem a cidade ser um local de atratividade para cidades circunvizinhas e assim se idealizado como prestadora de serviços.

Diante desses apontamentos e acontecimentos ao longo da formação histórica e econômica de Campina Grande. Pode-se demonstrar um panorama atual sobre os setores da economia (agropecuária, indústria, construção, comércio e serviços) com a análise de algumas variáveis legadas ao mercado de trabalho e seus índices que permeiam nosso recorte espacial. Para tal tarefa é necessário a análise de dados divulgados no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

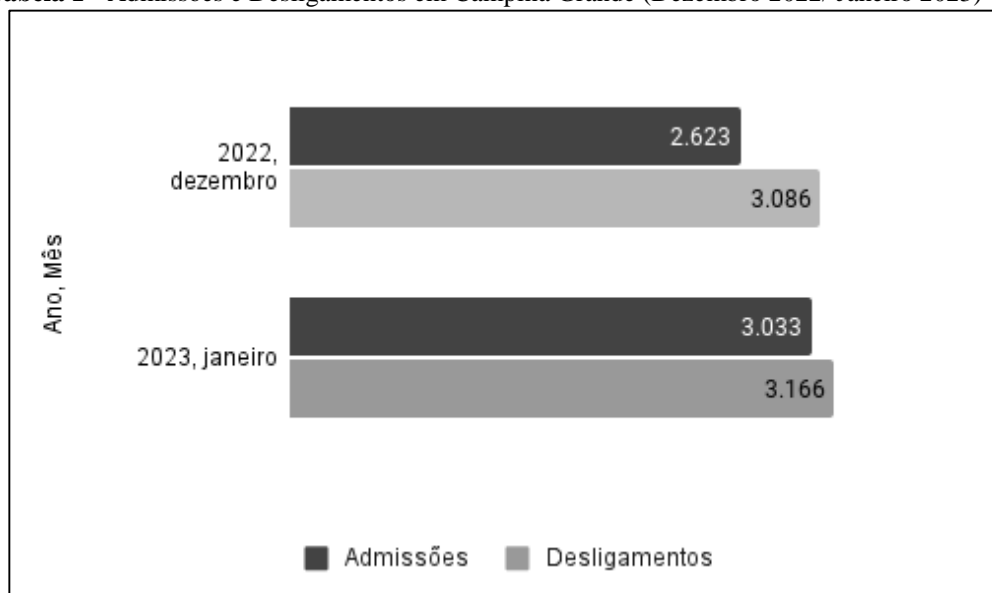
Para análise dos dados escolhemos alguns períodos representados pelos pares de meses:

- dezembro de 2022 e janeiro de 2023;
- junho e julho de 2023 e;
- dezembro de 2023 com janeiro de 2024.

A seleção dos meses de dezembro e janeiro se baseia no fato de que dezembro marca as festividades de fim de ano, enquanto janeiro é o mês das férias. Por outro lado, junho e julho foram escolhidos por serem o período das festividades juninas na cidade, o que impulsiona a economia e, assim, eleva o número de empregos formais, um efeito que se prolonga até o mês seguinte.

No período de dezembro de 2022 e janeiro de 2023, temos no mês de dezembro 2.623 admissões e 3.086 desligamentos, o mês fecha com o saldo negativo de (- 463). O mês de janeiro de 2023 temos 3.033 admitidos e 3.166 desligados, continuando o saldo negativo de (-133).

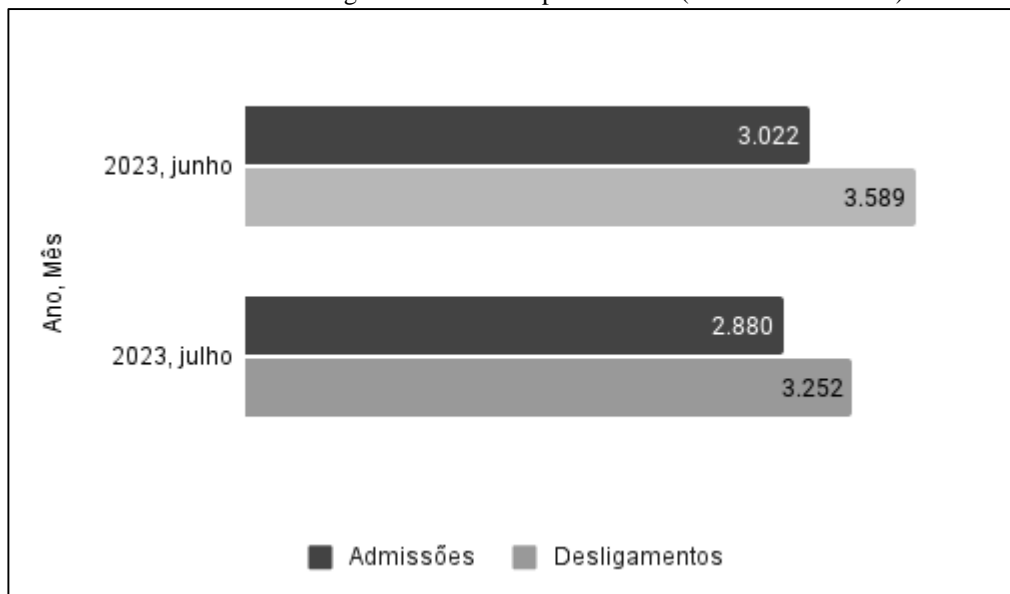
Tabela 1 - Admissões e Desligamentos em Campina Grande (Dezembro 2022/ Janeiro 2023)



Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Elaborado pela autora, 2024.

Em seguida temos os meses de junho e julho de 2023. Junho com 3.022 admitidos e 3.589 dispensados, fecha o mês com o saldo negativo de (-567) . O mês de julho fecha com o saldo negativo de (-372) com 2.880 admitidos e 3.252 dispensados.

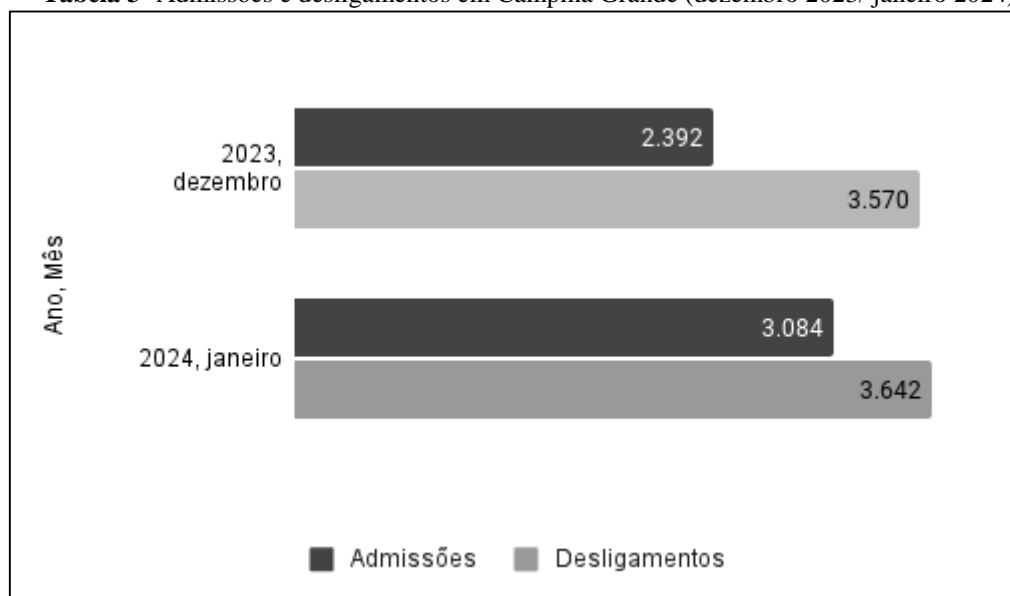
Tabela 2- Admissões e Desligamentos em Campina Grande (Junho e Julho 2023)



Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Elaborado pela autora, 2024.

Dando sequência, desce-se o panorama do mês de dezembro de 2023 que encerra com 3.570 desligamentos e 2.392 admitidos com o saldo negativo de (-1.179). Janeiro de 2024 teremos 3. 084 admitidos e 3.642 desligados e com o saldo negativo de (- 558)

Tabela 3 -Admissões e desligamentos em Campina Grande (dezembro 2023/ janeiro 2024)



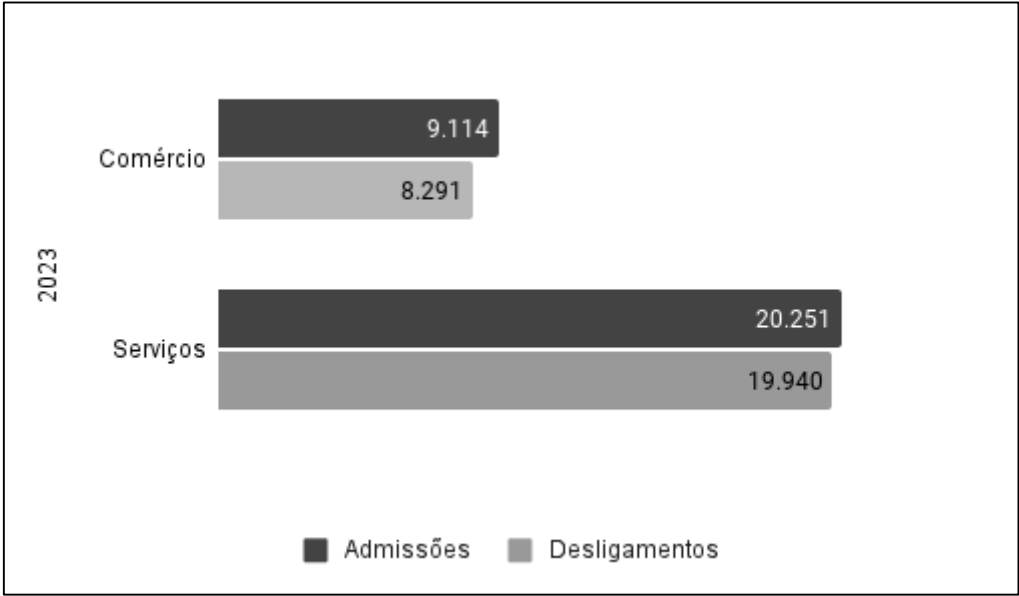
Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Elaborado pela autora, 2024.

Com a apreciação dos dados nota-se que no município de Campina Grande os meses analisados encerrara-se com saldos negativos. Desse modo, a partir do maior número de admissões o número de desligamentos ainda se sobressaem nos meses analisados.

Em contrapartida os dados do ano de 2023 aponta Campina Grande como cidade favorável para o setor de comércio e serviços, ficando à frente da capital paraibana, João Pessoa (PB), de Caruaru (PE) e Sobral (CE). O demonstrativo do ano de 2023 no setor comercial foram 9.114

admitidos e 8.921 desligados, no setor de serviços foram contratados 20.251 e 19. 940 desligamentos, fechando o ano com o saldo positivo de 823 e 311, respectivamente.

Tabela 4 - Panorama setor terciário Campina Grande PB (2023)



Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Elaborado pela autora, 2024.

A análise dos dados referentes aos meses selecionados indica que, apesar de períodos economicamente significativos, como as festas de fim de ano e as festividades juninas, o mercado de trabalho em Campina Grande ainda apresenta um saldo negativo consistente. Mesmo durante os meses de dezembro e janeiro, e novamente em junho e julho, as admissões não conseguem superar o número de desligamentos, o que resulta em uma tendência negativa de empregos formais no município. Tal fato pode ser um desencadeador de uma maior procura por ingresso no mercado de trabalho dos entregadores em plataformas digitais.

Essa persistente situação sugere que, embora haja aumento das atividades econômicas devido a eventos sazonais, outros fatores podem estar contribuindo para o desequilíbrio no mercado de trabalho. Portanto, é crucial que políticas públicas e estratégias econômicas sejam implementadas para reverter esse cenário e promover um crescimento mais sustentável e equilibrado no emprego formal da região.

Para realizar uma análise abrangente sobre o trabalho do estado da Paraíba de acordo com a PNAD- Contínua (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua) que se destina a produzir informações contínuas sobre a inserção da população no mercado de trabalho segundo características demográficas e de educação.

Para o nosso estudo foi utilizado o filtro mercado de trabalho, 2023/4º trimestre, unidades da federação / Paraíba e selecionados os indicadores abaixo:

Tabela 5 - Indicadores sobre o Mercado de Trabalho Paraibano (4º Trimestre de 2023)

4º

Indicador	Definição	Trimestre de 2023
-----------	-----------	-------------------

Pessoas em idade de trabalhar	Pessoas de 14 anos ou mais de idade na semana de referência.	3.249 mil pessoas
Pessoas na força de trabalho	Compreende as pessoas de 14 anos ou mais de idade ocupadas e desocupadas na semana de referência	1.732 mil pessoas
Pessoas ocupadas	Pessoas de 14 anos ou mais de idade que, na semana de referência, trabalharam pelo menos uma hora completa em trabalho remunerado em dinheiro, produtos, mercadorias ou benefícios (moradia, alimentação, roupas, treinamento etc.), ou em trabalho sem remuneração direta em ajuda à atividade econômica de membro do domicílio ou parente que reside em outro domicílio, ou, ainda, as que tinham trabalho remunerado do qual estavam temporariamente afastadas nessa semana	1.565 mil pessoas
Pessoas fora da força de trabalho	Pessoas de 14 anos ou mais de idade que não estavam ocupadas nem desocupadas na semana de referência.	1.518 mil pessoas
Pessoas ocupadas informalmente	Pessoas de 14 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência como empregado no setor privado sem carteira assinada; ou trabalhador por conta própria sem CNPJ; ou empregador sem CNPJ; ou trabalhador doméstico sem carteira assinada; ou trabalhador familiar auxiliar.	796 mil pessoas
Pessoas desocupadas	Pessoas de 14 anos ou mais de idade sem trabalho em ocupação na semana de referência, que tomaram alguma providência efetiva para consegui-lo no período de referência de 30 dias, e que estavam disponíveis para assumi-lo na semana de referência. Consideram-se, também, como desocupadas as pessoas sem trabalho em ocupação na semana de referência que não tomaram providência efetiva para consegui-lo no período de referência de 30 dias porque já o haviam conseguido e iriam começá-lo em	166 mil pessoas

menos de quatro meses após o último dia da semana de referência.

Nível de Ocupação	Percentual de pessoas ocupadas na semana de referência em relação às pessoas em idade de trabalhar: [Ocupados / pessoas em idade de trabalhar] x 100.	48,2%
Pessoas desocupadas	Pessoas de 14 anos ou mais de idade sem trabalho em ocupação na semana de referência, que tomaram alguma providência efetiva para consegui-lo no período de referência de 30 dias, e que estavam disponíveis para assumi-lo na semana de referência.	166 mil pessoas
Taxa de Desocupação	Percentual de pessoas desocupadas em relação às pessoas na força de trabalho: [Desocupados / força de trabalho] x 100	9,6%
Pessoas subutilizadas na força de trabalho ampliada	Pessoas de 14 anos ou mais de idade desocupadas, subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas ou na força de trabalho potencial na semana de referência.	518 mil pessoas
Taxa composta de subutilização	Percentual de pessoas subutilizadas em relação as pessoas na força de trabalho ampliada.	27%

Fonte: IBGE. Elaborado pela autora (2024).

Com essa tabela, observa-se de 1.565 mil pessoas ocupadas 796 mil pessoas estão em postos de trabalho informais. Somados a isto, temos uma taxa de subutilização bastante expressiva de (27%) contando com a média nacional de (17,3%) que confere a pessoas que estão fora do mercado de trabalho, mas apresenta potencial e interesse de procurar emprego.

Com base nos dados apresentados, é possível tirar algumas conclusões sobre a economia e o mercado de trabalho em Campina Grande. Os dados oficiais do CAGED revelam que, nos meses analisados, houve um saldo negativo de empregos na cidade. Esses dados apontam para um desafio significativo na manutenção e criação de postos de trabalho formais. Esse saldo negativo reflete um cenário de instabilidade econômica, que pode ser atribuído a vários fatores, incluindo uma crise nacional.

Por outro lado, os setores de comércio e serviços se destacam na economia local, apresentando saldos positivos ao longo do período analisado. Esse cenário sugere um crescimento

dessas áreas, impulsionado pelo dinamismo do mercado e pela demanda crescente por uma variedade de serviços.

No entanto, é importante destacar que, apesar dos aspectos positivos em alguns setores, o aumento do desemprego formal em Campina Grande e a alta taxa de subutilização revelam desafios estruturais mais amplos. Esses fatores indicam a necessidade urgente de políticas públicas focadas na geração de empregos, melhoria da qualidade do trabalho e promoção de um desenvolvimento econômico inclusivo.

Nesse contexto, o fenômeno da *uberização* surge como uma opção viável. A crescente informalidade e a dificuldade em encontrar empregos formais têm levado muitas pessoas a se voltarem para o trabalho como entregadores em plataformas digitais. A flexibilidade e a possibilidade de gerar renda imediata proporcionadas por essas plataformas são vistas como soluções para a falta de oportunidades tradicionais de emprego.

Portanto, o cenário econômico e de trabalho em Campina Grande corrobora a tendência de ascensão no setor de entregas, onde a *uberização* se apresenta como uma alternativa para aqueles que enfrentam o desemprego estrutural e a instabilidade do mercado de trabalho formal.

Para entender melhor como essas alternativas funcionam na prática, é relevante examinar a dinâmica das plataformas de entrega, como o iFood. A seguir, exploraremos como o iFood opera e como sua estrutura pode servir como um reflexo das mudanças no mercado de trabalho e das novas formas de emprego emergentes.

4.1 O Ifood

Entre as empresas de *delivery* que atuam em Campina Grande destaca-se o Ifood. O iFood, uma empresa de origem brasileira, foi fundada em 1997 com uma proposta de negócios que, inicialmente, não estava inserida no ambiente digital. A companhia operava, à época, através da oferta de um guia impresso de cardápios, conhecido como Disk Cook, que era assistido por uma central telefônica. Nesse modelo, os clientes ligavam para a central para fazer seus pedidos.

A transição da empresa para o ambiente digital ocorreu em 2011, com o lançamento de um aplicativo de *delivery*. Este aplicativo foi desenvolvido com o objetivo de conectar o consumidor final aos restaurantes e outros estabelecimentos, facilitando a entrega dos pedidos. A partir de então, a empresa experimentou um crescimento significativo, expandindo-se por meio de fusões com outras empresas do setor de *delivery*.

Atualmente, o iFood opera como uma plataforma de *delivery online* que elimina a necessidade de chamadas telefônicas. O sistema permite pagamentos *online* através de cartão de débito, crédito, ou via transferência bancária (Pix), além de oferecer a opção de pagamento em espécie. Adicionalmente, a plataforma proporciona aos consumidores a possibilidade de utilizar cupons de desconto, o que representa um atrativo significativo para os usuários. Os clientes também podem acompanhar o status de seus pedidos em tempo real, caso a entrega possua um sistema de rastreamento.

Para que os usuários possam acessar os serviços ofertados pelo iFood, é necessário fazer o download do aplicativo na Play Store ou na App Store por meio de um smartphone. Após o download, o usuário deve realizar o cadastro pessoal para então ter acesso aos restaurantes disponíveis em sua cidade, juntamente com o cardápio e os preços. Com isso, o cliente pode, conforme desejar, realizar seu pedido e receber o produto no local indicado.

Essas características e demandas para o acesso aos serviços do iFood estão intrinsicamente ligadas à expansão das *Big Techs* na vida cotidiana. A necessidade de um smartphone, combinado com o uso de aplicativos móveis, é um reflexo direto de como as grandes empresas de tecnologia estão moldando comportamentos de consumo. Ao exigir que os usuários baixem aplicativos e adquiram dispositivos móveis compatíveis, essas plataformas incentivam o aumento da dependência tecnológica (Morozov, 2018)

Os restaurantes que desejam se cadastrar na plataforma do iFood e começar a receber pedidos devem acessar o site da empresa e realizar o cadastro em um dos planos disponíveis. A iFood oferece diferentes planos (básico e plus) de adesão para os restaurantes, cada um com suas próprias características e benefícios.¹⁹

O Plano iFood Básico inclui várias funcionalidades essenciais para os restaurantes, tais como a presença do restaurante no aplicativo do iFood, a possibilidade de realizar entregas feitas diretamente pelo próprio restaurante, um gestor de pedidos integrado, além de ferramentas de marketing que permitem a promoção de ofertas e descontos exclusivos. O custo de acesso a este serviço é de R\$ 100,00 mensais, caso o faturamento do restaurante ultrapasse R\$ 1.800,00 por mês.

O plano iFood *plus* incluem todos os recursos do plano básico, além de funcionalidades adicionais. Este plano disponibiliza serviços de entrega através de parceiros do iFood, permitindo que os restaurantes usufruam de um sistema de rastreamento de entregas em tempo real. A mensalidade do Plano iFood Plus é de R\$ 130,00, desde que o faturamento do estabelecimento seja superior a R\$ 1.800,00 por mês.

O iFood atualmente possui cerca de 270 mil restaurantes cadastrados em mais de mil cidades em todo o Brasil²⁰ e cerca de 410 mil entregadores²¹ (Ifood, 2022).

Para aqueles interessados em trabalhar como entregadores na empresa iFood, o processo de cadastro é realizado de maneira online e gratuita através do site da empresa. Os interessados devem preencher um formulário com seus dados pessoais, que inclui o envio de fotos dos documentos necessários. No cadastro deve-se especificar o tipo de veículo que será utilizado para


¹⁹ Informação disponível em: <https://parceiros.ifood.com.br/restaurante/planos> Acesso em 21 de nov.2022


²⁰ Informação disponível em: <https://news.ifood.com.br/presenca-de-restaurantes-pmes-cresce-em-27-no-ifood/> Acesso em 21 de nov.2022

²¹ Informação disponível em: <https://machine.global/ifood-food-delivery/#::~:~:text=Falando%20em%20entregadores%2C%20o%20iFood,s%C3%A3o%20cadastrados%20fixos%20dos%20restaurantes>. Acesso em 21 de nov.2022

as entregas, que pode ser uma motocicleta, carro, ou bicicleta, bem como a região em que pretendem atuar.²²

O iFood oferece duas modalidades de atuação para seus entregadores, permitindo flexibilidade na escolha do modelo que melhor se adapta às suas necessidades:

 Operador Logístico (OL): Nesta modalidade, os entregadores têm um horário de trabalho pré-estabelecido e recebem uma folga semanal. O cadastro para essa modalidade é aprovado de forma imediata. Os operadores logísticos são gerenciados por empresas terceirizadas, conhecidas como "comunidades", que organizam e supervisionam o trabalho dos entregadores. Essa modalidade é ideal para aqueles que preferem um horário fixo e uma estrutura mais organizada de trabalho.

 Modalidade Independente/Autônoma (Nuvem): Na modalidade conhecida como "nuvem", os entregadores têm a flexibilidade de definir seu próprio horário de trabalho, sem uma supervisão direta ou chefia. Isso proporciona aos entregadores autonomia para escolher quando e onde trabalhar, o que pode ser vantajoso para aqueles que buscam uma rotina mais adaptável e personalizada.

Com o cadastro finalizado, os dados passam por uma checagem de informações e sendo estas todas verídicas, o entregador poderá começar a atuar após um certo tempo. Ao finalizar o cadastro o entregador “responsabiliza completamente por qualquer tipo de risco que o serviço possa oferecer, visto que essas empresas se colocam apenas como mediadoras tecnológicas entre o consumidor e o ‘parceiro’ disponível para realizar o trabalho” (DESGRANGES, 2021, p. 3).

O valor pago pela empresa iFood aos entregadores é calculado com base em cada entrega realizada. Através do aplicativo exclusivo para entregadores cadastrados, o valor da remuneração é disponibilizado ao entregador a cada solicitação de entrega.

O valor da rota inclui vários componentes, tais como:

1. Retirada do Pedido no Restaurante: Este é o ponto inicial da entrega, onde o entregador coleta o pedido do estabelecimento.
2. Entrega ao Cliente: O entregador transporta o pedido até o local especificado pelo cliente.
3. Distância Percorrida: A remuneração também leva em conta a distância total rodada durante a entrega, desde o restaurante até o destino final.

O valor pago aos entregadores pelo iFood pode variar de acordo com vários fatores que influenciam a rota. Um dos elementos que pode afetar o pagamento é o número de pedidos que o entregador está carregando simultaneamente. Além disso, a localização do entregador em relação ao restaurante no momento em que recebe a chamada também impacta o valor final da remuneração.

²² Informação disponível em: <https://www.ifood.com.br/cidades-atendidas> . Acesso em 21 de nov.2022

Em algumas cidades, se o entregador estiver a uma distância significativa do restaurante no momento da solicitação, é acrescentado um adicional de R\$ 1,00 ao valor da rota. Se a distância entre o entregador e o restaurante for maior que 5 km, esse adicional sobe para R\$ 5,00. Contudo, independentemente desses fatores, o valor mínimo de qualquer entrega não pode ser inferior a R\$ 5,00 (Ifood, 2022)

Existem ainda outros fatores que podem aumentar o valor da entrega, como:

Datas Comemorativas: Durante feriados e datas especiais, o volume de pedidos tende a aumentar, o que pode resultar em um bônus adicional.

Finais de Semana: Os finais de semana frequentemente apresentam um fluxo maior de entregas, o que pode elevar a remuneração.

Condições de Pico: Em períodos de alta demanda, o iFood pode oferecer um extra que geralmente gira em torno de R\$ 5,00 por entrega.

Um ponto importante para a nossa análise, gira em torno da aceitação das entregas por parte dos entregadores. Se o entregador recusar muitas entregas, ele corre o risco de ser desligado da plataforma sem aviso prévio, em um processo conhecido como "bloqueio branco". Esse termo refere-se ao desligamento da plataforma sem qualquer notificação ou justificativa formal por parte do iFood.²³

Ressaltamos que, à medida que um entregador começa a recusar vários pedidos, o número de chamadas recebidas irá diminuir gradualmente. Se esse comportamento persistir, o entregador eventualmente será removido da plataforma, novamente sem que haja qualquer justificativa apresentada. De acordo com o Ifood esse mecanismo de penalização busca incentivar os entregadores a aceitarem as entregas para manter um serviço eficiente e confiável para os clientes da plataforma.

Para tal, é necessário analisar de que modo esse fenômeno irá acontecer no espaço urbano e quais escalas ele irá atingir.

²³ Informação disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/06/16/superexplorados-em-plena-pandemia-entregadores-de-aplicativos-marcam-greve-nacional> Acesso em: 02 de dez. 2022

5.0 A UBERIZAÇÃO E A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAMPINA GRANDE – PB

Este capítulo aborda as contradições que emergem do processo de uberização, que se manifestam de maneira clara no espaço urbano. Essas contradições estão intrinsecamente ligadas a processos como a reestruturação produtiva e a acumulação flexível, que reconfiguram as cidades para maximizar a extração de mais-valor dos trabalhadores urbanos. A cidade, como principal lócus da reprodução social, é onde a uberização se apresenta de forma mais intensa, revelando as estratégias do capital para ampliar seus lucros e dividendos.

As transformações recentes no espaço urbano refletem a emergência de novas relações sociais de trabalho, como as observadas na *uberização*, que geram impactos sociais, econômicos e espaciais. Esses impactos são analisados em várias escalas—local, regional, nacional e global—destacando a interconexão entre as políticas locais e as práticas globais.

A análise em diferentes escalas permite compreender como a *uberização* afeta o cotidiano dos trabalhadores urbanos de forma particular a partir da perspectiva da vida cotidiana. Finalmente o capítulo aborda sobre o perfil do entregador campinense.

5.1 Jogo escalar e Cotidiano

Com o avanço do processo de *uberização*, as contradições inerentes a esse fenômeno se manifestam de forma clara no espaço urbano. Essas contradições estão diretamente vinculadas a processos previamente discutidos, como a reestruturação produtiva e a acumulação flexível.

Dentro desse contexto, o setor de serviços adquire uma relevância sem precedentes, algo que não havia sido alcançado até o século XX. A reestruturação do capital (re)organiza as cidades com o objetivo de ampliar as formas de extração de mais-valor dos trabalhadores urbanos, que agora estão subsumidos pelas Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs).

É na cidade onde a *uberização* apresenta-se de forma mais intensa e complexa, revelando as estratégias do capital para obter cada vez mais lucros, rendas e dividendos. Para Lencioni (2008, p.115), a cidade “não importando sua dimensão ou característica, é um produto social que se insere no âmbito da relação do homem com o meio – referente mais clássico da geografia”.

Implica-se que a cidade se materializa no encontro da sociedade com o espaço produzido sob o viés da aglomeração e do sedentarismo, o que, ainda segundo a autora, pressupõe a cidade como uma construção a ser compreendida no curso da história e de cada contexto espacial.

Na concepção de Araújo (2012), a cidade enquanto principal *lócus* da reprodução social torna-se um reflexo das transformações históricas que tiveram o comércio e posteriormente a indústria como importantes elementos estruturadores. Com o desenvolvimento do capitalismo a cidade foi se tornando gradativamente a cidade do mercado, tornando a cidade e o seu conteúdo, o urbano, um espaço de contradições de toda ordem decorrentes do modelo capitalista vigente.

De acordo com Harvey (2005), o processo urbano e, conseqüentemente, a sua forma, a cidade, se moldam conforme a lógica da acumulação e circulação do capital. Neste contexto, a cidade configurada impõe muitas vezes limites ao capital, o que exige do capitalismo um esforço para que a transformação social seja efetivada paralelamente a transformação espacial.

Dessa forma, com base na perspectiva de Lefebvre (2006) entende-se que o espaço é socialmente produzido, logo, um espaço social. Este possibilita as condições para a reprodução do capital, sendo um meio de controle e de dominação que tem passado por transformações recentes, entre elas a reprodução de novas relações sociais de trabalho correspondentes a atual lógica do sistema.

Essa mudança no modelo de negócios tem gerado impactos sociais, econômicos e espaciais, e pode ser compreendida por meio de várias abordagens geográficas.

O processo de reestruturação produtiva do capital que vem sendo assistido nos dias atuais, tem provocado um conjunto de modificações no mundo do trabalho, como já mencionado, e a resultante desse processo são as profundas alterações no espaço geográfico em diversas escalas — local, regional, nacional e global.

A escala, em primeiro lugar, é um recurso analítico que torna visível uma parte ou dimensão específica da realidade. Embora muitas vezes intuitiva e não deliberada, a escala é uma prática de observação e construção do mundo. Ela funciona como uma medida, não necessariamente do próprio fenômeno, mas como a mais adequada para observar, dimensionar e mensurar tal fenômeno (Castro, 1995; 2014)

A escala, portanto, representa a escolha de como dividir o espaço, definindo uma realidade percebida ou concebida. Ela oferece significado e um ponto de vista que altera a percepção da natureza desse espaço. Vale ressaltar que a escala é, essencialmente, a medida escolhida para dar visibilidade ao fenômeno.

Destacamos, em especial, as escalas que se materializam na cidade e como essas transformações impactam a vida cotidiana das cidades e dos trabalhadores urbanos.

Trabalhar com escala torna-se um ponto de partida para considerar de modo implícito ou subsumido que o fenômeno ao ser analisado em determinada escalas irá ganhar um sentido de particularidade (Castro, 1995).

Nesse sentido, ao conectar a análise em escala local, é possível conceber o espaço de maneira mais flexível e em permanente construção, destacando suas interações com questões políticas, sociais e identitárias. Essa perspectiva desafia abordagens convencionais e revela como as práticas globais, como a uberização, se manifestam de forma específica em lugares distintos, como em Campina Grande.

Por esse aspecto, consideramos o sentido global do lugar proposta sugerida por Massey (2014) concebendo o espaço de maneira mais flexível e em permanente construção, destacando suas interações com questões políticas, sociais e identitárias, e desafiando abordagens convencionais.

Ao considerar o sentido global do lugar percebe-se como as políticas locais estão interligadas, no espaço urbano, com as práticas e políticas produzidas pelos agentes da globalização. Sabendo que “cada lugar é ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente”. (SANTOS, 2005, p. 170).

Brenner (2018) revela que a utilização de diferentes escalas está profundamente ligada às várias dimensões geográficas em que os processos econômico-políticos ocorrem. Essas escalas podem ser locais, regionais, nacionais ou globais, e são importantes para se entender como as relações entre diferentes lugares capitais e agentes sociais desenvolvem-se na vida cotidiana dos trabalhadores urbanos *uberizados*.

Com isso, não só empregaremos a perspectiva escalar para o fenômeno, mas também utilizaremos o conceito de vida cotidiana discutida por Lefebvre (1980; 1991). A vida cotidiana irá auxiliar no entendimento de como as relações sociais se desenvolvem/reproduzem e se manifestam no espaço, permitindo uma compreensão mais profunda da construção social do mesmo.

A vida cotidiana refere-se às atividades, práticas e interações que ocorrem no dia a dia das pessoas, envolvendo rotinas, hábitos, relações sociais, trabalho, lazer, entre outros aspectos. Ela se caracteriza pela repetição, pela familiaridade e pela normalidade das atividades que compõem a rotina das pessoas.

O cotidiano contém em si a possibilidade de revelar os desafios, os dramas, os contextos e enredos que alimentam a vida social, dessa forma “trata-se, portanto, de caracterizar a sociedade em que vivemos, que gera a cotidianidade (e a modernidade)” (LEFEBVRE, 1991, p. 35).

Lefebvre (1991) aponta que o cotidiano da cidade se ancora de modo simultâneo com o seu passado, com o presente e com o futuro. Sendo assim, destaca-se a importância de estudar e compreender as práticas cotidianas de forma crítica e reflexiva para desvendar as dinâmicas sociais, culturais e políticas que permeiam a vidas das pessoas.

Portanto, a vida cotidiana é um elemento fundamental na reprodução do urbano, e do próprio capital. É no espaço urbano que se manifestam as práticas sociais que constroem e reconstroem a cidade, refletindo as relações de poder, as desigualdades sociais e as dinâmicas urbanas. Sendo uma dessas dinâmicas o novo conteúdo socioespacial e práticas socioespaciais empreendidos pelas empresas aplicativo e seus entregadores no cotidiano das cidades.

Utilizar aspectos da vida cotidiana dos entregadores de alimentos de Campina Grande auxilia na compreensão das complexidades e contradições da vida dos mesmos, bem como as possibilidades de transformação e resistência presentes no cotidiano desses trabalhadores. Além de traçar um panorama sobre os novos usos e ocupação do espaço urbano de cidades mediados pela economia de plataforma.

No campo dessas possibilidades buscou-se a união do conceito de vida cotidiana com o uso da escala (jogo escalar) para analisar o fenômeno da *uberização* e as escalas relacionadas ao

mesmo. Esta abordagem permite explorar como essas duas dimensões se entrelaçam e afetam as experiências diárias dos indivíduos no contexto espaço-temporal contemporâneo.

Sabendo-se que a *uberização* impacta significativamente a vida cotidiana dos trabalhadores e usuários das plataformas, assim como o cotidiano de nossas urbes. Analisou-se, também, como os entregadores do iFood e outros trabalhadores de plataforma lidam com a promessa de flexibilidade que frequentemente se transformam em alienação.

A alienação, tratada por Marx (2013) e também por Lefebvre (1991), refere-se à desconexão do indivíduo em relação ao seu trabalho, à sua essência e à sociedade.

Para Marx (2013) a alienação é o processo pelo qual os trabalhadores se tornam estranhos ao produto de seu trabalho, ao processo de trabalho, a si mesmos e aos outros.

Como examinamos no capítulo 3, embora esses trabalhadores tenham um certo controle sobre seus horários, esse controle é restrito pela demanda e pelos algoritmos das plataformas, entrelaçando de forma alienante o trabalho e o tempo pessoal.

A tecnologia desempenha um papel central ao gerir tarefas diárias, borrando as fronteiras entre o tempo de trabalho e o tempo pessoal, o que reflete a alienação descrita por Lefebvre (1991).

As condições de trabalho uberizadas caracterizadas por longas jornadas sem benefícios de saúde ou segurança social, impactam negativamente o bem-estar físico e mental dos trabalhadores o que resulta em um estado constante de exaustão e insegurança o que vem sendo observado por diversos autores como (Uchôa-de-oliveira, 2020; Maior & Vidigal, 2022)

No entanto, dialeticamente, também atuam como catalisadoras da resistência e organização coletiva desses trabalhadores. A experiência do trabalho uberizado impulsiona os trabalhadores a lutarem por melhores condições laborais, evidenciando a dimensão crítica e estratégica da vida cotidiana, que será explicitado em nosso recorte espacial no próximo tópico deste capítulo.

O potencial de mobilização e resistência dos entregadores evidencia-se por meio de diversas ações e manifestações que demonstram a insatisfação e a busca por melhores condições de trabalho. Os entregadores têm protagonizado lutas e resistências, como os "Breques dos APPs", eventos que expõem as práticas de precarização das empresas-plataformas e a diversidade de demandas políticas e sociais desses trabalhadores.

Essa mudança na percepção do espaço urbano compromete o convívio e os encontros sociais, redefinindo não só a mobilidade urbana e criando novos desafios para a infraestrutura. Esse fenômeno tem gerado uma transformação na paisagem urbana de diversas cidades ao redor do mundo, alinhando-se a uma lógica global de desenvolvimento urbano.

Esse processo de transformação urbana foi observado na pesquisa realizada por Santos et al. (2021, p. 221) sobre entregadores de aplicativos como iFood, Uber Eats e Rappi na cidade de Natal (RN).

Os autores destacam que esses trabalhadores “criam pontos de aglomeração, ou seja, concentrações no espaço urbano em que sua atividade profissional se realiza de forma plena, embora possua uma fluidez devido ao formato e funcionamento dos aplicativos”.

A pesquisa revela como essas aglomerações representam uma nova forma de organização espacial, caracterizada pela flexibilidade e pela mobilidade, refletindo a complexa relação entre tecnologia, trabalho e espaço urbano.

David Harvey, em seus textos mais recentes, discute como o capitalismo continuamente modifica o que ele denomina de "paisagem geográfica do capital". Harvey (2012) argumenta que essa dinâmica é intrínseca ao funcionamento do capitalismo sendo o resultado de mudanças constantes nos ambientes urbanos.

Desse modo, é necessário compreendermos como os processos que se dão em escalas locais, regionais, nacionais e globais e se inter-relacionam e impactam contextos específicos da vida cotidiana.

5.2 A vida cotidiana do entregador campinense

No cotidiano da vida urbana nos dias atuais é facilmente avistado uma nova atividade profissional - os entregadores (as) por aplicativos. Esses sujeitos são cotidianamente vistos em suas motocicletas, carregando em suas costas suas mochilas térmicas que identifica a empresa a qual pertence, e no guindo de sua moto possui um dos seus instrumentos de trabalho: o seu telefone móvel.

Dito isto, cabe, neste momento, nos debruçarmos na tentativa de compreender como é o labor desses trabalhadores em nosso recorte espacial, tendo a escala local como espaço de análise da (re)produção contemporânea do espaço urbano, assim como da própria reprodução do capital. A cidade de Campina Grande, como já afirmado, é um polo econômico relevante no Nordeste do Brasil e, portanto, um local significativo para se estudar os efeitos da precarização do trabalho presentes no fenômeno da uberização que estão sediados na cidade.

A cidade tem passado a sediar novas dinâmicas, servindo de plataforma de suporte ao funcionamento de empresas-aplicativos e seus respectivos serviços. Os agentes e capitais que atuam na cidade têm possibilitado e dado condições para a ação dessas empresas, mas também possibilitado a expansão de novos serviços demandados por meio de plataformas digitais que atuam no espaço da cidade. Tal fato corrobora com a visão de Lefebvre (2006, p. 82) de que o espaço é “o meio da mercadoria, tornado ele próprio mercadoria”, onde esse busca atender, de preferência, aos interesses da acumulação do capital (HARVEY, 2005).

Essas formas de trabalho precarizadas não se limitam apenas a Campina Grande, nem tão pouco ao Brasil, é uma tendência de escala global, alimentanda pelas políticas neoliberais. Contexto no qual o alto nível de desemprego faz com que as pessoas se submetem a formas de emprego/trabalho sem regulamentação, para ter uma renda mínima para sobreviver. Assim, deve-

se problematizar a flexibilização, pilar do capital nesta era, como pressuposto da precarização do trabalho.

A partir do nascimento do modo de produção capitalista, o trabalho perde o seu caráter ontológico e passa a cumprir outro papel, o cenário anterior os trabalhadores produziam o valor de uso para a reprodução da vida humana, no estágio atual a produção passa a ser dominada pelo o valor de troca. Essa mudança é iniciada pelo intenso processo de expropriação dos trabalhadores e a pela transformação de seus meios de vida em capital.

Nesse processo, pode-se pensar como a atual fase de desenvolvimento capitalista, se apropria da produção do trabalho, uma dessas formas é a espoliação e exploração do trabalho. Para tanto, cabe uma análise a partir da realidade dos trabalhadores urbanos – os entregadores de comida via aplicativos, onde o espaço urbano é o seu meio de ganhar a vida.

Para entender, de forma concreta, a realidade cotidiana dos trabalhadores uberizados, optou-se pela realização de entrevistas e pela aplicação de questionários. Esse método permitiu uma análise detalhada das condições de trabalho dos entregadores de aplicativos. Entre novembro de 2023 e março de 2024, foram realizadas oito visitas a campo, possibilitando a entrevista de 30 entregadores do iFood que operam na cidade de Campina Grande.

A escolha dessa metodologia se fundamenta na necessidade de captar experiências subjetivas e contextuais que frequentemente não são abordadas em dados quantitativos tradicionais.

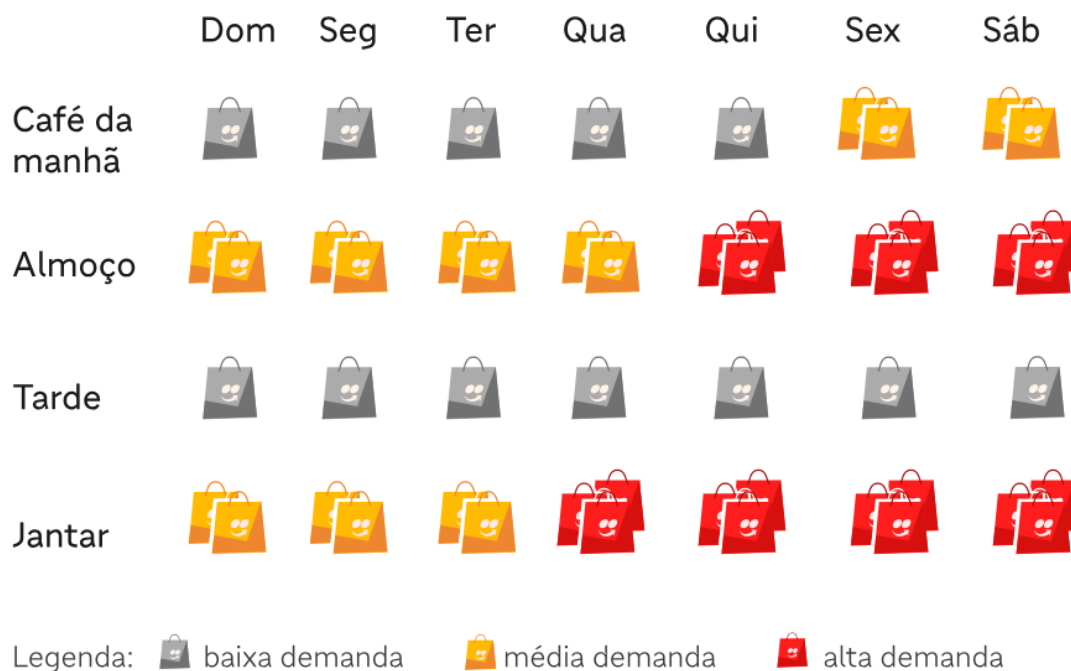
As entrevistas foram conduzidas em locais estrategicamente escolhidos na cidade, onde há maior concentração de entregadores. Entre os pontos mais visitados, destacam-se três:

- Rua Vila Nova da Rainha (ao lado da maternidade);
- Rua Irineu Joffily (em frente ao restaurante La Palomo e ao antigo Cine Capitólio);
- Avenida Almeida Barreto (lateral do Hipermercado Carrefour).

As visitas ocorreram sempre em horários posteriores aos picos de movimento, especificamente após o almoço e o jantar. E em dias de maiores demandas conforme especificado na (Figura 3)

Essa estratégia foi adotada porque, durante os períodos de maior demanda, é inviável a participação dos entregadores devido à intensa logística de trabalho.

Figura 3 - Demanda durante a semana



Fonte: Ifood (2024) ²⁴

As entrevistas e questionários foram conduzidos de maneira flexível, permitindo que os entrevistados escolhessem entre responder a um questionário *online* ou participar da entrevista presencial.

A elaboração das entrevistas visava a captação do cotidiano e do trabalho desses trabalhadores na perspectiva de atender aos nossos objetivos de pesquisa.

Com os dados obtidos nesta pesquisa foi possível realizar um comparativo com outras pesquisas realizadas em algumas metrópoles. Também possibilitaram a comparação com os dados oficiais, a exemplo dos presentes na PNAD Contínua e, mais especificamente, com a cooperação realizada entre o IBGE, a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e o Ministério Público do Trabalho, essa última no bojo da análise do módulo temático sobre teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais do 4º trimestre de 2022.

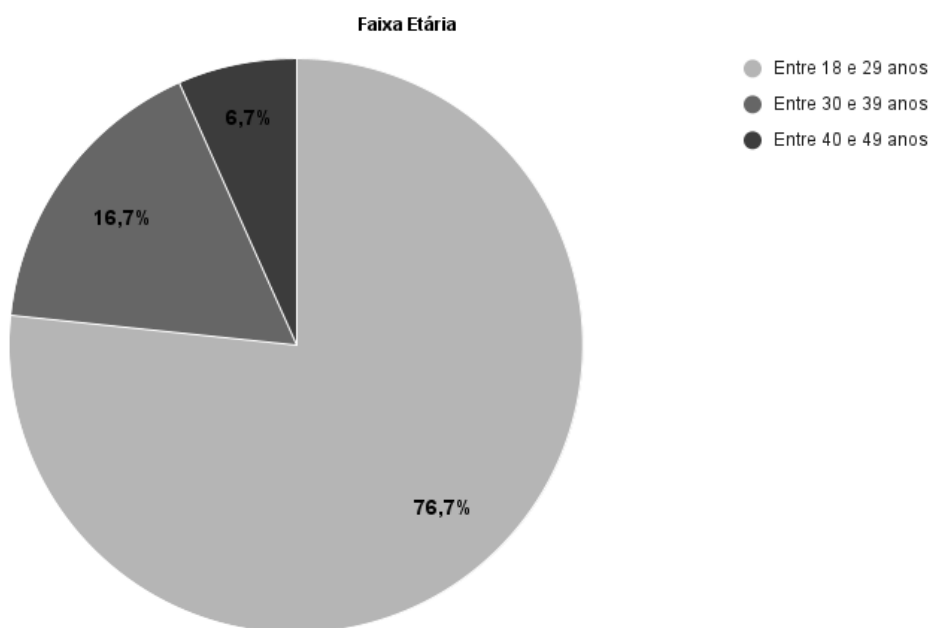
Em consonância com a pesquisa “Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos,” realizada pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), que entrevistou 1.507 entregadores e motoristas em todo o Brasil. Este estudo realizado pelo Cebrap visa aprofundar o conhecimento sobre as características e percepções do trabalho com aplicativos nas cidades brasileiras.

Com o estudo de campo da presente pesquisa foi possível identificar os seguintes dados:

A faixa etária da maioria dos entregadores é entre 18 e 29 anos somando 23 (vinte e três) dos entrevistados, 5(cinco) com idade entre 30 e 39 anos e 2(dois) entre 40 e 49 anos.

²⁴ Imagem disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/jeito-ifood-de-ganhar/> . Acesso em: 24 jul de 2024

Gráfico 1- Faixa Etária



Fonte: Pesquisa de Campo (novembro de 2023 – março de 2024)

A faixa etária dos entregadores campinenses corresponde a faixa etária que dispôs de (35,5%) de pessoas desocupadas no último semestre de 2023²⁵. Essa média etária também corresponde ao grupo de idade de 25 a 39 anos que estão na condição de trabalho plataformizados no 4º semestre de 2022 de acordo com a Pnad Contínua citada. Com isso, pode-se deduzir que as pessoas que se encontram sem emprego sejam as mesmas que procuram modalidades de ganhar renda através das atividades informais. No caso dos sujeitos da presente pesquisa na condição de entregador. Na pesquisa do Cebrap a faixa etária dos entregadores é de 33 anos.

Na pesquisa de campo foram entrevistados exclusivamente entregadores do sexo masculino, apesar de tentativas sem sucesso para entrevistar as chamadas “*motogirls*”. Esse quadro se reflete nas pesquisas sobre o mercado de trabalho onde determinadas atividades possuem um gênero específico majoritário.

Na atividade de entregador na Pnad Continua de 2020 foi registrado (95 %) de entregadores do sexo masculino e apenas (5%) do sexo feminino, já na pesquisa do Cebrap (97%) de entregadores eram do sexo masculino e apenas (3%) do sexo feminino.

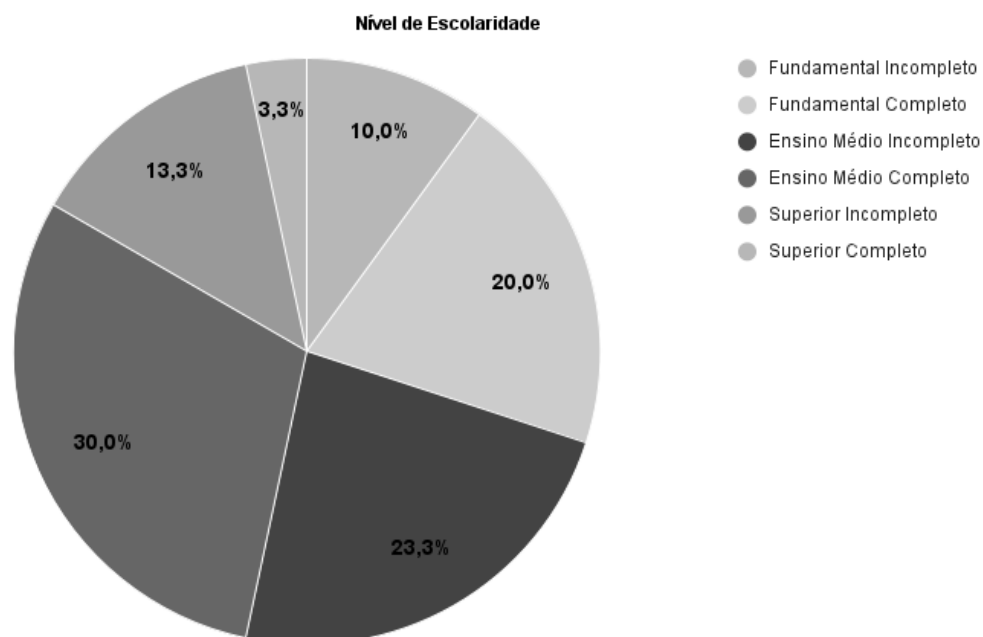
Bruschini (2007) revela uma segregação de gênero no mercado de trabalho, destacando a persistência de padrões que direcionam as escolhas profissionais das mulheres para áreas tradicionalmente consideradas "femininas". Incluindo setores como educação, saúde, bem-estar social, humanidades e artes, o que a autora coloca como “*guetos*” ocupacionais femininos.

No quesito escolaridade dos entregadores campinenses os dados foram: 3 (três) com o fundamental incompleto, 6 (seis) com o fundamental completo, 7 (sete) com o ensino médio

²⁵ Resultados disponíveis em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=destaques&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego. Acesso em 10 mar 2024.

incompleto, 9 (nove) com o ensino médio completo, 4 (quatro) com o superior incompleto e apenas 1(um) com o superior completo.

Gráfico 2 - Nível de Escolaridade

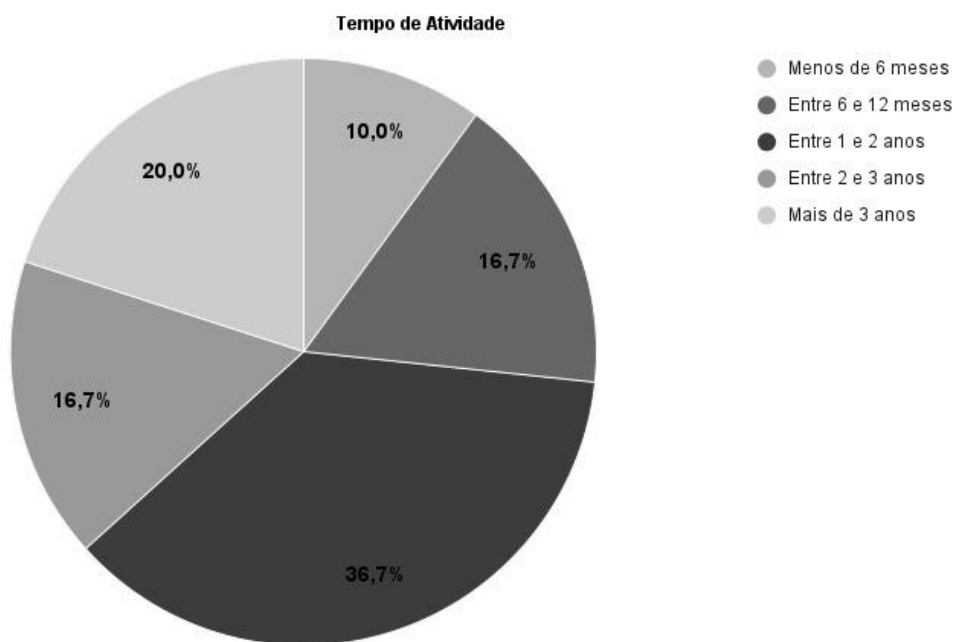


Fonte: Pesquisa de Campo (novembro de 2023 – março de 2024)

Na pesquisa nacional sobre o teletrabalho e o trabalho por meio de plataformas o nível de instrução dos plataformizados tinha a prevalência de pessoas com níveis intermediários de escolaridade, sobretudo com nível médio completo ou superior incompleto (61,3%). A mesma prevalência foi encontrada na pesquisa do Cebrap.

No estudo de campo foi questionado aos entrevistados o tempo que trabalham como entregador de *delivery*.

Gráfico 3 - Tempo de atividade como entregador



Fonte: Pesquisa de Campo (outubro de 2023 – março de 2024)

O maior número de entrevistados trabalha como entregador entre 1 e 2 anos (11 entregadores) seguidos daqueles que trabalham mais de 3 anos (6 entregadores), entre 6 e 12 meses (5 entregadores, entre 2 e 3 anos (5 entregadores) e menos de 6 meses (3 entregadores).

Esses dados refletem a alta rotatividade característica deste tipo de labor. Estudos como o da Pnad Contínua indicam que a flexibilidade aparente no trabalho por aplicativos muitas vezes resulta em curta permanência, devido à instabilidade e às condições de trabalho frequentemente precárias.

Essa rotatividade pode ser vista tanto como uma tentativa dos trabalhadores de buscar melhores oportunidades, quanto como um reflexo das condições de trabalho insatisfatórias oferecidas por essas plataformas.

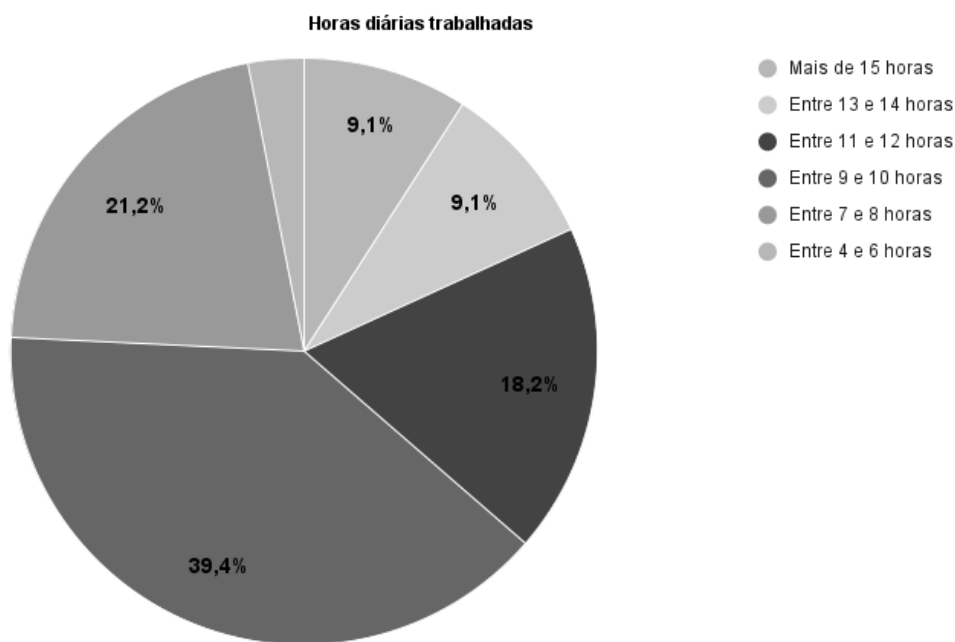
Neste ensejo, quando se perguntou sobre as atividades exercidas pelos sujeitos da pesquisa antes de serem entregadores obteve-se respostas diversas como: comerciante, vendedor, artesão, operador de máquinas, pizzaiolo, conferente, autônomo, operário da indústria e auxiliar administrativo.

Essa diversidade de experiências profissionais revela a realidade do mercado de trabalho em Campina Grande, onde a precariedade e a falta de oportunidades de empregos formais levam muitos trabalhadores a migrarem para o setor de entregas por aplicativos. Desta forma, comprovou-se, de certo modo, os dados apresentados no capítulo 3 ligados a discursão sobre os empregos formais no município de Campina Grande. Na oportunidade vimos que o aumento do desemprego na cidade é acarretado pela diminuição dos postos de trabalho com carteira assinada, condição que abre possibilidades para que os desempregados exerçam atividades em postos de trabalho informal ou bicos.

Dos entrevistados 29 (vinte e nove) tem essa atividade como atividade principal e apenas 1 (um) tem outro emprego, no caso como atendente de *telemarketing* e exercendo a atividade de entregador durante o período noturno, atividade na qual trabalha entre 4 e 6 horas diárias.

Com relação ao tempo de trabalho, em horas diárias, que os entregadores trabalham. Os dados da pesquisa apontam que, em média, a maior parte dos entrevistados trabalha entre 9 e 10 horas de trabalho diários. Dos 30 entrevistados 1 (um) trabalha entre 4 e 6 horas, 7 (sete) trabalham entre 7 e 8 horas, 13 (treze) entre 9 e 10 horas, seis (6) entre 11 e 12 horas, 3 (três) mais de 13 e 14 horas e 3 (três) mais de 15 horas de trabalho diária.

Gráfico 4 - Tempo de trabalho diário

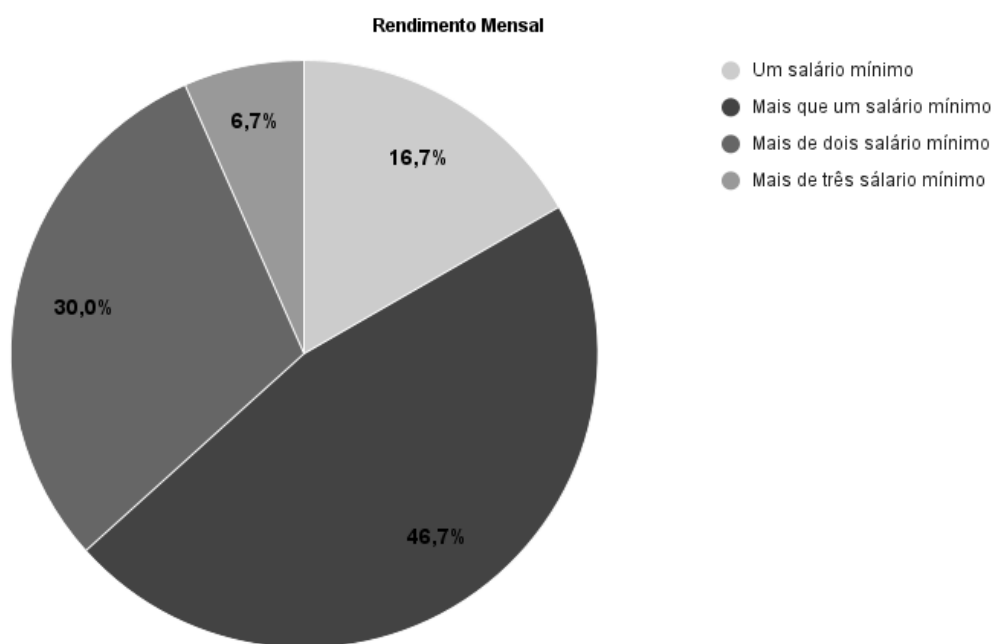


Fonte: Pesquisa de Campo (outubro de 2023 – março de 2024)

Foi constatado que as jornadas de trabalho dos entregadores são excessivas, frequentemente se estendendo por seis dias na semana e somando, em média, 10 horas de trabalho por dia. A pesquisa sobre o teletrabalho revelou que os trabalhadores de plataformas digitais têm, em média, uma jornada de trabalho habitual 6,5 horas mais extensa do que a dos demais trabalhadores.

Sobre os rendimentos mensais dos entregadores entrevistados, os dados indicam 5 (cinco) recebem cerca de um salário mínimo, 14 (quatorze) recebem mais que um salário mínimo, 9 (nove) recebem mais de dois salários mínimos, e apenas 2 (dois) dos entrevistados recebem mais de três salários mínimos.

Gráfico 5 - Rendimento Mensal



Fonte: Pesquisa de Campo (outubro de 2023 – março de 2024)

Uma análise comparativa entre a renda e as horas trabalhadas revelou que, em geral, aqueles que obtêm salários mais elevados tendem a dedicar mais tempo à atividade de entregas.

Os entregadores que ganham cerca de um salário mínimo geralmente trabalham em média 6 a 8 horas por dia. Aqueles que ganham mais de um salário mínimo frequentemente trabalham de 8 a 10 horas por dia, enquanto os que recebem acima de dois salários mínimos costumam ultrapassar as 10 horas diárias de trabalho. Dos três entrevistados que trabalham mais de 15 horas diárias, apenas dois recebem mais de três salários mínimos.

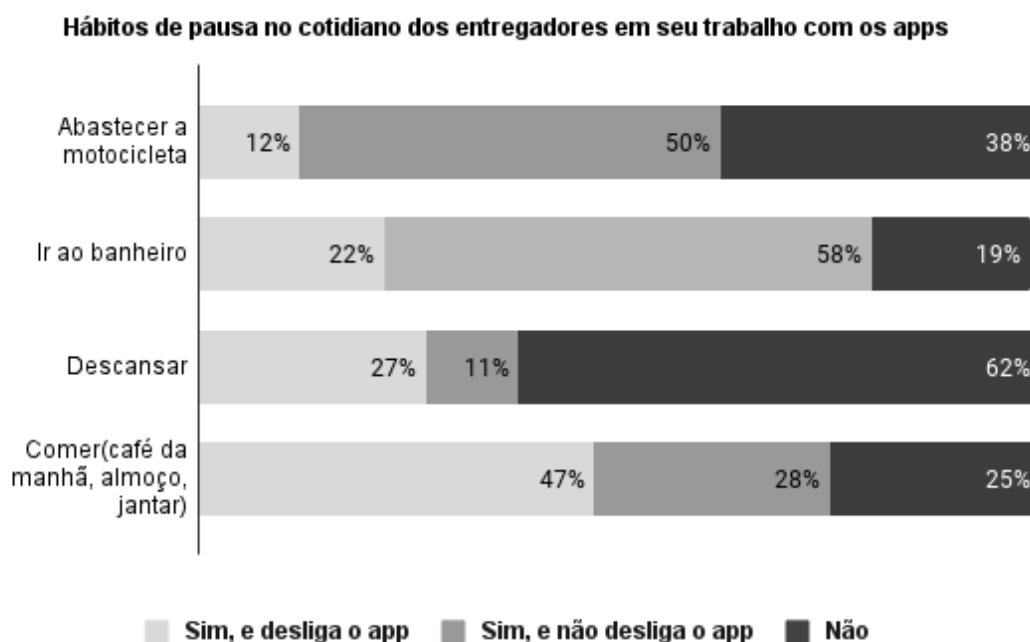
Considerando que a maior parte dos entregadores campinenses exercem o trabalho como entregador como sua única fonte de renda, o tempo de dedicação a essa atividade tende a ser ainda maior. Um aspecto relevante é que essas horas de trabalho incluem tanto o tempo em que o entregador permanece logado²⁶ no aplicativo, quanto o tempo efetivo de realização das entregas.

No entanto, uma jornada de trabalho mais longa não se traduz necessariamente em uma renda maior para esses trabalhadores, destacando a precariedade e a vulnerabilidade associadas ao trabalho de plataformas. Dessa forma, o tempo ocioso, embora contabilizado, não resulta em renda para o entregador.

Durante as entrevistas, muitos entregadores relataram que são "motivados" a permanecer conectados (logados) pelo maior tempo possível, o que acaba por limitar o tempo disponível para realizar refeições e atender a outras necessidades básicas. A rotina desses trabalhadores foi constada pela pesquisa Cebrap;

²⁶ Logado: Quantidade de tempo na qual o entregador faz o login no aplicativo e permanece logado, independentemente de estar em uma corrida ou não

Gráfico 6 - Logísticas de Pausa



Fonte: Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia, 2023. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf>. Acesso em: 08 mar .2024. Elaborado pela autora (2024)

A tabela enfatiza que os entregadores não realizam muitas pausas para descansar, as pausas realizadas são entre uma entrega e outra onde abastecem a motocicleta, bebem água e utilizam o banheiro. Isso atende a lógica do trabalho;

A maioria não faz pausas exclusivas para descansar. Ou seja, pode até ser que a pessoa aproveite o momento da refeição para ir ao banheiro ou descansar, mas não faz pausas no dia com o intuito único e exclusivo de descanso [...]. Outro aspecto que chama a atenção é que quase 30% dos trabalhadores não desligam o app para a pausa da refeição, o que implica em um tempo para essa atividade de menor qualidade, uma vez que ele pode ser interrompido a qualquer momento por conta de uma chamada. (CEBRAP, 2023, p.68)

Nota-se que a rotina desses trabalhadores é bastante intensa e que fazem poucas pausas durante a sua atividade, fato que causa outros problemas relacionados à sua rotina de trabalho, como: fadiga, estresse, lesões físicas e problemas de saúde mental (Maior & Vidigal, 2022).

Com relação à remuneração dos entregadores foi questionado se eles acreditavam que eram bem remunerados pela atividade que realizam:

Não, Ifood trabalha de uma forma que não entendemos, quando ele quer mandar entregas eles mandam bastante, mas também quando não querem você fica o dia todo sem fazer nada. Então não é bem remunerado por conta desses motivos (Entrevistado 1). Não, porque o preço da corrida se resume ao deslocamento, mas a questão de espera não recebemos nada (Entrevistado 2). Não, porque temos muitos outros gastos com as entregas (Entrevistado 3). (Questionários aplicados entre outubro 2023 e março de 2024).

A declaração do entrevistado 2 revela uma perspectiva multifacetada no que tange as questões de equidade e transparência dos ganhos para entregadores de aplicativos. Durante as entrevistas de campo, muitos entregadores expressaram insatisfação e a percepção de que recebem uma remuneração injusta. Uma das principais críticas levantadas foi a falta de compensação pelo tempo de espera entre as entregas.

Embora o iFood mencione em seu site que oferece um pagamento adicional para casos específicos de atrasos, quando a espera em um restaurante ultrapassa 15 minutos. Essa compensação é vista como insuficiente pelos entregadores, que frequentemente enfrentam períodos não remunerados entre uma entrega e outra.²⁷

As respostas dos entrevistados sobre suas motivações para trabalhar como entregador do iFood refletem diferentes motivos;

Conseguir bater minhas metas e realizar meus sonhos (Entrevistado 1). Uma qualidade de vida melhor para minha família (Entrevistado 2). Precisão e obrigação (Entrevistado 3). Trabalhar enquanto finalizo o ensino médio para assim conseguir um melhor emprego (Entrevistado 4). (Questionários aplicados entre outubro 2023 e março 2024).

Destacamos que as respostas dos entrevistados refletem uma composição de aspirações pessoais, necessidades familiares e até mesmo de pressões econômicas.

Quanto a dinâmica do trabalho dos sujeitos da pesquisa “Como você decide quais pedidos aceitar e quais recusar? Quais são os fatores que influenciam nessa decisão (distância, localização, medo de punição, bloqueio)” obtivemos as seguintes respostas:

Do jeito que o iFood tá, melhor fazer todas pra não receber o gelo do iFood (entrevistado 1). Distância e valor da rota (Entrevistado 2). Medo de punição e bloqueio [bloqueio] do aplicativo (entrevistado 3).

O entrevistado 1 e o entrevistado 3 fazem referência a punições aplicadas aos entregadores pela plataforma. Em particular, o entrevistado 1 utiliza a expressão “receber gelo do iFood”, indicando que os entregadores que recusam um grande número de pedidos são punidos com a diminuição da frequência de novos pedidos enviados a eles. Esse tipo de punição é conhecido como “bloqueio branco”.

O bloqueio branco ocorre devido a cancelamentos e atrasos recorrentes. Segundo os entregadores, essa penalidade é aplicada sem nenhuma justificativa clara por parte da plataforma. Funcionando como uma forma de punição para aqueles que não cumprem com as expectativas de desempenho estabelecidas.

Adicionalmente, há vídeos disponíveis no YouTube que ensinam boas práticas e condutas para evitar o bloqueio branco, orientando os entregadores sobre como manter um desempenho que atenda às exigências da plataforma e evitando penalidades.

²⁷ Informação disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/jeito-ifood-de-ganhar/> . Acesso em:

Figura 4 - Vídeos sobre o bloqueio branco



Fonte: Montagem a partir de captura de tela. Elaboração Autora (2024)²⁸

Com essas imagens percebe-se como a dinâmica do bloqueio impacta diretamente com a vida cotidiana desses entregadores juntamente com falta de transparência nas regras de trabalho típico do capitalismo de plataforma.

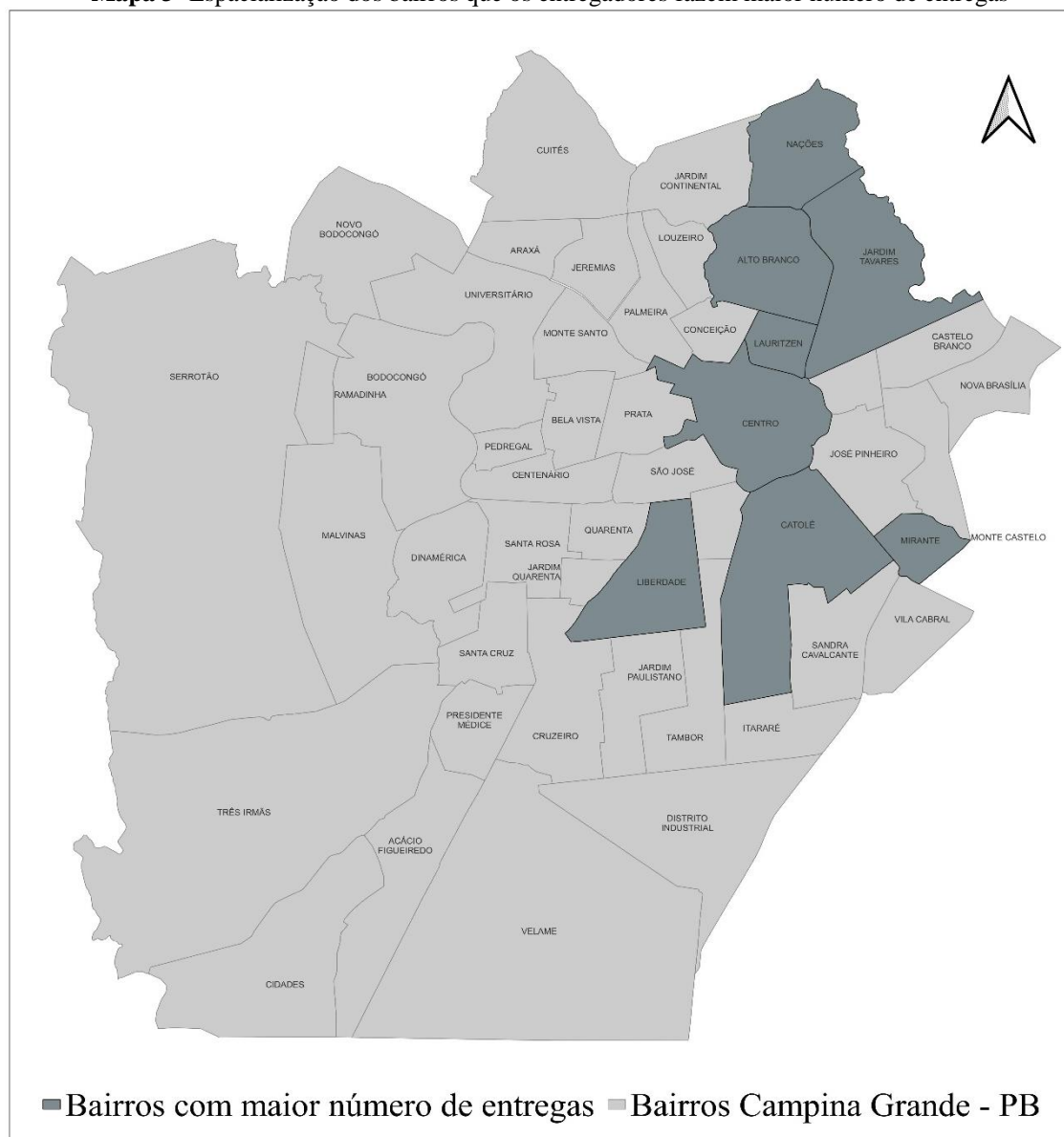
O entrevistado 02 revela “distância e valor da rota”. Expressando a geografia complexa do fenômeno da *uberização* juntamente com a espacialização do mesmo.

A partir da escala local enfatizamos a logística do trabalho que criam zonas específicas de entregas, ou seja, a maioria das entregas são destinadas a determinados bairros, na maioria das vezes bairros onde os moradores detêm maior poder aquisitivo.

Na pesquisa de campo apurou-se que o maior número de entregas é destinado para os bairros: do Catolé, Mirante, Centro, Liberdade, Alto Branco, Lauritzen, Jardim Tavares e bairro das Nações.

²⁸ Disponível em: https://www.youtube.com/results?search_query=bloqueio+branco+ifood .

Mapa 3- Espacialização dos bairros que os entregadores fazem maior número de entregas



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Os bairros listados são os que apresentaram os menores índices de Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) estudo realizado pelo IBGE. Este estudo indica melhores condições de vida em comparação com outras áreas da cidade. Esta distribuição espacial resulta na formação de aglomerações de entregadores, que criam verdadeiras territorialidades, fruto da apropriação do espaço urbano por estes trabalhadores.

A territorialidade refere-se à prática e à vivência dos atores em interação com o espaço. Estas territorialidades se transformam em multiterritorialidade, conforme argumentado por Haesbaert (2010), onde observamos dois tipos de territórios utilizados por esses trabalhadores: o território físico da cidade - composto pelas ruas e bairros para a efetivação de suas atividades; e o território virtual, representado pelo aplicativo, que é utilizado para receber pedidos e se conectar com os clientes.

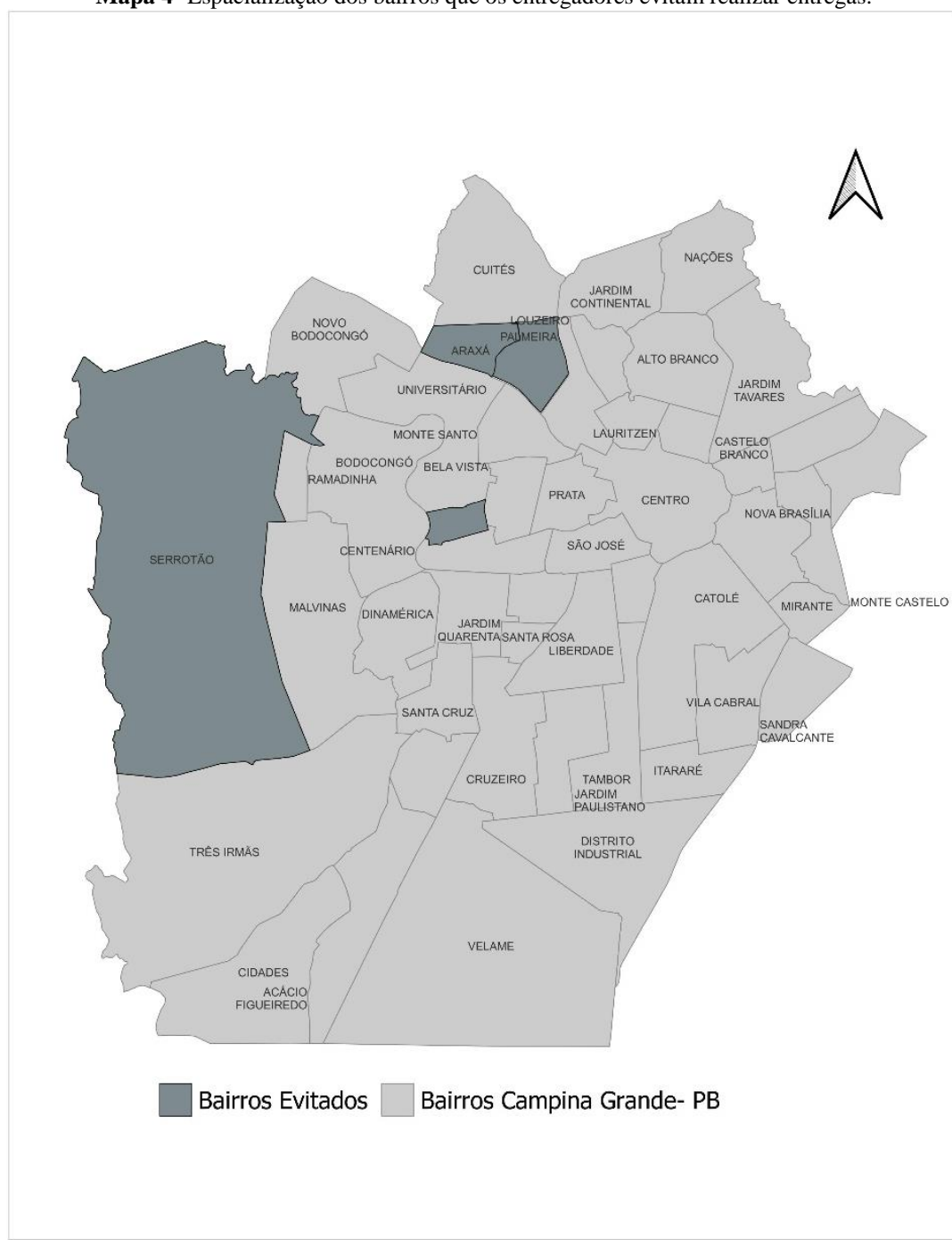
Neste contexto, além de termos uma escala local do fenômeno, estamos inseridos em uma dinâmica global. Continuando nossa análise identificamos bairros que os entregadores evitam

realizar entregas, tais como Jeremias, Araxá, Mutirão (compreendendo a área do Serrotão, conforme destacado no mapa) e Pedregal.

A análise dos territórios revela que esses espaços da cidade são evitados pelos entregadores por serem geograficamente distantes dos principais restaurantes e dos pontos de maior concentração de entregas além de serem considerados perigosos, periféricos e estigmatizados socialmente.

Os entregadores relatam que questões como a alta incidência de assaltos geram insegurança, além do fato de que a distância para a entrega muitas vezes não é compensada pelo valor mínimo pago por ela.

Mapa 4- Espacialização dos bairros que os entregadores evitam realizar entregas.



Fonte: Estudo de Campo. Elaborado pela autora, 2024

Uma outra forma de espacialização desse fenômeno pode ser observada nas zonas específicas de entrega, que são mais concentradas em determinados bairros da cidade. Os bairros listados como aqueles que apresentam o maior número de entregas incluem Catolé, Mirante, Centro, Liberdade, Alto Branco, Lauritzen, Jardim Tavares e Bairro das Nações. Nestes locais, os entregadores tendem a se concentrar em torno de restaurantes onde o fluxo de entregas é significativamente maior, o que resulta em um maior número de pedidos recebidos.

Entre os entregadores participantes da pesquisa, a maioria se aglomera em torno de um restaurante específico chamado "Bar do Cuscuz". Muitos entregadores revelam que seu turno de trabalho é diretamente influenciado pelo horário de funcionamento desse restaurante. Esse estabelecimento exerce uma forte atração sobre os entregadores devido à sua localização central e à sua alta avaliação nacional, sendo reconhecido como o melhor restaurante de entregas do Brasil, de acordo com as avaliações do iFood.

Essas aglomerações geram um impasse entre os entregadores e os órgãos de trânsito da cidade. Os entregadores utilizam das redes sociais para explanar as lutas e empecilhos durante o trabalho, nelas relatam que se sentem perseguidos pelos órgãos de fiscalização de trânsito da cidade.

Neste momento, temos o que Castells (2017) chama de espaço da autonomia. Sendo um híbrido entre a cibernética e o espaço urbano. Os movimentos são organizados através dos fluxos de internet e redes de comunicação, mas são efetivados de fato no espaço urbano. Destacamos que a mesma ferramenta de opressão e exploração, em algum momento, passa a ser instrumento de denúncia e organização de trabalhadores.

Figura 5 Publicação das redes sociais de grupo de entregadores



motokascampina Hoje vivemos assim sendo expulsos de todos os lugares que paramos para esperar pedidos além do aplicativo bloquear as áreas dos restaurantes agora o órgão sttp também nos perseguindo , sem falar que já solicitamos esse espaço para estacionar , lembrando que a noite nesse mesmo local é carro dos dois lados e não aparece ninguém.

Fonte: Redes Sociais dos grupos de entregadores (2022)²⁹

Essas situações se repetem em outras áreas da cidade na qual os entregadores solicitam área para retirada de pedidos, tais situações têm gerado novos conflitos urbanos ligados aos novos usos e ocupações do espaço urbano e a luta por sua apropriação, a exemplo da disputa por espaços públicos entre entregadores e pedestres.

A apropriação do espaço é uma prática sócio espacial em que os diversos grupos sociais utilizam dos espaços físicos para suas atividades cotidianas. Para Lefebvre, a apropriação vai além da posse formal, abrangendo a criação de espaços que refletem as necessidades e ritmos da vida social (Lefebvre, 2006, p. 231).

²⁹ Imagem disponível em: <https://www.instagram.com/motokascampina/> . Acesso em: 18 mar.2024

Nesse caso os entregadores se utilizam das calçadas como necessidade para a realização do seu trabalho.

Figura 6 -Publicação das redes sociais de grupo de entregadores



motokascampina PRECISAMOS URGENTE DE VAGAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE DELIVERY NA MALHA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE PEÇO A STTP QUE NOS DE UMA RESPOSTA .

Fonte: Redes Sociais dos grupos de entregadores (2022)³⁰

Nesse contexto, os entregadores sempre reivindicam aos políticos, para criarem ponto de apoio para acomodar esses entregadores em áreas específicas da cidade.

Derivado dessas queixas a Assembleia Legislativa da Paraíba (ALPB) passa a discutir o projeto de Lei nº 2.409/2021. Esta lei obriga as operadoras de entregas e transportes de passageiros a criarem espaços físicos que disponha de uma boa infraestrutura com sanitários, produtos de higiene e água potável para a melhor comodidade desses trabalhadores. Essas medidas são bem vindas, entretanto, em nosso recorte espacial se configuram no papel até a data de publicação desse estudo.

Todavia, na escala regional, essas estruturas são encontradas no Nordeste em cidades como: Recife, Fortaleza e Salvador. Bem como em cidades de outras regiões como São Paulo, Distrito Federal, Brasília, Osasco, Campinas, Goiânia, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Curitiba³¹

Esse aspecto abre nota para questão sobre o direito à cidade como uma necessidade social (Lefebvre, 2006, p. 40) que está implicado ao direito à vida urbana, ao encontro e a troca, aos ritmos de vida que permitem o pleno uso dos espaços urbanos. Com isso vemos que muitas vezes estes trabalhadores tem o seu direito à cidade negado

Desse ponto de vista pode-se estabelecer a questão da vivência dos espaços urbanos por esses trabalhadores a partir de seu cotidiano. O cotidiano está intrinsecamente ligado à vida urbana, pois é no contexto das cidades que as práticas cotidianas das pessoas se desenrolam.

Os entrevistados elencam os lugares que costumam frequentar enquanto não estão trabalhando;

Costumo ficar em casa (Entrevistado 1) Jogar bola e passear em família (Entrevistado 2) Academia, lazer é sair com a família. (Entrevistado 3). Não costumo ter lazer trabalho todo o fds (fim de semana) (Entrevistado 4). Entrevistas realizadas entre outubro de 2023 e março de 2024)

Com os relatos percebe-se que muitos trabalhadores não se utilizam dos espaços da cidade como forma de lazer, a cidade é exclusivamente para o tempo de exploração pelo o capital.

Em nosso recorte espacial, apesar desses conflitos e impasses elencados anteriormente, os motoboys têm o seu trabalho reconhecido na cidade. Tal reconhecimento se deu em setembro de

³⁰ Imagem disponível em: <https://www.instagram.com/motokascampina/> . Acesso em: 18 mar.2024

³¹ Informação disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/vantagens/pontos-de-apoio/> . Acesso em: 31 jun. 2024

2022, onde os entregadores receberam uma moção de aplausos da Câmara de Vereadores de Campina Grande – agradecendo pelo o trabalho que exerceram durante a pandemia³².

Diante desse quadro percebe-se como se dá um pouco da vida cotidiana desses motoboys na cidade, seus conflitos diários e seu papel crescente na economia de plataforma que só cresce.

Acrescentamos também a lei 8.699 criada pelo o poder legislativo, que reconhece a atividade de motoboy ou entregador como sendo de utilidade pública. A lei 8.699 é fruto de um projeto apresentado pelo vereador Olímpio Oliveira (UB) e foi sancionada sem vetos pelo atual prefeito Bruno Cunha Lima.

Com esses eventos ocorridos no cotidiano da cidade de Campina Grande depreende-se que o espaço urbano torna-se um local de negação do direito à cidade para tal classe de trabalhadores, assim como um espaço/território de lutas e resistências. Esses conflitos emergem do encontro no espaço-tempo, e, por vezes, concentração de entregadores de *delivery*, população, órgãos do Estado e de clientes do Ifood nos mesmos espaços, num convívio conflituoso, resultado da intensificação da circulação das motocicletas.

Destaca-se o potencial de mobilização e resistência dos entregadores evidenciando por meio de diversas ações e manifestações que demonstram a insatisfação e a busca por melhores condições de trabalho. Os entregadores têm protagonizado lutas e resistências, como a "Breques dos APPs", que expõem as práticas de precarização das empresas-plataformas e a diversidade de suas demandas políticas e sociais.

A Breque dos AP's é uma mobilização grevista que reivindica melhores condições de trabalho para esse grupo de trabalhadores. Os movimentos vêm de uma lógica global e são espelhados no contexto local. Sendo assim;

Os movimentos são simultaneamente locais e globais. Começam em contextos específicas, por motivos próprios, constituem suas próprias redes e constroem seu espaço público ao ocupar o espaço urbano e se conectar às redes da internet. Mas também são globais, pois estão conectados com o mundo inteiro, aprendem outras experiências, e de fato, muitas vezes são estimulados por essas experiências a se envolver sua própria mobilização (Castells, 2017, p. 130).

Em Campina Grande a mais recente manifestação aconteceu no dia 31 de março de 2024 nomeada de "Bleck Total". De acordo com entregadores que organizaram a paralisação, participaram diretamente dos protestos em torno de 80 motoboys. Esses protestam mesmo diante da percepção de que suas reivindicações não têm sido atendidas pelas empresas-plataformas. Apesar disso a classe demonstra disposição para continuar essas ações (Figura 7).

Essas manifestações são maneiras de reivindicar seus direitos e vão ao encontro ao que Festi & Oliveira (2023) sugerem, o fato de que os entregadores estão a mercê de suas próprias circunstâncias, no caso entregues à própria sorte.

Figura 7- Black Total – 31 de março de 2024



Fonte: Imagem cedida pelo os entregadores

Na manifestação os entregadores solicitam melhores condições de trabalho e protestam contra a regulamentação proposta pelo o Governo Federal no início de março de 2024 que regulamenta a relação de trabalho dos motoristas uberizados.

Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho (BRASIL, 2024).

Esse fragmento³³ faz parte da PL (Projeto de Lei) que ficou conhecido como PL dos aplicativos. O documento estrutura-se em torno de 18 artigos com medidas que envolvem 4 eixos: remuneração, previdência, segurança e saúde e transparência. Resumidamente;

- Jornada de trabalho de 8 horas diárias (podendo chegar a 12 horas se houver acordo coletivo);
- Criação da categoria "trabalhador autônomo por plataforma";
- O trabalhador poderá escolher quando trabalhar e não haverá vínculo de exclusividade;
- Haverá sindicato da categoria;
- O trabalhador deverá ter conhecimento sobre as regras de oferta de viagens;
- O trabalhador deverá ter remuneração mínima mais o ganho variável com as corridas;
- A hora trabalhada deverá ter valor de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos).

Apesar dessas medidas não complementarem a atividade de entregador de forma inicial, eles comentam a respeito da regulamentação, alguns de forma positiva;

Seria ótimo pois é um profissão como qualquer outra (Entrevistado 1). Acharia uma boa, pois nós entregadores fomos heróis no tempo de pandemia (Entrevistado 2). Boa

³³ PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12, DE 2024. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Projetos/Ato_2023_2026/2024/PLP/plp-012.htm Acesso em abril. 2024

dependendo da carga tributária de juros (Entrevistado 3). Seria muito bom a regulamentação, os entregadores precisam ser valorizados (Entrevistado 4). (Entrevistas realizadas entre outubro de 2023 e março de 2024)

Entretanto, majoritariamente, os entregadores campinenses conservam outro ponto de vista a respeito da regulamentação;

Não será bem-vindo, os entregadores preferem ter sua liberdade de trabalhar quando quiser e quanto quiser. (Entrevistado 1). Não deixa como tá mesmo um salário não dá pra nada kkkk” (Entrevistado 2). Talvez seja ruim pois com os impostos a serem pagos o valor diminuiria para as empresas não fiquem no prejuízo. (Entrevistado 3). Não concordo, pois nós precisamos de ter um horário flexível (Entrevistado 4). (Entrevistas realizadas entre outubro de 2023 e março de 2024)

Esses relatos são frutos de uma nova racionalidade do mundo neoliberal, que vai além de um simples doutrina econômica e/ou ideologia. Esses trabalhadores estão inseridos em uma nova racionalidade criada pelo neoliberalismo, toda a sociedade transforma-se em um mercado e cada indivíduo é visto como uma empresa (Dardot & Laval, 2017).

Essa nova racionalidade tem mediado as relações sociais, moldando a subjetividade dos indivíduos e levando-os a se enxergarem como empreendedores de si mesmos. A vida passa a ser encarada como uma empresa, na qual o objetivo é sempre a valorização do capital.

Dardot e Laval (2017) explicam que a construção dessa nova racionalidade neoliberal não é resultado de um processo previamente orquestrado por uma classe ou elite do poder, mas sim de uma multiplicidade de processos heterogêneos que culminam na emergência de uma "nova racionalidade governamental". Essa racionalidade neoliberal se torna totalizadora, abarcando desde o Estado até outras esferas da existência humana, e é descrita como uma estratégia sem sujeito, uma articulação estratégica que molda as relações sociais e a subjetividade dos indivíduos.

Uma outra questão importante que os entregadores levantam é a baixa demanda de pedidos. Eles comentam que o iFood costuma priorizar o envio de pedidos para o Operador Logístico (OL) em vez dos entregadores independentes, conhecidos como Nuvens. Os entregadores de campinenses frequentemente se queixam dessa prática e pedem que a plataforma elimine as sub-praças. A forma de reivindicação do fim das sub-praças se dá através das redes sociais (Castells, 2017). Como aconteceu com outros movimentos citados neste capítulo.

Figura 8 - Cartaz pelo o fim das sub-praças



Fonte: Redes Sociais dos grupos de entregadores³⁴

Os entregadores relatam que as sub-praças intensificam a competição entre os próprios entregadores independentes, forçando-os a disputar um número reduzido de pedidos em áreas que, muitas vezes, não oferecem demanda suficiente.

O uso do termo "nuvem" para descrever essa categoria de entregadores é particularmente emblemático na era da transição digital, simbolizando como as vidas e os dados desses trabalhadores se tornam fragmentados e dispersos no vasto sistema logístico das plataformas digitais, muitas vezes marginalizados dos benefícios prometidos pela modernização tecnológica.

Por fim, para finalizar as entrevistas nos questionários foi questionado sobre se os entregadores teriam algo a acrescentar sobre sua vida como entregador:

Não é uma profissão fácil (Entrevistado 1). O ifood deveria valorizar mais seus "colaboradores" hoje o app deixa muitas contas fazendo assim inflacionar a quantidade de colaboradores fazendo assim faltar entregas pra todos. (Entrevistado 2). A vida é boa, um trabalho bom, porém muito arriscado (Entrevistado 3). (Questionários aplicados entre 2023 e 2024).

A declaração do entrevistado 02 remete ao fato de que a concentração de trabalhadores no espaço-tempo sempre foi uma estratégia do capital como forma de cada vez mais obter mais trabalhadores, reduzir ganhos dos mesmos e maximizar seus lucros.

Desse modo, finalizamos apontando que as relações de trabalho contemporâneas, onde destaca-se a centralização direta e internacional do comando capitalista sobre os trabalhadores, agora se realizam informacionalmente e digitalmente na nuvem. Tal fato torna-se extremamente relevante para a compreensão atual da relação historicamente antagônica entre capital e trabalho.

³⁴ Imagem disponível em: <https://www.instagram.com/motokascampina/>. Acesso em: 18 mar.2024

O novo papel do Estado capitalista passa de um papel complementar na reprodução da força de trabalho para o de contenção de uma massa crescente de trabalhadores com direitos expropriados. (Fontes, 2017)

Em resumo, este estudo buscou fornecer uma perspectiva analítica sobre a realidade dos entregadores de *delivery* de Campina Grande. Os dados apurados permitiram uma análise comparativa com dados de pesquisas anteriores realizadas em outras escalas. Neste momento, é possível traçar um perfil sobre o entregador campinense.

No estudo constatou-se que os entregadores são predominantemente jovens com a faixa etária de 18 a 29 anos. A maioria, frequentemente, possui o ensino médio completo e incompleto, fato que proporciona um leque limitado de oportunidades no mercado formal, e que abre possibilidade para a atuação dos mesmos na atividade de entregador.

A sua rotina de trabalho é marcada por longas jornadas que ultrapassam 10 horas diárias, com poucas horas de descanso. A maioria se dedica integralmente a esta atividade que representa sua principal fonte de renda. Os entregadores enfrentam desafios em seu cotidiano que vão desde a insegurança nas ruas até as condições precárias impostas pelas plataformas. A espacialização do seu trabalho se dá em áreas estratégicas em busca de otimização dos seus custos e ganhos.

Por fim, estes trabalhadores contribuem significativamente para o funcionamento da economia urbana contemporânea e lutam por uma participação mais digna no mercado de trabalho.

Considerações finais

Neste estudo, foi possível evidenciar a realidade laboral dos *motoboys* que trabalham junto aos serviços de *delivery* do aplicativo *iFood* no município de Campina Grande-PB. Evidenciou-se a realidade laboral através da vida cotidiana pelo intermédio de várias escalas, problematizou-se a crescente precarização das relações de trabalho no contexto do fenômeno da uberização, onde a flexibilização e informalidade, impulsionadas pelas TIC's, resultam em maior exploração e vulnerabilidade dos trabalhadores.

Esse modelo, embora economicamente significativo, intensifica a desigualdade e desafia as conquistas históricas de direitos trabalhistas. Sendo urgente repensar e regulamentar essas novas formas de trabalho para garantir condições dignas e justas, para assegurar que a transformação digital não se traduza em retrocessos sociais.

No estudo foi possível refletir acerca da situação vivida pelos *motoboys* diante da difusão dos serviços de *delivery* na cidade de Campina Grande e sobre os contextos da precarização do trabalho. Há muitos pontos contraditórios na difusão dos serviços de *delivery* na cidade e estes não fogem ao que tem sido identificado em outras partes do país. A remuneração dos *motoboys* cadastrados na empresa de *delivery*, que poderiam vir a se configurar como uma vantagem para os entregadores, embora aparentemente elevada, é reduzida a cerca de um salário mínimo, quando descontados os gastos para a manutenção do serviço custeada pelos *motoboys*.

A ausência de vínculo empregatício é outro ponto sensível nos contextos da precarização do trabalho, tipificada nos serviços de *delivery* via aplicativos. A pesquisa constatou que não há vínculo empregatício, uma vez que as empresas de aplicativo não estabelecem nenhuma garantia e/ou obrigação para com o entregador, servindo apenas como uma ponte entre restaurantes-entregadores-clientes finais. Essa relação escancara a falta de atenção da empresa de aplicativo com o seu colaborador, falta de pontos de apoio pela cidade, além de serem explorados e negligenciados, arcando com todos os riscos da atividade profissional.

Outro ponto foi desmistificar a figura vendida pelas empresas de aplicativo de *delivery* de que o entregador é o seu próprio chefe por estabelecer o seu horário. Os entregadores entrevistados demonstraram ter ciência de que eles trabalham para um algoritmo e que têm de seguir o que é determinado pelas empresas dos aplicativos. Desse modo, a falsa ideia de empreendedorismo nada mais é do que uma forma de alienar os trabalhadores em uma sociedade capitalista, que busca cada vez mais individualizar as responsabilidades por contradições criadas e reproduzidas pelo capital em seu desenvolvimento.

A partir dos dados coletados, foi possível traçar um perfil dos entregadores campinenses sendo: predominantemente jovens, com escolaridade média, e que, devido à falta de oportunidades no mercado formal local, encontram no trabalho de entrega por plataformas digitais uma alternativa para geração de renda.

As condições de trabalho descritas são extremamente precarizadas, com jornadas que frequentemente ultrapassam 10 horas diárias, e raras pausas para descanso. Essa rotina exaustiva reflete a precariedade do trabalho mediado por aplicativos, onde a flexibilidade propagandeada pelas plataformas se revela, na prática, uma fonte de instabilidade e insegurança para os trabalhadores. A remuneração, ainda que variável, é amplamente considerada insuficiente, especialmente diante das longas horas de trabalho e dos períodos de inatividade não remunerados

A dinâmica espacial do trabalho dos entregadores também foi explorada, mostrando como a geografia da cidade influencia suas rotinas. A concentração das entregas em bairros com maior poder aquisitivo e a evasão de áreas consideradas perigosas ou pouco rentáveis evidenciam a relação entre desigualdade social e economia digital. Este aspecto especializado do trabalho dos entregadores reforça a ideia de que, mesmo em um contexto de trabalho mediado por tecnologia, as disparidades sociais e econômicas continuam a se manifestar de maneira expressiva.

Essas formas de trabalho precarizadas não se limitam apenas à Campina Grande, nem tampouco ao Brasil; é uma tendência global, alimentada pelas políticas neoliberais. Com o alto nível de desemprego, as pessoas se submetem a formas de emprego/trabalho sem regulamentação, a fim de ter uma renda mínima para sobreviver. Vale lembrar que esse fenômeno não se delimita apenas aos entregadores ou aos motoristas das plataformas digitais, ou seja, a tendência é que a uberização alcance outras profissões igualmente.

Neste sentido atende-se ao nosso objetivo dessa pesquisa que é a compreensão de como os serviços de delivery ofertados por aplicativos vêm se expandindo e consolidando um modelo de negócios que, sob o discurso da flexibilização, se beneficia diretamente da exploração da dependência do entregador, inserido em um contexto contraditório

Conclui-se que a realização dessa pesquisa foi de grande importância devido ao fato de dar maior clareza a um dos aspectos vitais da economia contemporânea, frequentemente ignorado ou subestimado: o trabalho dos entregadores de delivery. Ao expor as dificuldades e contradições desse setor, a pesquisa contribui para uma melhor compreensão das transformações no mundo do trabalho e a necessidade de políticas públicas que assegurem melhores condições para os trabalhadores de plataformas digitais. O conhecimento gerado por esta pesquisa pode servir de base para futuras discussões e intervenções que busquem garantir um trabalho mais digno e justo para esses profissionais essenciais na sociedade atual.

Referências

ABÍLIO, L. C.; ALMEIDA, P. F. DE; AMORIM, H.; CARDOSO, A. C. M.; FONSECA, V. P. DA; KALIL, R. B.; MACHADO, S. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, 8 jun. 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. UBERIZAÇÃO E JUVENTUDE PERIFÉRICA: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, v. 39, p. 579-597, 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos avançados**, v. 34, p. 111-126, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?format=html&lang=pt> Acesso em: 20 de out. 2022

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext Acesso em 01 de nov. 2022

ALBORNOZ, Suzana. O que é trabalho. São Paulo: **Editora Brasiliense**, 1986.

Albuquerque da Costa, Antonio; Cortez Crocia de Barros, Nilson. Sucessões e coexistências do espaço campinense na sua inserção ao meio técnico-científico-informacional : a feira de Campina Grande na interface desse processo. 2006. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

ALMEIDA, Elpídio de. História de Campina Grande. **João Pessoa: Editora Universitária/UFPB**, 1978.

ALVES, Giovanni. Dimensões da reestruturação produtiva: ensaios de sociologia do trabalho. Londrina: **Práxis**, 2009.

ANTUNES (org.) A dialética do trabalho: escritos de Marx e Engels. São Paulo: **Expressão Popular**.2004

ANTUNES, R. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. A cidadania negada: políticas de exclusão na educação e no trabalho. São Paulo: **Cortez**, p. 35-48, 2001

ANTUNES, R; ALVES, G. as mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 25, n. 87, p. 335-351, 2004.

ANTUNES, Ricardo. O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. **Boitempo Editorial**, 2015.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo, Niterói**, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020. Disponível em: <https://dialetricas.com/wp-content/uploads/2020/04/38901-140887-1-PB.pdf> Acesso em: 18 de nov.2022

ARAÚJO, Caline Mendes de. “Áreas de risco” e problemáticas socioambientais: uma reflexão sobre a produção e apropriação do espaço urbano em Campina Grande (PB). 2019. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019.

ARAÚJO, J. A. Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefebvre. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 133 - 142, 2012.

BAPTISTELLA, Camilla Voigt et al. Pra quem tem fome: vigilância e controle algorítmicos no processo de trabalho de um aplicativo de entrega em Curitiba. 2021. Dissertação de Mestrado. Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

BATISTA, Péricles Alves; DA COSTA, Ademir Araújo. Os dois circuitos da economia urbana e as novas áreas de centralidade em Campina Grande. **Formação (Online)**, v. 2, n. 21, 2014.

BENKO, Jorge. Géographie économique et théorie de la régulation. **Finisterra**, v. 31, n. 62, 1996.

BRANCO, Pedro Mendonça Castelo; DE ASSIS COMARU, Francisco; DA SILVA, Sidney Jard. UBERIZAÇÃO E COVID-19. **Novos Rumos Sociológicos**, v. 8, n. 14, p. 116-134, 2020.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica**. Letra Capital Editora LTDA, 2018.

BRUSCHINI, Maria Cristina Aranha. Trabalho e gênero no Brasil nos últimos dez anos. **Cadernos de pesquisa**, v. 537-572, 2007.

CANNAS, Fábio Ramos. **A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO: -tics nas relações sociais (de trabalho) entre motoristas e a uber**. 2019. 149 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Política Social e Serviço Social., Programa de Pós-Graduação em Política Social e Serviço Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/201258>. Acesso em: 25 abr. 2023.

CANO, Wilson. Industrialização, desindustrialização e políticas de desenvolvimento. **Revista Faac**, v. 1, n. 2, p. 155-164, 2011.

CARMO, Roney Gusmão. Ambiguidades inerentes à acumulação flexível. **Caderno de Geografia**, v. 25, n. 43, p. 90-101, 2015.]

CASILLI, A.; POSADA, J. The Platformization of Labor and Society. In: GRAHAM, M.; DUTTON, W. (Orgs.). **Society and the Internet**. Oxford: OUP, 2019, p. 293-306.

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet**. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2017.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e terra, 2005.

CASTRO, I.E. O problema da escala. In: **Geografia, conceitos e temas**. Castro, I.E; Correa, R.L. e Gomes, P.C.C. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 114-40.

CASTRO, I.E. Escala e pesquisa na geografia. Problema ou solução?. **Espaço Aberto**, v. 4, n. 1, p. 87-100, 2014.

CHESNAIS, François. A Mundialização do Capital, Tradução Silvana Finzi Foá, São Paulo, **Xamã**, 1996.

CORDEIRO, Carla Silva. **O AJUSTE ESPAÇO-TEMPORAL NA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO**. 2019. 85 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de

Geociências, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2019. Disponível em: <https://tede.ufrj.br/jspui/handle/jspui/5071>. Acesso em: 08 jul. 2022.

CORRÊA, R. L. **Cidades Médias**: Espaços em transição. Construindo o conceito de cidade média. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33

COSTA, Mariana Covas. Força de trabalho, *delivery* e pandemia de COVID-19: do avanço das plataformas digitais ao avanço das contradições. **Revista Ensaios de Geografia**, Niterói, vol. 5, nº 10, p. 75-80, julho de 2020.

DA MOTTA JUNIOR, Paulo Roberto Monsore. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. **Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB**, v. 1, p. 1902-1918, 2019.

DA SILVA DINIZ, Lincoln; Jorge Moura de Castilho, Claudio. **As bodegas da cidade de Campina Grande**: objetos de permanência e transformação do pequeno comércio no bairro de José Pinheiro. 2004. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

DA SILVA NETO, Victo José; CHIARINI, Tulio; DA COSTA RIBEIRO, Leonardo. **Viagens de descobrimento**: mapeando a geografia da economia de plataformas.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. Boitempo editorial, 2017.

DE JESUS RODRIGUES, Thayuany. Quilômetros da fome: As debilidades da uberização do trabalho e a subordinação do novo sujeito neoliberal. **Laborare**, v. 6, n. 10, p. 178-190, 2023.

DE SOUSA, Andréia Nádia Lima. GLOBALIZAÇÃO: ORIGEM E EVOLUÇÃO. <https://docplayer.com.br/4700934-Globalizacao-origem-e-evolucao.html>

DE SOUSA, Wilson Araújo Pache; GONÇALVES, Marcelino Andrade. PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO: OS TRABALHADORES UBERIZADOS EM CAMPO GRANDE–MS. **PEGADA-A Revista da Geografia do Trabalho**, v. 22, n. 2, p. 21-48, 2021.

Desgranges, N. (2021). Os algoritmos do empreendedorismo: A plataformização do trabalho de entregadores de iFood. **Pensata**, 9(2). <https://doi.org/10.34024/pensata.2020.v9.11136>

DIEHL, Diego A. (ed.). **A “classe-que-vive-do-trabalho”**: :e o que a ajp tem a ver com isso? :e o que a AJP tem a ver com isso? 2011. Disponível em: <http://assessoriajuridicapopular.blogspot.com/2011/02/classe-que-vive-do-trabalho-e-o-que-ajp.html>. Acesso em: 04 mar. 2023.

DINIZ, Lincoln da Silva; CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de. Faces Atuais do Espaço Comercial em Campina Grande/Pb: Algumas Considerações Sobre a Coexistência de Formas Modernas e Tradicionais do Comércio na “Nova” Dinâmica Sócio-Espacial. **Revista de Geografia**, v. 26, n. 2, p. 40-60, 2009. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>. Acesso em 13 de set. de 2022.

DUTRA, R. Q; SEPÚLVEDA, G. O trabalho nos aplicativos de entrega de mercadorias: a desconstrução do sujeito de direitos trabalhistas. **Revista Estudos Institucionais**, v. 6, n. 3, p. 1230-1252, 2020.

ENGELS, Friedrich. Sobre o Papel do Trabalho na Transformação do Macaco em Homem. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **A dialética do trabalho**. São Paulo: Expressão Popular, 2004. p. 11-28.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Revista Marx e o Marxismo–Revista do NIEP-Marx**, v. 5, n. 8, p. 45-67, 2017.

FRANCO, D. S; FERRAZ, D. L da S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 17, n. SPE, p. 844, 2019.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O debate sobre a reestruturação produtiva no Brasil. **Raega-O Espaço Geográfico em Análise**, v. 21, 2011.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. **Uberização, trabalho digital e indústria**, v. 4, p. 125-137, 2020.

GORENDER, Jacob. Globalização, tecnologia e relações de trabalho. **Estudos avançados**, v. 11, p. 311-361, 1997.

GRILLO GOMES DAMBRÓS, N. .; LIMA DO Ó, J. . A ASCENSÃO DA ECONOMIA DE PLATAFORMA NA ERA DA INFORMAÇÃO E SEUS EFEITOS SOBRE O TRABALHO: : FLEXIBILIZAÇÃO, PRECARIZAÇÃO E REPERCUSSÕES DO TRABALHO UBERIZADO EM PORTUGAL. **Humanas em Perspectiva**, [S. l.], v. 1, 2021. Disponível em: <https://www.periodicojs.com.br/index.php/hp/article/view/334>. Acesso em: 27 abr. 2023.

GUY, STANDING. **O PRECARIADO -A NOVA CLASSE PERIGOSA**. Editorial Presença, 2014.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. Boitempo Editorial, 2017.

HARVEY, David. **O enigma do capital**. Revista Geografares, n. 10, p. 17-24, 2012.

IFOOD ENTREGANDO RESULTADO: FATURAMENTO CRESCE 234%. Snaq, 2020. Disponível em: <<https://www.snaq.co/post/ifood-entregando-resultado-faturamento-cresce234>>. Acesso em: 24 de mai de 2023

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. World employment and socialoutlook 2021: the role of digital labour platforms in transforming theworld of work. Geneva: International Labour Organization -Oit, 2021.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho**:: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. 2019. 368 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Departamento de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

LEFEBVRE, Henri. **Critique de la vie quotidienne III** Paris: L'Arche, 1981.

LEFEBVRE, Henri et al. La vida cotidiana en el mundo moderno. 1980.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. da vida cotidiana. Fundamentos para uma sociologia do cotidiano , v. 2, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Farias. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONE, S. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 24, p. 109 - 123, 2008

LUCÁKS, Georg. **Para uma ontologia do ser social I**. São Paulo: Boitempo, 2012.

MACIEL DE ALMEIDA AQUINO, J. V.; DINIZ DE QUEIROZ PILATE, F.; DA SILVA FÉLIX, Y. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E OS RISCOS À SAÚDE DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO FRENTE À PANDEMIA DA COVID-19. **REVISTA DIREITOS, TRABALHO E POLÍTICA SOCIAL**, [S. l.], v. 6, n. 11, p. 46-69, 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/10617>. Acesso em: 24 maio. 2023.

MAIOR, Nívea Maria Santos Souto; VIDIGAL, Viviane. **Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada**. Revista Katálysis, v. 25, p. 62-72, 2022.

MARIA TEODORA ROCHA MAIA DO AMARAL. A Uberização das relações trabalhistas: o simulacro do empreendedorismo individual diante de um vínculo de trabalho. **Revista Estudantil Manus Iuris**, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 98–114, 2021. DOI: 10.21708/issn2675-8423.v1i2a9899.2020. Disponível em: <https://periodicos.ufersa.edu.br/rmi/article/view/9899>. Acesso em: 24 jun. 2023.

MARTINS, Graciane Prim. **DESEMPREGO ESTRUTURAL NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO**. 2006. 54 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Centro Sócio Econômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/121940/Economia295527.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 04 jul. 2023.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital; [tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MASSA, R. M. O “Boom” das plataformas de Delivery no Brasil e suas consequências peculiares, 2022. Disponível em: <https://portal.fgv.br/artigos/boom-plataformas-delivery-brasil-e-suas-consequencias-peculiares> . Acesso em: 08 de nov. 2022

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. **O espaço da diferença**. Campinas: Papius, p. 176-185, 2014.

MONTENEGRO, Marina Regitz. Do capitalismo de plataforma à difusão dos aplicativos: apontamentos sobre novos nexos entre os circuitos da economia urbana em tempos de Covid-19. **Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica**, n. 19, 2020.

MOREIRA, Ruy. Trabalho e movimentos sociais no Brasil: um diálogo possível no âmbito da luta emancipatória. **PEGADA-A Revista da Geografia do Trabalho**, v. 4, n. 1, 2003.

OLIVEIRA, Roberto Vêras de; FESTI, Ricardo Colturato. **Entregadores de aplicativos no Brasil: entre a subordinação e a “autonomia”**. 2023.

PACHE DE SOUSA, Wilson Araújo; DE ANDRADE GONÇALVES, Marcelino. TRABALHADORES UBERIZADOS EM CAMPO GRANDE-MS: UMA APROXIMAÇÃO. **Pegada**, v. 22, n. 2, 2021.

PARAÍBA. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA PARAÍBA. (ed.). **Projeto de Lei aprovado pela ALPB prevê base de apoio para motoristas e entregadores de aplicativos em JP e CG**. 2022. Disponível em: <http://www.al.pb.leg.br/46392/projeto-de-lei-aprovado-pela-alpb-preve>

base-de-apoio-para-motoristas-e-entregadores-de-aplicativos-em-jp-e-cg.html. Acesso em: 05 jul. 2023.

PEREIRA, Davidson Matheus Félix. **Reestruturação espacial e produtiva na indústria de calçados de Campina Grande-PB: espaço e trabalho no regime de acumulação flexível**. 2021. 123 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Estadual da Paraíba, João Pessoa, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/22804>. Acesso em: 31 jul. 2023.

PEREIRA, Sandra de Oliveira Gomes; CABRAL, José Pedro Cabrera. Informalidade e crise do emprego no Brasil. **Humanidades & Inovação**, v. 6, n. 18, p. 92-102, 2019.

PINHEIRO, S. S. M.; SOUZA, M de P.; GUIMARÃES, K. C. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Revista Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, p. 53-68, 2018. Disponível em: <https://revista.uemg.br/index.php/serv-soc-debate/article/view/3923/2551>. Acesso em 10 de jun. 2021.

POCHMANN, Marcio. Rumos da política do trabalho no Brasil. In: Políticas Públicas de Trabalho erenda no Brasil Contemporâneo. Organização Maria Ozanira Silva e Silva; Maria Carmelita Yazbek. São Paulo: **Cortez**, 3ª ed. 2012. p.37-58.

PUNTEL, Lorenz B. O conceito de categoria ontológica: um novo enfoque. **Kriterion: Revista de Filosofia**, v. 42, p. 7-32, 2001.

RAMOS, Tatiana Tramontani. Uma Geografia da pobreza urbana: informalidade e precarização do trabalho. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 4, n. 1, p. 7-26, 2014.

ROSA E SILVA, T. M.; BESSA, G. C. OS REFLEXOS TRABALHISTAS DO CAPITALISMO DE PLATAFORMA: A REPERCUSSÃO DAS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS NA FORMA DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO HUMANO. **Revista Vertentes do Direito**, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 579–603, 2021. DOI: 10.20873/uft.2359-0106.2021.v8n2.p579-603. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/direito/article/view/12601>. Acesso em: 23 jun. 2023.

SÁ, M. B. A paisagem recriada: um olhar sobre a cidade de Campina Grande. In: GURJÃO, E. Q; SILVA, J. G. A; AMORIM, L. et al (orgs.). *Imagens Multifacetadas de Campina Grande*. Campina Grande/PB: Copyright, 2000. 189 p. p: 179-189

SABINO, André Monici; ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização-o Empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 2, n. 2, 2019. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/53> Acesso em 20 de nov.2022

SALVAGNI, Julice; VALENTINA, Vivian Tavares Della; COLOMBY, Renato Koch. “Quem não é simpático acaba sendo punido”: o trabalho emocional no contexto da uberização. **Revista trabalho, política e sociedade**. Nova Iguaçu, RJ. Vol. 7, n. 12 (2022), p. 1-20, 2022.

SANTOS, B. P.; ALBERTO, A.; LIMA, T. D. F. M.; CHARRUA-SANTOS, F. M. B. INDUSTRY 4.0: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES. **Revista Produção e Desenvolvimento**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 111–124, 2018. DOI: 10.32358/rpd.2018.v4.316. Disponível em: <https://revistas.cefet-rj.br/index.php/producaoedesarvimento/article/view/e316>. Acesso em: 19 maio. 2023.

SANTOS, D. C. A.; SILVA, E. D. da .; DANTAS, J. de S.; BRITO, M. C. C. de. APLICATIVOS DE DELIVERY EM NATAL/RN: A ÓTICA DOS ENTREGADORES E OS NOVOS MODELOS DE TRABALHO. **Sociedade e Território**, [S. l.], v. 33, n. 3, p. 203–223,

2022. DOI: 10.21680/2177-8396.2021v33n3ID23858. Disponível em:
<https://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/23858>. Acesso em: 5 jul. 2023

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. Da totalidade ao lugar. São Paulo: **Edusp**, 2005.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979

SOUZA, Felipe; MACHADO, Leandro. Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa. **BBC News**, v. 7, 2020. Disponível em:
<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246> Acesso em: 24 de maio de 2023.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008

THOMAZ JR, Antonio. Por uma geografia do trabalho. **PEGADA-A Revista da Geografia do Trabalho**, v. 3, 2002.

THOMAZ JR, Antônio; GONÇALVES, Marcelino. Informalidade e Precarização do Trabalho: Uma contribuição a geografia do trabalho, 2005. Disponível em:
<https://www.raco.cat/index.php/scriptanova/article/view/59072> Acesso em: 09 de nov. 2022

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **Coloquio Internacional de Geocrítica**, 2018.
Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/37053> . Acesso em :18 de nov.2022

TOZI, Fábio. PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE E USO ALGORÍTMICO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO1. Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ – Brasil
UCHÔA-DE-OLIVEIRA, Flávia Manuella. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** , v. 45, p. e22, 2020.

VAN DOORN, N. Platform Labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017.

ZAGO, Luis Henrique. O método dialético e a análise do real. **Kriterion: Revista de Filosofia**, v. 54, p. 109-124, 2013.

APÊNDICES

APÊNDICES A – Questionário aplicado aos entregadores de delivery do Ifood de Campina Grande

Entregadores - IFOOD

Olá, meu nome é Rafaella, sou mestranda em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba, e desde a graduação pesquiso sobre a realidade do trabalho dos entregadores do Ifood de Campina Grande. Na pós graduação estou dando continuidade a esta pesquisa, diante disso, venho por meio desse questionário realizar algumas perguntas acerca da vida, trabalho e cotidiano dos entregadores de aplicativo, lembrando que os resultados obtidos serão apenas para fins acadêmicos. Desde já agradeço a sua atenção e disponibilidade!

Não compartilhado

* Indica uma pergunta obrigatória

Nome*

Sua resposta

Nome*

Sua resposta

Faixa Etária*

Entre 18 e 29 anos

Entre 30 e 39 anos

Entre 40 e 49 anos

Entre 50 e 59 anos

60 anos ou mais

Sexo*

Feminino

Masculino

Cor ou Raça *

Branco

Pardo

Amarelo

Indígena

Preto

Nível de escolaridade *

Fundamental Incompleto

Fundamental Completo

Ensino Médio Incompleto

Ensino Médio Completo

Superior Incompleto

Superior Completo

Bairro de Residência *

Sua resposta

Você realiza entregas apenas para o Ifood ? Se não, diga qual/ quais outra(as) empresa(s).*

Sim

Outro:

A atividade como entregador é sua atividade principal? Se não, qual outra atividade? *

Sim

Outro:

Antes de trabalhar como entregador qual era o seu trabalho anterior? *

Há quanto tempo trabalha como entregador de *delivery*?

Menos de 6 meses

Entre 6 e 12 meses

Entre 1 e 2 anos

Entre 2 anos e 3 anos

Mais de 3 anos

Outro:

Quantas HORAS DIÁRIAS você trabalha em média? *

Mais de 15 horas

Entre 13 e 14 horas

Entre 11 e 12 horas

Entre 9 e 10 horas

Entre 7 e 8 horas

Entre 4 e 6 horas

Máximo de 4 Horas

Qual seu rendimento mensal realizando a atividade de entregador? *

Menos que um salário mínimo

Um salário mínimo

Mais que um salário mínimo

Mais de dois salário mínimo

Mais de três salário mínimo

Outro:

A sua atividade como entregador é a principal fonte de renda da sua família *

Sim

Não

Você acredita que é bem remunerado pela atividade que realiza? Explique!*

Você realiza contribuição para a previdência social (INSS)*

Sim

Não

Qual a sua opinião sobre a regulamentação da atividade de entregador? Explique!*

A motocicleta utilizada é *

Própria

Alugada

Emprestada

Quais os bairros da cidade que você realiza o maior número de entrega? E existe algum bairro que vocês evitam fazer entregas? *

Qual é a sua motivação para trabalhar como entregador do iFood?
*

Quais são os seus planos futuros em relação a este trabalho? Pretende continuar como entregador do iFood a longo prazo? *

Como você decide quais pedidos aceitar e quais recusar? Quais são os fatores que influenciam nessa decisão (distância, localização, medo de punição , bloqueio)
*

Realizando a atividade de entregador do *Ifood*, você se considera o seu próprio patrão diante dos horários flexíveis e autonomia prometida pela a empresa? *

No intervalo de uma entrega e outra o que você costuma fazer e/ou onde você costuma ficar?
*

Quais são as dificuldades que você encontra no dia a dia realizando a atividade de entregador? Algumas dessas se relaciona com a falta de infraestrutura oferecida pela cidade? *

Quando você não está trabalhando qual sua forma de lazer, que lugares da cidade você frequenta? *

Por fim, você teria algo a mais pra falar sobre a sua vida como entregador

