

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

OLÍVIA LEME IBRI

**Os entregadores por plataformas digitais na metrópole de São Paulo:  
Imbricações entre as novas morfologias do trabalho e o espaço urbano**

São Paulo

2024

Versão Corrigida

OLÍVIA LEME IBRI

**Os entregadores por plataformas digitais na metrópole de São Paulo:  
Imbricações entre as novas morfologias do trabalho e o espaço urbano**

**Versão original**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Geografia da cidade e do urbano

Orientadora: Prof. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez

São Paulo

2024

Versão Corrigida

**ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE****[Termo de Anuência do \(a\) orientador \(a\)](#)****Nome do (a) aluno (a): Olivia Leme Ibri****Data da defesa: 11/03/2024****Nome do Prof. (a) orientador (a): Isabel Aparecida Pinto Alvarez**

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 18/03/2024

*Orientadora*

Nome: IBRI, Olívia Leme.

Título: Os entregadores por plataformas digitais na metrópole de São Paulo: Imbricações entre as novas morfologias do trabalho e o espaço urbano

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovado em:

Banca examinadora

Profª. Dra. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Profª. Dra. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Dedico esse trabalho a todas e todos que estão nas ruas, disputando os espaços e arriscando suas vidas, mas, de alguma forma, tentando viver ao invés de apenas sobreviver.

## Agradecimentos

Agradeço, primeiramente, a quem me possibilitou e incentivou, por meio das bases fundamentais, materiais e emocionais a me manter na pesquisa acadêmica, mesmo com todos os desafios que vêm com ela. A minha família, obrigada.

Agradeço também a todos os entregadores e entregadoras que dividem as ruas comigo, mas especialmente aqueles que se dispuseram a dividir uma pequena parte de suas vidas, de forma mais profunda para somar nessa pesquisa.

Aos pesquisadores e pesquisadoras do projeto PIPAE - “Zonas cinzentas e território: transformações do trabalho e das condições de vida urbana dos trabalhadores de plataforma: contrapontos e aproximações” - Edital de Apoio a Projetos Integrados de Pesquisa em Áreas Estratégicas - que contribuíram imensamente com a presente pesquisa, através de trabalhos de campo, discussões, sistematizações e estudos, especialmente à Livia, que se debruçou com muito esforço nos trabalhos de campo, pesquisas bibliográficas e na elaboração das discussões sobre o tema e compartilhou seus resultados comigo, trazendo muito mais qualidade à pesquisa. Obrigada.

Aos colegas do grupo de estudos da Profª. Isabel, pelas trocas, leituras e debates realizados, obrigada.

Aos meus amigos e amigas que não hesitam em valorizar meu trabalho e compartilhar as vitórias e as dificuldades dos caminhos da vida comigo. Muito obrigada.

Por fim, a minha professora e orientadora, Isabel Alvarez, que, além de ser uma ótima professora é também uma pessoa maravilhosa, empática e extremamente resiliente, que foi como uma mãe para mim, especialmente nos momentos de dificuldade. Muito obrigada por tudo.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## RESUMO

IBRI, Olívia Leme. **Os entregadores por plataformas digitais na metrópole de São Paulo: Imbricações entre as novas morfologias do trabalho e o espaço urbano.** 2023. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

A presente dissertação de mestrado tem como objetivo central analisar e compreender o trabalho dos entregadores de plataformas digitais na metrópole de São Paulo, que utilizam a bicicleta como instrumento de trabalho. Para compreender as novas morfologias do trabalho, como é o caso da chamada “uberização” ou “plataformização” do trabalho, retomamos os processos de transformação do modo de produção capitalista, desde o período chamado fordista até o momento em que a reestruturação produtiva do capital condiciona à uma produção que chamaremos de flexível, no período neoliberal. Através da análise das dinâmicas de trabalho e deslocamento dos entregadores, principalmente pela empresa Ifood, pudemos compreender como se dá a cadeia de produção, circulação e consumo da mercadoria oferecida nos aplicativos de *delivery* - as refeições - no e pelo espaço urbano produzido como mercadoria, cujo conteúdo é a segregação socioespacial. A precarização do trabalho através da transferência de custos e responsabilidades para o trabalhador, bem como a flexibilização de leis trabalhistas que permitem o trabalho sem vínculo empregatício, portanto, sem direitos ou garantias, é reforçada pela gestão algorítmica do trabalho que opera de modo a garantir mecanismos que obrigam o entregador a ser cada vez mais produtivo. Ao mesmo tempo, as empresas se apoiam em discursos neoliberais que disseminam as ideias de “empreendedorismo”, “meritocracia” e “liberdade” para dissimular os conteúdos da exploração. Como contraponto, também analisamos as dinâmicas de trabalho de entregadores que buscam fugir da lógica dos aplicativos de *delivery*, revelando outras possibilidades e desafios. A pesquisa contou com dois trabalhos de campo, um direcionado para a própria pesquisa, especificamente, que contou com nove entrevistas qualitativas semi-estruturada de entregadores e outro realizado com outros pesquisadores por meio do projeto “Zonas cinzentas e território: transformações do trabalho e das condições de vida urbana dos

trabalhadores de plataforma: contrapontos e aproximações” - Edital de Apoio a Projetos Integrados de Pesquisa em Áreas Estratégicas (PIPAE), que entrevistou de forma mais quantitativa, cerca de 200 entregadores. Como resultado, pudemos revelar a precarização como conteúdo do trabalho, reforçado pela segregação socioespacial, articulando a relação entre espaço urbano e o trabalho por plataformas digitais.

Palavras-chave: Precarização do trabalho; Espaço urbano; Plataformas digitais, Entregadores de bicicleta; Ifood.

## ABSTRACT

IBRI, Olívia Leme. **Delivery workers using digital platforms in the metropolis of São Paulo: Imbrications between the new morphologies of labor and the urban space.** 2023. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

The main objective of this master's thesis is to analyze and understand the labor of digital platform delivery workers in the metropolis of São Paulo, who use bicycles as a work tool. To understand the new morphologies of labor, as is the case of the so-called “uberization” or “platformization” of work, we revisit the transformation’s process of the capitalist mode of production, from the so-called fordist period until the moment when the productive restructuring of capital conditions a production that we will call flexible, in the neoliberal period. Through the analysis of the labor dynamics and movement of delivery workers, mainly by the company Ifood, we were able to understand how the chain of production, circulation and consumption of the merchandise offered on delivery apps - meals - takes place in and through the urban space produced as merchandise, whose content is socio-spatial segregation. The precariousness of work through the transfer of costs and responsibilities to the worker, as well as the flexibilization of labor laws that allow labor without an employment relationship, therefore, without rights or guarantees, is reinforced by the algorithmic management of labor that operates in order to guarantee mechanisms that force the delivery workers to be increasingly productive. At the same time, companies rely on neoliberal discourses that disseminate the ideas of “entrepreneurship”, “meritocracy” and “freedom” to disguise the content of exploitation. As a counterpoint, we also analyzed the labor dynamics of delivery workers who seek to escape the logic of delivery apps, revealing other possibilities and challenges. The research included two fieldworks, one directed towards the research itself, specifically, which included nine semi-structured qualitative interviews with delivery workers and the other carried out with other researchers through the project “Gray zones and territory: transformations of work and urban living conditions of

platform workers: counterpoints and approximations” - Notice of Support for Integrated Research Projects in Strategic Areas (PIPAE), which interviewed, in a more quantitative way, around 200 delivery workers. As a result, we were able to reveal precariousness as a content of labor, reinforced by socio-spatial segregation, articulating the relationship between urban space and labor through digital platforms.

Keywords: Precariousness of labor; Urban space; Digital platforms, Bicycle couriers; Ifood.

## SUMÁRIO

Introdução.....	12
Capítulo 1. Reestruturação produtiva: do fordismo à gestão algorítmica do trabalho.....	20
1.1 Transformações no processo de acumulação e as novas morfologias do trabalho.....	21
1.1.1 Tecnologias da Informação e Comunicação, circulação e a suposta “libertação” do trabalhador.....	40
1.2 O trabalho mediado por plataformas digitais.....	47
1.2.1 A Ifood: uma breve apresentação.....	54
1.2.3 A gestão algorítmica da plataforma e o controle sobre o trabalho.....	61
Capítulo 2. O trabalho dos entregadores no e pelo espaço urbano.....	65
2.1 Dinâmicas espaciais do trabalho dos entregadores.....	68
2.2 O trabalho dos entregadores no espaço urbano e a produção capitalista: a produção do espaço como mercadoria e a reposição dos termos da relação centro-periferia.....	80
Capítulo 3. A prática socioespacial do trabalho: a experiência do vivido e o sujeito entregador.....	91
3.1 A dimensão do vivido: a prática socioespacial dos entregadores.....	92
3.2 Cooperativas e redes de entregadores: outras perspectivas para além dos aplicativos.....	101
3.2.1 Entregadores autônomos.....	101
3.2.2 Entregadores organizados.....	103
3.2.3 Locais de entrega e perfil dos consumidores.....	107
3.3 Resistências e possibilidades.....	112
3.4. Existe relação entre as formas de trabalho de entrega com a bicicleta e com a cidade?.....	115
Conclusão.....	125
Referências Bibliográficas.....	133

## **Introdução**

A presente pesquisa consiste em uma investigação acerca do trabalho dos entregadores de aplicativos na metrópole de São Paulo. Em sua trajetória, a pesquisa passou por diversos movimentos, que muitas vezes fez com que o fluxo da investigação tomasse novos rumos e explorasse novos caminhos. Iniciamos a pesquisa em 2019, em uma época pré-pandêmica, em busca de compreender e revelar os conteúdos das dinâmicas de deslocamento por bicicleta na metrópole de São Paulo. O objetivo inicial era também investigar se o ciclista que se desloca pela metrópole por meio da bicicleta poderia, através da mediação do uso do corpo, estabelecer uma relação diferenciada com o espaço urbano, no sentido de permitir um horizonte de apropriação desse espaço, que o deslocamento através de outros meios de transporte não permitiriam. No entanto, no ano de 2020, o isolamento social foi adotado como medida principal para evitar a transmissão da Covid-19 e a partir desse momento, as ruas mudaram, as dinâmicas da cidade se transformaram. Nesse contexto, o objeto de estudo da pesquisa se transformou. Os ciclistas que podíamos observar se deslocando pela metrópole, em diversos bairros dela e em grandes quantidades, diminuíram drasticamente - o que revela que parte deles pôde aderir ao isolamento social -, ao passo em que novos sujeitos utilizando bicicletas, mas dessa vez munidos de mochilas térmicas nas costas, passaram a transitar pelas ruas em grandes quantidades - os entregadores de aplicativos. Eles já existiam muito antes da pandemia, mas durante ela, especialmente nos momentos mais graves de transmissão da doença e de necessidade de isolamento, a quantidade de entregadores transitando pela cidade aumentou de forma exponencial. Havia momentos - os de máxima rigidez no isolamento social - em que eles eram praticamente os únicos a transitar nas ruas e, apenas esse dado, revela que durante um período crítico de expansão do vírus, parte da população não tinha condições de se isolar, trabalhar de casa ou parar de trabalhar, e, ao passo que uma parte da população, moradores dos bairros de Pinheiros, Itaim Bibi, Cerqueira César - bairros valorizados de São Paulo - se protegiam da doença e, pedir comida por delivery fazia parte das medidas de proteção e de suporte à atividade laboral realizada em casa (ao invés de se submeterem a ir no mercado ou em locais que vendem refeições). A circulação dos entregadores revelava, portanto, uma faceta da brutal desigualdade social, à medida em que um outro grupo de sujeitos e não só não podiam respeitar as medidas de isolamento social, mas proviam as condições para o grupo dos que podiam, e, para isso, arriscavam suas vidas e de suas famílias.

A pesquisa Condições de Trabalho de Entregadores via Plataforma Digital durante a COVID-19, organizada por Abílio (2020) nos mostra que, em Março de 2020, quando o governo anunciou a transmissão comunitária da Covid-19 no Brasil, o download de aplicativos de delivery cresceu 126% em relação ao mesmo período do ano anterior. Esse dado mostra um expressivo aumento na demanda por serviços de entrega, e conseqüentemente, um aumento no número de entregadores. Ao mesmo tempo, a pesquisa revela que quase 60% dos entregadores relataram queda na remuneração, e os entregadores que trabalham mais horas diárias, entre 9 horas até mais de 15 horas, foram os que mais apontaram essa queda.

Mas o que esse aumento no número de entregadores representa? Uma pesquisa que coletou dados até Dezembro de 2021, feita pela agência Edelman e promovida pela empresa PayPal sobre o consumo online no Brasil (ABRASEL, 2022) indica que o delivery de comida virou hábito para mais de 60% da população brasileira, sendo que a grande maioria dos pedidos é realizada via *smartphone*. Neste sentido, os dados parecem indicar que os hábitos de consumo da população brasileira vêm se transformando nas últimas décadas, e a ampliação do número de entregadores está relacionado, entre outros fatores, a essa situação. A pandemia exponenciou uma prática existente, que se de um lado envolve mudança dos hábitos de consumo, de outro, indica profundas transformações no mundo do trabalho.

Mais da metade da população brasileira opta por pedir refeições de forma habitual em seu cotidiano. Basta escolher seu pedido dentre as mais variadas opções que existem na interface dos aplicativos de delivery, realizar o pagamento de forma digital, ou no momento da entrega e aguardar que o interfone ou a campainha toque. O aplicativo supostamente media a relação entre a produção e o consumo da mercadoria - refeições, nesse caso - Mas quais lógicas existem por trás dessa dinâmica aparentemente simples? Quais trabalhos estão ocultos nesse processo? E quais reflexões esse sobre o espaço urbano, mais especificamente sobre a metrópole de São Paulo são possíveis a partir desse processo?

Um dos elementos centrais que buscamos tratar na presente pesquisa são as formas de trabalho que essa dinâmica do delivery produz. Para o pedido de delivery chegar na residência do cliente, alguém o leva. Esse alguém normalmente é um entregador, que se locomove por meio de bicicleta ou motocicleta. O cliente não sabe quem é esse entregador, de onde ele vem, onde ele vive, qual distância ele percorre, quais caminhos ele faz, quanto recebe por aquela entrega, para onde ele vai após a entrega e o que o levou a trabalhar como entregador. Ou seja, temos uma mercadoria sendo produzida em algum lugar, que é colocada

em circulação, por meio do trabalho dos entregadores, até o seu consumo final, em um movimento contínuo de produção e circulação.

De acordo com dados da Pesquisa de perfil de entregadores de aplicativo, realizada pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (2019), um entregador passa em média 9,5 horas diárias sobre a bicicleta para obter o rendimento médio de R\$ 992,00 mensais. Em média, os entregadores se deslocam cerca de 20 km por dia entre o local de residência e a região do trabalho, de onde começam a fazer as entregas (ou seja, os quilômetros percorridos para realizar entregas ainda são somados a cerca de 20 km de trajeto entre residência e local de trabalho). Somente essas informações já revelam que por trás do simples ato de pedir uma refeição por meio de um aplicativo existe um trabalho extremamente desgastante e mal remunerado.

O ciclista que esperávamos observar, no início da pesquisa, não é o mesmo ciclista que passamos a observar no decorrer dela. Portanto, tratar dos conteúdos por trás dos deslocamentos por bicicleta em São Paulo já não fazia mais sentido, sem que fosse considerada a explosão do número de entregadores de bicicleta, especialmente no contexto de uma crise sanitária. Isso significa que os deslocamentos cotidianos, principalmente voltados para ir e voltar do trabalho, não eram os únicos que mobilizavam a dinâmica de fluxos de bicicleta na cidade, mas também os que tinham como conteúdo o próprio deslocamento tornado mercadoria, como é o caso do trabalho dos entregadores. O trabalho não é apenas um elemento que obriga o deslocamento, o ato de se deslocar transportando mercadorias é o próprio trabalho nesse caso. Estamos diante de duas dimensões de deslocamento, cujos fundamentos e conteúdos buscaremos compreender.

Mesmo modificando o objeto de estudo, ainda trabalhamos com a hipótese de que os deslocamentos por bicicleta, inclusive por parte dos entregadores, poderiam, de alguma forma, colocar no horizonte a possibilidade de apreensão do espaço urbano através da mediação do corpo que permitisse algum nível de desalienação em relação a esse espaço. Essa ideia, embora abarque uma complexidade de elementos, que tensionados com a realidade, revelou uma necessidade de investigação mais profunda, nos mostrou elementos interessantes sobre relação dos entregadores com o espaço urbano. De fato pudemos observar percepções distintas sobre o espaço que revelam algum nível de apreensão que abarca diversas camadas dele, como por exemplo a desigualdade socioespacial, a noção de diferentes ritmos da cidade e de seus bairros e a ideia de autonomia em relação às estruturas da cidade. Esse elementos revelam uma experiência vivida no espaço urbano que o uso da bicicleta pode proporcionar, uma vez que não há mediações físicas entre o corpo que está nela e o espaço

físico da cidade, além da possibilidade de transitar em uma escala relativamente grande da cidade, podendo apreender espaços diferentes - o que é mais difícil do que o deslocamento realizado à pé, por exemplo. No entanto, de maneira geral, nesse contexto, a bicicleta é um elemento que reforça a precariedade do trabalho, inclusive uma boa parte dos entregadores de aplicativo tem como objetivo adquirir uma motocicleta para trabalhar e assim diminuir o desgaste físico do trabalho.

A partir dessa compreensão, nos esforçamos para imergir nos conteúdos sobre trabalho, baseando-se em autores da sociologia do trabalho como Ricardo Antunes, Ludmila Abílio e Terezinha Ferrari e compreender as transformações do processo de acumulação capitalista como fundamento do surgimento dessas novas morfologias, através de obras de Marx, David Harvey, Amélia Damiani, Chico de Oliveira, Dardot e Laval, entre outros. Por meio do estudo do trabalho desses autores, obtivemos ferramentas para investigar as empresas de tecnologia que mediam o trabalho por aplicativos, como é o caso da Ifood, principal empresa do setor de *delivery*, que nos concentramos em focar ao longo do trabalho.

A concepção marxista sobre o modo de produção capitalista na geografia urbana considera o espaço urbano como produto, condição e meio das condições de reprodução desse sistema (CARLOS, 2018). O espaço é produzido como um momento da acumulação. Estamos tratando, portanto, de um trabalho que se realiza no espaço, mas mais do que isso, é socialmente determinado pelas condições históricas de reprodução da sociedade que produz junto consigo um espaço desigual e segregado, que reforça relações de opressão e coação. O trabalho dos entregadores está contido nessa lógica e a reprodução capitalista como fundamento da produção do espaço e também da exploração do trabalho reforça aquilo que chamaremos ao longo da dissertação de relação centro-periferia, uma relação que tem como conteúdo a desigualdade e a segregação socioespacial. Nesse sentido, analisamos também o trabalho dos entregadores no e pelo espaço urbano, utilizando como bibliografia principal autores que contribuem para o pensamento da geografia urbana crítica, como Lúcio Kowarick uma referência na sociologia urbana brasileira, Ana Fani Alessandri Carlos, Isabel Alvarez, Cesar Simoni Santos, Glória Alves, geógrafos que pensam a produção do espaço na produção capitalista, apontando a perspectiva de Henri Lefebvre sobre o urbano. O autor coloca o cotidiano produzido como mercadoria como local de reprodução da vida urbana e pensa o direito à cidade nos termos da apropriação do espaço e da vida por meio do corpo, apontando a necessidade de um projeto de transformação radical da sociedade por meio do urbano.

Ao longo do período da pesquisa, a pesquisadora foi convidada a participar do grupo de pesquisa do projeto “Zonas cinzentas e território: transformações do trabalho e das

condições de vida urbana dos trabalhadores de plataforma: contrapontos e aproximações” - Edital de Apoio a Projetos Integrados de Pesquisa em Áreas Estratégicas (PIPAE), o que foi de grande contribuição para a pesquisa de mestrado, tanto em termos de construção teórica e embasamento bibliográfico da pesquisa quanto em relação ao trabalho de campo, que se somou ao trabalho de campo da pesquisa de mestrado, contribuindo enormemente para a coleta de dados, relação com os entregadores, sistematização de dados e realização de um trabalho de qualidade. Especificamente o trabalho da pesquisadora Livia Fioravanti no projeto PIPAE tem especial contribuição para a presente pesquisa, na medida em que a autora, ao debruçar-se sobre o trabalho dos entregadores de aplicativo na metrópole de São Paulo, aponta para o recrudescimento da relação centro-periferia, ideia que se mostra central na dissertação. Essa pesquisa contém, portanto, dois trabalhos de campo distintos, embora tratem dos mesmos temas. O trabalho de campo do projeto PIPAE consistiu em um grande número de entrevistas - cerca de 200 entregadores - algumas delas mais aprofundadas, porém a grande maioria em razão de coleta de dados mais quantitativos que qualitativos. Neste trabalho, pudemos sistematizar uma grande quantidade de informações, principalmente sobre os deslocamentos diários dos entregadores, além da compreensão da dinâmica de aluguel de bicicletas elétricas da própria Ifood em parceria com a Tem Bici e das bicicletas comuns do Itaú - dinâmica esta, tanto em relação ao uso das bicicletas alugadas quanto em relação às regras dos aplicativos (taxas de entregas, entregas “duplas”<sup>1</sup>, políticas de bloqueios, promoções, bonificações, confirmação de identidade etc.) que se transformou constantemente durante a pesquisa, nos obrigando a buscar atualizações com frequência. Já no trabalho de campo da pesquisa de mestrado nos propusemos a realizar uma investigação mais qualitativa, no sentido de buscar a mobilização de alguns entregadores para despende algum tempo de seu dia para uma conversa mais longa sobre o trabalho e sobre sua relação com o espaço da cidade, procurando entender suas trajetórias, perspectivas, horizontes, possibilidades e dificuldades. Alguns desses entregadores, inclusive, já haviam sido entrevistados de forma mais rápida durante o campo do projeto PIPAE e se disponibilizaram a compartilhar seus contatos e construir uma relação mais direta conosco.

O trabalho de campo da presente pesquisa contou com nove entrevistas semi-estruturadas. Foi realizado um pré-mapeamento das regiões de concentração de entregadores, para que pudesse haver uma aproximação com eles. É importante ressaltar que a pesquisadora já tinha algum grau de proximidade com esse tema, uma vez que ela mesma já

---

<sup>1</sup> Quando o entregador é obrigado a realizar duas entregas em um só pedido, ou seja, retirar dois pedidos em um local e entregar em duas localidades diferentes, e ser remunerado como se fosse uma única entrega

trabalhou com entregas de bicicleta e conhece muitos entregadores. Dessa forma, optamos por dividir os entregadores em três categorias: entregadores de aplicativos, entregadores autônomos e entregadores organizados em coletivos ou cooperativas. Foram entrevistados três entregadores de cada uma das classificações. Essa escolha se deu pelo interesse em compreender alguns elementos como o impacto do surgimento de empresas de tecnologia como Ifood e Rappi para a categoria dos entregadores, o porquê dos entregadores trabalharem com aplicativos e o que os leva a fugir dessa lógica dos aplicativos, bem como as diferenças entre o trabalho conjunto e individual. Assim, pudemos compreender as diferenças entre essas três formas de se trabalhar com entregas, as vantagens e desafios de cada uma delas e a relação dos entregadores com a metrópole. Com o trabalho de campo da pesquisa do projeto PIPAE, pudemos ter uma maior dimensão da dinâmica de trabalho dos entregadores por aplicativo, que são também a grande maioria deles. Os entregadores que trabalham de forma autônoma ou organizada configuram um número irrisório, em comparação aos que se submetem aos aplicativos, no entanto, consideramos relevante compreender essas possibilidades.

A pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo revelaram que o objeto de estudo que estamos tratando possui um dinamismo e uma plasticidade muito intensos, transformando elementos do trabalho dos entregadores - seja em relação à infraestrutura, mecanismos operacionais dos aplicativos, regulamentações, movimentações dos entregadores ou ações vinculadas ao poder do Estado - com muita frequência. Esse dinamismo nos mostra a necessidade de nos mantermos sempre atualizados em relação a esses encadeamentos de relações e operações, o que é um desafio, dada a enorme quantidade de informações que se faz necessário apreender e sistematizar e a necessidade de que haja sempre pesquisas que sejam voltadas a esse tema.

A dissertação foi dividida em três capítulos. O primeiro capítulo tem como objetivo compreender a origem e o fundamento do trabalho mediado por plataformas digitais às quais os entregadores são submetidos. Para isso, fizemos retomada do contexto histórico do processo de produção capitalista até o presente momento, no qual novas morfologias do trabalho (ANTUNES, 2020) eclodem, sendo este um trabalho flexibilizado e desprovido de direitos e garantias fundamentais. Entendemos que esse trabalho não é desregulamentado, pelo contrário, ele é regulamentado pela Reforma Trabalhista de 2017, como veremos ao longo da pesquisa. Neste capítulo procuramos compreender o processo de reestruturação produtiva do capital, buscando o fundamento da crise de acumulação capitalista e as diferentes fases do modo de produção capitalista, desde o período chamado fordista até o

período que chamamos de produção flexível, transpondo o plano do contexto global para o contexto brasileiro. A partir dessa análise, pudemos compreender os conteúdos sociais e abstratos - através da perspectiva do processo de acumulação do capital - da chamada “uberização” ou “plataformização” do trabalho, ou seja, quais os movimentos que o capital faz para superar os obstáculos da acumulação até encontrar essa morfologia do trabalho mediado por plataformas digitais em um contexto de precarização extrema. Entendemos como funciona a dinâmica das plataformas digitais que supostamente mediam o trabalho - não só dos entregadores, mas estamos tratando especificamente deles - e a sua relação com o Estado. Ao final do capítulo, contextualizamos a trajetória e a maneira de operar da maior empresa do setor de *delivery* do Brasil, a Ifood.

Já no segundo capítulo, nos debruçamos em compreender a dinâmica espacial do trabalho. Para isso, fizemos uma reflexão sobre a constituição da produção do espaço como mercadoria e as implicações históricas sobre os sujeitos que nele vivem e se reproduzem, reproduzindo consigo a própria cidade e o urbano. Nesse capítulo expusemos alguns dados que coletamos e sistematizamos na pesquisa do projeto PIPAE e reflexões trazidos por pesquisadores e pesquisadoras que fazem parte dele, discutindo as dinâmicas espaciais de deslocamento que compõem o trabalho de entregas. Nessa análise, pudemos compreender também historicamente quem é o sujeito histórico que trabalha com entregas, onde ele vive e qual é sua trajetória, e porque o sujeito que consome refeições por aplicativos não é o mesmo que a entrega. Fizemos uma retomada histórica do processo de produção da metrópole de São Paulo, a constituição do que chamamos de centro e periferia e como esse processo se relaciona com o modo de produção capitalista e suas estratégias para garantir sua reprodução ampliada, considerando o contexto brasileiro. Nesse sentido, buscamos entender como a produção do espaço urbano como um momento da reprodução capitalista se relaciona historicamente com a reprodução da vida desses trabalhadores.

Por fim, o terceiro capítulo consiste em uma sistematização das experiências encontradas no trabalho de campo da pesquisa de mestrado, com os nove entregadores entrevistados. Expusemos como funciona, na prática, ou seja, na dimensão do cotidiano vivido (LEFEBVRE, 2000)<sup>2</sup>, o trabalho das entregas, buscando compreender quem são os sujeitos que realizam as entregas, quem são os que consomem através de aplicativos, onde eles vivem, quais são seus perfis e qual o papel dos aplicativos nesta dinâmica. Trouxemos

---

<sup>2</sup> Henri Lefebvre define três momentos da produção do espaço: o espaço concebido; o espaço vivido; e o espaço percebido. Trata-se de uma tríade de dimensões que não existem isoladamente. O espaço vivido remete a uma realidade sensível e prática que aparece através de representações no cotidiano.

alguns relatos de entregadores entrevistados que nos ajudam a refletir sobre quais são suas perspectivas sobre o trabalho, como se sentem em relação a ele, mas também em relação a sua presença nos locais da cidade que frequentam. Ao final do capítulo, trouxemos as experiências dos entregadores autônomos e organizados como um contraponto que, ainda sob a lógica da precarização do trabalho, buscam formas de tornar o trabalho menos precarizado do ponto de vista de garantir direitos fundamentais e construir práticas que dialoguem com uma cidade menos árida, de forma autônoma, ou seja, sem a presença e o fomento do Estado. Também trouxemos algumas experiências de resistência desses entregadores - organizados ou não - que consideramos relevantes, como o Breque dos Apps. Nesse momento, propusemos um debate sobre o desejo de transformação expresso por esses entregadores e a noção de apropriação de Henri Lefebvre, buscando uma possível relação entre a ideia do romantismo revolucionário proposta pela mediação da dimensão do corpo enquanto realização do desejo, tal como mostrou Santos (2021) e a relação dialética urgência-utopia, trazida por Carlos (2022), que se mostra imprescindível para orientar as ações que visam a construção de um projeto revolucionário do direito à cidade.

## Capítulo 1. Reestruturação produtiva: do fordismo à gestão algorítmica do trabalho

### Introdução

Quarta-feira, 5h da manhã, o entregador Luiz<sup>3</sup> já está no trem que sai de Guaianases, bairro em que mora na Zona Leste de São Paulo, e vai até a estação da Luz. De lá ele pega a Linha Amarela do Metrô e desce na estação Faria Lima. Ele quer chegar às 6h da manhã na estação de aluguel de bicicletas elétricas da empresa Tem Bici, que fica próxima ao Largo da Batata, em Pinheiros, e assim garantir seu lugar em uma fila imensa. Ele consegue a bicicleta por volta das 9h e liga seu aplicativo de entregas. As entregas do café da manhã começam, Luiz fica na região de Pinheiros e da Paulista, já que a bicicleta elétrica o ajuda a subir a Avenida Rebouças mais facilmente. Ele faz cerca de 10 entregas e a bateria da bicicleta vai se esgotando, obrigando-o a retornar para a base da Tem Bici e devolvê-la. O próximo passo é alugar uma bicicleta do Itaú, na base do Largo da Batata, e fazer as entregas do almoço em Pinheiros, antes dele mesmo almoçar as sobras da comida que um restaurante solidariamente oferece a alguns entregadores, a um valor mais baixo que o do cardápio. À tarde Luiz pode descansar um pouco, ele fica no Largo da Batata com os amigos que ele fez na rua, outros entregadores. Às vezes aparece uma entrega aqui e outra ali, pedidos de açaí, bolos e café são os mais comuns para esse horário. No Largo da Batata a movimentação é intensa, muitas pessoas circulam diariamente, outras permanecem, há encontros, skatistas treinam manobras, pessoas conversam e bebem nos bares em volta, moradores de rua circulam pedindo dinheiro, às vezes um jovem é flagrado roubando alguém. A polícia aparece e fica por lá, bem ao lado de Luiz e seus amigos, sugestivamente os encarando de forma intimidadora. No fim da tarde, Luiz volta para a base da Tem Bici e tenta alugar novamente uma bicicleta elétrica para as entregas da noite, o período com mais pedidos. Começa a chover, o aplicativo oferece mais R\$3 por entrega por conta da chuva, o que chamam de “promoção”. Luiz faz as entregas da noite na chuva. Por conta do cansaço ele não pega o último turno, o da madrugada, e vai para a estação de metrô por volta das 23h, molhado de chuva. O metrô o leva para a linha da

---

<sup>3</sup> Nome fictício

CPTM, que o leva para Guaianases de volta. Amanhã essa mesma rotina se repete, assim como todos os outros dias da semana, às vezes sem nenhum dia de folga.

Reconstituímos uma cena comum no cotidiano dos entregadores de aplicativo que usam bicicleta, narrada por diversos deles durante as entrevistas e conversas do trabalho de campo. A maior parte deles fica o dia inteiro na rua, trabalha praticamente todos os dias da semana exaustivamente, e sacrificam ainda mais o tempo do seu dia buscando alugar a bicicleta elétrica fornecida pela Tem Bici<sup>4</sup> em parceria com a Ifood, no intuito de diminuir o cansaço físico e aumentar a eficiência das entregas.

Quem são esses entregadores? Por meio da realização da sistematização do trabalho de campo realizado, pudemos traçar um perfil. Deve-se levar em conta que estamos falando de um contexto específico em que nossa amostragem está inserida, que é o da metrópole de São Paulo, em que analisamos especificamente os entregadores que usam a bicicleta como meio de transporte para realizar as entregas. Em geral, eles são homens jovens, entre 20 e 40 anos, negros e pardos<sup>5</sup>. A grande maioria deles vivem em bairros ou cidades periféricas da cidade de São Paulo, e se deslocam em média 30 km entre seu local de moradia e a região central na qual há mais demanda pelo serviço de entrega. Os entregadores de aplicativo, principalmente, utilizam transporte público para chegar às bases de aluguel de bicicletas, já os autônomos e de cooperativas utilizam apenas esporadicamente, e não cotidianamente. Eles passam em média 12 horas por dia na rua, poucos possuem ensino superior completo e conseguem obter uma renda de aproximadamente 2 a 3 mil reais mensais, como veremos ao longo da dissertação

### **1.1 Transformações no processo de acumulação e as novas morfologias do trabalho**

O trabalho mediado por plataformas não é exclusivo aos entregadores, mas reflete uma nova fase na qual as morfologias do trabalho sofrem metamorfoses em um processo de flexibilização para melhor atender as necessidades de reprodução ampliada do capital (ANTUNES, 2020). As novas morfologias do trabalho indicam, por sua vez, uma crise do

---

<sup>4</sup> A Tem Bici é uma empresa de tecnologia que fornece o serviço de aluguel de bicicletas elétricas compartilhadas, atuando em países da América Latina. De acordo com a descrição que há no site da empresa, ela se determina como “Somos a empresa líder da América Latina de tecnologia para micro mobilidade que cria soluções para inspirar uma revolução do espaço urbano. Usamos tecnologia e engajamos parceiros públicos, privados e a sociedade civil para que o convívio das pessoas com as cidades seja mais eficiente, inteligente e agradável”. Disponível em <https://www.tembici.com.br/pt/sobre-nos/>. Acesso em 21 Jul. 2023

<sup>5</sup> Dados indicados tanto pela Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo realizada em 2019 pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas quanto pelos trabalhos de campo realizados nas pesquisas de campo realizadas pela autora. Trataremos dos dados com mais aprofundamento ao longo do capítulo.

capital, que Harvey (2011) denomina como crise de sobreacumulação, e outros autores como Damiani et. al. (2006), Oliveira (2006), a partir de Marx (2017) caracterizam como produto de uma queda tendencial da taxa de lucro, por sua vez, produzida por mudanças nas forças produtivas do capital. É sobre esse processo que desenvolvemos a reflexão neste momento do texto.

Ao colocarmos nossas reflexões de pesquisa em torno dos entregadores que se associam a plataformas digitais de oferta de serviços, uma categoria de análise se apresenta de imediato como central: o trabalho. O trabalho é central na discussão sobre a produção de valor, pois ele é a substância do valor (MARX, 2013) e, portanto, base para o desenvolvimento do sistema de produção capitalista. Ao longo da história, novas formas da relação capital trabalho foram gestadas e, ao olharmos para o modo como os entregadores se inserem no contexto da divisão social do trabalho, nos parece que estamos diante de novas morfologias do trabalho, tal como sugerem as referências bibliográficas da sociologia do trabalho (ANTUNES, op. cit; ABÍLIO, 2017, FERRARI, 2012). Na atual fase do capitalismo, uma ideologia se difunde: a da negação da necessidade e existência do trabalho, graças aos avanços tecnológicos que, supostamente, estão libertando a humanidade da atividade laboral. Novas narrativas têm sido perpetuadas, sustentando a ideia de que não há mais trabalhadores, e portanto, classe trabalhadora, uma vez que estes se “transformam” em empreendedores, parceiros e colaboradores (ANTUNES, op. cit.). Essa tem sido, inclusive, uma narrativa presente em certas análises sobre os entregadores ou o trabalho realizado pela via de plataformas digitais. Trata-se de uma narrativa útil para aqueles que tem como objetivo ocultar, mascarar e dissimular as transformações que têm ocorrido no mundo do trabalho sob o domínio do neoliberalismo. A ideia de que o desenvolvimento tecnológico estaria supostamente proporcionando um libertamento da população em relação ao trabalho assalariado, dominado e controlado perpetua, especialmente entre as classes dominantes de países centrais ao capitalismo, mas a realidade concreta mostra outro cenário.

Alguns autores denominam essa nova morfologia de trabalho mediado por aplicativos e plataformas digitais como plataformização e uberização do trabalho (ver item 1.5) (CASILLI e POSADA, 2019; ABÍLIO, op. cit.). No universo ideológico do neoliberalismo, o trabalho mediado por plataformas e aplicativos tecnológicos é apresentado como positivo, remetendo frequentemente a uma suposta liberdade, flexibilidade, agilidade e autonomia, que seriam elementos característicos de uma também suposta libertação do trabalho por meio da tecnologia. No entanto, as reflexões realizadas até o momento, a partir da bibliografia

consultada e do material coletado pela pesquisa nos mostram que é preciso aprofundar a análise, para compreender o que está por trás dessa aparente liberdade do trabalho e que se revela, na verdade, como uma profunda precarização do trabalho e da vida. A ideologia neoliberal (DARDOT e LAVAL, 2016)<sup>6</sup> que sustenta o discurso do empreendedorismo, da flexibilização e da liberdade, oculta uma realidade perversa, de extrema exploração do trabalho. Verificamos que os trabalhadores não estão trabalhando menos ou se libertando do trabalho, pelo contrário, trabalham mais, por mais tempo e com menos aparatos institucionais que garantam uma remuneração adequada, décimo terceiro salário, aposentadoria, remuneração por hora-extra, férias remuneradas, seguro saúde, vales transporte e alimentação, licenças médicas, entre outros. Deste modo, o que essa situação nos indica é que o trabalho vivo, produtor de valor continua, portanto, imprescindível para a extração de mais-valia (MARX, op. cit.), e é o que permite que haja lucro para o capitalista, porém as formas dessa extração são dissimuladas e complexificadas pela ideologia neoliberal, mas sua essência é irreduzível: o trabalho continua existindo e sendo explorado para que haja extração mais-valia.

Desde os anos 1970, início do período denominado neoliberal, com mais ênfase nos países centrais e, mais adiante, na década de 1990 no Brasil, alterações nas legislações que garantiam alguma proteção ou direito aos trabalhadores têm sido abolidas ou transformadas no sentido de diminuir o grau de proteção. No caso do Brasil, essa proteção era garantida pelo contrato de trabalho celebrado nos termos da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), mas com as sucessivas alterações na legislação e nas relações de trabalho, os novos postos de trabalho são ofertados cada vez mais através de contratos nos quais o trabalhador representa uma pessoa jurídica, como a MEI (Micro Empreendedor Individual), ou até mesmo através de um “termo de responsabilidade”, ou “termo de uso”, como é o caso do “vínculo” entre os entregadores e as empresas de entregas, e não como um funcionário da empresa. O termo de uso nem sequer pode ser considerado um tipo de contrato. Isso significa que a empresa não possui as mesmas responsabilidades com o trabalhador como no caso da contratação via CLT. Nessa nova configuração, é comum que os trabalhadores sejam chamados de parceiros, colaboradores e empreendedores, mas são continuamente prejudicados por desmontes da legislação protetora do trabalho, o que permite, por exemplo, que não haja limites de jornada

---

<sup>6</sup> Os autores entendem o neoliberalismo como uma racionalidade política, ou seja, um conceito que vai além de políticas econômicas monetaristas ou de austeridade. Trata-se de uma imposição, em âmbito mundial, da lógica do capital em toda a sociedade, economia e até no Estado, moldando inclusive as subjetividades e as formas de existência à tal lógica.

e intensidade de trabalho, não haja direitos e garantias ao trabalhador, dentre muitos outros aspectos que abordaremos ao longo do capítulo. É neste contexto que o trabalho por aplicativo se insere e ganha dimensão. A seguir iremos explicar melhor o processo de reestruturação das forças produtivas e seus desdobramentos no trabalho e seu aparato jurídico.

É importante entender o processo de reestruturação produtiva do capitalismo para compreender os efeitos na forma em que a maior parte da população trabalha e reproduz sua vida. O trabalho dos entregadores se relaciona com uma necessidade mais ampla de produção e circulação do capital. Nesse momento do texto, iremos recapitular esse processo, demonstrando os conteúdos que permeiam a passagem da predominância do trabalho industrial para as novas formas de trabalho do período do que chamaremos de produção flexível, amparada pela ideologia neoliberal. Compreendemos que a nova morfologia do trabalho de que estamos tratando surge da necessidade de flexibilização do capital, uma vez que a rigidez da morfologia fordista de trabalho no período industrial<sup>7</sup> tornou-se um empecilho à fluidez de produção e circulação, que a acumulação ampliada demandou ao final do século XX, como veremos a seguir.

A reprodução ampliada do capital implica em momentos de “tensão” para sua realização, como: a articulação entre produção e realização da mais valia, envolvendo a necessidade de nexos entre locais de produção e de consumo, o crédito produtivo, e todas as implicações espaciais, sociais e políticas deste processo; a contradição entre a necessidade do trabalho como fundamento do valor, mas a busca cada vez maior pela libertação deste,

---

<sup>7</sup> O trabalho industrial no século XX representou um novo salto de produtividade e produção em massa de valor no modo de produção capitalista, elucidando a diferenciação do que Marx (op. cit.) chamou de trabalho abstrato e concreto. O trabalho abstrato consiste no trabalho destinado à produção de mercadorias, ou seja, é o trabalho que produz valor de troca, independente de suas características ou da mercadoria que está sendo produzida, ele só existe na condição de valorização do valor, e portanto é diretamente vinculado à produção no sistema capitalista. A sua realização depende da existência de uma massa de pessoas despossuídas da condição de reproduzir-se, sem que seja através da venda de sua força de trabalho. O trabalho concreto, por sua vez, se manifesta no valor de uso da mercadoria que está sendo produzida, e esta possui, desta forma, um duplo caráter de trabalho, uma vez que é necessária a existência do valor de uso para que haja valor de troca. O trabalho abstrato se manifesta no valor de troca, que é o equivalente de valor das mercadorias, permitindo sua ampla troca no mercado. Toma-se uma medida generalizada para inferir o valor de reprodução da força de trabalho, que segundo Marx (op. cit.) seria revelada através do salário. Porém, a quantidade de trabalho envolvida na produção da mercadoria é muito superior ao equivalente recebido, pelo trabalhador, como salário. As mercadorias produzidas são portadoras de um quantum de valor que ultrapassa os salários, os demais insumos e capitais envolvidos no processo, de modo que o processo generalizado da produção de mercadorias gera mais valor, que é apropriado pelo capitalista como lucro, ou redistribuído na forma de juro, renda e tributos. Dessa forma, o dinheiro investido pelo capitalista na produção é retornado à ele, pois o capital se transmuta na realização completa do ciclo, com um acréscimo de valor no processo produtivo e a realização deste valor através da circulação, troca e consumo. Assim a fórmula D-M-D', que se amplia continuamente, é concretizada.

através do avanço das forças produtivas, colocando no horizonte a queda da taxa média de lucro e, portanto, a própria sobrevivência do capitalismo.

O acirramento destas contradições aponta para os impasses colocados para a continuidade do processo de acumulação em escala ampliada, situação evidenciada a partir do final dos anos 1960, o que exigiu a redefinição de alianças e pactos entre capital- trabalho e Estado, desnudando as dimensões da crise do capital. Utilizando como ferramenta para a reflexão sobre essas transformações a interpretação esboçada pela escola da regulação, que acessamos através da leitura de Harvey (2016), temos um panorama histórico-processual destas adaptações e acomodações realizadas. Embora essa leitura não destaque a contradição fundamental, aquela que diz respeito às crises como inerentes à produção e reprodução do capital, ela permite reconhecer o lugar do trabalho assalariado, formal, e dos direitos do trabalho garantidos pelo Estado no momento de crescimento e expansão do capitalismo sob a égide da produção industrial em escala, e, tornando possível melhor compreender como se insere o trabalho dos entregadores plataformizados no conjunto da reprodução capitalista hoje. Assim, a partir de Harvey (op. cit.) podemos dizer que o século XX foi predominantemente marcado pelo regime de acumulação fordista<sup>8</sup>, no contexto do impulsionamento da produção industrial, até o período pós-guerra da década de 70, e especialmente em países do norte global.

Se faz necessário expor aqui o fato de que no momento em que Harvey discute a teoria da regulação para elucidar o processo de transformação entre o fordismo e a produção flexível, o autor deixa de perceber o processo de hegemonia das finanças<sup>9</sup>, ou seja, o fato de que há um processo produtivo que se dá de uma forma diferente e, portanto, há uma mudança

---

<sup>8</sup> O termo fordismo é comumente associado a Henry Ford, que em 1914, introduziu o pagamento de cinco dólares por jornada de oito horas trabalhadas na linha automática de montagem de carros de suas fábricas. Ford introduziu procedimentos, técnicas, normas e padrões de trabalho, que possibilitaram um controle mais preciso de tempos e movimentos de cada atividade, na intenção de organizar a produção ao ponto de ser possível produzir cada vez mais mercadorias a um custo de produção cada vez mais baixo, o início da chamada produção em massa (FERRARI, op. cit.). Para Harvey, os elementos que marcaram o período fordista, no entanto, são anteriores a Henry Ford, e vieram se consolidando pela forma corporativa de organização de negócios, vinculada ao desenvolvimento industrial, especialmente após fusões de trustes e cartéis no final do século XIX. O chamado taylorismo caminhou lado a lado com o fordismo, e a ideia do aumento significativo da produtividade do trabalho através da decomposição e hierarquização de processos e movimentos do trabalho em tempos especificamente calculados, contribuiu para a fragmentação do trabalho entre gerência, concepção, controle e execução nas indústrias.

<sup>9</sup> De acordo com Paulani (op. cit) “A definição de finança (no singular) que adotam Duménil e Lévy [...] [consiste no] “conjunto formado pelas frações superiores da classe capitalista mais as instituições financeiras, entendidas como encarnações e agentes do poder dessas frações”, sendo que a característica principal que tem o capital para esta burguesia é sua materialização na posse de títulos, ações e direitos creditícios, ou seja, ativos financeiros com direito a renda de variados tipos (2010, pp. 187-189). Outros autores como Prado (2005), Chesnais (2013) e Husson (2010) vão em direção similar.

na sociedade, ou seja, a dimensão da financeirização aparece como secundária nesse momento da obra do autor. Dessa forma, entendemos a produção flexível como uma ferramenta que lida com a reestruturação produtiva, mas que a crise do capital tem como fundamento a financeirização econômica, processo do qual a produção flexível faz parte, como veremos a seguir. Paulani (2009) elucida o processo histórico pelo qual o rentismo se desenvolve, assumindo novas formas na contemporaneidade. Ela nos mostra que o rentismo, cujo fundamento está na posse da propriedade privada que permite ao proprietário um sobre-lucro que vai além da esfera da produção, é o mecanismo pelo qual o capital transforma dinheiro em mais dinheiro. Entendemos esse processo como parte da financeirização econômica, que, por sua vez, tende a se generalizar, revelando a irracionalidade que existe por trás das crises do capitalismo, uma vez que essa forma de mais-dinheiro não possui lastro real com a produção. Sendo assim, compreendemos aqui a necessidade de flexibilização do processo de acumulação capitalista é totalizada pelo processo de financeirização, ou seja, há uma transição da acumulação de base produtiva para a acumulação de base nas finanças, o que produz, por um lado, uma mudança na estrutura produtiva, refletida na precarização do trabalho, e por outro, o neoliberalismo, que no nível das finanças tem o Estado como aparato. Dessa forma, trataremos da reestruturação produtiva e da produção flexível entendendo que esse processo que concentra cada vez mais renda insere o trabalhador nesse contexto mais amplo.

A consolidação do fordismo enquanto regime de acumulação<sup>10</sup> se desenvolveu ao longo das décadas seguintes, sendo marcado por uma organização rígida do trabalho fabril, bem como o controle dos trabalhadores através de mecanismos de poder hierárquicos e bem delimitados. A combinação de trabalho vivo e trabalho morto provindo do desenvolvimento de novas tecnologias de produção criou uma composição orgânica do capital capaz de aliar produtividade com alto valor agregado nas mercadorias, aumentando substancialmente as taxas de lucro. De acordo com Ferrari (op. cit.), as características que marcavam o período fordista consistiam em:

---

<sup>10</sup> Estamos utilizando a expressão “regime de acumulação” em referência à denominação feita por Harvey (op. cit.), como forma de expressar o movimento de passagem de uma ordenação de elementos que sustentam um período de organização do capital em um determinado contexto, apesar de ser uma expressão que faz referência à visão econômica da teoria da regulamentação francesa. Harvey referencia Lipietz (1986), Aglietta (1979) e Boyer (1986) para descrever o regime de acumulação como “a estabilização, por um longo período, da alocação do produto líquido entre consumo e acumulação; ele implica alguma correspondência entre a transformação tanto das condições de produção como das condições de reprodução dos assalariados” (HARVEY, op. cit. p.117). Em outras palavras, consiste em um sistema particular de acumulação que requer hábitos, leis, redes de regulamentação que ganham unidade no processo para sua reprodução.

“Grandes lotes (produção em massa); movimentos rápidos, eficiência medida pela rapidez dos movimentos singulares dos homens [...] e máquinas universais; estoques intermediários como recurso para maximizar o rendimento de cada máquina e de cada trabalhador; fábricas organizadas em seções fixas (tornearia, usinagem, etc.) cada uma reunindo máquinas e processos similares (tornos, fresas, pintura).” (p.28)

Havia, portanto, uma grande quantidade de capital fixo investido, processos bem organizados, bem como uma divisão clara de tarefas, uma estrutura específica para cada procedimento. O trabalho era muito bem organizado, prescrito e controlado. Esse mecanismo também necessitava de uma distribuição de poderes rígida, que conformasse uma estrutura hierárquica de gestão, controle e fiscalização do trabalho, o que contribuiu para a identificação dos trabalhadores enquanto uma classe de pessoas submetidas a uma mesma lógica. Essa identificação foi parte essencial para a organização dos trabalhadores na luta por direitos, como regulamentações em relação à jornada de trabalho, salários, benefícios, garantias etc, que foram sendo conquistados ao longo do século, pelas lutas trabalhistas, aglutinadas em torno dos sindicatos. O chão de fábrica era um espaço de opressões e controle, mas também composto de relações entre os trabalhadores, de partilha de experiências, no qual o cotidiano - ainda que repleto de coações e submissões - era vivido e compartilhado, sendo favorável à identificação dos trabalhadores enquanto classe.

Ainda segundo Harvey, além das características organizativas do regime fordista na produção um elemento central para expandir as possibilidades de acumulação em escala consistia no reconhecimento da necessidade do consumo em massa para que a produção (e, portanto, o valor) em massa se realizasse. O consumo em massa significava um novo padrão de reprodução da força de trabalho, ou seja, um modo específico de viver que permitisse o tempo e a racionalidade do consumo, sustentada por uma ideologia consumista, um cotidiano racionalizado, programado e prescrito, o que se deu através de incentivos à classe trabalhadora, na forma de salários e também através de um apelo ideológico na direção do modo de vida mediado pelo consumo. Essa relação necessária entre produção e consumo de massa foi mediada pelo Estado, seja através do crédito (produtivo ou ao consumidor), seja através de investimentos diretos na urbanização e infraestrutura, seja através de sua ação como garantidor de direitos, o que permitiu a classe trabalhadora ter o mínimo de condições para sua reprodução, por meio de regulamentações trabalhistas e alguns tipos de investimentos<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Tal processo, exigiu a produção de um espaço funcionalizado e fragmentado, que compartimentasse os tempos da vida e colocasse atitudes e comportamentos simples no rol de experiências mediadas pelo consumo, como por exemplo, o encontro entre amigos, cada vez mais mediados por espaços especialmente construídos

O período pós-guerra foi o ápice da produção em massa fordista, que se materializou na produção de bens de consumo duráveis e produtos industriais, como carros, navios, equipamentos de transporte, aço, petroquímicos, eletrodomésticos, borracha e a construção civil, sustentados pela demanda efetiva criada pelas corporações e pela intervenção estatal, a partir de políticas de bem-estar social e regulamentações trabalhistas, seguridades e garantias. Para Lefebvre (2014), esse é o momento da consolidação da chamada sociedade burocrática de consumo dirigido. O mundo da mercadoria se infiltrou em todos os momentos da vida cotidiana, mediando todas as relações sociais, mobilizadas pelo consumo, não só localmente, mas mundialmente, já que a esfera do mercado internacional também foi determinada pelo fordismo, e o capital foi mundializado<sup>12</sup>.

Os processos de acumulação no período fordista, vinculado a um Estado de bem-estar social que garantisse a produção e o consumo em massa, se consolidaram nos países centrais ao capitalismo, como Estados Unidos e países europeus. Nos países tidos como de “terceiro mundo”, as condições de produção e reprodução da força de trabalho eram outras, fundamentadas em outros processos históricos e geográficos de exploração. O regime de acumulação fordista se consolidou de forma distinta, e em épocas distintas em países como o Brasil, e o Estado de bem-estar social foi inexistente. No entanto, alguns elementos característicos do fordismo foram introduzidos em países periféricos ao capitalismo, a partir da mundialização do capital. A população ocupada na indústria, no Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE 1990), saltou de 850 mil pessoas em 1939 para 5 milhões em 1980, o que mostra um aumento significativo das atividades industriais no país em quatro décadas e, conseqüentemente, no trabalho industrial.

O autor Francisco de Oliveira (op. cit.) nos mostra que, no Brasil, a consolidação da indústria não significou, de imediato, a destruição de antigos modos de acumulação, não

---

para isso, de modo que mercadorias sejam consumidas, assim como o próprio espaço, com sua arquitetura e estética. A homogeneização e funcionalização do espaço, de inspiração modernista alcançou seu ápice neste período, ao menos nos países centrais, sobretudo nas formas de habitação dos grandes conjuntos, ou na suburbanização que caracterizou os EUA.

<sup>12</sup> Cabe lembrar que ao mesmo tempo em que o acesso em massa a bens de consumo é vinculado a um Estado de bem-estar social em países do norte global, ou do centro capitalista, o estabelecimento da divisão internacional do trabalho, propiciada pelo desenvolvimento de tecnologias de produção, comunicação e transporte, revela que há uma enorme desigualdade entre países centrais e periféricos ao capitalismo. O acesso a bens de consumo a preços acessíveis e o aumento do poder de consumo pela classe trabalhadora oculta a segmentação do processo de produção de mercadorias que privilegia certos setores em detrimento de outros, ou seja, oculta o fato de que há determinadas partes do processo de produção que é terceirizada para países do sul global, no qual não há Estado de bem-estar social, portanto, não há os mesmos avanços em relação à regulamentação do trabalho, valorização da força de trabalho, bem como acesso em massa à produtos do período fordista.

necessariamente capitalistas de produção. Ao contrário, a preservação dos modos distintos de acumulação - industrial e agrário - foi fundamental para manter a produção agropecuária para exportação e beneficiar as empresas industriais em ascensão, o que contribuiu para a existência das condições necessárias à reprodução da força de trabalho assalariada industrial a um baixo custo. Os trabalhadores do campo forneciam as condições para essa acumulação, através do trabalho não regulamentado, que permitia que a agricultura de subsistência suprimisse os custos de sua reprodução e fornecesse condições de reprodução dos trabalhadores nas cidades, levando a um movimento de concentração de renda mais intenso<sup>13</sup>.

Esse período de desenvolvimento do capitalismo de base industrial no Brasil foi marcado por uma concentração de indústrias na metrópole de São Paulo, o que gerou um processo de concentração e centralização de capitais e, portanto, trabalhadores de diversos setores. São Paulo tornou-se a metrópole nacional que passou a comandar a dispersão e extensão do processo de acumulação no Brasil, a partir da forte concentração de atividades

---

<sup>13</sup> O autor chama atenção para a redução dos preços dos gêneros alimentícios produzidos no campo e o aumento da taxa de lucro na indústria. Dessa forma, Oliveira desmistifica a chamada “substituição de importações”, que muitas vezes é utilizada como explicação do desenvolvimento da indústria no Brasil nos anos 30, mostrando que, na realidade, o impulso à industrialização teve como objetivo necessidade de acumulação do capital, e não apenas a demanda por consumo pela população, garantindo a substituição da hegemonia da economia primária-exportadora agrária pela industrial. Também é importante destacar nesta interpretação de Oliveira, como a crise do trabalho, já se manifestava aqui, mesmo no período áureo do fordismo. A superexploração do trabalho foi um elemento central nesse impulso à industrialização no Brasil. A consolidação das leis protetoras do trabalho no Brasil e a instauração do salário mínimo ajudaram a criar as condições para que houvesse novas formas de relações entre o capital e o trabalho após os anos 1930, criando as condições necessárias para uma gestão organizada do exército industrial de reserva e para o “fundo público” da acumulação. De acordo com Oliveira (op. cit.), a constituição do salário mínimo, que se deu em 1940 no governo Vargas, e de uma legislação trabalhista era, portanto, necessária à criação de condições para que as bases da acumulação passassem a ser industriais. O custo de reprodução da classe trabalhadora, para a empresa, se limitava estritamente à sua subsistência, levando em conta suas necessidades primitivas, de forma que o trabalhador estivesse apto a vender sua força de trabalho na maior quantidade possível, com o menor custo possível. Ao mesmo tempo, a institucionalização do salário mínimo não se limita a contextos setoriais de produção, sendo determinado no nível da economia global, o que significa que o preço da oferta de força de trabalho é determinado no conjunto do sistema, e não por empresas específicas, levando a possibilidade de rebaixamento dos salários reais, sem que fosse necessário diminuir numericamente o valor do salário, mas levando em consideração a quantidade de trabalho necessário para que o trabalhador atingisse esse determinado valor salarial, que seria o necessário para satisfazer suas necessidades básicas de consumo. Nesse sentido, podemos dizer que há uma lacuna entre o salário e o preço da força de trabalho, uma vez que a fixação dos salários não se deu especificamente em relação à produtividade setorial, mas ao padrão global de preços de força de trabalho. Outro elemento importante da análise do autor, diz respeito ao crescimento do setor terciário da economia, revelando que a informalidade do setor de serviços foi fundamental para garantir a absorção de mão de obra em períodos de maior dinamismo do capital, o que contribui para expulsar o custo de reprodução da força de trabalho de dentro das empresas industriais. Assim, ele desmascara a “dualidade” do pensamento estruturalista que opõe em pólos opostos as categorias de sistemas “arcaico” e “moderno” (as expressões “arcaico” e “moderno” nos levam a refletir o que elas representam na atualidade, a partir do trabalho plataformizado. O trabalho por aplicativos parece ser uma forma moderna de trabalho, mas esconde, por exemplo, o retorno ao ganho por produto realizado, ou como Antunes evidencia, o retorno à formas de trabalho pretéritas ao desenvolvimento tecnológico), remetendo aos países desenvolvidos e subdesenvolvidos, que marca a teoria da dependência. Em oposição a essa ideia, Oliveira nos mostra que esse uso que os países centrais fazem dos periféricos tem como uma de suas configurações centrais o desenvolvimento desigual e combinado, que configura novas bases para a acumulação.

industriais, articulando todo o território nacional, não só do ponto de vista da produção e distribuição de mercadorias industriais, mas também da força de trabalho. A urbanização foi marcada pela constituição de extensas e heterogêneas periferias, cujo traço comum é a segregação socioespacial, como discutiremos adiante. Nas últimas décadas, as transformações macroestruturais do capitalismo podem ser lidas através das transformações da metrópole de São Paulo, na qual são visíveis os nexos entre articulação entre reestruturação produtiva e reestruturação urbana. O grande número de empreendimentos imobiliários que vêm sendo construídos nas últimas décadas, como mostra Marçal (2022) ao revelar que no ano de 2022 ergueu-se dois prédios por dia em São Paulo, evidencia esse processo, que aprofundaremos no terceiro capítulo. Nesse sentido, não é por acaso que há uma enorme concentração de entregadores em São Paulo, e tampouco as relações desiguais de submissão, segregação e coerção que estão envolvidos.

Em resumo, a superexploração do trabalho foi essencial para que houvesse um impulso à acumulação, levando a economia brasileira a outro patamar de crescimento, com a alta produtividade urbano-industrial, e redução massiva de custos de produção. Esse processo histórico de consolidação das condições de reprodução básica do trabalhador industrial, repercute de diversas maneiras através do tempo. Dialeticamente, o salário mínimo e as garantias trabalhistas, para além de mecanismos de impulsionamento à acumulação em um certo tempo-espço na história, considerando a correlação de forças do capital, foram importantes para a organização dos trabalhadores urbanos, que passaram a entendê-los como um direito básico essencial da classe trabalhadora.

Segundo Harvey (op. cit.), entre as décadas de 60 e 70, o ciclo de produção do capital evidenciou novas contradições em âmbito global. As taxas de lucro nos países centrais passaram a declinar por diversos motivos, dentre eles a necessidade de novos mercados de exportação para os excedentes por conta do enfraquecimento da demanda efetiva, o que gerou uma crise fiscal nos Estados Unidos e sua conseqüente aceleração da inflação, que desestabilizou o papel da moeda americana como reserva internacional estável.<sup>14</sup> Essa

---

<sup>14</sup> Para o autor, ainda numa interpretação pautada na escola da regulação, a rigidez do sistema fabril passou a ser um dos elementos centrais a serem superados, tanto em relação a investimentos de capital fixo de larga escala e a longo prazo, característicos da produção em massa fordista, quanto em relação aos mercados consumidores, e, portanto, o que tange os trabalhadores e consequentemente seus contratos de trabalho. É importante ressaltar que a organização dos trabalhadores, especialmente em sindicatos, foi uma forte barreira às tentativas de superação de tal rigidez, levando à mobilizações e greves nos anos 60 e 70. A burocratização dos investimentos e o controle excessivo do Estado em relação aos processos de acumulação tornaram-se empecilhos à acumulação. O ponto crítico da crise do regime fordista se deu na culminação dos problemas de rigidez na produção e nos mercados, aliados à onda inflacionária, além da capacidade excedente nas economias ocidentais que levou a

explicação não é suficiente para explicar estruturalmente as crises do capital, uma vez que desconsidera a crise como motivada por um fator externo ao processo do capital, embora ajude a compreender contextualmente as formas assumidas por tais condições externas ao processo do capital.

Para Chesnais (op. cit.) esse momento marca o início de uma crise estrutural do capital, que implicou num novo patamar da mundialização, marcada pela importância cada vez maior das finanças no comando do processo de acumulação. Esse processo é também associado a transformações no papel desempenhado pelo estado, pois a crise fiscal e a crise de financiamento dela derivada, exigirá a ruptura com a manutenção de políticas de assistência universais e a construção de políticas que ensejem a transferência de renda e riqueza aos financistas.

Do ponto de vista da produção de mercadorias, a necessidade de garantir, ou ao menos almejar as taxas de lucro ampliadas, exigiu uma reorganização da produção, sendo necessário novas alianças com o Estado e novas estratégias de flexibilização da produção, circulação e realização das mercadorias. Segundo Harvey (op. cit.), essa reestruturação afetou, além da organização do trabalho, novas mudanças tecnológicas, a busca por novos nichos de mercado, a dispersão geográfica de partes de setores produtivos, fusões corporativas e deslocalizações produtivas. Essa reestruturação necessitou também de um reajustamento social e político, e conseqüentemente, um novo sistema de regulamentação. Assim, iniciou o período da produção flexível, que tem como centralidade:

“[...] a flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho e dos produtos e padrões de consumo. 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.” (*idem*, p.140)

Dessa forma, houve uma aceleração nos tempos de circulação de mercadorias e de informações, propiciadas pela queda dos custos de transporte e do desenvolvimento de novas tecnologias de informação e comunicação, elemento central para compreender a origem da crise de acumulação. O desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias de produção

---

uma crise nos mercados imobiliários, somados à decisão de aumentar os preços do petróleo pela OPEP e do embargo das exportações para o ocidente durante a guerra árabe-israelense, o que teve grandes implicações nos custos de energia, que levou os setores produtivos a buscarem novas tecnologias de produção e organização, a fim de economizar energia, além do problema dos petrodólares excedentes, que contribuiu para a instabilidade dos mercados financeiros (*idem*). Todos esses elementos culminaram em uma forte crise em 1973, tanto de excedente de produção quanto uma crise fiscal por parte dos Estados Unidos.

propiciou um aumento na produtividade, porém, ampliou também uma contradição fundamental, que exploraremos ao longo do texto: a produtividade elevada, ao mesmo tempo em que implica em uma taxa de mais-valia elevada, pelo aumento na escala de produção, implica também em uma queda na taxa de lucro, uma vez que o uso de tecnologias de produção, ou seja, de trabalho morto, aumenta em relação ao trabalho vivo, gerando um aumento na composição orgânica do capital, ou seja, o capital variável passa a ser menor que o constante. Se apenas o trabalho vivo produz valor, então a inserção desproporcional de trabalho morto proveniente do desenvolvimento de tecnologias, como máquinas e instrumentos, na produção de mercadorias diminui o valor das mesmas, sendo necessário um aumento constante na quantidade de mercadorias produzidas, para compensar essa diminuição de valor. Esse é o elemento central da análise que aqui está sendo proposta: o aumento da composição orgânica do capital, responsável pela queda tendencial da taxa de lucro é determinante para compreender o desenvolvimento do modo de produção capitalista e da sociedade capitalista, e portanto, das diferentes morfologias do trabalho que se deram através do tempo, e, conseqüentemente, da submissão da classe trabalhadora ao capital, aí incluso todos os aspectos de sua vida cotidiana. O objeto de nossa pesquisa revelou então uma contradição, pois o trabalho de *delivery* possui uma composição orgânica de capital baixíssima, com alto nível de trabalho vivo e pouco investimento em trabalho morto. Ou seja, isso mostra que o avanço das forças produtivas contempla a permanência e recriação de relações de trabalho precárias. A transferência de custos para o trabalhador e pouquíssimo investimento em infraestrutura mostra que o capital fixo das empresas de *delivery* não representa um grande investimento, uma vez que se utilizam dos próprios espaços públicos, meios de transporte públicos e instrumentos próprios e privados dos trabalhadores para viabilizar o trabalho. Conseqüentemente, esse processo significou um aprofundamento da luta de classes, embora sua representação material no cotidiano dos trabalhadores, amparada por discursos e ideias neoliberais, que sustentam a ideia do “empreendedor de si mesmo”, possa ser dissimulada por novas formas de se relacionar no trabalho.

Esse novo padrão de produção flexível contribuiu para o desenvolvimento de tecnologias de comunicação, a instantaneidade de envio de informações, a dissolução de contornos rígidos relacionados aos processos produtivos e portanto às hierarquias de poder, a eliminação de espaços “desnecessários”, como estoques e armazéns, configurando uma nova

forma de operação das empresas, que passaram a adotar o regime *just-in-time*<sup>15</sup> (FERRARI, op. cit.), ou “sob demanda”, bem como novas formas de serviços financeiros, inovações tecnológicas e organizacionais, como veremos mais adiante. Cabe ressaltar que esse processo se dá criando o seu outro, ou seja, mantendo ou recriando relações de trabalho não capitalistas, como nos mostra Oliveira (op. cit). Além do esforço em diminuir os custos fixos, eliminando estoques e espaços de armazenamento, fracionando o processo produtivo em diferentes setores e terceirizando processos, mais custos com os trabalhadores também tiveram de ser cortados.

A destituição da regulamentação trabalhista, que suprime e flexibiliza contratos de trabalho, e portanto, contribui para o solapamento de salários pré-definidos, tem relação com aquilo que Marx (2013) chama de “salário por peça”, no qual o trabalhador é remunerado por serviço prestado, ou por produto produzido, e não mais por jornada de trabalho. O que presenciamos atualmente, com o trabalho *just-in-time* e, no caso específico dessa pesquisa, o trabalho dos entregadores, nos parece um passo além do salário por peça na exploração do trabalho, uma vez que nem sequer o salário é garantido como uma remuneração fixa, e os critérios de pagamento por serviço são desconhecidos pelos trabalhadores, e o trabalho é mediado por uma outra relação contratual entre trabalhador e empresa.

Como nos mostra Oliveira (op. cit.), o aumento na produtividade do trabalho faz com que os tempos de não-trabalho deixem de existir, configurando todo o tempo como tempo de trabalho e, portanto, como tempo de produção. O aumento da jornada de trabalho com o aumento da produtividade do trabalho, portanto, são mecanismos de extração de mais mais-valia relativa, além da mais-valia (MARX, op. cit.), assim como o mecanismo de salário por peça. Do ponto de vista do capital, os salários, que Marx entende como “capital variável”, são um adiantamento do capitalista aos trabalhadores, e, portanto, determinados de acordo com a formação de mais-valia, que depende, por sua vez, de uma combinação de fatores como composição orgânica do capital e tempos de trabalho pago e não pago. O capital variável, na forma de salário, consiste, para o capitalista, em um custo de produção. O novo regime de produção flexível pretende, portanto, suprimir esse adiantamento do capital na forma de salários, fazendo com que a venda das mercadorias determinem o salário do

---

<sup>15</sup> De acordo com Ferrari, o termo *just-in-time* tem como tradução a expressão “na hora certa”, ou “no tempo certo”, para representar o processo no qual a produção capitalista é administrada objetivando produzir mercadorias sob-demanda, e assim diminuir o tempo entre a produção e a realização das mesmas, ao mesmo tempo em que dispensa, em certa medida, a existência de grandes estoques de mercadorias, otimizando não só a produção e o consumo, mas o espaço, e principalmente, os custos.

trabalhador, modificando a determinação do capital variável. Dessa forma, o salário depende da realização dos valores produzidos pelos trabalhadores, e não são mais garantidos independentemente dos valores realizados. Diminuir o peso da força de trabalho é uma reação dos capitalistas como parte do processo de flexibilização da acumulação, o que leva ao processo de destituição dos postos fixos de trabalho, assim como os contratos, abrindo caminho para o aprofundamento da precarização do trabalho. De acordo com Oliveira (idem):

“[...] só a plena validade da mais-valia relativa, isto é, de uma altíssima produtividade do trabalho, é que permite ao capital eliminar a jornada de trabalho como mensuração do valor da força de trabalho, e com isso, utilizar o trabalho abstrato dos trabalhadores “informais” como fonte de produção de mais-valia.” (p. 137)

A estratégia é fazer com que o trabalhador seja obrigado a aumentar sua produtividade para garantir uma determinada remuneração, ao contrário do período fordista quando o salário se dava de acordo com a jornada de trabalho, e a possibilidade de “trapacear” o capitalista diminuindo a produtividade era uma possibilidade. Dessa forma, podemos perceber a tendência do capital de extrair não apenas a mais-valia do trabalho, mas também a mais-valia relativa, fazendo com que o trabalhador trabalhe por mais tempo e também com mais intensidade, isso se aplica tanto no trabalho por produção quanto em trabalhos do setor de serviço e que garantem a circulação de valores. Além disso os lucros puderam ser maximizados pelos cortes de partes dos custos fixos, que a produção *just-in-time* permitiu, o que muitas vezes significa também transferências de custos para os trabalhadores e para o Estado. Além dos cortes de remuneração, também fez-se possível cortar bonificações, garantias e seguridade do trabalho, o que exemplifica mais custos de produção transferidos para o trabalhador. Dessa forma, o regime de acumulação *just-in-time* e flexível garante a fluidez de processos sob demanda e também a flexibilidade em relação a processos burocráticos ou legais, que em geral protegiam mais o trabalhador.

Vale ressaltar que a discussão sobre a mais-valia relativa presente em Marx e Oliveira nos ajuda a compreender como operam os mecanismos que reforçam a produtividade do trabalho, pois a quantidade de trabalho é diretamente ligada ao salário do trabalhador, e não mais à quantidade de horas de sua jornada. No entanto, quando se trata do trabalho dos entregadores estamos falando não só da mais-valia relativa - reforçada pelos mecanismos de bonificação e penalização algorítmicos - mas principalmente a mais-valia absoluta, já que a ausência de jornada de trabalho significa jornadas absurdas, chegando a mais de 14 horas por dia, com quase nenhuma folga, como mostraremos ao longo da dissertação.

Segundo Antunes (op. cit.), frente a tais transformações em escala global, as regulamentações trabalhistas em seus marcos jurídicos se constituem como barreiras para a flexibilização, uma vez que dificultam a extração indiscriminada de mais-valia e aumentam os custos para as empresas contratantes, que, submetidas a elas, devem, teoricamente, respeitar o limite de horas de trabalho e as condições de trabalho estipuladas por lei, pagar salários regulamentados, garantias, licenças remuneradas, férias etc. Dessa forma, em contexto global, as leis trabalhistas passaram a ser atacadas de forma incessante e como consequência, os contratos passaram a ser intermitentes, o trabalho autônomo cresceu de forma exponencial, bem como o trabalho informal, e os trabalhadores passaram a estar muito mais sujeitos à precarização.

Assim, embora a interpretação que marca a passagem do fordismo para a chamada produção flexível ajude a elucidar o processo histórico, revelando a necessidade de novos arranjos políticos e sociais para garantir o processo de acumulação, entendemos, que os mecanismos rentistas de acumulação e o aumento da composição orgânica do capital estão na base de uma crise estrutural do capitalismo, que teve seu início nos anos 70 nos países centrais ao capitalismo, e se prolongou para os demais países ao longo das próximas décadas. Contraditoriamente, surgiram novas formas de trabalho com baixa composição orgânica de capital em razão desse processo, que é exatamente o que podemos observar no caso do trabalho dos entregadores. Esse processo fundamenta as transformações no mundo do trabalho que culminam em novas morfologias. A precarização está intrinsecamente relacionada com a crise da reprodução ampliada do capital, na qual os direitos e garantias dos trabalhadores tiveram de ser sacrificados para permitir o fluxo contínuo de produção e realização de mercadorias. É importante traçar esse caminho para compreender porque os entregadores se submetem a esse tipo de trabalho.

O processo de precarização crescente foi consolidado mediante o enfraquecimento das organizações de trabalhadores. O mercado de trabalho também sofreu uma reestruturação profunda, o enfraquecimento do poder sindical deu margem para a imposição dos contratos mais flexíveis. O emprego formal e regular foi reduzido e o trabalho parcial, intermitente, temporário, subcontratado e informal, assim como o próprio desemprego, cresceram (HARVEY, op. cit.). A produção sob demanda e a sub-contratação da mão-de-obra foi eficaz para diminuir drasticamente os custos de produção, além de dinamizar a produção e atender novos nichos de mercado, reduzindo - com a contribuição das novas tecnologias de produção - o tempo de giro do capital na produção. Além disso, foi necessária também uma redução no

tempo de giro do consumo, o que significou uma mudança nas características das mercadorias produzidas, priorizando a obsolescência em detrimento da durabilidade. De acordo com Harvey (*idem*):

“A acumulação flexível foi acompanhada na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior às modas fugazes e pela mobilização de todos os artificios de indução de necessidades e de transformação cultural que isso implica. A estética relativamente estável do modernismo fordista cedeu lugar a todo o fermento, instabilidade e qualidade fugidas de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda e a mercadificação de formas culturais” (p. 148)

Assim, fica claro que a produção flexível almejou restabelecer as taxas de lucros perdidas pelas contradições do regime fordista, sobretudo pelas alianças do capital com o Estado, na formulação de políticas de destituição de direitos e de demissões em massa. Essas medidas, associadas às novas capacidades de dispersão geográfica, somadas pela produção em pequena escala, mais especializada e dinâmica, aumentaram o poder corporativo, levando a enormes fusões entre corporações. A reestruturação produtiva se viabilizou por meio desse processo, que envolveu capital e Estado em uma aliança que culminou no período que denominamos de neoliberalismo.

No Brasil, a reestruturação produtiva se inicia na década de 80, consolidando-se na década de 90, inserindo o país na dinâmica global de flexibilização dos processos de acumulação (ANTUNES, *op. cit.*). A legislação trabalhista, incluindo aí o estratégico salário mínimo, teve de ser contornada por sua rigidez, burocratização e imobilização de capitais. Os direitos trabalhistas que foram conquistados por diversas organizações trabalhistas, como os sindicatos, em um período de redemocratização pós ditadura empresarial-militar começaram a sofrer diversos ataques.

O trabalho que antes ocorria no chão de fábrica, com uma grande quantidade de trabalhadores na mesma posição e submetidos a uma hierarquia clara, passa a ter contornos difusos. O trabalhador é colocado na posição de “colaborador” dentro da empresa, e não mais “empregado”, ele é prestigiado por produzir mais, bater metas e fiscalizar os outros trabalhadores, que estão colocados na mesma posição. Isso gera um conflito, uma concorrência desenfreada. Em vez de existir a possibilidade de burlar o trabalho como um ato de transgressão, por possuir um salário fixo e benefícios garantidos, os trabalhadores são impelidos a trabalhar mais, com o objetivo de produzir mais que o outro, bater as metas antes dele, e receber os benefícios diretamente do patrão, uma vez que estes não são mais

garantidos por lei. O chão de fábrica, antes palco de identificação entre os trabalhadores, possibilidade de união e mobilização, se torna um terreno árido de competitividade e individualismo. O modelo de empresa enxuta também contribui com esse conflito por ser espacialmente limitada, ou seja, há menos espaços de confraternização entre os trabalhadores. A estrutura hierárquica padrão dentro do ambiente de trabalho, claramente visível, é substituída por relações de trabalho mais complexas e difusas, uma vez que os próprios trabalhadores fazem o trabalho de se fiscalizar e se vigiar constantemente, sob a pena de serem facilmente descartados. A empresa enxuta é personificada através de ideários neoliberais, ocultando a lógica da terceirização de processos, bem como de responsabilidades aos trabalhadores e também aos consumidores. De certa forma, o capital foi capaz de criar mecanismos de diminuição de custos de produção que funcionam “por conta própria”, ou seja, ele aumenta a produtividade dos trabalhadores ao mesmo tempo em que diminui os custos de produção, a empresa não precisa mais contratar um fiscal de trabalho, pois os mecanismos de concorrência criados pela desregulamentação do trabalho já são suficientes para que os próprios trabalhadores se fiscalizem, o aumento da produtividade e a redução de custos são mecanismos que funcionam juntos.

Dessa forma, os espaços-tempos do cotidiano são invadidos por aquilo que a empresa quer eliminar de seus custos, aquilo que requer rigidez, espaços próprios específicos e tempos economizáveis. Aquilo que antes fazia parte da fábrica é hoje despejado na vida cotidiana do trabalhador, os estoques eliminados se dissolvem no trabalho não remunerado que os consumidores realizam ao fazerem compras online, alimentando a lógica “sob-demanda”, as mercadorias produzidas no “tempo certo” são transportadas através de uma lógica de processos que utilizam as infraestruturas urbanas, privilegiando sua circulação, em detrimento da circulação de pessoas, trazendo também novas configurações espaciais, o que será explorado no capítulo seguinte. Os agentes que antes contribuíam para o estabelecimento de uma estrutura hierárquica dentro da empresa, ou seja, os fiscais, técnicos, gerentes, são substituídos por sistema de controle baseado na competitividade extrema e incentivo ao ideal neoliberal, sendo obrigados a fazerem parte do exército de pessoas que trabalham de forma precarizada e desregulamentada. Esses são apenas alguns exemplos de como a lógica *just-in-time* opera no cotidiano da classe trabalhadora, e portanto, nos espaços e tempos em que está inserida. Dessa forma, a flexibilização das leis trabalhistas e a ideologia neoliberal alimentada nesse processo contribui para que o trabalhador não se veja como tal, mas sim como um colaborador, enfraquecendo a ideia da categoria trabalho, ainda que este esteja,

como já demonstramos, extremamente presente na sociedade capitalista<sup>16</sup>. O que está posto é a dificuldade de formação política da classe trabalhadora enquanto tal, uma vez que se encontra pulverizada em diferentes atividades e funções, dispersa espacialmente, fora de um corpo legal de direitos que a reconhece como tal e competindo avidamente entre si, por algum posto que a remunere para garantir a sobrevivência.

A maior expressão de políticas neoliberais se deu a partir de terceirizações de empresas estatais e mercadorização de serviços, que evoluíram para demissões em massa, diminuição do trabalho formal, flexibilização de jornadas e salários, bem como de direitos e garantias<sup>17</sup>. Atualmente esse projeto atingiu seu ápice através da PLC 30 (SENADO, 2015), que permite a terceirização de praticamente todas as modalidades de trabalho, em nome da melhoria da qualidade do produto ou do serviço prestado. Além disso, em 2017 foi aprovada a reforma trabalhista Lei nº 13.467/17 (BRASIL, 2017), que altera a CLT, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Essa lei regulamenta o trabalho intermitente e o

---

<sup>16</sup> Harvey (op. cit.) classifica as estruturas do mercado de trabalho nas condições da produção flexível em dois grupos, o centro, que compõe trabalhadores em tempo integral, maior segurança no emprego, mais estabilidade e instrumentos de garantias, contratos formalizados, etc, que, segundo ele, seguem uma tendência de redução, e a periferia, que ele divide em dois subgrupos. O primeiro consiste em “empregados em tempo integral com habilidades facilmente disponíveis no mercado de trabalho, como pessoal do setor financeiro, secretárias, pessoal das áreas de trabalho rotineiro e trabalho manual menos especializado” (p. 144), ou seja, são trabalhadores com alta taxa de rotatividade, que predominantemente não estão construindo uma carreira, e são facilmente substituíveis. O segundo subgrupo “oferece uma flexibilidade numérica ainda maior e inclui empregados em tempo parcial, empregados casuais, pessoal com contrato por tempo determinado, temporários, subcontratação e treinandos com subsídio público, tendo ainda menos seguranças de emprego do que o primeiro grupo periférico” (idem). O autor aponta que o segundo subgrupo está em tendência de crescimento, ou seja, o trabalho mais precário vem aumentando. De acordo com essa classificação, o trabalho dos entregadores se insere no segundo subgrupo periférico, porém em um estágio ainda mais avançado de desregulamentações e precariedade, uma vez que eles não se encaixam como empregados em tempo parcial, casuais, contrato por tempo determinado, temporários ou subcontratados, a sua forma de contrato com a empresa é a de um contrato, mas um termo de uso, no qual a relação da empresa com o trabalhador é mediada inteiramente por meio de uma plataforma tecnológica, dificultando o diálogo e sendo submetidos a uma gestão do trabalho totalmente unilateral, sem haver acesso aos elementos utilizados pela gestão algorítmica para controlar o trabalho. Esse novo patamar de exploração do trabalho faz parte do que Antunes (op. cit.) denomina como liofilização organizacional, referindo-se ao processo pelo qual o trabalho vivo é substituído pelo maquinário tecno-informacional, dando vazão para as novas morfologias do trabalho, que é extremamente precarizado, rotativo e substituível, inserido na lógica *just-in-time* e gerido por um algoritmo que favorece a concorrência.

<sup>17</sup> A terceirização transfere parte da responsabilidade de empresas para outras empresas, e até para os próprios trabalhadores (ANTUNES, op.cit). As novas empresas enxutas, portanto, conseguem burlar com mais facilidade as responsabilidades com os trabalhadores, tornando mais fácil o processo de flexibilização de regulamentações, e as novas regulamentações legislativas facilitam ainda mais esse processo. Antunes (op. cit.) nos mostra que, como reflexo das terceirizações em massa, houve um aumento significativo no número de acidentes de trabalho e adoecimentos, assim como mortes no local de trabalho em diversos setores, dadas as limitações dos trabalhadores que são responsáveis por atividades sem o preparo adequado. Tais transformações são sustentadas por mudanças nas dinâmicas no interior dos ambientes de trabalho. A produção fordista e taylorista de trabalho rígido e hierarquizado deu lugar ao trabalho toyotizado flexível, com uma gestão que se propõe a ser mais “horizontal”, pautada por discursos de “cooperação”, “metas”, “gestão participativa”, “parcerias” e “colaborações” e sustentada por participações nos lucros das empresas no lugar de direitos trabalhistas e regulamentações sociais, o que faz parte do ideário neoliberal. O trabalho flexibilizado contribui para a geração de novos mecanismos de extração de mais-valia e também com a redução de custos para as empresas, em favor do processo que as tornam cada vez mais enxutas.

trabalho remoto, o que faz com que o trabalhador tenha que arcar com mais custos do trabalho, modifica as condições de férias remuneradas e incentiva a negociação direta entre empregado e patrão, o que facilita a isenção da empresa de proporcionar mecanismos legais de negociação que assegurem os direitos do trabalhador. No caso de demissão, o trabalhador tem que escolher entre receber a multa do FGTS e aviso prévio ou abrir mão do seguro-desemprego. A reforma também dificulta processos trabalhistas, uma vez que o trabalhador que processar uma empresa e perder deve arcar com os custos do processo, e ainda pode ter de pagar multa e indenização se o juiz entender que houve “má fé” do empregado. Em 2019 houve novas mudanças na lei trabalhista através da Lei 13.874/2019 (BRASIL, 2019), que assegura o direito de liberdade econômica e estabelece garantias de livre mercado. Essa “minirreforma” trabalhista estabelece, entre outros pontos, a autorização de trabalho aos domingos e feriados de forma generalizada.

A reforma trabalhista já tem surtido efeitos devastadores para os trabalhadores. O livro “O Trabalho Pós-reforma Trabalhista (2017)”, lançado em 2021, organizado por Krein (VÁRIOS COLABORADORES, 2021), nos mostra que em três anos pós-reforma o balanço dos impactos indica uma economia estagnada, investimentos não concretizados e taxas de desemprego e informalidade em alta. A taxa de desemprego subiu de 6,8% em 2014 para 11,8% em 2019, enquanto a de ocupação caiu de 56,8% para 54,8%; A taxa de desalento, ou seja, pessoas disponíveis ao trabalho que não buscaram trabalho nos anos de referência, aumentou de 37,3% em 2014 para 59,7% em 2019, o que indica que a queda das atividades econômicas impactou a condição de atividade da população. As taxas de subocupação e de subutilização das pessoas também aumentou cerca de 2% e 8% respectivamente. Já o emprego no setor privado com carteira assinada diminuiu de 39,3% para 35,3% de 2014 para 2019, enquanto o emprego sem carteira no mesmo setor aumentou de 11,3% para 12,5%. Outro dado importante é o do trabalho por conta própria que aumentou de 23,4% em 2014 para 26% em 2019.

Em relação ao trabalho formal e informal, constatamos que há uma inversão, de 2014 a 2019, na proporção de cada um. Em 2014 o trabalho formal era de 53,7% e o informal de 43,6%, já em 2019 o trabalho formal caiu para 49,5% e o informal subiu para incríveis 50,5%, superando o formal. A renda média, por sua vez, aumentou de R\$1578,96 em 2014 para R\$2041,34 em 2019, porém a inflação nesse período foi de 20,2%, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor, o que significa uma perda de 4,1% no poder de compra.

Podemos ver que a reforma trabalhista contribuiu para um aumento no desemprego e no desalento, diminuição no trabalho formal com carteira assinada e um aumento no trabalho informal e sem carteira assinada, além de uma diminuição no poder de compra. O livro também nos mostra que a flexibilização da jornada de trabalho, das formas de contratação, das normas em relação às terceirizações e dos acordos trabalhistas é extremamente prejudicial aos trabalhadores, que não podem recorrer à justiça ou aporte legal em muitos casos, como é o caso dos entregadores.

É importante frisar que esses dados foram coletados em anos pré-pandemia. Considerando que as condições impostas pela Covid-19 obrigaram diversas empresas e comércios grandes e pequenos a fecharem as portas, ocasionando demissões em massa e o impedimento da atividade laboral em muitos setores, podemos dizer que tais estatísticas sofreram um processo de aceleração, agravando ainda mais a situação do trabalhador no Brasil. Outro ponto importante no livro de Krein (op. cit.), como os dados mostram, é o fato de existirem discrepâncias consideráveis em relação às classificações analisadas, sendo estas gênero e raça. Em todos os casos as mulheres e as pessoas negras são as que mais sofreram este processo, de acordo com a estatística, sendo as mulheres negras as mais prejudicadas.

### **1.1.1 Tecnologias da Informação e Comunicação, circulação e a suposta “libertação” do trabalhador**

As chamadas uberização ou plataformização do trabalho são termos relativamente recentes, utilizados para descrever uma face dessas transformações, que se tornam massivas, principalmente nos últimos cinco anos (CASILLI e POSADA, op cit. e ABÍLIO op. cit). Neste momento do texto, investigamos as origens conceituais destes termos, sua aplicação real no contexto global e brasileiro e como o trabalho dos entregadores de delivey se insere nessa nova lógica. Para isso, é necessário compreender inicialmente esse tipo de tecnologia que promete mediar oferta e demanda de trabalho e supostamente libertar o trabalhador da rigidez das estruturas trabalhistas que o prendem.

A tecnologia na chamada Indústria 4.0 é uma ideologia desenvolvida pelo governo alemão que também pode ser definido como Quarta Revolução Industrial, utilizado pelos participantes do último Fórum Econômico Mundial de Davos. Para Gonsales (in ANTUNES org. 2020, p. 125) essa denominação representa, de fato, um salto de qualidade na capacidade

de organizar e controlar o trabalho. Voltada à informação e comunicação (TICs), a cyber-indústria, ainda segundo Antunes (op. cit.), combina estratégias de emulação de teleoperadores ao modo da flexibilidade toyotizada, com técnicas gerenciais tayloristas de controle sobre o trabalho predominantemente prescrito, e associa o trabalho em grupo com a individualização das relações de trabalho, estimulando tanto a cooperação como a concorrência entre os trabalhadores. Esse processo de desenvolvimento tecnológico é, como já apontamos, parte da reestruturação produtiva do capital, favorecendo a produção flexível e, ao mesmo tempo, gerando as contradições que deram base de sustentação à crise de acumulação.

O desenvolvimento das TICs foi muito importante para a flexibilização da acumulação capitalista, tornando processos, deslocamentos de informações e as comunicações muito mais rápidos e até instantâneos. As informações anulam parcialmente determinadas distâncias, os dados podem ser processados, transmutados e deslocados através do globo em poucos segundos. Obviamente há distâncias físicas que não podem ser anuladas, as mercadorias ainda necessitam ser transportadas, a força de trabalho deve se deslocar e se reproduzir no espaço, os centros comerciais ainda existem. Não é possível transportar todas as mercadorias, insumos e pessoas através de redes de dados, porém alguns setores do trabalho já podem ser realizados totalmente online e digitalmente, sem a necessidade de deslocamento a um local físico de produção, e portanto com menor investimento em infraestruturas físicas, ao mesmo tempo em que existem determinadas mercadorias e serviços que podem ser produzidos e consumidos de forma totalmente digital, o que não anula o fato de que o trabalho vivo é central para produzir tais mercadorias, e portanto, a condição de reprodução dos seres humanos não pode ser totalmente ignorada.

O desenvolvimento de novas tecnologias, principalmente as da informação e comunicação sustentaram a ilusão da superação do sofrimento no mundo do labor, da necessidade do trabalho físico, que Antunes (2018) demonstra fazer parte da ideia do “fim do trabalho”. O autor, no entanto, defende a ideia de que ao invés da produção com maior composição orgânica do capital permitir que os seres humanos consigam viver apenas realizando trabalhos “intelectuais” e não físicos, há um aumento de trabalhos realizados condições pretéritas ao desenvolvimento das tecnologias. Trabalhos mais brutais, que exigem muito fisicamente dos trabalhadores, jornadas extensas, transferência de riscos, falta de proteções e garantias, baixa remuneração etc, ou seja, para compensar a alta composição orgânica do capital em alguns setores, há uma baixíssima composição orgânica de capital em

outros<sup>18</sup>, desde a extração de minérios, processamento de matérias primas, transporte, montagem de equipamentos, organização de logística, investimento em infraestruturas e portanto no setor de construção civil, em suma, trabalhos que a tecnologia ainda não conseguiu substituir o trabalho vivo por mais máquinas. Neste sentido, a chamada 4ª Revolução Industrial é, em essência, uma dialética entre a tecnologia de ponta de comunicação e informação e a expansão de relações de trabalho e de condições laborais precarizadas, gerando um retorno às reivindicações básicas do período pré-fordismo, como jornada de trabalho, salário mínimo, direitos e garantias fundamentais. Isso é muito claro quando analisamos as reivindicações mais básicas dos entregadores, como por exemplo a imposição de um limite de peso para se carregar nas *bags*.

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua desenvolvida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, S/d) nos confirma o fato de que o desenvolvimento tecnológico não está libertando o trabalhador, e sim gerando desemprego e falta de alternativas de trabalho, o que leva os trabalhadores a buscarem trabalhos informais e precários. Do primeiro trimestre de 2012 ao de 2021, a taxa de desocupação no Brasil saltou de 8% para 14,9%. O IBGE classifica como desemprego ou desocupação “um universitário que dedica seu tempo somente aos estudos, uma dona de casa que não trabalha fora, uma empreendedora que possui seu próprio negócio” (*idem*). Isso significa que o trabalho dos entregadores de aplicativo, que não possui contrato formal, nem requer CNPJ faz parte dessa mesma estatística. Embora a pesquisa não diferencie as três categorias de desempregados, é possível identificar que o trabalho informal - considerando que a informalidade está

---

<sup>18</sup> Aqui nos defrontamos com a lógica contraditória que já citamos anteriormente. O desenvolvimento de tecnologias, em especial as de informação e comunicação, juntamente com a necessidade de flexibilização dos processos produtivos e, logo, os tempos-espacos que os envolvem, sinalizam um aumento na composição orgânica do capital, ou seja, o uso de tecnologias, em certa medida, dispensa o trabalho humano na produção de mercadorias. Ao mesmo tempo, o trabalho humano é o único capaz de criar valor, sendo este uma relação social que compõe o sistema de produção capitalista. O aumento na composição orgânica do capital, portanto, diminui o valor das mercadorias produzidas, reduzindo a taxa de lucro sobre o capital (MARX, op. cit). Para compensar essa redução na taxa de lucro, o capital, isto é, os capitalistas, buscam diminuir aquilo que enxergam como custos de produção, sejam estes fixos ou circulantes, constantes ou variáveis, dentre eles, os custos que são destinados à remuneração e reprodução da força de trabalho. Porém, o trabalho continua sendo a substância do capital e essa lógica revela outra contradição, na realização do valor só se concretiza com o consumo das mercadorias que o contém, e uma força de trabalho que tem suas condições de reprodução materiais constantemente solapadas tem menos recursos para consumo em massa. Nesse aspecto, ganha importância o crédito e o endividamento da classe trabalhadora., que não é objeto inicial dessa pesquisa, mas que se torna um aspecto importante, uma vez que a submissão a condições brutais de exploração de trabalho, parece ter como uma das razões o endividamento para sobrevivência, gerando uma espiral sem fim. Dessa forma, o aumento da composição orgânica do capital parece alimentar, contraditoriamente, uma diminuição na composição orgânica do capital. A redução de trabalho vivo em relação ao trabalho morto, propiciada pelo desenvolvimento tecnológico, gera um montante considerável de trabalho vivo intensivo para sustentar esse desenvolvimento das tecnologias.

regulamentada - praticamente dobrou em 9 anos. Além disso, de acordo com a mesma pesquisa, o índice de desalentados<sup>19</sup> cresceu cerca de 300% no mesmo período, passando de cerca de 2 milhões de pessoas em 2012 para quase 6 milhões em 2021.

Esses elementos parecem compor o argumento de que o sistema compensatório da queda tendencial da taxa de lucro está fincado na existência de trabalhos que sustentam a criação de novas tecnologias e inovações tecnológicas, ou seja, trabalhos com altos níveis de exploração e baixa qualificação, o que contrasta fortemente com o que a literatura sobre a libertação do trabalho por meio do desenvolvimento tecnológico indica. Por outro lado, para compensar essa tendência de queda, é necessário um aumento crescente na velocidade de rotação da reprodução do ciclo do capital, para que a forma mercadoria seja convertida o mais rapidamente na forma dinheiro novamente, e a velocidade da expansão continuada da acumulação supere a queda da taxa de lucro. Para que essa velocidade se concretize, não podem haver barreiras para essa circulação, e os custos com os trabalhadores são uma delas. Deve haver, portanto, uma alta rotatividade da mão-de-obra e baixos investimentos na sua reprodução, como por exemplo, investimentos em políticas assistencialistas, equipamentos públicos de saúde e educação, entre outros. Esses elementos já foram essenciais para garantir o poder de consumo da classe trabalhadora, porém o que estamos presenciando agora é uma necessidade de abrir mão até mesmo dessa garantia de condições de reprodução baseada no consumo em massa, o que mostra uma enorme contradição. A aliança com o Estado, por sua vez, é imprescindível para que isso seja possível.

No caso da pesquisa em tela, relativa ao trabalho dos entregadores, não podemos ignorar o fato de que a maioria dos pedidos de *delivery* são para a entrega de refeições prontas, o que significa que são produtos perecíveis, que não podem ser armazenados por muito tempo. Nesse sentido, podemos dizer que o entregador trabalha para que a circulação das mercadorias seja concretizada sob-demanda, ou seja, para que a distância e o tempo entre a produção e o consumo dessas mercadorias sejam o menor possível, e a necessidade de transporte rápido faz com que eles tenham que se submeter a um desgaste físico ainda maior, em favor da rapidez da circulação do capital nesse setor. A explosão relativamente recente

---

<sup>19</sup> O IBGE considera desalentadas as pessoas que não realizaram busca efetiva por trabalho, mas gostariam de ter um trabalho e estavam disponíveis para trabalhar na semana de referência da pesquisa. Fazem parte da chamada força de trabalho potencial (FTP), juntamente com as pessoas que realizaram busca efetiva por trabalho, mas não se encontravam disponíveis para trabalhar na semana de referência (*idem*). Assim, fazem parte dos desalentados aquelas pessoas que desistiram de procurar por trabalho.

desse tipo de trabalho é, portanto, condizente com a necessidade da produção capitalista *just-in-time* na tentativa de acelerar o tempo entre produção e realização das mercadorias<sup>20</sup>.

Para além dos inúmeros desdobramentos aos quais o sistema financeiro e o capital portador de juros podem levar, a centralidade do raciocínio que tentamos demonstrar é o fato de que existe a tentativa de transformar D em D' da forma mais rápida possível, isso é, dispensando qualquer tipo de mediação que possa tomar tempo, e, portanto, trabalho. A lógica da financeirização comporta a intenção de eliminar inclusive o trabalho humano da geração de lucro, o que é, obviamente, impossível e irracional. Embora a irracionalidade seja evidente, esse processo não deixa de ser real, o movimento das finanças de fato faz com que uma face da acumulação seja pautada em D-D', o que torna as relações com a esfera da produção difíceis de serem discernidas. Invisibilizar o trabalho humano é uma estratégia para legitimar essa lógica, que se encaixa facilmente no processo de eliminação de leis trabalhistas, bem como da identificação do trabalhador enquanto empreendedor, colaborador etc. Estamos tratando de níveis de acumulação diferentes que se entrelaçam constantemente.

A invisibilização do trabalho dos entregadores demonstra essa lógica. Além da precarização extrema, do ponto de vista do cliente que faz um pedido no aplicativo, o único fator relevante é o pedido em si e o tempo que ele irá demorar para chegar em sua residência, ignorando completamente o fato de que se trata de um sujeito que irá realizar a entrega. O cliente não sabe quem é esse sujeito, se ele virá de motocicleta ou bicicleta, onde o pedido será retirado, quanto ele irá ganhar pela entrega, quantas entregas ele já fez no dia, qual seu nome, sua idade ou qualquer informação sobre o entregador. A ideia que se vende é a de que basta navegar na interface do aplicativo, escolher o pedido, efetuar o pagamento e aguardar

---

<sup>20</sup> Para legitimar esse processo irracional de tentar suprimir o trabalho vivo, são necessários novos mecanismos de gestão e controle da produção, circulação e consumo. Devido à tendência de queda da taxa de lucro típica da produção industrial, um desses instrumentos é a busca pela valorização a partir de ações, títulos e outros papéis frutos de inovações financeiras que possibilitam a crescente especulação desproporcional ao crescimento econômico real. Esse mecanismo procura contornar as contradições apontadas, mas ao mesmo tempo cria outras, uma vez que, o trabalho produtivo e industrial é aquele capaz de produzir os valores necessários para que o capital se concretize como tal e haja acumulação real. A mediação tecnológica, portanto, contribui para que essa tentativa de transformar valor em mais-valor seja mundializada. Um dos elementos da financeirização, que ajuda a superar temporariamente o problema do baixo poder de consumo da classe trabalhadora - às custas de novas contradições - é o sistema de crédito, que foi criado para permitir uma maior flexibilização na circulação de valores e de dinheiro, de forma que o processo de rotação do capital não tenha que arcar com barreiras relacionadas à impossibilidade de qualquer uma das formas do capital se concretizar de imediato. Ainda que os consumidores não possuam a quantidade necessária de dinheiro para comprar as mercadorias produzidas, a realização do capital não é impedida, uma vez que o crédito entra na equação para preencher essa lacuna. Daí surge também a forma do capital que rende juros, uma quantidade maior de dinheiro deve ser paga ao sistema de crédito, do que a quantidade original necessária para a compra da mercadoria. O dinheiro referente ao pagamento dos juros não possui lastro com a produção real de valores, tornando-se, portanto, capital fictício (PAULANI, 2009)

que o pedido chegue em sua porta, como se todos os processos por trás desses simples atos fossem automatizados.

Podemos ver que o metabolismo do capital se move de forma a sempre continuar sua reprodução imediata, ainda que isso signifique a criação de contradições que podem atuar como barreiras a esta reprodução a longo prazo. Também é evidente que existem lógicas ocultas e dissimuladas em seu processo de produção e reprodução, cujos desdobramentos práticos podem ser vividos na vida cotidiana do trabalhador, mesmo que disfarçados por ideologias e ideários. A ilusão fetichista de que o dinheiro pode ser multiplicado e expandido sem nenhuma mediação de trabalho humano, ou seja, sem a criação de mercadorias, e portanto de valores novos, é sustentada pela razão neoliberal que se infiltra em todos os momentos da vida cotidiana, objetiva e subjetivamente, ocultando a verdadeira lógica da ultra exploração e precarização desumana do trabalho.

O Estado tem papel essencial no sustentamento de tais dinâmicas, sendo modelado para melhor servir às exigências da acumulação. Seu papel deve ser o de abrir caminhos para facilitar transações, circulação de mercadorias, valores, matérias primas, força de trabalho e informações entre as várias empresas segmentadas globalmente, preservando o poder da classe financista (HARVEY, op. cit.). No Brasil, como parte desse processo, criou-se um modelo de governança vinculado à parcerias público-privadas que sustentam a ideia do “empreendedorismo inovador” (OLIVEIRA; CARNEIRO; SILVA FILHO, 2017; CONCEIÇÃO; FEIX, 2014), definido como atividades que “se dedica à geração de riquezas, seja na transformação de conhecimentos em produtos ou serviços, na geração do próprio conhecimento ou na inovação em áreas como: marketing, produção, organização, etc.” (LOURES, 2015, p. 93). A produção flexível é bastante atrativa para indústrias com demanda ou oferta sazonal; possíveis reduções de custo de produção em indústrias intensivas em trabalho; e proximidade com os mercados”, o que fazem as empresas terceirizadas e flexibilizadas “um fornecedor para grandes empresas internacionais e concorrer por preço ou se especializar em nichos de mercados” (SEBRAE, 2006, p. 12).

De acordo com Loures (op. cit.), no Brasil, diversas iniciativas foram colocadas em ação para criar “ambientes favoráveis à inovação”, chamados de “ecossistemas”, dentre elas diversos programas criados pelo Estado tais quais Start-Up Brasil (2012), vinculado ao Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC); InovAtiva Brasil (2013), Inovapps (2014), promovidos pelo Ministério da Economia, Indústria, Comércio

Exterior e Serviços (MDIC); incubadoras e aceleradoras, muitas das quais sediadas em universidades públicas, inclusive através de fomento de agências de pesquisa como a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e parques tecnológicos que são vinculados aos municípios (RONCARATTI, 2017).

Esse modelo de empreendimento colaborou para o advento das *startups*, definidas como empreendimentos de base tecnológica e inovadores, que qualificadas como um tipo de microempresa nascente, com até cinco anos de existência, e destinada à captação de recursos para o desenvolvimento de produtos replicáveis e escaláveis a partir de projetos selecionados por tempo determinado (BICUDO, 2016 in WOLFF, 2019).

Em 2017 as *startups* foram contempladas pela Lei 167, que passou a diferenciá-las de microempresas, facilitando procedimentos e incentivos para sua consolidação, sendo definidas como microempresa de “caráter inovador” com o objetivo de “aperfeiçoar sistemas, métodos ou modelos de negócio, de produção, de serviços ou de produtos” em “condições de incerteza” (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2019). As *startups* têm a característica de receberem investimento de capital de risco, chamados de *joint venture*, realizado por meio de alianças corporativas de curto prazo, inclusive abertas ao capital estrangeiro e firmadas em torno de um projeto comercial comum envolvido nos vários níveis da cadeia de um produto, compartilhando lucros e prejuízos quanto aos seus resultados. Dada a imprevisibilidade desses resultados, o *joint venture* é considerado um investimento de risco (VILELA; SANTOS JHUNIOR, 2018). Para além das definições formais, é possível dizer que o investimento em *startups* constitui uma forma de reduzir o investimento constante em atividades de pesquisa, infraestrutura, custos fixos e força de trabalho por parte dos oligopólios, uma vez que basta aguardar o investimento na *startup* gerar bons retornos para que ela seja incubada e realize o trabalho que a empresa necessita. O empreendedorismo inovador, portanto, encobre as relações de precarização sob a razão neoliberal que fomenta a ideia da inovação, e a lógica por trás da empresa enxuta, que terceiriza parte de seu processo de produção de valor, juntamente com suas responsabilidades, diminuindo custos e flexibilizando as mais diversas relações é dissimulada.

Como já foi dito anteriormente, a necessidade de liquidez que a flexibilização dos processos de acumulação requer tem como objetivo final a transformação de dinheiro em mais dinheiro no menor período de tempo possível. Marx (2010) nos mostra que o aumento dos capitais, quando eleva salários, tende a diminuir o ganho dos capitalistas por conta da concorrência, que, entre os capitais, aumenta a acumulação. A busca pela autovalorização do

capital é objetivo individual de cada capital individual, ao mesmo tempo, é o que os capitais têm em comum, conduzindo à relação contraditória de relação dos capitais como recíproca exclusão (GRESPLAN, 2011). A tendência interna à acumulação se manifesta como uma pressão externa auferida pelos demais, o que quer dizer que o capital possui o movimento de auto-repulsão, que significa, em geral, a “repulsão da parte variável pela parte constante”, e “essa “tendência interna”, a de substituir trabalho vivo por trabalho morto na luta para aumentar a produtividade, estudada no Livro I, só passa à realidade quando executada pelos capitais em concorrência.” (*idem*, p. 12).

Esse movimento nos mostra que a concorrência entre os capitais, é na realidade, tendência a uma pressão constante entre os capitais para buscar mecanismos que os proporcionem vantagens de concorrência. No contexto de grandes *startups*, como estamos demonstrando, a queda tendencial da taxa de lucro faz com que as empresas necessitem de grandes investimentos, ainda maiores que no período industrial, e muitas vezes são relacionados com capitais de risco, como é o caso da Ifood, que será analisada mais adiante, promovidos por fundos de investimentos que especulam retornos substanciais.

Os mecanismos rentistas que operam sob o movimento D - D' são apresentados como um caso de sucesso no que diz respeito à superação da rigidez do regime de acumulação fordista, no qual o trabalho, ou seja a forma mercadoria (M) tem extrema importância na geração de valor, uma vez que ela só é produzida através do trabalho. O que esse caso de sucesso não revela é que o trabalho ainda tem a mesma importância na criação de valor, e a supressão da forma D - M - D' para a forma D - D' não passa de uma ilusão, uma vez que por trás dos mecanismos de valorização, especulação e acumulação há sempre um trabalho vivo irreduzível, seja para criar e literalmente construir as tecnologias e os suportes tecnológicos que permitem a chamada inovação, seja para que o serviço que as plataformas tecnológicas oferecem seja cumprido, ou para que os meios para que a circulação aconteça sejam constituídos. A tentativa de igualar a velocidade do ciclo D - M - D' a D - D', suprimindo o trabalho vivo, é portanto, impossível de ser realizada, mas enquanto os mecanismos de financeirização da economia seguirem perpetuando a ideologia neoliberal, o trabalho será explorado ao seu máximo, eliminando cada custo possível e extraindo o máximo de mais-valia, na eterna tentativa de reduzir a zero o tempo em que D se transforma em D'.

## **1.2 O trabalho mediado por plataformas digitais**

O advento das plataformas tecnológicas e aplicativos digitais que mediam o trabalho é um dos elementos centrais para a discussão. A chamada plataformização ou uberização do trabalho é muitas vezes dissimulada pela ideia de economia de compartilhamento, *GIG economy* ou economia sob demanda, entre outros nomes, que movimentou em 2015 aproximadamente US\$ 15 bilhões em 2015, projetando cerca de US\$ 335 bilhões até 2025 (PWC, 2015). A economia de compartilhamento se baseia na ideia de conexão entre oferta e demanda, entre grupos distintos de pessoas que podem ter ganhos monetários a partir desse movimento de troca de serviços. As empresas tecnológicas como Uber, Rappi, Ifood, Airbnb, entre outras se definem apenas como mediadoras, como um suporte para que essas trocas e conexões possam ocorrer, fornecendo infraestrutura técnica compatível com a gestão de dados necessária. Esse modelo é sustentado pela ideia de uma mudança de paradigmas dentro da economia, na qual esta poderia se tornar mais sustentável e solidária para a sociedade e o planeta. Seria aquele entregador, relatado na cena inicial do capítulo, um beneficiário dessa tecnologia?

O termo “uberização” é utilizado para definir uma forma de trabalho que se constitui em um exército global de milhões de motoristas trabalhando para uma mesma empresa por meio de uma plataforma tecnológica, no caso, a empresa Uber, materializada em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho que promete unir oferta e demanda de trabalho em tempo real (ABÍLIO, L. in ANTUNES org. op. cit. p. 111). Contudo, é importante ressaltar que tais formas de organização do trabalho são anteriores à empresa Uber e existem em diversos tipos de trabalho que são gerenciados e organizados por plataformas digitais, não apenas no trabalho de motoristas ou delivery.

O trabalho mediado por plataformas fundamenta o que alguns autores chamam de “Capitalismo de Plataforma” (POSADA e CASILLI, op. cit.), no qual o desenvolvimento tecnológico culmina para o desenvolvimento de plataformas digitais que estão contidas no conjunto de tecnologias que definem a Indústria 4.0. As plataformas, por sua vez, são infraestruturas combinadas de softwares e hardwares, de propriedade privada ou pública, alimentadas por dados, automatizadas e organizadas por meio de algoritmos digitais (*idem*), já os algoritmos são compostos por uma sequência de instruções informadas a um computador, que se torna capaz de realizar uma tarefa de acordo com as etapas definidas e projetadas para tal.

A utilização de plataformas, conectando clientes e servidores, se mostra, ao contrário da ideia de compartilhamento sustentável, uma forma efetiva para desregularizar as relações de trabalho, uma vez que o contrato é substituído por um termo de uso, no qual, geralmente, não há a garantia de direitos ou proteções, ou se há, dificultam ou não esclarecem como se dá o acesso aos benefícios prometidos (vide termo de uso da empresa IFood, que exploraremos mais adiante). As empresas não se responsabilizam com custos, equipamentos, segurança ou qualquer necessidade que o trabalhador tenha. A relação entre o trabalhador e a empresa se torna impessoal e burocrática, dificultando ainda mais o diálogo e a negociação. A enorme massa de trabalhadores que precisam de uma fonte de renda faz com que o trabalho se torne muito concorrido e os trabalhadores sejam obrigados a trabalhar muito mais para que o algoritmo - como explicaremos mais adiante - os beneficie. Tal concorrência também diminui a possibilidade de união entre os trabalhadores e o poder de barganha para com as empresas. De acordo com uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada realizada em outubro de 2021 (IPEA, 2021), 1,4 milhões de entregadores e motoristas trabalham na “Gig Economy”, ou seja, estão inseridos no trabalho plataformizado.

A desregulamentação do trabalho permite uma redução nos custos de produção, uma vez que para as empresas-plataforma (ABÍLIO, op. cit.), o investimento na força de trabalho é tido como um custo. Entretanto, a forma com que as empresas fazem a gestão e o controle do trabalho é o que realmente pode proporcionar uma redução drástica em tais custos. Os custos de capital fixo são parcialmente eliminados pela inexistência de estruturas físicas fixas nas quais os trabalhadores permaneceriam, assim como não há o fornecimento de ferramentas de trabalho. No caso dos entregadores, que exploraremos ao longo da dissertação, são responsáveis por seus instrumentos, seu meio de deslocamento (bicicleta, motocicleta, patinete, etc), seu celular, que é essencial para obter o aplicativo, equipamentos de segurança, alimentação, água, até a mochila térmica os trabalhadores têm de comprar da empresa<sup>21</sup>, além de serem obrigados a passarem o tempo em que não estão fazendo entrega em algum ponto na rua, as vezes em praças ou outros espaços públicos, já que a empresa não fornece nenhum espaço fixo para descanso. Além disso, a gestão algorítmica permite que o trabalho seja milimetricamente rastreado e controlado. A economia de compartilhamento, se mostra, na realidade, uma economia cruel e individualista, que favorece poucos em detrimento de muitos.

---

<sup>21</sup> Informações extraídas do Termo de Uso da empresa IFood (Ifood, 2021)

A plataformização do trabalho é um momento central na análise do movimento da reprodução ampliada do capital, uma vez que representa uma nova forma de operar e organizar não só o trabalho, mas a vida dos trabalhadores e também dos consumidores que utilizam-nas, induzindo padrões de consumo, deslocamento, sociabilidade e alimentando a representação de que os processos e fluxos que compõem o cotidiano são instantâneos, não demandando tempo algum para serem realizados, quando na realidade esconde o fato de que estão sendo alimentadas formas brutais de trabalho e exploração. Esse processo se desenvolve a partir da relação entre plataformas digitais e os algoritmos. As plataformas se alimentam de dados e informações sobre os consumidores, estabelecimentos, entregadores e também sobre o espaço físico no qual ocorrem as dinâmicas de deslocamento entre os estabelecimentos e as residências dos clientes, no caso de aplicativos do setor da alimentação. Dessa forma, o algoritmo pode calcular a maior efetividade do serviço que a plataforma oferece, por exemplo, ele calcula em quanto tempo uma refeição irá ficar pronta em determinado estabelecimento, somado ao tempo do entregador chegar no estabelecimento e se deslocar até o local de destino do pedido. Além disso, ele também pode induzir o entregador a aceitar a entrega, operando por mecanismos de chantagem - ameaças de bloqueios - ou bonificações caso as condições climáticas sejam desfavoráveis, entre outros aspectos. Embora as empresas não exponham quais são os critérios que definem esses cálculos algorítmicos, não é necessário muito esforço para compreender que a preocupação com o trabalhador que realiza a entrega não está entre as prioridades desses critérios.

Os algoritmos são cada vez mais alimentados com dados sobre a vida da população para operarem de forma mais complexa e compreendendo o controle de cada vez mais setores da vida cotidiana fragmentada. Para o trabalhador, a existência algoritmo significa um controle rígido - ainda que não total - do seu trabalho, e para além disso, a gestão algorítmica da forma com que interagimos digitalmente tem outros efeitos na vida cotidiana, inclusive das pessoas que não trabalham de forma plataformizada, como veremos mais adiante. Diversos tipos de trabalho já estão sendo incorporados pela lógica *just-in-time*, ou em tempo real, tempo zero etc. (FERRARI op. cit.), tais como trabalhos vinculados à educação, saúde, serviços de limpeza, mecânica, entre outros. Exploraremos mais a noção das transformações do cotidiano na metrópole no capítulo seguinte.

A plataformização permite que a empresa, através de dados que são alimentados constantemente, controle cada passo do trabalho que está sendo realizado pelo trabalhador, sendo possível controlar o tempo de cada tarefa, a localização em tempo real do trabalhador e

a remuneração, que é vinculada à produtividade, e não ao tempo de trabalho. Os trabalhadores não têm acesso aos critérios de avaliação que a empresa faz de seu trabalho, e portanto não sabem claramente as “regras do jogo” (ABÍLIO, op. cit.), queixando-se muitas vezes de desligamentos, bloqueios, diminuição da remuneração etc. Os consumidores também são atores importantes nessa dinâmica, realizando também um trabalho, que não é remunerado, uma vez que avaliam o trabalho realizado através do aplicativo, o que provém uma confiança ao utilizar o serviço oferecido. Dessa forma, o algoritmo é alimentado por dados, o que permite sua automatização e seu funcionamento cada vez mais eficiente à empresa.

É possível dizer, portanto, que a tecnologia que permite o funcionamento de plataformas mediadoras do trabalho não é neutra ou livre de valores, já que contém normas inscritas em suas arquiteturas (GROHMANN, R. in ANTUNES org. op. cit.). Desse modo, as plataformas se infiltram nas práticas sociais com a promessa de oferecer serviços personalizados e causando dependências de suas infraestruturas na web (HELMOND, 2015). O trabalhador que se utiliza de um dispositivo digital para realizar o trabalho, normalmente um celular, leva esse dispositivo para a casa, utiliza-se dele em diferentes instâncias da vida, seja pessoal ou pública. Suas atividades, localização, tempo de permanência nos locais, conteúdos que está consumindo estão sendo monitoradas em tempo real a todo o momento, dessa forma é mais difícil separar o tempo que é dedicado ao trabalho do tempo que não é dedicado a ele, e a vida cotidiana é induzida por modelos de consumo, representações, ideologias, se tornando cada vez mais programada e prescrita. A sociabilidade é controlada dessa forma e a vida cotidiana envolve a centralidade dos dados, que potencializam a extração de valor e de recursos para a ampliação da reprodução do capital.

Shoshana Zuboff (in BRUNO, CARDOSO, KANASHIRO, GUILHON e MELGAÇO orgs., 2018) denomina como “capitalismo de vigilância” a dinâmica pela qual a centralidade dos dados, cuja extração é possível graças ao desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, se torna um instrumento de gestão e controle da população, servindo à ordem da acumulação capitalista. Nesse processo, a automação da informação e a inserção em massa de aparatos tecnológicos na sociedade, tais como celulares, computadores, internet, sistemas de monitoramento, etc., permite a extração de todos os tipos de dados, “as curtidas no Facebook, as buscas no Google, e-mails, textos, fotos, músicas, vídeos, localizações, padrões de comunicação, redes, compras, movimentos, todos os cliques, palavras com erros ortográficos, visualizações de páginas e muitos mais” (p. 31). Tais dados são coletados,

processados, sistematizados, analisados e vendidos, na maioria das vezes sem nenhuma concessão de permissão pelos usuários das redes de internet, o que compõe o que a autora chama de *big data*. Esse sistema permite um monitoramento em tempo real de cada momento cotidiano da sociedade, sendo possível prever padrões, controlar e induzir o consumo e alterar o comportamento dos sujeitos. Esse monitoramento é capaz de direcionar os anúncios de forma mais eficaz aos usuários das redes, através do gerenciamento algorítmico, maximizando os lucros das empresas envolvidas em tal dinâmica. A autora ainda ressalta que, na extração de dados, as subjetividades de autodeterminação são também capturadas, convertidas em objetos que “reorientam o subjetivo para a mercantilização” (p. 34), reforçando discursos de empoderamento e empreendedorismo, que coincidem com o ideário neoliberal.

A captura do cotidiano pela dinâmica dos dados dissimula e encobre a necessidade de uma figura de autoridade, assim como ocorre na dinâmica de trabalho mediada por aplicativos, o controle e a vigilância são terceirizados para a própria população, as fronteiras entre o controle do Estado e o controle de espaços por empreendimentos privados se torna difusa (FIRMINO, apud idem), e a vigilância não é mais vista como um processo hierarquizado, mas sob uma falsa ótica de liberdade. O monitoramento não se reduz apenas ao momento em que os indivíduos estão utilizando seus celulares ou computadores, mas a todos os momentos do dia e da noite, uma vez que a lógica da vigilância, mediada por tecnologias que são apropriadas por redes sociotécnicas controla a vida em sociedade e a experiência no espaço, reforçando o discurso da securitização que contribui para a segregação socioespacial e a prevalência da propriedade privada sobre o espaço público (BRUNO, CARDOSO, KANASHIRO, GUILHON e MELGAÇO orgs. op. cit). O uso de câmeras de vigilância, monitoramento da população via GPS, criação de espaços privados controlados e murados, desenvolvimento de um tipo de arquitetura que favoreça o controle são exemplos de ações que transformam espaços públicos e permitem um maior controle da população de forma remota, compondo arranjos complexos entre camadas de gestão e poder urbanos, limites físicos e digitais, e dissimulando cada vez mais as estruturas hierárquicas por trás das lógicas da acumulação.

O trabalhador desprovido de direitos, extremamente precarizado e, na maioria das vezes, desvinculado de uma empresa no âmbito formal é induzido a se auto visualizar como um empreendedor, dono de seus próprios instrumentos de trabalho, quando na realidade não passa de um autogerente subordinado (ABÍLIO, op cit.) que arca com riscos e custos de seu

trabalho e é utilizado na medida exata das demandas do mercado, monitorado e manipulado em cada momento de seu cotidiano. A ilusão de não ter um chefe ou patrão, de uma impessoalidade em relação à hierarquia do trabalho alimenta esse ideário, mas revela na realidade falta de ferramentas para o diálogo, negociação e para a organização dos trabalhadores.

O trabalhador fica muitas horas de seu dia disponível ao trabalho, imerso no mesmo dispositivo que utiliza para trabalhar, se comunicar, se relacionar, ter momentos de descanso e descontração, porém só é remunerado pelo trabalho que é efetivamente realizado. O engajamento emocional e subjetivo do trabalhador é extremamente importante para que esse mecanismo funcione, e a ausência de espaços físicos de compartilhamento e socialização entre os trabalhadores é um fator importante para que não haja identificação dos trabalhadores enquanto uma classe de pessoas subordinadas à tal lógica.

As políticas que liberam e promovem investimentos que alimentam novas formas de controle, monopolização e dispersão da produção - na construção da “empresa enxuta” (FERRARI, op cit.) - em nível global e as desregulações do trabalho constituem os processos de transferência de riscos e custos para o trabalhador, fazendo com que o capital seja centralizado, materializando-se na intensificação do trabalho e na extensão do tempo de trabalho. A dinâmica da chamada plataformização, portanto, é mais um instrumento que reforça as novas morfologias do trabalho precarizado e com características extremamente flexíveis, como já demonstramos. A coleta, análise e processamento de dados também revela a dinâmica da empresa enxuta, na qual os custos com capital fixo são drasticamente diminuídos, uma vez que os dados requerem servidores virtuais, não necessitando de expansão no espaço físico, apenas o espaço virtual, sendo possível maximizar os lucros das empresas que atuam no setor. O Estado, nesse caso, além de facilitar arranjos e políticas de flexibilização e terceirizações entre empresas, é responsável por regulamentar as políticas de vigilância de tais empresas. Porém, na América Latina não há tal regulamentação, e o controle e monitoramento ocorre de modo ilegítimo, imposto e desregulado, ao passo em que em países do norte, o próprio Estado se apropria de mecanismos de regulação criados pelas empresas, atuando ele mesmo como um “protetor de espaços” e submetendo-os às regras do âmbito privado (ANTUNES, op. cit). Dessa forma, o espaço é utilizado como ferramenta política para a securitização, obtendo cada vez mais um caráter privado, e o cotidiano é cada vez mais monitorado, controlado e manipulado.

A transformação do trabalho se revela no espaço urbano, na cidade, e em uma metrópole como São Paulo, é inevitável tratar dessa dimensão. Há uma pré-condição da cidade, um espaço que já existe, reforçando e rompendo determinadas tendências. Um exemplo pontual, porém concreto, dessa dinâmica é o surgimento das chamadas “*dark-kitchens*”, que consistem em cozinhas comerciais que produzem refeições exclusivamente para aplicativos de delivery, não havendo espaço para consumo no local, nem mesmo pedidos direto com o estabelecimento. Esses estabelecimentos normalmente se encontram “escondidos” ou disfarçados, sendo muitas vezes uma pequena porta em alguma rua ou avenida, que passa despercebida aos olhos de quem passa por lá. São consideradas um novo modelo de negócios, trazendo consigo novas questões a respeito de regulamentações e fiscalizações. O artigo *Exploring dark kitchens in Brazilian urban centres* (CARTA CAPITAL, 2023) publicado na revista *Food Research International* mostra que as *dark kitchens* já são mais de um terço dos restaurantes do Ifood em São Paulo. Esse dado nos mostra mudanças nos hábitos de consumo da população de São Paulo, o que se reflete também em transformações na forma de consumir e se relacionar com os próprios espaços. Essas mudanças acarretam em novos usos, e portanto, na criação de novas dinâmicas espaço-temporais de produção e circulação de mercadorias. Entendemos aqui que o trabalho dos entregadores se relaciona com a necessidade mais ampla de produção e circulação, e a transformação do espaço condiciona, ao mesmo tempo em que é condicionada por essas necessidades, afetando diretamente a vida e o cotidiano desses trabalhadores.

### **1.2.1 A Ifood: uma breve apresentação**

A empresa Ifood concentra o maior número de entregadores no Brasil (SHENG, 2021), embora muitos deles não se restrinjam apenas a ela, pois trabalham para mais de uma empresa ao mesmo tempo. Por conta disso, nos debruçamos no universo do *delivery* mediado por plataformas digitais considerando-a como principal empresa a ser analisada.

Considerada uma *startup*, a Ifood foi fundada em 2011 no Brasil como uma empresa que atua no ramo da entrega de alimentos, se tornando a maior empresa nesse ramo em toda a América Latina. Hoje ela atua não só no Brasil, mas no México, Colômbia e Argentina (PEREIRA, 2019). Ela atua como mediadora entre oferta e demanda por refeições, sendo utilizada por inúmeros restaurantes e estabelecimentos no setor de alimentação. Trata-se de um aplicativo que deve ser baixado em um aparelho celular para ser utilizado, sendo necessária uma conexão via internet para utilizá-lo. Após receber seu primeiro investimento

de R\$3,5 milhões em 2011 do fundo Warehouse<sup>22</sup>, ser adquirida pela brasileira Movable<sup>23</sup> em 2013 por R\$5,5 milhões ela se fundiu em 2015 com sua principal concorrente, a Restaurante Web, pertencente ao grupo Just Eat, prevendo uma receita de R\$1 bilhão até o final do mesmo ano. Com essa fusão a participação de mercado do Ifood se elevou em 80%, fazendo com que o Brasil entrasse na lista dos dez países com os maiores mercados de delivery do mundo. Ela foi considerada um unicórnio<sup>24</sup> em 2017. No final de 2018 a empresa ainda recebeu o investimento de US\$500 milhões, cotados em R\$1,9 bilhões na época pelos grupos Naspers e Innova Capital (MARINO, s/d), elevando ainda mais seu crescimento e as expectativas em relação aos seus rendimentos. Atualmente a empresa está investindo em testes para realizar entregas com o uso de drones, para reduzir o tempo de entrega dos pedidos, além de investir também no setor de inteligência artificial para fornecer serviços de gestão de restaurantes e estabelecimentos, com sua mais recente aquisição da *startup* Hekima, que atua no setor. Com rendimentos crescendo de forma exponencial, a Ifood é considerada uma das maiores “*players*” da América Latina em relação ao mercado de tecnologia Segundo o próprio site da empresa (IFOOD, s/d), até dezembro de 2020, o Ifood atuava em mais de mil cidades em todo o Brasil, com mais de 48 milhões de pedidos mensais, 1,5 milhões de *downloads* do aplicativo por mês, mais de 236 mil restaurantes parceiros, mais de 160 mil entregadores ativos na plataforma, e outros mais de 3 mil funcionários. Atualmente os investidores consistem na empresa Movable, que investe e desenvolve negócios em tecnologia, Prosus, uma das maiores investidoras em tecnologia do mundo e Just Eat, que trabalha com os serviços de pedidos e entregas. Além do serviço de delivery a empresa oferece outros serviços como compras online em mercados, compras de insumos para restaurantes, pagamento corporativo para empresas, vale refeição digital, entre outros.

Atualmente (no ano de 2020) o faturamento da empresa chega a US\$ 323 milhões (SNAQ, 2020), sendo que houve um aumento de 234% no ano de 2020 em comparação com o ano anterior. Isso mostra que a pandemia do Covid-19, cujas recomendações para evitar a propagação do vírus incluíram o distanciamento social, contribuiu para esse aumento exponencial.

---

<sup>22</sup> A Warehouse Investimentos é um fundo de Venture Capital focado em empresas inovadoras com alto potencial de crescimento

<sup>23</sup> A Movable é uma empresa especialista em finanças que atua investindo em *startups*

<sup>24</sup> Uma *startup* unicórnio é aquela que é avaliada em 1 bilhão de dólares antes de abrir seu capital para negociação na bolsa de valores

Ao longo da pesquisa desenvolvida pelo projeto PIPAE<sup>25</sup>, pudemos mapear as empresas que tem relação com a Ifood, como mostra o organograma elaborado por Lima (2023)

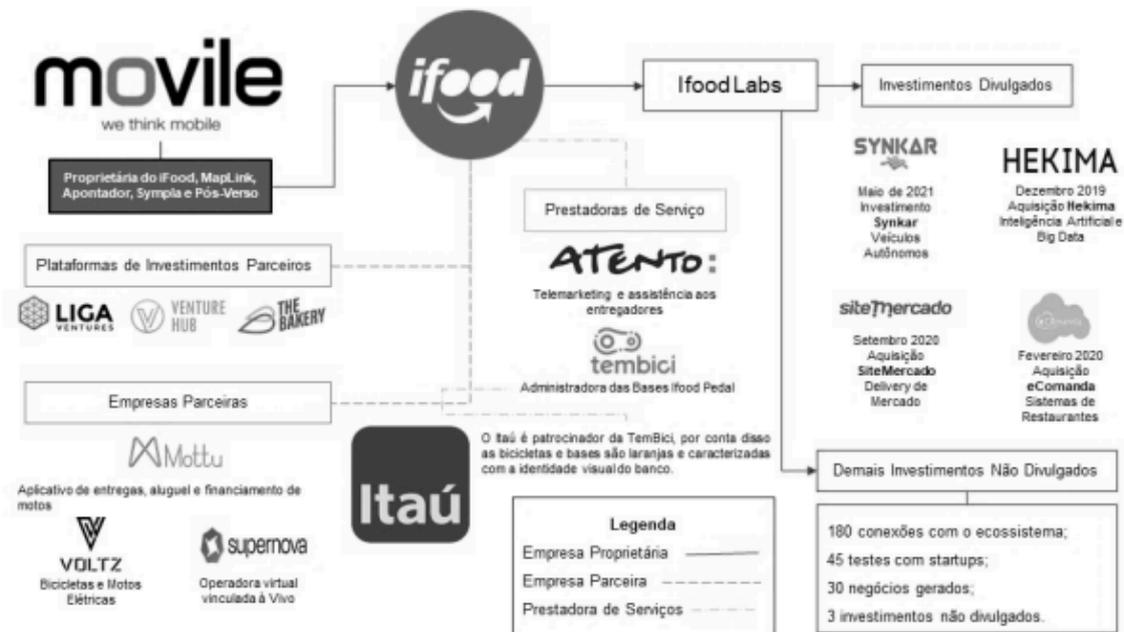


Fig. 1 - Organograma de empresas relacionadas à Ifood. Elaboração por Lucas Andrade Alves de Lima (2023) durante o projeto PIPAE

É possível perceber que há uma cadeia de relações entre diversas empresas em torno da Ifood, algumas parceiras, outras prestadoras de serviços, investidoras e empresas que são proprietárias de outras, como a Movile é proprietária da Ifood. Essas relações compõem a trama da empresa enxuta em novos arranjos produtivos, circuitos e formas de concentração do trabalho. Entendemos que nessa cadeia o trabalhador é substituível, e a oferta de trabalhadores é utilizada de forma flexível pelas empresas. Vale ressaltar também que algumas das empresas envolvidas possuem seu capital aberto para negociação na bolsa de valores, como Itaú e Atento, o que pode configurar um vínculo mais direto com a financeirização.

A plataforma possui três interfaces, sendo uma para os restaurantes, outra para os entregadores e outra para os consumidores. Os restaurantes possuem a opção de escolher entre dois planos o “*marketplace*”, no qual ele se responsabiliza pelo serviço de entrega,

<sup>25</sup> Projeto de pesquisa desenvolvido pela professora Dra. Cibele Rizek por meio do Edital de Apoio a Projetos Integrados de Pesquisa em Áreas Estratégicas (PIPAE) com o tema “Zonas cinzentas e território: transformações do trabalho e das condições de vida urbana dos trabalhadores de plataforma: contrapontos e aproximações”

podendo contratar entregadores próprios para o serviço, e o plano “*full service*”, no qual o restaurante apenas prepara as refeições, e o Ifood disponibiliza os entregadores cadastrados na plataforma. No primeiro caso, o Ifood atua apenas como um mediador entre a oferta de refeições e os clientes consumidores, e esse plano “*marketplace*” requer uma comissão de 12% sobre todos os pedidos, apropriada pela plataforma, e no plano “*full service*” essa comissão é de 23%. Além disso, os pedidos que são pagos através da plataforma, ou seja com um cartão de crédito cadastrado no aplicativo, ainda há uma taxa de mais 3,5% por pedido que o Ifood se apropria. (PARCEIROS IFOOD, s/d) Isso significa que essa suposta mediação que a plataforma oferece entre oferta e demanda de serviços é na realidade uma forma da empresa se apropriar dos valores produzidos pelos estabelecimentos, ou seja valores produzidos pelo trabalho realizado nas cozinhas, o que desmistifica a ideia de que trata-se apenas de uma plataforma que une o consumidor ao produtor, pois ao fazer isso, ela se apropria de parte da mais valia gerada na produção. Esses valores são deduzidos tanto dos estabelecimentos que devem inserir a porcentagem como um custo de produção, tanto dos consumidores, que pagam a mais pela refeição comprada, e ainda mais quando utilizam o sistema de crédito para pagamentos. O trabalho não remunerado é a fonte de mais-valia, tanto do estabelecimento quanto do Ifood, o que representa um aumento na exploração do trabalho, em relação ao cenário em que o Ifood, ou outra plataforma de entrega, não fosse esse mediador.

Já na interface “Ifood para Entregadores”, que é definida como uma forma de viabilizar uma “parceria” entre clientes e restaurantes, os entregadores fazem um cadastro que consiste em informações pessoais como CPF e conta bancária. O entregador pode escolher o meio pelo qual irá realizar as entregas, dentre as opções estão motocicleta, bicicleta e patinete, cada qual com seus requerimentos necessários como CNH no caso da motocicleta. A plataforma também exige que o entregador possua um aparelho de celular com o sistema operacional Android, com acesso a plano de dados de acesso à internet e localização GPS. O Ifood não se responsabiliza pelo meio de transporte, mochila térmica, capacete ou vestuário, mas frequentemente os disponibiliza para compra com valor promocional. Recentemente também passou a disponibilizar aluguel de bicicletas elétricas para os entregadores. Importante ressaltar que todos esses elementos compõem os meios de trabalho que o entregador necessita, para realizar o trabalho para a plataforma e o restaurante.

Para receber um pedido, o entregador precisa estar com o GPS ativado no modo alta precisão e mais de 20% de bateria no celular, caso contrário o pedido não chega até ele, o

que exige do entregador a necessidade de um celular que atenda estas condições. No pedido, é informado o valor da corrida e a quantidade de paradas durante o trajeto. Ele pode aceitar ou declinar. Caso o entregador decline um determinado número de pedidos seguidos, ele é bloqueado do aplicativo por tempo determinado<sup>26</sup>. Essa é a forma de controle sobre o trabalho dos entregadores mais comum e também a mais conhecida por eles.

O entregador pode atuar em três modalidades: operador logístico, entregador independente (ou nuvem, como é mais denominado) ou entregador fixo em restaurante. Na opção operador logístico (OL), é como se houvesse uma empresa terceirizada da Ifood - embora não saibamos exatamente quais são os termos desse contrato - responsável pelo trabalho dos entregadores. Ela administra o trabalho dos entregadores, normalmente através de um grupo de *WhatsApp*, tem a capacidade de *logar* (ou, seja, fazer o *login*) do entregador, comunicar-se com ele, e prestar suporte se necessário. Algumas OLs possuem um espaço físico no qual o entregador pode utilizar como local de pouso e também de aluguel de bicicletas, porém no trabalho de campo ouvimos relatos de entregadores cujas OLs não disponibilizam esse espaço. Cada OL é responsável por uma “praça”, ou seja, uma região específica e delimitada que o entregador pode percorrer para fazer as entregas. Caso ele saia do perímetro da praça, não chegará nenhum pedido no seu aplicativo. Há um acordo sobre os turnos de trabalho e o operador deve disponibilizar equipamentos de segurança, mochila térmica e serviços de suporte, como por exemplo um mecânico. No entanto, verificamos em campo que estes itens são vendidos, e não disponibilizados gratuitamente. Foi possível compreender a dinâmica de endividamento à qual os entregadores são submetidos: muitas vezes eles não possuem dinheiro suficiente para comprar a *bag* para trabalhar, então as OLs disponibilizam-na e o entregador trabalha durante alguns dias só para pagá-la, ou seja, somente após realizar as entregas cujo valor é equivalente ao da bolsa, o valor das entregas é pago efetivamente a ele. Comparativamente, é como se o trabalhador fabril tivesse que pagar pelo uso das ferramentas que utilizaria no processo de produção. As normas estabelecidas entre o entregador e o operador logísticos podem ser rígidas, como por exemplo não rejeitar nenhum pedido, não trabalhar em outros serviços ou aplicativos. O operador também é responsável pelo pagamento dos entregadores, que é realizado em razão do turno trabalhado. Em campo, no ano de 2022, encontramos muitos entregadores que negociam com suas OLs

---

<sup>26</sup> Pelo fato das regras e normas do aplicativo que determinam o trabalho do entregador estarem constantemente se modificando, não podemos dizer um número exato de pedidos que os entregadores podem ou não declinar sem serem bloqueados e nem o tempo de bloqueio. Ao longo da pesquisa, essas regras se modificaram muitas vezes.

para que o pagamento seja feito diariamente, mas também pode ser feito semanalmente e quinzenalmente. Também sabemos da possibilidade de pagamento adiantado ao entregador, o que permanece até o presente momento como uma incógnita na pesquisa, em relação a como a OL tem a possibilidade de contar com os frutos do trabalho futuro.

Já na opção entregador nuvem, o entregador trabalha de forma autônoma, as normas que deve seguir são advindas do aplicativo, ele determina seu tempo de trabalho, tempo em que ficará logado no aplicativo, pedidos que vai aceitar ou declinar etc. O pagamento é realizado diretamente pelo Ifood em sua conta bancária. Na opção entregador fixo, por sua vez, o entregador deve trabalhar em estabelecimentos pré-determinados, e o restaurante é responsável pelo pagamento, e o aplicativo apenas faz a gestão da logística do delivery, cobrando a taxa do restaurante. É possível também se cadastrar nas opções independente e fixo ao mesmo tempo, e o entregador pode mudar de modalidade pelo aplicativo.

Na plataforma web da empresa também há a divulgação de fornecimento de seguro acidentes pessoais para os entregadores, plano de vantagens em saúde, vantagens para compras em algumas empresas como Magalu, Ponto Frio e Casas Bahia e parceria com o SESI.

## SEGURO DE ACIDENTES PESSOAIS

100% GRATUITO

O seguro é oferecido gratuitamente para entregadores e entregadoras durante os trajetos de entrega e na volta para casa. A cobertura é de até **R\$15.000** e inclui:

- Consultas médicas ou atendimento de urgência
- Curativos, suturas e gesso
- Exames de radiografia ou ressonância
- Assistência Odontológica emergencial
- Cirurgias em caso de acidentes
- Até R\$100.000 em casos de invalidez ou morte acidental



## PLANO DE VANTAGENS EM SAÚDE

Em parceria com a AVUS, o plano oferece descontos em serviços de saúde para o entregador e para uma pessoa da família.

- Consultas médicas a partir de R\$19,90
- Remédios com até 80% de desconto
- Descontos em exames e muito mais!

## iFOOD DELIVERY DE VANTAGENS

Um clube de benefícios cheio de ofertas. Descubra na aba "Perfil" do app iFood para Entregadores.



## PARCERIA COM O SESI

Acesso a um curso de qualificação online 100% gratuito para o desenvolvimento pessoal e profissional de quem entrega.

### Módulos:

- Sociedade
- Desenvolvimento Pessoal
- Responsabilidade no Trânsito
- Equipamentos

Figura 2. Captura de tela da página web Ifood que mostra o que a empresa oferece como benefícios para os entregadores. 2021.

É possível identificar um esforço em mostrar ao público que a plataforma tem valores “éticos” e um comprometimento com uma transformação benéfica para a sociedade e o planeta. O Ifood possui um código de ética que está em conformidade com o que denominam como “nossa Revolução”, que não é definida em termos específicos, mas que, segundo a plataforma, é guiada por valores cultivados diariamente. Esses valores fazem parte da chamada “cultura I’M A LOVER”, que pode ser traduzido como “eu sou um amante”, ou “eu amo”, ou ainda “eu sou um apaixonado”. A frase I’M A LOVER é composta por siglas que compõem os ditos valores do código de ética, sendo estes inovação, meritocracia, *all together*, que pode ser traduzido como “todos juntos”, empreendedorismo e resultados.

**meritocracia**  
**resultados + eficiência operacional**

**I'm a Lover**

**inovação**  
**all together**  
juntos e diversos

**empreendedorismo**  
lean, simples, rápido e versátil

Fig 3. Captura de tela da página web Ifood mostrando um mosaico de palavras que representam os “valores” que a empresa defende. 2021.

Além de tais valores expostos, no site da empresa é possível visualizar um investimento na comunicação visual, trazendo elementos que sejam “coerentes” com o código de ética e as boas ações que a plataforma se propõe a divulgar. Tais elementos como as palavras “respeito”, “assédio não”, “integridade” e “ética”, juntamente com uma linguagem visual e estética, buscam dialogar com temas que remetem a direitos humanos e a pautas que estão sendo discutidas frequentemente na mídia, como o machismo, racismo etc., porém de forma vaga.



Fig 4. Captura de tela da página web Ifood de uma imagem da comunicação visual da empresa relacionada aos “valores” defendidos. 2021.

### 1.2.3 A gestão algorítmica da plataforma e o controle sobre o trabalho

O termo de uso da plataforma determina que:

4.1. Como profissional independente e que se cadastra na Plataforma por sua livre e espontânea vontade, o Entregador atesta que a Plataforma é uma mera ferramenta, não sendo essencial para o desenvolvimento de suas atividades econômicas e que não há qualquer relação hierárquica, de dependência, subordinação ou trabalhista entre o Entregador e o iFood, podendo o Entregador desempenhar as Atividades de Entrega livremente e sem ingerência, inclusive para outras empresas do mercado e, até mesmo, de forma simultânea para concorrentes do iFood, não

havendo qualquer obrigação de exclusividade e/ou de continuidade do Entregador. (Termo de Uso, iFood)

Essa cláusula deixa claro que o Ifood não se responsabiliza pelo trabalhador, que não há qualquer vínculo trabalhista entre a empresa e o trabalhador, uma vez que ela é apenas uma mera ferramenta tecnológica neutra. O discurso do homem empreendedor, do colaborador, parceiro e da meritocracia é reforçado pela ausência de vínculos empregatícios, benefícios, bonificações, direitos e garantias ao trabalhador, e exime a empresa de qualquer responsabilidade trabalhista.

Os termos de uso mostram quais são os dados coletados, porém, não mostram como é realizado o cálculo para gerar os mecanismos que controlam o trabalho, que enviam as corridas, determinam as distâncias e a remuneração. De acordo com o termo de uso:

7.1. Os valores a serem pagos pelas Entregas serão calculados automaticamente por meio de algoritmo e serão disponibilizados ao Entregador juntamente com a oferta de Entrega na Plataforma, para que o Entregador possa, a seu único e exclusivo critério, aceitar, recusar ou ignorar a referida oferta. Para cálculo do valor pago pela entrega, o algoritmo poderá levar em conta, sem limitação: (i) ponto(s) de coleta(s); (ii) ponto(s) de entrega(s); (iii) distância percorrida; (iv) tempo para deslocamento; (v) condições de trânsito e (vi) oferta e demanda. (*idem*)

Ou seja, as informações de pontos de coleta e entrega, distância percorrida, tempo de deslocamento, trânsito e oferta e demanda estão sendo constantemente mapeadas e processadas, mas os critérios que realmente calculam os valores a serem pagos não são expostos. O algoritmo calcula a pontuação do entregador, possibilitando que este seja avaliado e *rankeado*<sup>27</sup>. O *rankeamento*, por sua vez, é muito importante para que o entregador seja “beneficiado” pelo algoritmo. Caso ele não tenha um bom rankeamento, o algoritmo o entrega corridas com menor custo-benefício, uma quantidade menor de corridas, podendo causar eventuais bloqueios. Ou seja, a liberdade do trabalho é apenas aparente, pois o controle realizado implica em diferença de ganhos, impulsionando diretamente o entregador a cumprir com quesitos sobre os quais não tem controle algum.

A avaliação e o *rankeamento* dos entregadores lhes dá uma pontuação de *score*, remetendo a um sistema de *gamificação* (Scholz, 2013) do trabalho, ou seja, um sistema em que elementos de jogos são utilizados para induzir os trabalhadores a produzirem mais, como desafios, pontuações e premiações, sem que o trabalhador perceba que ele está respondendo

---

<sup>27</sup> O *rankeamento* consiste em uma classificação dos entregadores por desempenho no trabalho, como em uma competição.

ordens. O cotidiano do trabalho, portanto, se torna constantemente arriscado e exaustivo, pautado por um aumento ainda maior na concorrência pela bonificação. O sistema de *score* do Ifood consiste em cinco classificações, sendo estas S (super entregador), P (profissional, sendo que há ainda dentro desta as subclassificações P-, P e P+), E (eventual), N1 (iniciante) e C (ruim). Dessa forma, a classificação do entregador é determinante para definir como o algoritmo o beneficiará ou prejudicará, e o trabalhador é impelido a trabalhar cada vez mais, de forma exaustiva e cruel para conseguir uma remuneração mais alta, o que desmonta a hipótese de que se trata apenas de uma relação entre iguais, mediada pela plataforma, e contraria o discurso de liberdade, ética e respeito que é difundido pela empresa. Vale ressaltar que o trabalho de entrega, especialmente na cidade de São Paulo, é extremamente arriscado, sendo o Brasil o país com maior índice de mortes por acidentes de trânsito do mundo (MOBILIZE BRASIL, 2008), nos quais as principais vítimas são motociclistas. Além disso, dada a enorme magnitude da cidade, as distâncias percorridas são relativamente longas, o que aumenta o risco para o motociclista, mas também para o ciclista, que tem ainda o fator do uso do corpo de forma intensa para o deslocamento. Durante a pandemia do Covid-19 houve também um aumento no número de acidentes, sendo 85% das vítimas motociclistas. Além disso, até o ano de 2019 a Ifood promovia um sistema de bonificações para os entregadores que conseguissem bater metas de entregas em menor tempo, o que é proibido pela lei 12.436, desde 2011. A prática foi encerrada apenas após um acordo com a prefeitura de São Paulo (LOBEL, 2019).

Podemos perceber, através da análise da trajetória da empresa e dos mecanismos pelos quais ela opera, que existem contradições entre a forma que a empresa se promove - como uma empresa inclusiva, dinâmica e que proporciona oportunidades - e a realidade que o entregador que trabalha através dessa plataforma encara. Esta dimensão, a da realidade vivida pelos entregadores, será aprofundada mais adiante nos próximos capítulos, mas podemos observar, de antemão, que a inexistência de vínculos trabalhistas e contratos de trabalho, reforçada pela empresa que se diz apenas mediadora de oferta e demanda de trabalho, faz com que a empresa não se responsabilize pelo entregador, tornando a precarização, que já é extremamente presente, algo ainda mais violento, dado o nível de exposição às situações perigosas e precárias que os entregadores estão submetidos. Os mecanismos de *ranqueamento*, controle dos tempos de entrega e monitoramento dos entregadores através da gestão algorítmica (que utiliza padrões de interação do entregador com a interface do aplicativo, o mapeamento do entregador via GPS, a avaliação dos clientes e dos restaurantes, a verificação

facial do entregador, entre outros mecanismos) faz com que eles sejam obrigados a se expor cada vez mais a esses riscos, o que significa, literalmente, arriscar a vida - em uma dinâmica de trânsito caótica e violenta - por uma entrega, uma vez que dependem desse trabalho para satisfazer as suas necessidades mais básicas como comer e morar, como veremos.

## Capítulo 2. O trabalho dos entregadores no e pelo espaço urbano

### Introdução

Em um dia comum de verão na Rua Barão de Itapetininga, no centro de São Paulo, em frente a uma unidade do McDonalds, estão parados alguns entregadores aguardando pedidos ou descansando entre uma entrega e outra. A rua é extremamente movimentada, mas não de veículos, já que é fechada para carros, mas de pedestres, com um número muito grande de comércios. Cerca de 20 entregadores estão lá, todos do sexo masculino, a maioria deles jovens, porém há alguns mais velhos também. Os entregadores estão com suas bicicletas próprias, algumas adaptadas com motores de mobilete, outros com a própria mobilete, e outros com bicicletas elétricas alugadas de empresas como Bliv. Há bicicletas comuns também. Eles conversam e compartilham ideias, fazem piadas e riem. No centro da movimentação há um jovem consertando peças das bicicletas, com uma caixa de ferramentas e diversas peças ao seu lado. Mais no canto há uma moça vendendo café e salgados, os entregadores consomem os produtos e conversam com ela. Assim a dinâmica segue durante o dia, eles vêm e vão fazendo as entregas. Olham as bicicletas uns dos outros quando alguém precisa entrar no restaurante para pegar o pedido, ou ir ao banheiro. Em um dado momento, começa uma chuva de verão, intensa. Os rapazes se abrigam embaixo da marquise dos prédios e tomam mais um café. A promoção é anunciada no aplicativo: mais 3 reais por rota. Poucos têm coragem de aceitar os pedidos com a chuva forte. Um entregador mostra que foi bloqueado por meia hora, por recusar alguns pedidos seguidos. Algum tempo depois ele aceita uma corrida e sai na chuva mesmo, já que se recusasse seria bloqueado por mais tempo ainda.

Essa cena foi reconstruída a partir da memória de um dia de trabalho de campo no centro da cidade. No centro de São Paulo não há bases do Ifood Pedal - onde os entregadores podem retirar bicicletas elétricas, mediante pagamento de mensalidade, oferecidas pela Ifood em parceria com a empresa Tem Bici - o que explica o fato dos entregadores pedalarem com bicicletas próprias ou alugadas de outras empresas. A maior parte deles mora na região, em kitnets ou cortiços, e as entregas não saem muito dali também. Trata-se de uma dinâmica mais local. Perguntamos aos entregadores que estavam ali o porquê deles ficarem nesse local e se eles gostavam, um deles respondeu: *“A geografia daqui é perfeita, tem as árvores para nos proteger do sol, a marquise para nos proteger da chuva, o mecânico caso alguma*

*bicicleta quebre, o cafézinho e o almoço que aquela moça oferece baratinho. Aqui a gente se ajuda.”.*

Vemos nesse breve relato como a possibilidade da presença do outro é importante para prosseguir no trabalho, a partir de uma rede de solidariedade e de serviços acessíveis ao entregador. Os entregadores vão constituindo relações a partir de elementos da vida urbana, presentes em fragmentos da cidade, no caso, o centro, revelando como o espaço urbano é condição essencial da reprodução do capital, mas também da vida, a partir do trabalho

A dinâmica de trabalho no centro de São Paulo é intensa, com muitos elementos que requerem atenção. A criminalidade é um deles, como mencionam os entregadores: existem muitas pessoas furtando, roubando, envolvidas em brigas e conflitos, inclusive com eles, mas a dinâmica que eles encontram para se dar suporte e a “geografia” do lugar, como menciona um deles, contribui para sua segurança e sobrevivência.

A fala do entregador a respeito da geografia do lugar provoca o questionamento central do presente capítulo: como o trabalho dos entregadores se realiza espacialmente e como o espaço historicamente produzido determina as condições do trabalho?

O serviço de *delivery* de refeições, nos permite pensar uma possível articulação entre a condição espacial e as dinâmicas e relações trabalho na metrópole de São Paulo. Neste sentido, refletimos que as refeições, (que são a imensa maioria das mercadorias carregadas pelos entregadores), possuem uma cadeia de produção, circulação, distribuição e consumo que fica obscurecida pelos aplicativos que mediam oferta e demanda de refeições. Mas, essa cadeia, envolve muito mais que apenas o preparo e consumo de alimentos, ela envolve tempos e também espaços, destinados à realização cada vez mais rápida dos valores que estão sendo produzidos. Dessa forma, não só o trabalho é condição fundamental desse fluxo, mas, o espaço urbano é também condição e meio para que esse processo se concretize de forma efetiva e eficaz.

Há um conjunto de relações (das mais próximas às mais abstratas) que mobilizam o trabalho cotidiano dos entregadores. Um elemento concreto desse processo que pode nos conduzir a uma reflexão mais abstrata é a questão do deslocamento, dos entregadores e das mercadorias, ou seja, envolvendo uma dinâmica de deslocamento deles não só no percurso de ida e volta ao trabalho, mas também ao longo da própria realização do trabalho. Esse deslocamento, em geral, é grande, muitas vezes os entregadores atravessam municípios da

região metropolitana de São Paulo, saindo, predominantemente, de periferias para chegar na região do centro expandido. Porém o deslocamento revela conteúdos do espaço urbano e, portanto, ilumina a compreensão das dinâmicas estruturais da produção do espaço e do processo de acumulação do capital. Não à toa, o entregador que vive na periferia não é o mesmo sujeito que faz o pedido de comida no aplicativo - o cliente - e esses dois sujeitos não moram nos mesmos bairros, não convivem nos mesmos espaços e provavelmente possuem trajetórias de vida bastante distintas. Há uma relação social de hierarquia entre eles. Além disso, não podemos deixar de analisar a dinâmica de produção das mercadorias que, em sua maioria são transportadas pelos entregadores: as refeições. A produção, tal qual o transporte das refeições, teve de ser adaptada e flexibilizada no espaço urbano para garantir uma maior efetividade no processo de produção até o consumo. O que existe por trás do ato de realizar um pedido na interface do aplicativo e recebê-lo na porta de casa, no menor tempo possível, é uma dinâmica de controle de tempos de produção e circulação, e transformações no espaço que atravessa os trabalhadores e, portanto, seu cotidiano.

No presente capítulo propomos uma reflexão acerca das dinâmicas espaciais que compõem essa cadeia de produção, compreendendo a relação entre trabalho e espaço urbano e tendo como perspectiva fundamental a urbanização como um processo vinculado ao desenvolvimento do sistema capitalista. Para compreender essa relação, é necessário entender como o espaço produzido é historicamente determinante e ao mesmo tempo determinado pelas relações de produção capitalistas e pelas condições de reprodução de tais relações. Conceituaremos e contextualizaremos o processo de produção do espaço como momento específico na continuidade do processo de acumulação capitalista e seus significados para a práxis da vida cotidiana no contexto urbano, revelando conflitos, contradições e possibilidades.

Por meio da análise das informações coletadas, vemos que um primeiro deslocamento se faz necessário para que todo esse processo se desenvolva: a circulação da força de trabalho: das periferias onde vivem para o centro expandido da cidade. Através desse ponto de partida, baseando-se em dados coletados e reflexões realizadas ao longo do projeto PIPAE, mas mais especificamente no trabalho de Fioravanti (2023), que debruçou-se de forma aprofundada nas dinâmicas de deslocamento que envolvem o trabalho do entregador durante o projeto, apresentamos uma discussão sobre a relação centro-periferia, no presente capítulo, buscando compreender a complexidade das grandes dimensões e processos históricos de São Paulo.

## 2.1 Dinâmicas espaciais do trabalho dos entregadores

A pesquisa em torno da dinâmica do trabalho de entrega na metrópole de São Paulo, nos permite considerar conteúdos sociais e espaciais na observação dos trajetos realizados pelos entregadores. Desse modo, os deslocamentos aos quais nos referimos quando falamos das dinâmicas espaciais do trabalho possuem dois sentidos e dois conteúdos articulados, porém, distintos. O primeiro deles é o deslocamento da mercadoria força de trabalho, no caso o deslocamento dos entregadores, cujo conteúdo é um movimento guiado pela necessidade de produção e circulação do capital. O capital, portanto, mobiliza esse deslocamento, que é caracterizado, não apenas na categoria dos entregadores, mas da classe trabalhadora de maneira geral na metrópole de São Paulo, pelo sentido periferia-centro. No caso dos entregadores, a grande maioria deles se desloca de bairros periféricos ou até outros municípios da região metropolitana de São Paulo até a região que chamaremos de centro expandido, onde se concentra o trabalho de *delivery*, portanto, onde se produz e circula em maior escala as refeições que são solicitadas nos aplicativos. O outro sentido, que é parte do mesmo processo, é o deslocamento das mercadorias em si, ou seja, é a circulação das mercadorias que estão sendo comercializadas, as refeições (predominantemente). O deslocamento, nesse sentido, é também uma mercadoria, além das refeições, o deslocamento é também comercializado. Os entregadores, portanto, ao se deslocarem, realizam esses dois movimentos, aquele que diz respeito à mobilização da classe trabalhadora pelo trabalho, historicamente forçada a viverem nas periferias e trabalharem em regiões centrais (como analisaremos mais aprofundadamente a seguir), devido à concentração de informações, infraestruturas, centros comerciais e serviços em espaços valorizados e também os deslocamentos diversos que efetivam para realizar a mercadoria, conduzindo-a até o seu destino final. E essa concentração da produção e consumo em regiões específicas do centro expandido da cidade condiciona o primeiro deslocamento ao qual nos referimos. Carlos (2018) aponta que a metrópole, meio e condição da reprodução capitalista, recria constantemente suas formas e dinâmicas, para que o processo de produção, distribuição, circulação, troca e consumo de mercadorias se realize. Do ponto de vista do capital, o espaço consiste em uma distância a ser percorrida e eliminada pelo tempo que se revela apenas como uma quantidade, o que revela que a qualidade do espaço não é relevante para o capital. Mas, observando esse caso específico, o da produção de refeições, a condição espacial urbana é um elemento fundamental do processo.

Para encaminhar a discussão, neste momento do texto utilizaremos predominantemente dados coletados durante a pesquisa do projeto PIPAE por Fioravanti (op. cit.) para serem tensionados com formulação teórica, uma vez que se trata de um número muito maior de dados coletados no sentido quantitativo, nos permitindo ter uma maior dimensão dos fluxos de deslocamento que iremos abordar, tendo em vista que o trabalho de campo realizado especificamente para a presente pesquisa de mestrado - cujo conteúdo é mais qualitativo - será tratado com maior profundidade no capítulo seguinte.

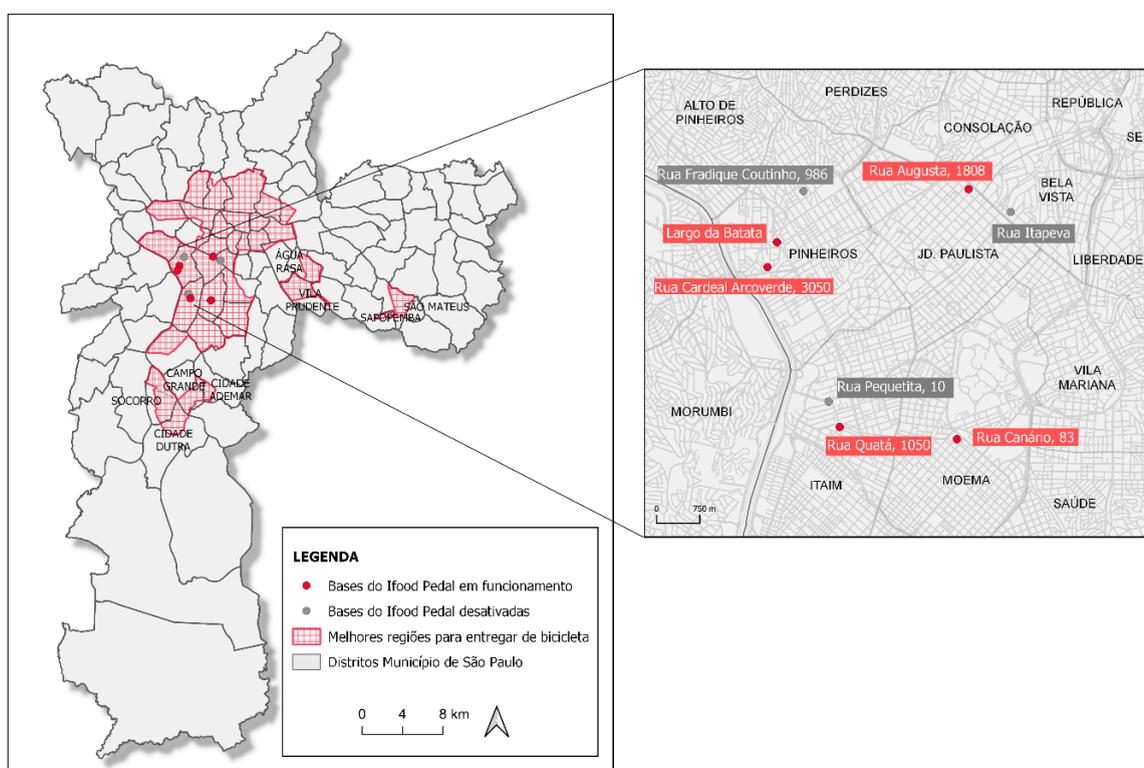
A maior parte dos entregadores entrevistados, tanto para a pesquisa de mestrado, quanto para a pesquisa do projeto PIPAE, são homens periféricos, pretos e pardos que se deslocam todos os dias de bairros periféricos para bairros do centro expandido de São Paulo, para a realização do trabalho. A maior parte deles utiliza para isso mais de um modal de transporte público, sendo os principais ônibus, trem e metrô. Depois de conseguirem retirar uma bicicleta elétrica ou mecânica, em geral da Ifood ou do Itaú, eles passam o dia percorrendo os bairros citados com maior volume de entregas. Nos horários de pausa, e descanso, ocupam praças públicas, parques, marquises, calçadões ou simplesmente calçadas. Alguns lugares como centros culturais e estações de metrô também são ocupados - quando não há boicote por parte dos administradores - por haver água, banheiros, tomadas e acesso ao Wi-Fi. Algumas OLS possuem um espaço físico no qual os entregadores podem descansar e usar a estrutura, mas em geral não há investimentos para que as necessidades básicas do dia-a-dia de trabalho do entregador sejam supridas. No geral, eles usam os espaços públicos, ficando à mercê das condições climáticas, violência, falta de conforto e sem a certeza de que irão almoçar e poder usar algum banheiro ao longo do dia. No caso das entregadoras mulheres, esse cenário de vulnerabilidade é ainda mais agravante, uma vez que existem outros tipos de violência às quais estão expostas nas ruas e outros espaços públicos, além de outras necessidades básicas que envolvem a higiene.

A partir destas vivências já podemos perceber que as empresas do ramo de *delivery* tem pouquíssimos gastos com infraestrutura para os trabalhadores. O que antes, em uma fábrica, seria um enorme custo fixo, ou seja, parte do capital constante investido em espaço físico, maquinário, equipamentos, energia elétrica, basicamente toda a estrutura para o trabalho, hoje com essas empresas é transferido para os trabalhadores e também para a cidade: a cidade é a fábrica. Nesse sentido, nos debruçamos para compreender como o trabalho dos entregadores se dá no espaço e qual uso do espaço as empresas de *delivery*

fazem para viabilizar o deslocamento dos entregadores, sem precisar investir grandes quantidades de capital em infraestrutura para tal.

De acordo com a empresa Ifood, as melhores regiões para se realizar entregas, ou seja, as regiões com mais demanda pelos pedidos de *delivery* consistem predominantemente em bairros do centro expandido de São Paulo<sup>28</sup>, incluindo alguns bairros da Zona Leste e Início da Zona Sul, como podemos observar no mapa elaborado por Livia Fioravanti ao longo de sua pesquisa de Pós-Doutorado no projeto PIPAE.

**Mapa 1. Melhores regiões para entregas por bicicleta na cidade de São Paulo segundo o iFood e localização das bases do iFood Pedal, 2022**



Elaboração cartográfica: Livia M. Fioravanti. Fonte dos dados: As melhores regiões para entrega por bicicleta foram delimitadas pela autora a partir de imagem disponível em <<https://entregador.ifood.com.br/dicas-ifood/melhores-regioes-para-entregar-de-bike-em-sao-paulo/>>, publicada

<sup>28</sup> De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), o centro expandido é delimitado pelo minianel viário, ou seja, está dentro dos limites de vias importantes da cidade, como as marginais Tietê e Pinheiros. Ele abrange a maior parte da Zona Oeste de São Paulo, o centro histórico e alguns bairros do início da Zona Sul e Zona Leste. Sendo esta uma delimitação que reúne poderes políticos e econômicos, entendemos essa noção de centro expandido como uma definição satisfatória para representar a centralidade que estamos tratando. O centro a qual nos referimos é, portanto, uma região consideravelmente ampla, que possui, dentro de seus limites, outras centralidades em menor escala, mas que concentra, de maneira geral, os elementos necessários para que haja maior demanda por pedidos de *delivery* de refeições: bairros valorizados (portanto com moradores que têm poder aquisitivo para consumir refeições que estão sendo ofertadas nos aplicativos), centros comerciais e de serviços, escritórios, restaurantes e *dark kitchens*.

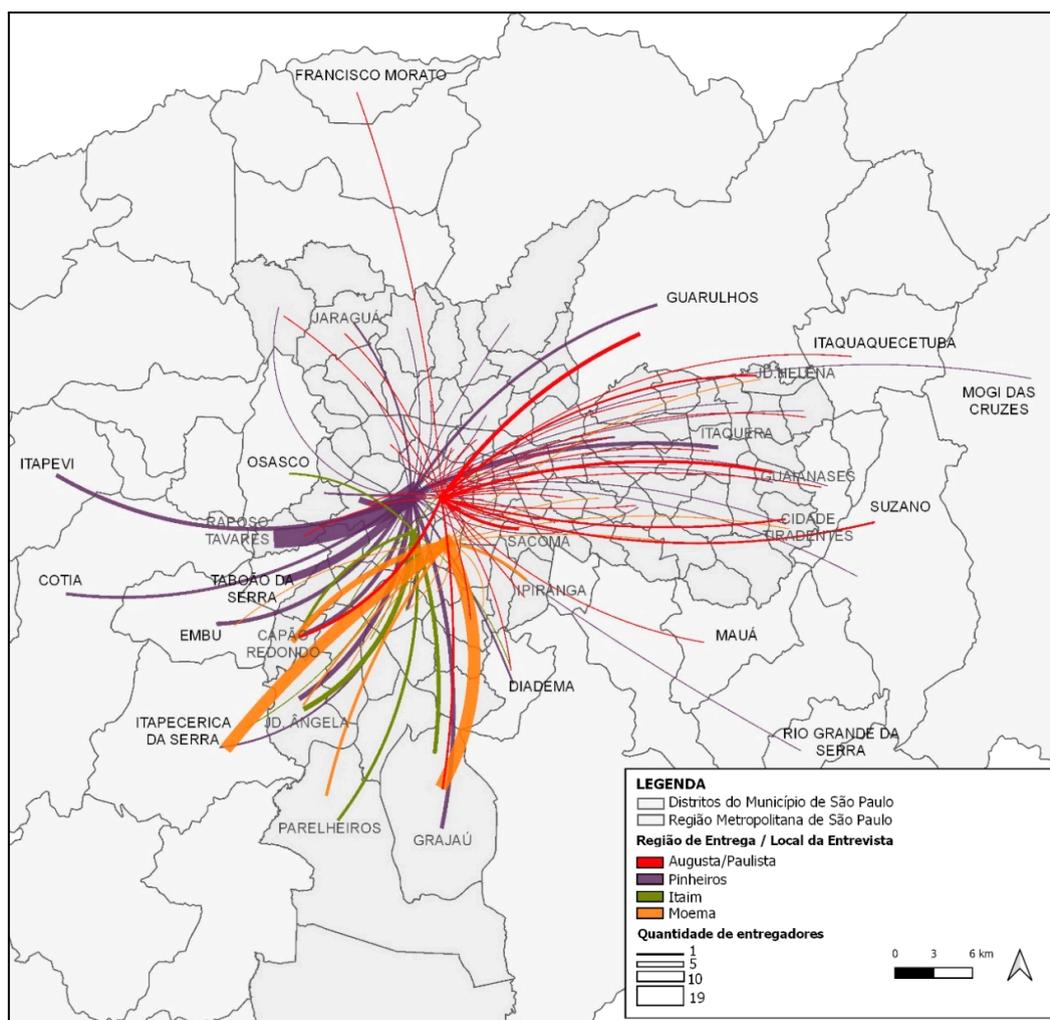
em janeiro de 2021. Os critérios utilizados pelo iFood para a delimitação das áreas não foram informados. Os endereços das bases do iFood Pedal foram obtidos a partir de trabalhos de campo e do site:

<https://entregador.ifood.com.br/>.

O mapa disponibilizado pela Ifood (à esquerda) com as melhores regiões de entrega se explica pela alta quantidade de restaurantes e estabelecimentos do setor da alimentação na maioria dos bairros destacados, de acordo com dados divulgados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Trabalho da Prefeitura de São Paulo (2019), que apontam os bairros do Itaim Bibi e Pinheiros como aqueles com maior concentração de estabelecimentos formais de gastronomia. embora os critérios de delimitação dessas regiões não sejam explicados pelo Ifood. Ao lado do mapa de melhores regiões para entrega, na mesma figura (à direita), a autora nos mostra, com outro mapa, os locais em que se localizam (em vermelho) e se localizavam anteriormente (em cinza) as bases do Ifood Pedal - onde os entregadores podem retirar bicicletas elétricas alugadas, como veremos mais adiante - no momento da pesquisa, ou seja, em meados de 2022. Podemos ver que se localizam em regiões estratégicas, porém cobrem proporcionalmente uma parte muito pequena das melhores regiões para entrega.

Em contraste a este mapa, a pesquisadora Livia Fioravanti também elaborou o mapa de deslocamentos baseado nos locais de moradia dos mais de 210 entregadores entrevistados durante o projeto e os fluxos de movimentação que os mesmos percorrem até os locais de entregas. Podemos observar que, embora algumas regiões privilegiadas para entregas estejam localizadas em bairros do início da Zona Sul e Zona Leste, o grande contingente de deslocamentos dos entregadores se dá para as regiões onde se localizam as bases do Ifood Pedal.

**Mapa 2. Deslocamentos de 210 entregadores por bicicleta do local de moradia até centralidades privilegiadas para entrega na cidade de São Paulo, 2022.**



Elaboração do mapa, levantamento e organização dos dados: Livia M. Fioravanti. Levantamento em campo realizado pela autora nos arredores das bases do iFood Pedal. O mapa representa o distrito ou município de moradia de 210 trabalhadores, que realizam entregas e/ou retiram bicicletas compartilhadas nas regiões da Paulista (base iFood Pedal da Rua Augusta), de Pinheiros (bases Rua Cardeal Arcoverde e Largo da Batata); do Itaim (base da Rua Pequetita) e de Moema (Rua Canário).

Podemos ver, através destes mapas, que as centralidades para as quais os entregadores se deslocam consistem principalmente nos bairros de Pinheiros, Itaim, Moema, e da Avenida Paulista. O campo foi realizado justamente nessas regiões, mas cabe ressaltar que tivemos dificuldades em encontrar entregadores em regiões mais afastadas do centro expandido. Tais centralidades coincidem também com as regiões privilegiadas para entregas divulgadas pela Ifood. Por outro lado, podemos perceber claramente uma dinâmica de deslocamento que abrange a espacialidade centro-periferia<sup>29</sup>. A maior parte dos entregadores entrevistados vivem em bairros periféricos ou em cidades da região metropolitana. Aqui destacamos

<sup>29</sup>As noções de centro e periferia serão aprofundadas ainda no presente capítulo

Grajaú, Itapecerica da Serra, Jardim Ângela, Capão Redondo, Raposo Tavares, Itapevi, Cotia, Guarulhos, Guaianases, Jardim Helena, Cidade Tiradentes e Itaquera com os maiores fluxos.

De acordo com o Mapa da Desigualdade (2022), os bairros Jardim Ângela, Grajaú, Capão Redondo, Guaianases, Jardim Helena e Itaim Paulista estão entre os que concentram a maior quantidade de população com menor remuneração média mensal do emprego formal, sendo que no Capão Redondo, essa remuneração é de R\$1.868,71. Ao mesmo tempo, Moema, Alto de Pinheiros, Itaim Bibi e Jardim Paulista são os bairro com a média de remuneração mais alta, com o destaque de R\$6.952,86 no bairro do Itaim Bibi. Além disso, os bairros Capão Redondo e Jardim Ângela também estão entre os com maior concentração de favelas, enquanto Alto de Pinheiros, Moema e Jardim Paulista não possuem nenhuma. Esses mesmos bairros concentram, respectivamente, a maior e a menor quantidade de pessoas pretas e pardas. Esses dados mostram preliminarmente que a dinâmica desigual entre consumidor e entregador se relaciona diretamente com a produção do espaço urbano que, fundamentado na propriedade da terra e nas rendas fundiárias, bem como no processo de valorização do espaço, (que envolve empresas de construção, de incorporação e o Estado), é marcado por uma profunda desigualdade, que se revela pela vida cotidiana, neste caso, podendo ser apreendida pela dinâmica do trabalho dos entregadores.

Para além do deslocamento entre centro e periferia - cujas noções abordaremos ainda no presente capítulo -, podemos observar outros tipos de fluxos. Os deslocamentos não ocorrem da periferia para o centro de maneira generalizada, existem certos padrões, por exemplo, os entregadores de Itapecerica e Grajaú, deslocam-se predominantemente para Moema, Zona Sul, já os entregadores que moram no extremo oeste, Itapevi, Raposo Tavares e Taboão da Serra, deslocam-se predominantemente para Pinheiros, e os entregadores da Zona Leste e Guarulhos se deslocam para a região da Rua Augusta e Avenida Paulista. As distâncias não são o único fator que explica esses deslocamentos. Apesar de haver uma lógica de deslocamento na qual os moradores da Zona Sul se deslocam para o início da Zona Sul, assim como os da Zona Oeste se deslocam para bairros centrais da Zona Oeste, as distâncias continuam sendo consideráveis. O que nos ajuda a compreender essas dinâmicas, mais que as zonas da cidade e a distância métrica entre o local de partida e o de chegada é a estrutura urbana, que revela o espaço da metrópole como condição de realização dessa nova morfologia do trabalho, como aponta Fioravanti (op. cit.) em seu trabalho.

No momento da elaboração dos mapas acima, haviam cinco bases da Ifood Pedal, para aluguel de bicicletas elétricas, sendo duas na região de Moema, duas em Pinheiros e uma na Rua Augusta. Ao longo da pesquisa, as bases de Moema foram desativadas, bem como a base no Largo da Batata, restando apenas as bases da Rua Augusta e Rua Cardeal Arcoverde, o que mostra o dinamismo com o qual estamos trabalhando em relação a forma com que a IFood lida com as demandas dos trabalhadores. No entanto, analisaremos a dinâmica exposta nos mapas, considerando as bases que existiam no momento da pesquisa de campo. Além das mudanças nas bases do Ifood Pedal, durante o período da pesquisa, pudemos observar diversas mudanças em relação a execução do trabalho, taxas de entrega, mecanismos de controle e ferramentas de comunicação. No início da pesquisa, não existia taxa mínima de entrega para a corrida, um dos entregadores entrevistados relatou já ter realizado entregas por R\$2,00. Durante o ano de 2020, a taxa mínima de entrega chegou a R\$5,31 para os *bikers*, e atualmente (2023) está em R\$6,00. No entanto, alguns entregadores relatam uma queda brusca no número de promoções do aplicativo, e por conta disso, em suas perspectivas, o aumento do valor da taxa não compensou, já que conseguiam ganhar mais com as promoções, mesmo com a taxa mais baixa.

Podemos perceber que os entregadores dão preferência para realizar as entregas com bicicletas elétricas, escolha esta que faz sentido, se pensarmos em mitigar ou reduzir, ainda que parcialmente, o desgaste físico que o trabalho exige, uma vez que a bicicleta elétrica requer menos esforço para o deslocamento. Os padrões de deslocamentos massivos das determinadas regiões periféricas para as bases do Ifood Pedal podem ser explicados pela desigual acessibilidade ao transporte público, mas não podemos inferir uma única regra em comum a todas essas dinâmicas, pois não há as mesmas infraestruturas de transporte público para todas os bairros periféricos que se deslocam para uma mesma base da IFood. Por exemplo, os entregadores que moram no Grajaú e vão até Moema podem realizar todo o trajeto de trem, mas os moradores de Itapeverica da Serra, que vão para a mesma região, não utilizam somente esse transporte, já que não há linhas de trem neste município, sendo obrigados a utilizar ônibus intermunicipais e outros meios de transporte. A distribuição desigual do transporte público nas periferias é uma realidade, apesar da periferia de São Paulo, em geral, conter menos investimentos nesse sentido, há regiões que não possuem linhas de trens e muito menos de metrô, fazendo com que o transporte intermodal seja mais utilizado - o que significa maior gasto com transporte e uma logística mais difícil, na maioria das vezes.

Vale ressaltar que, no início da pesquisa de mestrado, em 2019, não haviam ainda as bicicletas elétricas da Ifood Pedal, e era mais comum encontrar entregadores com bicicletas próprias realizando entregas. Com a implementação das bases do Ifood Pedal e a possibilidade de aluguel dessas bicicletas, ficou claro que os entregadores preferem usar as bicicletas elétricas, mesmo havendo relatos de espera de cerca de 6 horas em fila para retirar uma bicicleta, como verificamos em campo. Com as bicicletas próprias, os deslocamentos eram muito mais condicionados à estrutura cicloviária da cidade e à possibilidade de utilizar bicicletas dentro dos transportes públicos, especialmente metrô e trem. As regras de utilização de bicicletas no vagão foi modificada durante o período de isolamento social, aumentando os horários nos quais é permitido viajar com elas<sup>30</sup>. A partir da possibilidade de uso de bicicletas elétricas, é menos comum encontrarmos entregadores com bicicletas próprias nos vagões dos trens e metrôs, o que indica que o surgimento do Ifood Pedal também teve incidência na forma de uso do transporte público pelos entregadores.

Além das bicicletas elétricas da Ifood, há também a possibilidade de aluguel de bicicletas do Itaú, através do mesmo plano da Tem Bici para entregadores, que é também uma opção para aqueles que não conseguiram alugar as bicicletas elétricas por conta da alta demanda ou outros motivos. O uso da bicicleta elétrica é limitado por horários, já que elas são disponibilizadas a partir das 10h30 para o turno do almoço e a partir das 17h para o do jantar, e também pelo fato da bateria se esgotar depois de algum tempo de uso - cerca de 2 horas. Quando eles precisam devolvê-la, geralmente em horários com menos pedidos, costumam retirar as bicicletas do Itaú para tentar otimizar o tempo realizando mais entregas, até poderem retirar a elétrica novamente, o que configura vários turnos de trabalho seguidos, caracterizados pela necessidade dos entregadores “se virarem” na forma com que irão realizar as entregas. Vemos que as formas de deslocamento dos entregadores estão diretamente ligadas a infraestrutura física da cidade e se modificam na medida em que o Estado e as empresas de *delivery* implementam novas regras, constroem e destroem espaços e investem - visando um retorno financeiro - em equipamentos fundamentais para o trabalho, como as

---

<sup>30</sup> Até 2020 era permitido viajar com bicicleta nos metrôs e trens de segunda a sexta, das 20h30 às 00h, sábados das 14h às 00h e domingos o dia todo. Em meados de 2020 essa regra foi flexibilizada para permitir o embarque com bicicletas das 10h às 16h e das 21h às 00h de segunda à sexta e o dia todo aos finais de semana, o que se perpetua até hoje (2023). Antes do isolamento social e da flexibilização de tais regras, podíamos ver muito mais entregadores pedalando durante o dia, deslocando-se das periferias para o centro com as próprias bicicletas, o que aumentava consideravelmente a quantidade de quilômetros rodados por dia, e retornando de trem para suas casas com a bicicleta. Com a flexibilização dos horários e a implementação do aluguel de bicicletas elétricas, os entregadores deixaram de se deslocar tanto, efetivamente pedalando de suas casas às regiões com mais demanda de entregas, dinâmica esta que pudemos observar no trabalho de campo e a partir de vivências de deslocamentos e observações cotidianas da própria pesquisadora.

bicicletas elétricas. Independentemente dos meios utilizados, a quantidade de horas que a maioria dos trabalhadores entrevistados gastam para sair de suas casas e irem até as regiões de trabalho é considerável, podendo variar de 1 hora a 2 horas e meia. Embora a presença de infraestruturas de transporte público ou mesmo estruturas cicloviárias sejam determinantes nesse processo e no grau de desgaste que ele exige, as distâncias não podem ser eliminadas e os entregadores buscam estratégias para que o dia de trabalho seja rentável e menos cansativo possível. De acordo com Fioravanti (*idem*), os entregadores que utilizam apenas ônibus, ou pagam apenas uma condução, gastam, em média, R\$8,80 por dia, ou R\$228,80 mensais, considerando 26 dias de trabalho. Já os entregadores que precisam pegar dois tipos de condução gastam cerca de R\$397,80 mensais para ir e voltar dos locais de entrega para suas casas. Além disso, no período de coleta de dados (entre janeiro e abril de 2022), os entregadores gastavam cerca de R\$34,90 por mês para utilizarem o plano do Ifood Pedal, gerenciado pela Tem Bici, somados à mais R\$1 por cada retirada de bicicleta, resultando em cerca de R\$87,90 por mês apenas para ter acesso ao instrumento de trabalho. Dessa forma, podemos dizer que um entregador que utiliza dois modais de transporte público e assina o plano de aluguel de bicicletas da Tem Bici gasta cerca de R\$485,80 só com o trajeto de ida e volta e acesso ao meio de trabalho, sem mencionar gastos com alimentação, aparelho celular, internet e demais equipamentos. Ou seja, o deslocamento da força de trabalho, além dos materiais usados na realização do trabalho, são custeados pelo próprio trabalhador e, em parte, pelo Estado, uma vez que dizem respeito à infraestrutura urbana e ao modo como as empresas (no caso a Ifood) dela se utiliza para estabelecer seus pontos de encontro dos trabalhadores. Durante a pesquisa, além do valor dos planos ter sofrido aumento, o tempo e quantidade de vezes que o entregador pode retirar as bicicletas em cada uma das modalidades diminuiu. A dinâmica de aluguel de bicicletas também mudou. No início havia uma fila de espera que obrigava os entregadores a chegar no ponto do Ifood Pedal nas primeiras horas da manhã, mesmo que só começassem a trabalhar por volta das 10h. Flagramos entregadores em péssimas condições, dormindo no chão, sem comer, uma vez que as bases não possuíam nenhuma infraestrutura de apoio, nem sequer lugar para sentar. Foi relatado também que em uma das bases retiraram os bancos que haviam dentro dela, para que os entregadores não se concentrassem lá dentro. Depois desse ocorrido e de denúncias realizadas em redes sociais, a dinâmica se transformou, o aluguel de bicicletas é feito através de um código pelo qual o entregador pode agendar a retirada, o que diminuiu as filas. Além disso, é comum ver entregadores alugando as bicicletas mecânicas do Itaú, pois o aplicativo da IFood consegue registrar a retirada dela, oferecendo um acréscimo no valor da entrega quando o entregador a

utiliza em determinados horários e regiões da cidade. No entanto, muitos entregadores, como forma de burlar essa regra, alugam a bicicleta e a prendem em um poste, para simular que estão utilizando-a, mas na realidade estão com a bicicleta elétrica, ou com uma bicicleta própria, pois mesmo com o valor da taxa do plano, o acréscimo na entrega compensa.

Durante a realização do trabalho de campo, encontramos entregadores que relataram tentar fazer entregas em regiões próximas aos seus locais de moradia, porém os ganhos eram muito menores nesses bairros do que nos bairros com maior demanda por entregas, o que faz com que, mesmo levando em conta o tempo e o dinheiro gastos para se deslocar e alugar bicicletas elétricas, ainda assim, seja mais vantajoso fazer as entregas na região central. Aqui se observa, portanto, como a condição espacial da metrópole de São Paulo é determinante no modo como se estrutura esse ramo de atividade econômica e no desenvolvimento dessa forma específica de trabalho.

Em momentos de pausa ou descanso, os entregadores costumam se concentrar em praças, como o Largo da Batata, Praça dos Arcos, Praça Roosevelt, espaços com infraestrutura para utilizar banheiros, beber água e usar a internet como o Centro Cultural Vergueiro, estações de metrô ou mesmo em ruas e calçadas em pontos estratégicos, como na frente de shoppings, ou locais próximos às bases do Ifood Pedal. Nesse momento, os entregadores costumam conversar entre si, o que proporciona, segundo alguns deles, o estabelecimento de novas relações de amizade e cumplicidade.

Pudemos observar diversas formas pelas quais os entregadores tentam “burlar” o desgaste que o trabalho de entregas por aplicativos condiciona. A falta de investimento por parte das empresas de *delivery* em infraestruturas físicas e materiais para dar suporte ao trabalho do entregador é determinante para que estes criem suas próprias estratégias, dentro do limite do possível, de realização do trabalho, o que também explicita a transferência de custos fixos das empresas para a própria estrutura da cidade, contribuindo com a dinâmica do trabalho na cidade que faz parte da dinâmica *just-in-time*. Embora haja um controle do trabalho através da gestão algorítmica dos tempos e comportamentos dos entregadores, essa falta de investimento naquilo que suporta materialmente a permanência deles nos espaços da cidade - local de realização do trabalho - gera um sentimento ambíguo de “liberdade”, por não haver um espaço fixo de trabalho, bem como a ausência de um sujeito personificado no papel de chefe ou gerente. Ao mesmo tempo, existe um cotidiano repleto de coações e opressões, sofridas desde as condições extremamente precárias de trabalho, opressões por

parte do Estado, desgaste físico que o trabalho exige e atos discriminatórios por parte dos próprios clientes, ou moradores dos bairros em que são feitas as entregas. De todo modo, a presença - ou ausência - de infraestruturas no espaço urbano tem relação com a tentativa de “burlar” alguns aspectos desgastantes do trabalho. O cotidiano torna-se mais suportável se há um local em que é possível sentar e apoiar a bicicleta, usar o banheiro, se há locais em que os entregadores podem se encontrar para olharem a bicicleta uns dos outros, se existe uma rede de vendedores informais de marmitex, ou mesmo do cafézinho. Esses elementos, próprios do espaço urbano, que não é apenas um palco em que o cotidiano se desenrola e que está em constante disputa tornam-se fundamentais para a realização do circuito da mercadoria refeição, portanto, condicionam a forma com que os entregadores o ocupam.

Outro elemento central para analisarmos as dinâmicas e fluxos de deslocamento do trabalho no setor de *delivery* consiste nas formas que os próprios estabelecimentos comerciais do setor de alimentação se adaptam em moldes plásticos e flexíveis às exigências de diminuição de tempos entre produção e consumo. As chamadas “*dark kitchens*” são um exemplo dessas mudanças, também conhecidas como “cozinhas fantasma” (VIEIRA, 2022). Essas cozinhas são caracterizadas por serem pequenos estabelecimentos, que não chamam atenção (individualmente), nos quais operam apenas a parte de preparo das refeições. São estabelecimentos voltados exclusivamente para o *delivery*, localizados geralmente em regiões estratégicas da cidade, sem estarem inseridos em lugares que se concentram restaurantes, podendo até estar em bairros residenciais. Podem ser cozinhas de aluguel, nas quais mais de um estabelecimento compartilham o local para a produção das refeições. Essas cozinhas, até Maio de 2023 não possuíam regulamentação, o que reforça o caráter recente e altamente dinâmico do universo do *delivery* pautado pela produção e consumo *just-in-time*. As *dark kitchens* foram regulamentadas através do decreto Nº 62.365, de 08 de Maio de 2023 (SÃO PAULO, 2023), estipulando procedimentos que devem ser obedecidos para instalação de conjuntos de cozinhas industriais voltadas para o preparo de alimentos por meio de serviços de entrega. O que estamos presenciando, portanto, vai além de novas morfologias de trabalho, mas novos usos do espaço urbano e, principalmente, novas formas de consumo, especialmente levando em conta que estamos tratando de mercadorias altamente perecíveis, que são as refeições. O surgimento das *dark kitchens* ainda revela um outro aspecto que podemos caracterizar como uma atuação do capital imobiliário junto com o capital industrial, uma vez que se tratam de empreendimentos imobiliários voltados para o aluguel de espaços de produção de refeições em grande escala, o que aponta a necessidade dessa produção

circular e ser consumida no menor tempo possível e, nesse caso, a diminuição física das distâncias é essencial.

Desde a produção até o consumo das refeições prontas, todos os movimentos que existem por trás desse processo devem se adequar a lógica *just-in-time*, e a cidade é meio e condição para que isso se concretize, sendo constantemente modificada e transformada, destruída e reconstruída. O espaço deve ser adaptado de forma a garantir uma plasticidade que privilegie uma produção otimizada e os fluxos com menos obstáculos possível dessas mercadorias para sua realização. Não à toa, os entregadores utilizam bicicletas e motocicletas, o que os leva a driblar o congestionamento da cidade. Ainda que a bicicleta não atinja a velocidade de um automóvel, a condições de trânsito nas quais a cidade se encontra a torna uma vantagem em relação às distâncias - mesmo que isso envolva o desgaste físico e um risco à vida desses entregadores.

Através da análise da cadeia de produção que o serviço oferecido pelos aplicativos envolve, podemos entender que o trabalho mediado por plataformas é estruturado com a participação de outras empresas e da ação do Estado, pois ao contrário do que a visão que a própria empresa divulga de que basta conectar, pela plataforma, o consumidor ao produto, observamos que o espaço e suas condições e infraestrutura são fundamentais para que, de fato a mercadoria se realize, chegando ao consumidor final. Assim, é necessário ter as bases, a empresa que aluga as bicicletas e mais recentemente, as *dark kitchens*, além do espaço físico da própria metrópole, que garante aos entregadores que haja, no mínimo, um espaço público que possam ocupar ao longo do dia e meios de transporte para deslocarem-se inicialmente até as regiões de centralidade do trabalho. A plataforma, não elimina a condição espacial, nem tampouco a exploração do trabalho. Ao contrário, ao estar submetido a uma rede de empresas, o trabalhador se sujeita a um número maior de ordens e determinações que aumentam o grau de exploração de seu trabalho, tornando o cotidiano de trabalho ainda mais desgastante.

## **2.2 O trabalho dos entregadores no espaço urbano e a produção capitalista: a produção do espaço como mercadoria e a reposição dos termos da relação centro-periferia**

O fato da maior parte dos entregadores morarem em bairros periféricos e municípios da região metropolitana de São Paulo e se deslocarem enquanto força de trabalho para a região central da cidade aponta para a estrutura da dinâmica centro-periferia que não se

restringe aos entregadores, mas à classe trabalhadora como um todo. O processo de periferação da população se constitui historicamente, mobilizado pelas necessidades do processo de acumulação capitalista que se manifestam no e pelo espaço urbano.

Quando falamos em centro, não estamos falando em uma centralidade dual ou única, mas de múltiplas centralidades, que se desdobram e se recriam constantemente, uma vez que a centralidade nunca se faz completa (ALVES, 2010), pois trata-se de um termo relacional, que está sempre em movimento, assim como a periferia, que possui suas próprias centralidades<sup>31</sup>. Dessa forma, não há um único centro, mas diversas centralidades que estão sempre relacionadas a outras localidades, em maior ou menor escala. As múltiplas centralidades, por sua vez, são derivadas de movimento de implosão-explosão da metrópole industrial, que descaracteriza aquilo que era entendido como o centro, criando novas configurações espaciais.

Os dois sentidos do deslocamento - o da força de trabalho e o deslocamento das mercadorias - refletem, por um lado, em uma concentração de infraestruturas, informações, serviços, comércio e oportunidades de trabalho em geral em uma região, que hoje caracterizamos como centro expandido e, por outro, em uma valorização desse espaço que impede que esse trabalhador habite esses lugares, sendo obrigado buscar locais mais distantes desse centro, portanto menos valorizados e mais baratos, para viver. O centro expandido fica reservado, predominantemente à estratos da classe trabalhadora que possuem melhores condições de vida e maior poder aquisitivo - sendo esta historicamente constituída - e às elites. O fundamento que produz essa desigualdade - o processo de acumulação capitalista que tem como centralidade a extração de mais-valia e portanto, a exploração do trabalho, de uma classe sobre outra - produz também a segregação socioespacial.

Entendemos, nesse contexto a partir da perspectiva marxista, que existem duas grandes classes, a trabalhadora (historicamente expropriada e explorada) e a classe que vive do trabalho alheio e de rentismo, no entanto, é necessário transpor essa noção para a realidade brasileira, na qual existem substratos de faixas de renda entre a classe trabalhadora, que determina suas condições de vida. Esses substratos não são aleatoriamente determinados pelo

---

<sup>31</sup> O bairro de Santo Amaro, em São Paulo, por exemplo, é uma centralidade em relação à Zona Sul, ainda que esteja distante da região do centro histórico da cidade, devido à grande quantidade de comércios e serviços que se distribuem em um largo no qual as pessoas circulam a pé, além de ser acessível através de transportes públicos que saem de muitos bairros da Zona Sul. No entanto, quando falamos de centralidade na dinâmica do trabalho dos entregadores, não nos referimos a Santo Amaro, mas ao centro expandido de São Paulo, que é, por sua vez, uma composição de diversos bairros que vai muito além do centro histórico. São bairros que cobrem, além da região do centro histórico, grande parte da Zona Oeste e partes do início das zonas Sul e Leste.

acaso, mas provém de relações estruturais e históricas que compõem a nossa sociedade. Quando falamos de entregador de aplicativos e consumidor de aplicativos, não estamos falando - na maioria dos casos<sup>32</sup> - de duas classes sociais distintas, a classe trabalhadora e a classe que vive do trabalho alheio, mas de diferentes grupos de sujeitos sociais que compõem a classe trabalhadora. Não por acaso, o perfil dos entregadores não é o mesmo dos consumidores, uma vez que tratam de sujeitos históricos distintos, ainda que estejam sujeitos ao mesmo mecanismo que opera a reprodução capitalista por meio da extração de mais-valia. No caso dos entregadores, estamos falando de um trabalhador precarizado, mal remunerado, com pouco acesso à infra estruturas urbanas e dificuldade de permanência em empregos formais, como vimos no capítulo 1.

Compreender, portanto, o cotidiano desse trabalhador, nos permite iluminar as dinâmicas socioespaciais que condicionam o seu trabalho, mas se faz necessário, também, refletir acerca do espaço como historicamente condição e meio da reprodução do capital, para compreender o fundamento dessa segregação desigual e da produção do cotidiano como um conceito específico de um momento desta reprodução. No caso da presente pesquisa, estamos falando da metrópole de São Paulo, e é nesse contexto que retomaremos brevemente a constituição da periferia e da centralidade como processos vinculados à reprodução ampliada do capital.

A periferia de São Paulo se constitui no século XX, acompanhando o processo de industrialização nos anos 50. De acordo com Rizek (CARLOS; RIZEK, 2022), a periferização consiste em um processo longo, que produz formas de segregação socioespacial, porém em São Paulo, as periferias surgem como subúrbios, cuja dinâmica se transforma com o trabalho industrial na medida em que o processo de urbanização se consolida como hegemônico. Ou seja, a periferização está diretamente ligada ao trabalho e à reprodução da vida por meio da mercadorização do cotidiano, com intervenção, em maior ou menor grau, de políticas de Estado.

Kowarick (1979) reforça a constituição histórica das periferias brasileiras, em específico na cidade de São Paulo, como um processo que se estabeleceu no início do século XX, no início do período industrial. Até os anos 30, era comum as empresas construírem vilas operárias para seus trabalhadores, que ficavam próximas às fábricas - os bairros da

---

<sup>32</sup> De acordo com uma pesquisa de perfil de consumidor de *delivery* encomendada por VR Benefícios e realizada pelo Instituto Locomotiva (MONITOR MERCANTIL, 2021), as classes mais altas da sociedade brasileira consomem menos *delivery* do que a chamada classe média.

Mooca e Brás são alguns exemplos de bairros operários. Essa política permitia um rebaixamento de salários, uma vez que os operários tinham menos gastos com aluguel e despesas de deslocamento. Essa dinâmica se transformou na medida em que o trabalho industrial no Brasil se expandiu, fazendo com que já não fosse mais vantajoso às empresas se responsabilizarem pela moradia dos trabalhadores. Nesse momento, há um movimento migratório intenso, principalmente de estados nordestinos para São Paulo, em busca de trabalho na cidade. Parte desses custos das empresas, portanto, são transferidos para o Estado, que atua economicamente no mercado imobiliário e as vilas operárias são dissolvidas e substituídas por cortiços e favelas. O momento de crescimento da produção industrial, portanto, faz com que os trabalhadores ligados à indústria ou setores derivados dela, como comércio e serviços, sejam expulsos de regiões centrais. Nesse momento, surge a chamada periferia, caracterizada, segundo o autor, por aglomerados distantes dos centros, com infraestrutura precária e formas irregulares e ainda de acordo com Rizek (op. cit.) constituem locais em que se produz mercadorias intensamente, que passam por circuitos de comércio popular, mas também de luxo. Do ponto de vista da produção do espaço, os interesses imobiliários já tinham força nesse contexto, mostrando que a especulação é parte inerente do crescimento da metrópole, em prol da valorização da propriedade privada e amparada pelo Estado, uma vez que os loteamentos e ocupações periféricas já haviam se estabelecido com intensa movimentação, levando ao que o autor chama de “processo desordenado de expansão urbana” (p. 32), mas, revelando uma lógica nesta suporta desordem, que é a lógica do mercado imobiliário, mais especificamente ligado à constituição de novos loteamentos, ou conjuntos habitacionais populares. Esse processo, portanto, foi levado adiante pelo setor imobiliário e a ocupação de novas áreas teve forte teor especulativo, juntamente com a expansão da presença de infraestruturas fundamentais como linhas de ônibus e saneamento básico, o que contribuiu na valorização das áreas em questão, transferindo ao valor da terra o serviço público. O autor usa o exemplo da construção de estações de metrô na cidade, que imediatamente valoriza os bairros e aumenta o preço dos aluguéis, expulsando parte da população para mais longe. Com a criação de novos núcleos industriais, foram se estabelecendo novas centralidades e novas periferias, dentro do que já era considerado periferia. O crescimento demográfico acelerado, portanto, teve como uma de suas características a distância dos locais de moradia aos locais de trabalho, conduzindo a necessidade de enormes deslocamentos, dinâmica que podemos observar com clareza até a atualidade. Nesse contexto, podemos dizer que ocorre o que Lefebvre (1968) chama de “explosão-implosão” da cidade. O autor compreende que durante o século XX, o sistema

capitalista teve de se desenvolver por meio de um salto qualitativo em suas forças produtivas. Nesse momento, a produção capitalista por meio da produção de mercadorias e bens de consumo já não era suficiente para garantir a acumulação em níveis satisfatórios para a reprodução do capital, movimentando-se portanto, na direção da reprodução das relações sociais de produção. Ou seja, não mais apenas o momento da produção de mercadorias - o momento do trabalho em si, dentro da fábrica ou do local de trabalho - era apropriado pelo capital, mas também o momento da vida privada do trabalhador, transformando sua vida cotidiana em um cotidiano mercantilizado, capaz de gerar rendimentos para o capital.

O momento de implosão-explosão da cidade industrial também compõe o movimento de consolidação de um cotidiano produzido como mercadoria. A vida cotidiana, característica da sociedade pré-industrial, é colonizada pelo mundo da mercadoria (CARLOS, 2014), transformando-se em um cotidiano programado e prescrito. Nesse sentido, utilizamos a categoria cotidiano como uma dimensão central da pesquisa, pois através da compreensão de que existe um cotidiano produzido como mercadoria - e não simplesmente como uma sucessão de eventos do dia-a-dia -, podemos revelar elementos importantes que fazem parte da rotina do trabalho dos entregadores de aplicativo. Carlos (op. cit.) caracteriza a colonização da vida cotidiana pelo mundo da mercadoria como elemento central da sociedade moderna industrial do século XX pautada pela produção em massa, como expusemos no capítulo 1. A autora aponta o cotidiano como lugar da totalidade, onde se realiza o local e o mundial, que se materializa no conjunto de relações que compõem a diversidade da modalidade do vivido. A produção espacial realiza-se no plano do cotidiano, revelando-se como produto da divisão técnica e social do trabalho, produzindo um espaço fragmentado e hierarquizado, e portanto, conflituoso. Tais conflitos fazem parte do cotidiano, e cada sujeito os vive de forma diferenciada, vivendo as coações, as restrições e as segregações - pelas quais o valor de troca é privilegiado - de modos diferentes. O cotidiano é ditado por um ritmo que deve ser melhor formulado para servir à acumulação expandida de capital, os sujeitos devem viver de acordo com esse ritmo, produzindo e consumindo mercadorias e alimentando o ciclo da reprodução ampliada do capital. O cotidiano produzido como mercadoria é marcado pelo que Lefebvre (1991) chama de “sociedade burocrática do consumo dirigido”, ou seja, uma sociedade em que o consumo torna-se, de forma hegemônica, a mediação das relações sociais.

É necessário ressaltar que o contexto em que Lefebvre escreve é o da sociedade europeia no século XX. São, portanto, Estados que tinham políticas de bem-estar social

voltadas à uma classe média consolidada, que tinha acesso ao mercado formal de trabalho regulamentado pelo Estado. No Brasil, não houve Estado de bem-estar social, apesar de ter passado por um período industrial relevante, que de fato gerou empregos estáveis e contribuiu para a construção de um horizonte de consumo que possibilitou, em muitos casos, na compra de casas próprias, automóveis etc. O *modus-operandi* do capital global, nesse momento produziu um cotidiano mercadológico, porém isso não significa que todos os países se inseriram completamente nesse modelo de sociedade burocrática de consumo dirigido. Os países periféricos ao sistema, como é o caso do Brasil, foram mobilizados para que esse cotidiano produzido através de um Estado de bem-estar social se consolidasse em países centrais, por isso, o consumo em massa em países periféricos ocorreu de forma desigual, mesmo no auge da industrialização. O trabalhador brasileiro, portanto, se insere no processo de colonização do cotidiano pelo mundo da mercadoria, mas não totalmente. O consumo dirigido é ilusório, e não garante um bem-estar social de fato, como na Europa. Hoje em dia podemos vislumbrar os efeitos dessa inserção desigual. Se antes, mesmo em um país periférico como o Brasil, o trabalho industrial possibilitava, ainda que de forma precária, o consumo de bens duráveis, como comprar uma casa e um carro, hoje em dia essa possibilidade é minada, pois não há mais um horizonte de estabilidade financeira através do trabalho, o que coloca a construção de uma vida estruturada a longo prazo, em um lugar muito mais distante.

Quando a vida é invadida pelo mundo da mercadoria, a vida cotidiana é fragmentada entre trabalho, vida privada, lazeres programados, deslocamento e o cotidiano torna-se prescrito, previsível, repetitivo, sem espaço para o novo ou para o diferente, com a promessa de funcionalidade e economia de tempos e espaços. No Brasil podemos observar essa dinâmica, ainda que inserido de forma desigual nesse processo. A relação centro-periferia reforça essa fragmentação, pois existe de fato uma distância física considerável entre trabalho e vida privada, entre a constituição de lazeres programados - predominantemente investidos em regiões centrais - e a vida na periferia. Ou seja, o local da reprodução das relações de produção - o espaço - é, em si, uma mercadoria, na medida em que condiciona todos os aspectos da vida dos trabalhadores a ser produtiva nos termos do valor de troca, não só os tempos voltados especificamente ao trabalho. O uso e o valor de uso, portanto, são subsumidos à troca e ao valor de troca e a produção do cotidiano coincide também com a produção do espaço como mercadoria. O espaço deixa de ser apenas o local em que se produzem mercadorias, tornando-se ele mesmo uma mercadoria. O espaço produzido como

mercadoria entra na lógica do mundo da mercadoria, na qual existe o predomínio do valor de troca e, portanto, para acessá-lo, é necessário comprá-lo. As relações sociais de produção produzem não só o espaço, mas também definem o seu acesso, ou seja, o seu consumo mercadológico, impondo barreiras, negações e desigualdades profundas que se materializam no cotidiano. De acordo com Carlos:

“Lefebvre, em vários momentos de sua longa obra, insiste na dupla determinação da noção de produção: de um lado, a produção de objetos, produtos, mercadorias (o que significa dizer que o processo gera um mundo objetivo) e também a produção do espaço como condição da reprodução da vida social. Aqui, a prática sócio-espacial aponta para essa objetividade. De outro lado, a noção de produção contempla o processo de subjetivação: a produção do mundo da mercadoria, com sua linguagem e representação. Mas, ao mesmo tempo em que o homem produz o mundo objetivo (real e concreto), produz igualmente uma consciência sobre si – assim ele se produz no processo, como humano, consciência, desejos; um mundo de determinações e possibilidades capaz de metamorfosear a realidade (como possibilidade de realização do negativo).” (CARLOS, 2011, p. 56).

A autora aponta que a produção do espaço não está vinculada apenas à reprodução das relações sociais de produção capitalista, mas também a produção do humano, da sociedade e do subjetivo, que guia os desejos da vida, e portanto, no capitalismo, orienta o consumo mercadológico. A sociabilidade, os encontros, a satisfação de necessidades e desejos são marcadas pelo consumo que, constituído por relações de produção desiguais, só é acessado pela mediação do valor de troca. Nesse sentido, o espaço é produzido de forma desigual. O momento da produção e do consumo revela a produção do espaço, já que as relações sociais de produção produzem não só mercadorias, objetos a serem consumidos, mas o espaço segregado, e portanto, a vida cotidiana que nele se reproduz. Nesse momento, a urbanização se desvincula do processo de industrialização, produzindo a si mesma e a sociedade urbana, o espaço produzido como mercadoria entra na lógica do mundo da mercadoria, na qual existe o predomínio do valor de troca e, portanto, para acessá-lo, é necessário comprá-lo.

A produção do espaço e a produção de um cotidiano mercadológico fragmentado em um país da periferia do sistema tem implicações na chamada centralidade da cidade de São Paulo. Apesar de encarmos a região do centro expandido como uma região valorizada, existem fragmentos no centro da cidade extremamente desvalorizados, ao passo em que há bolsas de valorização em bairros mais periféricos. Kowarick reforça essa dinâmica expondo a especulação em áreas estagnadas ou decadentes que recebem investimentos do Estado. No

entanto, a complexidade de infraestruturas, ocupação demográfica e processos históricos muitas vezes revelam dificuldades para que os fluxos de valorização se concretizem sem obstáculos, o que ajuda a explicar a existência de áreas decadentes na metrópole. A desigualdade não ocorre apenas na forma centro-periferia, mas também dentro dos centros e dentro das periferias, além de outras formas.

Nas décadas de 70 e 80, época em que Kowarick escreve, a constituição das favelas ainda seguia a lógica espacial da industrialização, localizando-se em áreas em que a mão-de-obra não qualificada se concentrava. O autor ainda ressalta a dinâmica de autoconstrução, morfologia muito característica da periferia de São Paulo, marcada por mutirões, ocupação de terrenos e vendas irregulares de lotes anteriormente grilados, que caracterizam até os dias de hoje a moradia periférica, que conta com diversos imóveis em situação irregular, ou cuja documentação foi regularizada recentemente. A periferia foi caracterizada por esse tipo de ocupação, além do surgimento das políticas habitacionais populares promovidas pelo Estado, como o programa do Banco Nacional de Habitação (BNH), Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU) e, mais recentemente, citado por Rizek (op. cit.), o programa Minha Casa Minha Vida, que teve grande participação do mercado imobiliário privado, garantindo uma forma intensiva de valorização imobiliária. Tais políticas, bem como a dinâmica de autoconstrução são vantajosas para o setor privado, não só por conta da valorização da propriedade privada, mas também por refletir uma diminuição nos custos de reprodução da força de trabalho, o que legitima o rebaixamento de salários. Essa diversidade de morfologias e a especificidade da autoconstrução em São Paulo aponta que, embora a vida cotidiana tenha sido colonizada pelo mundo da mercadoria e transformada em um cotidiano produzido, haviam ainda resquícios de uma vida cotidiana comum, em que se perpetuavam relações de solidariedade mútua. Existem traços de um cotidiano comum que ajudam a entender como nasce a resistência na periferia. Nesse contexto, há lutas intensas por direitos básicos como saneamento, pavimentação, água encanada, entre outras reivindicações, lutas estas que passam a fazer parte de uma luta coletiva em torno de questões comuns. Kowarick aponta que a periferia é protagonista do movimento de Reforma Urbana nos anos 80.

Nos anos 90, com a consolidação do período neoliberal no Brasil, há um esfacelamento da periferia constituída dessa forma. Sendo a relação centro-periferia dialética e relacional, como expusemos, as periferias são fracionadas, formam-se periferias de periferias e novas centralidades periféricas, as distâncias para o chamado centro expandido,

que concentra atividades políticas e econômicas, fica maior. Os moradores das periferias são expulsos para ainda mais longe até o ponto de serem expulsos da própria cidade de São Paulo, morando em outros distritos da região metropolitana, como é o caso de muitas famílias dos entregadores. Essa relação torna não só o tempo gasto em deslocamentos maior, mas o acesso à infraestrutura urbana mais difícil e a vida mais precária. Um exemplo disso é o fato dos moradores de outros municípios, que trabalham em regiões mais próximas ao centro de São Paulo, serem obrigados a tomar transportes intermunicipais, que muitas vezes são mais caros que os municipais (de São Paulo) e nem sempre possuem integração com estes. Além disso, muitas famílias são obrigadas a construir suas casas, ainda de forma irregular, em locais que podem ser caracterizados como áreas de risco, ou áreas de mananciais, como regiões do extremo sul de São Paulo, o que também reforça a falta de acesso a saneamento básico elementos básicos que garantam uma qualidade de vida mínima.

Além da fragmentação da vida cotidiana no momento da inserção do cotidiano produzido como mercadoria na lógica da valorização do capital, a reestruturação produtiva que revela uma produção flexível dá uma nova dimensão aos processos industriais. A necessidade de redução massiva de custos das indústrias e empresas desmonta, gradualmente, os grandes complexos industriais e a infraestrutura necessária para a produção e circulação de mercadorias se espalha pelo espaço da metrópole. O espaço urbano voltado a essa necessidade reforça a segregação ao passo em que são construídos novos eixos para circulação das mercadorias agora distribuídas em galpões pela cidade. São construídas novas rodovias e estradas, novos edifícios e os espaços de circulação tornam-se produtivos (DAMIANI, 2004). Essa dinâmica requer desapropriações, remoções e valorizações que acarretam em mais expulsões da população periférica para periferias ainda mais distantes. A autora reforça que os elementos materiais envolvidos na produção do espaço urbano, como edifícios, avenidas, pontes e estradas são, além de condição material para que o processo de produção, circulação e distribuição dos valores produzidos se realize, valores em si próprios, ou seja, formas autônomas do capital, realizando-se enquanto capital fixo cujas formas de valor aparecem cada vez mais como financeirizadas e abstratas. Essa análise coaduna com a ideia de que os custos das empresas de tecnologia do setor de *delivery*, transferidos não só para os trabalhadores, mas também para a cidade, a torna capital fixo, reforçando a noção de um espaço produzido e produtivo. Ferrari (op. cit.) caracteriza essa cidade produzida como capital fixo que sai de dentro das fábricas e é transferido para as infraestruturas urbanas, como uma metrópole *just-in-time*, como já citamos anteriormente. A cidade, portanto, é adequada às necessidades desse modelo, sendo implementado um grande dinamismo em suas

formas e funções, priorizando a circulação de mercadorias (e não de pessoas, embora pessoas também sejam mercadorias nesse sistema), produzindo espaços de troca e não de uso e destruindo tempos que não sejam rápidos e voláteis (o tempo da socialização, da reunião, da festa, daquilo que não é necessariamente produtivo). Reforçando a ideia de que o processo de reestruturação produtiva produz não só uma produção flexível, mas um espaço mercadológico que sirva à valorização do capital, Alvarez (2018) aponta que as crises de acumulação do capital são, em parte, amortecidas por esse processo de produção do espaço como mercadoria, produzindo um novo espaço urbano que viabiliza a produção do valor. Esse processo que consiste também na destruição e reconstrução de imóveis e infra estruturas urbanas, que são valorizados através da especulação, retomando a ideia da propriedade privada como fundamento da segregação, reforça a relação entre a produção do espaço e a financeirização da economia<sup>33</sup>.

Dessa forma, as relações sociais de produção que produzem a segregação e a desigualdade se revelam em acessos diferenciais ao espaço, pois há uma valorização diferencial, e a propriedade privada impõe barreiras, negações e desigualdades profundas que se materializam no cotidiano. Nesse sentido, além do espaço ser produzido e apropriado de forma desigual, o elemento da precarização extrema do trabalho contribui para a precariedade da vida uma vez que esses trabalhadores vivem no plano do imediato e a construção de formas de resistência é extremamente minada por essa necessidade urgente da reprodução básica da vida e, quando há alguma sobra, os desejos orientados pelo consumo mercadológico dificultam a construção de um horizonte a longo prazo para a consolidação de uma vida com mais qualidade no futuro.

O processo de produção da vida como mercadoria, portanto, amplia o processo de alienação, agora como alienação espacial (DAMIANI, op. cit.), na qual os trabalhadores são também desapropriados da própria cidade, através dos mecanismos que produzem a segregação e a desigualdade e os expulsa cada vez mais para longe da centralidade da cidade, acompanhando a alienação do trabalho, ou seja, as relações hierárquicas, de opressão, segregação e coações do espaço, se somam a hierarquia social, fundamentada na expropriação da mais-valia produzida pelo trabalho. O Estado tem papel fundamental nesse

---

<sup>33</sup> É importante ressaltar que, embora estejamos falando de um momento da produção capitalista em que, a partir dos anos 90, o processo de financeirização torna-se hegemônico no Brasil, o objeto central que estamos tratando aqui - as dinâmicas de trabalho do setor de *delivery* por aplicativos na metrópole produzida - trata-se, fundamentalmente de um processo de produção e circulação de mercadorias. A inserção do urbano no processo de financeirização é desigual, traçando relações indiretas com o cotidiano dos trabalhadores como um todo - como por exemplo a segregação socioespacial reforçada pelos movimentos de especulação imobiliária - mas o elemento central que estamos tratando é uma produção efetiva.

processo, determinando os movimentos de desocupação, desapropriação, remoções, investimentos em infra estrutura, flexibilização de leis, entre outros, legitimando esses movimentos que inferem diretamente em como a população mora, se desloca, trabalha e se reproduz de maneira geral.

No que esse processo implica quando estamos falando dos entregadores de aplicativo? Os deslocamentos que realizam pela cidade para efetivar seu trabalho revelam a trajetória social de uma população que foi historicamente mão-de-obra superexplorada, produzindo mercadorias e a própria cidade como mercadoria e, portanto, sendo o fundamento da valorização do capital e do espaço., e. Os entregadores são, portanto, filhos e netos daqueles que migraram do nordeste para o sudeste em busca de trabalho, dos trabalhadores realocados de vilas operárias para os subúrbios, dos trabalhadores negros e pardos que foram desapossados de suas terras, alienados do trabalho não-produtivo, em termos de capital, e nunca tiveram condições de estudar ou se capacitar para alcançar melhores salários e condições de vida. A reprodução de suas vidas é pautada pela segregação espacial, mas também uma segregação racial, de gênero e de classe, uma segregação nas formas de existir, de falar, se vestir, consumir e construir uma imagem própria.

As possibilidades de ocupar um espaço na cidade é, portanto, desigual, uma vez pautada pela produção e reprodução de valor que contém em sua essência uma relação de exploração. Ao mesmo tempo, o processo de valorização do espaço e as determinações da propriedade privada da terra, fragmentam o espaço, impedindo o livre acesso e apropriação à cidade. Essa relação é responsável pelas desigualdades nas formas de morar, trabalhar, se locomover e acessar a cidade, tanto em relação àquilo que é público quanto ao privado. Embora o cerne da contradição esteja na transformação do cotidiano e todas as suas formas em mercadorias, ou seja, na privatização de diversos aspectos da vida, o acesso àquilo que ainda é público também é dificultado por essas dinâmicas desiguais que compõem a vida cotidiana. O trabalho dos entregadores no espaço urbano configura um trabalho com novas formas de gestão e precarização, mas cujo fundamento já existe, tratando-se de uma radicalização dos trabalhos caracterizados como sub-empregos, informais, braçais e não qualificados, que foram historicamente destinados à população que vive hoje nas periferias. Estamos olhando para uma nova etapa da reprodução capitalista, na qual o dinamismo que envolve as transformações do espaço urbano é extremamente intenso, mas não modifica a estrutura de classes consolidada, apenas reforça novas formas de exploração e precarização da vida. Nessa etapa, o trabalhador precarizado que vive na periferia se depara com novos

horizontes - ou com a falta deles. O horizonte de consolidação de uma certa estabilidade no médio prazo que antes era possível vislumbrar para os trabalhadores industriais que construíram as periferias é hoje muito mais distante para os jovens. O horizonte de tempo que vemos atualmente é o do imediato, daí a dificuldade em mobilizar os entregadores de aplicativo, que vivem nesse plano da urgência (o que será aprofundado no próximo capítulo).

Assim, a discussão sobre a relação entre produção do espaço urbano e as dinâmicas do trabalho de entregas em São Paulo reforça o fato de que a relação centro-periferia é recrudescida (FIORAVANTI, op. cit.). Podemos afirmar isso a partir da análise da desigualdade que existe entre o perfil do entregador e do consumidor - em termos de renda, locais e condições de moradia, cor e raça, hábitos de consumo, entre outros - a segregação socioespacial, permeada tanto pelas distâncias físicas e desgaste de deslocamento, quanto a desigual infraestrutura de transportes que atende bairros periféricos e centrais e ao fato das bases do Ifood Pedal se localizarem no próprio centro expandido, assim como as *dark kitchens*, sendo mais um elemento que obriga os entregadores - e os trabalhadores das cozinhas, embora não seja deles que estamos tratando especificamente, mas vale a pena ressaltar - a se deslocarem para essa região. Além disso, produção e consumo das mercadorias que estamos tratando - as refeições - que envolve desde o trabalho do cozinheiro até o trabalho do entregador que permite a circulação dessas mercadorias - se entrelaça com as transformações constante do espaço urbano - que é também mercadoria -, para que esse processo de realização da mercadoria se dê no menor tempo possível.

### **Capítulo 3. A prática socioespacial do trabalho: a experiência do vivido e o sujeito entregador**

## **Introdução**

“Yuri, tudo bem por aí? Espero que sim”, foi a introdução da mensagem que chegou no antigo celular de Yuri, através do aplicativo da Ifood, onze dias após sua morte, que ocorreu durante uma entrega do aplicativo. O entregador de 29 anos usava uma motocicleta para trabalhar na cidade do Rio de Janeiro e em Maio de 2022 sofreu um acidente fatal enquanto levava um pedido para um cliente. A Ifood enviou a mensagem automática para comunicar o desligamento do entregador por “má conduta”, por não ter entregado o lanche que estava em sua *bag* no momento do acidente. A família do entregador não conseguiu acessar a cobertura do seguro aos “parceiros”, nem o auxílio funeral. De acordo com a reportagem do Intercept (2022), menos de um mês antes do acidente, o iFood havia divulgado um pacote de quatro novas coberturas de seguro aos “parceiros” – como a empresa chama os entregadores que atuam na plataforma. As coberturas para acidentes, morte, invalidez e lesão temporária foram somadas a uma proteção especial para mulheres, cobertura para educação de filhos de entregadores e, em caso de acidente, suporte com um programa de recomeço para famílias de vítimas e o auxílio-funeral de R\$ 5 mil.

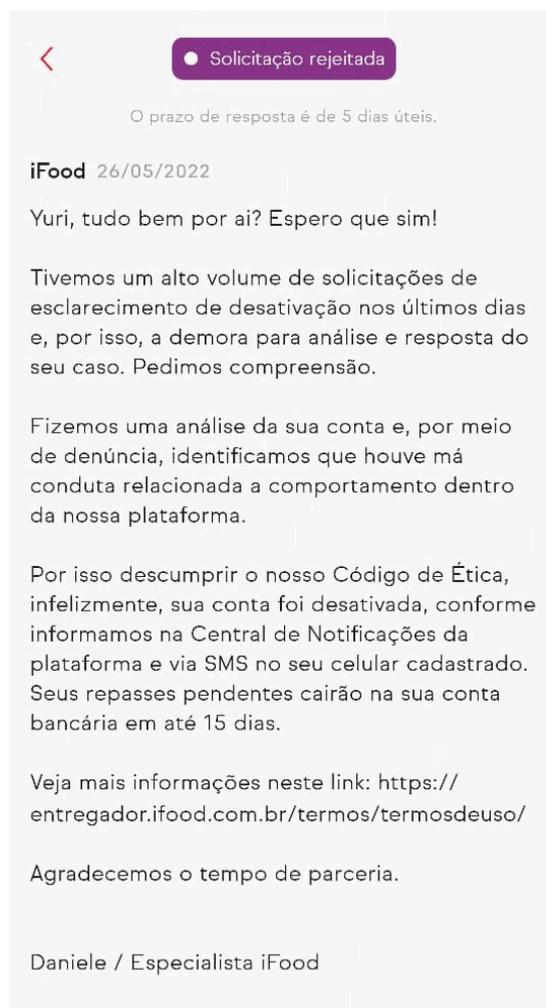


Fig. 5. Captura de tela de print exposto na reportagem do Intercept (2022)

O caso de Yuri não é isolado. Dos entregadores entrevistados, a grande maioria diz já ter sofrido algum tipo de acidente durante as entregas, porém absolutamente nenhum deles teve acesso ao seguro acidentes oferecido pela empresa. Um deles relata ter sofrido um acidente durante uma entrega, cujo resultado foi um bloqueio do aplicativo, mas que além disso, o acidente o deixou fisicamente impossibilitado de trabalhar durante uma semana. O entregador buscou o auxílio acidentes, mas chegou à conclusão de que não valeria a pena, pois seria um processo burocrático, que ao final, quando o auxílio fosse liberado, ele já estaria recuperado para trabalhar novamente, mas seria obrigado a ficar 15 dias sem realizar entregas, recebendo o auxílio que equivaleria a metade de um salário mínimo, dinheiro que ele conseguiria fazer em poucos dias de trabalho.

De acordo com uma matéria do Intercept (RIBEIRO, 2022), dados revelados no relatório da CPI dos Aplicativos da Câmara Municipal de São Paulo mostram que em seis anos, a porcentagem de entregadores de aplicativo no setor de traumas do Hospital das



40	Preto	Masculino	Morro Doce	Própria	Autônomo	2 mil a 3 mil	6-8
32	Preto	Masculino	Canindé	Própria	Autônomo	1,5 mil a 2,5 mil	6
31	Branco	Masculino	Butantã	Própria	Autônomo	1,5 mil a 2,5 mil	6
43	Preta	Feminina	República	Própria	Coletivo	2 mil	6-8
32	Pardo	Masculino	Carapicuíba	Própria	Cooperativa	2 mil a 3 mil	8
29	Branco	Masculino	Osasco	Própria	Cooperativa	2 mil	8
28	Pardo	Masculino	Guaianases	Alugada	Ifood	2 mil a 3 mil	12-14
37	Branco	Masculino	Tatuapé	Alugada	Ifood	2 mil a 3 mil	12-14
21	Preto	Masculino	Itapeverica	Alugada	Ifood	2 mil a 3 mil	12-14

Tabela 1. Relação comparativa dos entregadores entrevistados em relação à idade, raça, gênero, região de moradia, tipo de bicicleta utilizada, renda média mensal e número de horas diárias trabalhadas.

Elaboração própria a partir de dados coletados em entrevistas.

Podemos ver que  $\frac{2}{3}$  deles são pretos e pardos, e apenas uma é mulher. O mais jovem deles tinha 21 no momento da entrevista, e o mais velho 43. Também é interessante observar que todos os entregadores que trabalham para a Ifood alugam bicicletas para trabalhar, enquanto todos os outros entregadores, que não trabalham para aplicativos, utilizam bicicleta própria. A faixa de renda é muito próxima entre os entrevistados, variando de R\$ 1.500 a R\$ 3.000, porém podemos notar que as horas diárias trabalhadas entre os entregadores de aplicativo ultrapassa muito as horas diárias dos outros entregadores. Os entregadores da Ifood trabalham no mínimo 12 horas todos os dias, podendo chegar a 14 horas, enquanto a média dos outros entregadores entrevistados é de 6 a 8 horas diárias.

Em todas as entrevistas realizadas na presente pesquisa, os entregadores afirmam que o que os levou a trabalhar como entregador foi a falta de opções, o desemprego, e a maioria deles também citou a pandemia como elemento agravante desse cenário. Neste sentido, a propagada liberdade de escolha em trabalhar por aplicativo mostra-se uma miragem e revela aspectos da servidão ao trabalho e não a sua negação, no capitalismo atual. Os locais de moradia dos entregadores entrevistados são Carapicuíba, Osasco, Tatuapé, Butantã, Guaianases, Canindé, Morro Doce, Itapecerica da Serra, e República, sendo a maioria bairros periféricos. Os que vivem em bairros centrais relatam viver precariamente, morando em favelas e *kitnets*, como é o caso do entregador que vive na favela do Canindé e da entregadora que vive na República. A figura a seguir mostra os locais de moradia dos entrevistados, classificados em entregadores de aplicativo, autônomos e cooperados:



Fig. 6 - Mapa de local de moradia dos entrevistados. Fonte: Elaboração própria

Podemos perceber que, independentemente de qual classificação proposta na metodologia da pesquisa o entregador se enquadra, a condição periférica está sempre presente.

Tratemos, primeiramente, dos entregadores de aplicativos. Ao longo das entrevistas, perguntamos aos entregadores quais eram as vantagens e desvantagens de trabalhar com entregas. Para os entregadores de aplicativo, esse trabalho possibilita uma renda que não seria possível em algum outro emprego, formal ou informal, mesmo que isso signifique trabalhar mais de 12 horas por dia na rua, se necessário. Em média, eles dizem ganhar cerca de 3 mil reais. Dentre as vantagens de se trabalhar para o aplicativo, estão a “liberdade”, não ter “obrigação nenhuma”, poder ir para a casa quando quiser e “não ter um patrão falando o que você tem que fazer”. O fato de não existir a personificação de um patrão controlando o trabalho é muito importante para eles. Mesmo que a suposta “liberdade” seja desmistificada, já que na realidade eles não podem deixar de trabalhar, porque precisam do dinheiro para se sustentar, mas, não haver uma pessoa a qual eles estão hierarquicamente subordinados é um elemento essencial para se manter nesse trabalho. A questão da saúde física também foi citada como vantagem e o próprio fato de ter um trabalho foi considerado uma vantagem por um dos entregadores. Esse mesmo entregador comentou que a vantagem em relação à CLT, o trabalho não é tão vantajoso, porque tem os seus gastos. Dentre as desvantagens, os entregadores de aplicativo citam o perigo da rua, a violência no trânsito, a discriminação, a fome, a falta de seguridade no caso de acidentes ou no caso de doença e o clima. Também foi citado como desvantagem a falta de manutenção das bicicletas elétricas disponibilizadas pela Tem Bici.

Podemos perceber que expressões como “liberdade” e “independência” são mobilizadas tanto pelas empresas como pelos entregadores, porém podemos observar que essas noções são logo contraditas no momento em que os entregadores relatam incômodos em relação à gestão algorítmica que gera problemas como bloqueios, rebaixamento no *ranqueamento* e outros fatores que os obrigam a trabalhar mais e em condições piores. Nesses casos a tentativa de resolução desses problemas através do diálogo com as empresas (Ifood e Rappi) foi alvo de críticas de todos os entregadores de aplicativos entrevistados. As desvantagens giram em torno da precariedade e falta de segurança e garantias. De acordo com eles, a dinâmica de trabalho na Rappi é ainda pior que a do Ifood, uma vez que o diálogo com o aplicativo é ainda mais difícil e os bloqueios são mais comuns. Além disso, na Rappi, quando a entrega não ocorre por conta de algum problema, o entregador fica com a dívida do valor correspondente ao valor das mercadorias a serem entregues, a entrega fica para ele. Caso ele não queira ficar com o conteúdo do pedido, é preciso devolver na sede da empresa, que fica na Avenida Lins de Vasconcelos, no bairro do Cambuci, o que significa que ele deve

despender tempo e dinheiro para ir até o local e devolver o pedido, conseqüentemente perdendo horas de trabalho ou até um dia inteiro por conta das filas e processos burocráticos no atendimento da sede. Ou seja, ele é responsabilizado inclusive por questões que estão fora da capacidade de controle dele, o que revela o grau de desgaste e exploração.

Para os entregadores de aplicativo, o trabalho de entregas inicia-se com a intenção de ser algo temporário, como um bico durante a pandemia, porém se tornou algo permanente, pois não conseguem sair dele e encontrar outro trabalho que pague o mesmo valor. Isso mostra que, apesar de toda a exploração, injustiças, precariedade e exaustão cotidiana, o trabalho do entregador ainda é considerado uma opção “menos pior” do que muitos outros trabalhos, especialmente para sujeitos que muitas vezes não possuem escolaridade completa, ensino superior e muitas vezes são egressos do sistema prisional. A inexistência de um contrato de trabalho contribui para um processo seletivo menos burocrático e mais automatizado, o que é uma vantagem para aqueles que se encontram em situações que poderiam ser impeditivas de se trabalhar em outras empresas, com vínculo formal, por conta de elementos discriminantes.

Ao longo do campo, nos esforçamos para compreender a relação do entregador com a bicicleta e as dinâmicas de deslocamento na cidade, bem como suas percepções e vivências cotidianas. Constatamos que boa parte dos entregadores de aplicativo preferem utilizar as bicicletas elétricas da Ifood e Tem Bici do que bicicletas próprias mecânicas, quando essa dinâmica é possível, já atualmente<sup>34</sup>, as bases do Ifood Pedal são apenas duas, sendo uma na Rua Augusta (Paulista) e outra na Rua Cardeal Arcoverde (Pinheiros). Dessa forma, pudemos perceber que a maioria dos entregadores que circulam na região do centro histórico ou de bairros mais afastados como Tatuapé, utilizam bicicletas próprias por não ter um acesso tão fácil às bases. Nem sempre existiram as bicicletas elétricas do Ifood, boa parte dos entregadores relatam que usavam bicicletas próprias antes, e agora preferem usar as elétricas, mesmo com maior custo referente à mensalidade do plano. A logística de deslocamento mudou, antes, alguns desses entregadores vinham pedalando de suas casas até a região de entregas, o que acrescentava uma quantidade considerável de quilômetros pedalados (um deles vinha pedalando todos os dias de Guaianases até Pinheiros). Havia a possibilidade de colocar a bicicleta no trem na volta<sup>35</sup>, o que os poupava de mais desgaste físico. Ainda que

---

<sup>34</sup> Em Julho de 2023.

<sup>35</sup> É permitido viajar com bicicleta no metrô e nos trens da CPTM das 10h às 16h e das 21h às 00h, em dias de semana. Antes da pandemia era permitido apenas das 20h30 às 00h, sem o horário da manhã e tarde.

seja possível viajar de metrô e trem com bicicleta em determinados horários, a maior parte dos entregadores opta por deixar a bicicleta própria em casa e passar o dia de trabalho utilizando as bicicletas elétricas e as mecânicas do Itaú, quando melhor convier. Essa mudança mostra que o ato de pedalar é um agravante ao cansaço e desgaste do trabalhador, que tem buscado formas de contornar esse aspecto, mesmo que isso signifique gastar mais com os planos de aluguel de bicicleta.

Quando perguntados como eles se sentem pedalando na cidade na dinâmica do trabalho, todos os entregadores, de aplicativo ou não, mencionam que a bicicleta pode aproximá-los da cidade, permite um contato mais próximo com ela, com as pessoas e os lugares, é uma relação mediada diretamente pelo corpo no espaço. Também comentaram que pedalar evidencia a desigualdade, segregação e hierarquias de uma forma que outros meios de transporte não o fazem, assim como conecta lugares e encurta distâncias, permite conhecer caminhos e lugares. Por outro lado, os entregadores de aplicativo, especialmente os que são pretos e pardos, comentam que sentem que sua presença incomoda:

*"Parecia que não era para eu estar ali, que ninguém queria eu ali, que eu estava atrapalhando. Eu me sentia assim na maioria dos lugares que eu ia pegar pedido. Só que quando você tá pedalando você se sente bem, tá praticando exercício, ao ar livre, ganhando dinheiro, é para um bem maior né? Eu me sentia bem fora do estabelecimento, dentro do estabelecimento eu sempre me sentia mal [...] eu me sentia inferior"* (Aplicativo 1)

Outro entregador comenta:

*"Esquece, entregador é bixo aqui. Você chega no estabelecimento, eles não deixam você nem entrar; não querem que você fique na frente, você é considerado... nem um animal, porque um cachorro é tratado melhor hoje em dia, do que um entregador [...] entregador é mal visto"* (Aplicativo 2)

As duas citações mostram como o trabalhador é descartável para o dono do estabelecimento, ele apenas quer que sua mercadoria (alimento ou outra qualquer) chegue o mais rápido possível ao consumidor, de modo que o capital investido possa circular. A condição do trabalhador que faz a mediação entre a mercadoria produzida e sua realização, não é uma questão a ser enfrentada pelos donos dos estabelecimentos.

Quando perguntado se o trabalho piorou a relação que ele tinha com a cidade, ele responde que sim. E o terceiro (que é branco) perguntado como se sente na cidade ainda comenta:

*“Sei lá, mais um nessa selva de pedra, nessa luta diária constante, um pontinho de nada”*  
(Aplicativo 3).

É visível que há um mal-estar do entregador em relação à ocupação dos espaços que circula, sejam públicos ou privados, porém alguns relatam se sentir pior dentro dos estabelecimentos (restaurantes, shoppings, portarias de prédios etc.) e o modo como relatam mostram que se sentem discriminados, humilhados, violentados e não pertencentes a certos espaços. Deste modo, a violência da rua e do trânsito é menos impactante que a violência sofrida dentro dos estabelecimentos, o que nos faz refletir sobre como as relações de classe e raça se expressam por meio do trabalho. As contribuições de Almeida (2019) para o debate acerca do racismo no Brasil apontam que na base da construção da sociedade capitalista existe uma construção histórica de uma relação mediada pelo Estado que tem como suporte uma divisão racial do trabalho, marcada pelo regime de escravidão. Essa relação histórica faz parte da constituição do que o autor chama de racismo estrutural. Não por acaso a maioria dos entregadores são pretos e pardos e a maioria dos moradores da periferia também o são, como aponta o Mapa da Desigualdade desenvolvido pela Rede Nossa São Paulo, de 2022. De acordo com o levantamento, como já apontamos no capítulo anterior, os bairros de Moema, Alto de Pinheiros, Itaim Bibi e Jardim Paulista são os que menos possuem moradores pretos e pardos, ao passo em que os bairros Jardim Ângela, Parelheiros, Grajaú, Lajeado, Cidade Tiradentes e Itaim Paulista estão entre os que mais possuem moradores pretos e pardos. Ainda de acordo com o mapa, os bairros com menor e maior concentração da população negra também estão entre os com maior e menor concentração de renda, respectivamente, o que significa que as relações raciais caminham lado a lado com as relações de classe, compondo o racismo estrutural.

Ao mesmo tempo, as empresas tentam engajar o trabalhador na identificação com o trabalho, utilizando-se de discursos de pertencimento neoliberais, como mostramos no capítulo 1. A realidade da vivência no trabalho, os deslocamentos extremamente desgastantes, a falta de suporte, o fato dos entregadores ficarem “largados” pelas empresas em espaços públicos da cidade, a burocracia em alugar bicicletas elétricas, escancara o completo oposto desse pertencimento. Os entregadores, em geral, não assumem o papel de cúmplices das empresas, e têm boa noção, em maior ou menor grau, da exploração que sofrem.

Separamos uma fala emblemática de um entregador entrevistado, sobre um evento promovido pela Ifood, no qual os entregadores teriam que participar de uma dinâmica para ganhar uma jaqueta:

*“Esses dias teve um evento da Ifood, que foi lá na Barra Funda, só que era pra selecionados, você tinha que ter feito mais de 1000 corridas em 90 dias, era só pra alguns. Aí a gente chegou lá, aí dizia que a gente ia ganhar alguns prêmios, algumas coisas. A gente chegou lá, só que não era ganhar, você passava por uns cursinhos, depois tinha uma roleta pra você girar, só que na roleta você não ganhava... Tipo assim, na minha visão, a Ifood, a gente trabalha pra eles, eles tão chamando a gente lá é porque... você ganhava uma jaqueta e o resto era tudo assim “você não ganhou nada”. Tipo, o certo, nem que seja me dar um... todos ter prêmio, nem que seja uma folha, mas não você não ganhou nada, nessa parte aí tá errado quem trabalha aí dentro do Ifood, não sei como que é. Um monte de jaqueta, um monte de jaqueta, essas jaquetas pra entregador, grandona, que tá ajudando muito nesse frio aí, um monte, girava, passava a vez, não ganhava, ia embora e não ganhou a jaqueta, um caminhão de jaqueta, sabe um caminhão? Um caminhão de jaqueta, e poucos ganharam, sabe o que é pouco? Poucos, poucos. A gente tinha que jogar um jogo! O certo era ele chamar nós lá e dar, material pra gente trabalhar, sabe? É material pô, eu não entendi foi nada.” (Entregador da Ifood, 2022)*

Essa fala mostra claramente o descontentamento do entregador com a dinâmica proposta pela Ifood. A empresa aposta em dinâmicas “lúdicas”, como jogar um jogo, para dar prêmios para os entregadores, mas é nítido o fato de que o material de trabalho deveria ser um direito do entregador, que, ao contrário do que o esperado, é impelido a passar por um processo humilhante, sem nenhuma garantia de que irá conseguir o material.

No entanto, existem encontros e momentos de descontração, em que eles se concentram em praças e outros espaços públicos e podem socializar com seus colegas e amigos. Todos os entregadores relatam terem feito novos amigos na rua e haver muita solidariedade entre eles, o que consideram um aspecto positivo do cotidiano. As dinâmicas de deslocamento, permanência nos espaços públicos e interação nos espaços privados mostra que existem dinâmicas de segregação que não dizem respeito apenas ao trabalho em si, mas à cidade, ao espaço urbano e suas dinâmicas.

Verificamos desde uma relação com o aplicativo, na qual ele não tem acesso às informações sobre como realmente funcionam as “regras do jogo”, e uma superexploração no trabalho que envolve desde uma remuneração irrisória por entrega realizada, ferramentas de coação para aumento da produtividade, inexistência de vínculos trabalhistas ou qualquer

dispositivo que assegure garantias ao trabalhador e a transferência de custos dos meios e instrumentos de trabalho para o entregador, bem como uma falta de suporte material e estrutural para a realização das entregas, como uma base de apoio, fornecimento mais eficiente de bicicletas elétricas, entre outros aspectos. Além disso, também podemos perceber que a própria plataforma tecnológica possui falhas que prejudicam o entregador, e a dificuldade em se comunicar com a plataforma é um agravante ainda maior nessa dinâmica.

### **3.2 Cooperativas e redes de entregadores: outras perspectivas para além dos aplicativos**

A metodologia da presente pesquisa consistiu em classificar os entregadores em três grupos, para assim compreender melhor as dinâmicas possíveis no trabalho de entregas em São Paulo, permitindo um aprofundamento das diferentes experiências e contextos desse universo. Os entregadores foram classificados em entregadores de aplicativos, entregadores autônomos e entregadores organizados em cooperativas ou coletivos. Neste item iremos tratar da outra dimensão das entregas, aquela em que os entregadores de alguma forma se propuseram a fugir da lógica dos aplicativos, compreendendo o que os levou a isso, quais são as variáveis condicionantes, como se organizam e suas perspectivas e possibilidades.

#### **3.2.1 Entregadores autônomos**

Iniciaremos tratando dos entregadores autônomos, aqueles que não são vinculados a nenhum coletivo ou cooperativa, mas também não trabalham para nenhum aplicativo de entregas. Esses entregadores tem o trabalho de se auto promoverem, ou seja, divulgam seu trabalho em redes sociais para captar clientes, e se inserem em uma rede específica de articulação, normalmente entre pequenos empreendimentos que buscam se fortalecer mutuamente e parecem ter uma preocupação maior com o tema da sustentabilidade e valorização do trabalho. Trata-se de um contexto bastante seletivo, como veremos a seguir.

Dos três entregadores que entrevistamos, são todos homens, sendo que dois se declaram negros e um branco. Eles vivem nos bairros do Canindé, Morro Doce e Butantã, respectivamente. Todos os entregadores autônomos se conhecem e fazem serviços para clientes com o mesmo perfil, chegando até a entregarem para os mesmos clientes. Todos também já tinham uma relação prévia com a bicicleta, utilizando-a principalmente para

mobilidade, mas também como lazer. Todos realizavam entregas de bicicleta antes do *boom* dos aplicativos, e todos eles fazem parte de grupos de ciclistas que buscam realizar pedaladas coletivas e ocupar os espaços da cidade, sendo que os dois entregadores negros fazem parte de grupos que incluem apenas pessoas negras. Há, portanto, um uso da bicicleta que transcende apenas a mobilidade, mas torna-se também político, o que compreendemos como parte do processo que contribui para que esses entregadores se articulem em rede, contrapondo-se aos aplicativos. Os entregadores que se declaram negros tem origens periféricas e o que se declara branco veio do interior de São Paulo para estudar, residindo no Conjunto Residencial da Universidade de São Paulo (CRUSP). Nota-se que o fato destes entregadores recusarem se sujeitar à lógica do aplicativo e apresentarem um senso crítico mais apurado das relações de trabalho, não tem necessariamente relação com um suposto maior poder aquisitivo ou melhores condições de vida, mas de alguma forma, todos os entregadores autônomos tiveram acesso à universidades públicas ou privadas.

O perfil dos clientes que contrata o trabalho desses entregadores gira em torno de pequenos negócios, como por exemplo, pães artesanais, café artesanal, mel, bonecas de pano, em suma, produtos artesanais que são também dirigidos a uma clientela que tem a possibilidade e se propõe a consumir de pequenos produtores pagando valores um pouco mais altos que o do mercado, para justamente fortalecer o trabalho destas pessoas. Trata-se de uma rede relativamente pequena e seleta.

Para os entregadores autônomos, as vantagens de se trabalhar sem aplicativos giram em torno da independência, pois não tem um aplicativo para penalizar ou banir e também a relação de proximidade com os clientes, que permite um maior diálogo e comunicação. Para eles, ter uma rede de apoio, de coletivos, pessoas, pequenos produtores, ciclistas, é algo fundamental. Não seria possível realizar o trabalho dessa forma, sem essa rede. E é uma rede anterior ao trabalho, vinculada à “cenas” culturais, coletivos e à vivência da bicicleta na cidade, de acordo com esses entregadores. Já as desvantagens citadas foram o trânsito violento, a precarização, a instabilidade financeira e a falta de segurança e garantias. Podemos perceber que tanto na forma de aplicativos ou autônomo, as vantagens e desvantagens são parecidas, a questão da “liberdade” e “independência” são muito presentes, mas para os autônomos existe o diálogo com as pessoas que contratam seus serviços, diferente do Ifood, cujo suporte foi alvo de críticas de todos os entregadores entrevistados, assim como a Rappi.

### 3.2.2 Entregadores organizados

Trataremos agora dos entregadores organizados em coletivos e cooperativas. Ao longo do trabalho de campo, estabelecemos uma relação de proximidade e parceria com a Cooperativa Giro Sustentável e o coletivo Señoritas Courier. Abordaremos as características de cada uma individualmente, por se tratarem de coletivos que possuem especificidades distintas e dinâmicas próprias, que variam de acordo com os sujeitos sociais que os compõem. A Cooperativa Giro Sustentável é composta apenas por homens, já o coletivo Señoritas Courier foi criado com a intenção de abarcar e acolher mulheres entregadoras e pessoas LGBTQ+, tomando como pressuposto o fato de que estes sujeitos existem de formas diferentes na cidade e demandam cuidados e atuações distintas.

A cooperativa Giro Sustentável surgiu em 2017, antes da pandemia e antes do *boom* dos aplicativos de entrega, quando alguns entregadores que trabalhavam em uma empresa de entregas estavam descontentes com as condições de trabalho, o diálogo com a empresa e a remuneração que recebiam. Um dos fundadores conta que perceberam que o quanto eles produziam de entregas era muito maior do que o que eles recebiam, que era um salário mínimo fixo, com contrato CLT, e os donos da empresa pressionavam para eles fizessem ainda mais entregas, mesmo tendo batido a meta. Com isso, dois deles começaram a se articular para montar um negócio próprio. Eles não sabiam o que era uma cooperativa, e nem que existia outras modalidades de trabalho, para além de uma empresa tradicional. Por acaso, houve uma conexão com um professor universitário do Mackenzie, envolvido com Economia Solidária, que fez a ponte entre os entregadores e o conhecimento. Eles então participaram de cursos e formações, conseguiram apoio infraestrutural e material, e foram construindo a cooperativa através dessa rede. Hoje a cooperativa Giro Sustentável é composta por 18 cooperados, sendo todos eles homens, entre 21 a 38 anos. A maior parte deles são negros e pardos, e vivem em bairros periféricos da cidade de São Paulo, ou em outros municípios da Região Metropolitana, como Taboão da Serra, Barueri, Carapicuíba, Osasco, Barueri, Mauá, Grajaú, entre outros. O ingresso na cooperativa ocorre por meio de indicação. Dessa forma, o cooperado já deve ter uma familiaridade com a bicicleta e estar alinhado com os objetivos e princípios da cooperativa, o ingressante passa por um treinamento e formações para compreender melhor a dinâmica de gestão e realização do trabalho. Percebe-se, portanto, que existe um cuidado em relação a quem pode realizar esse trabalho dentro dessa cooperativa,

havendo critérios para o ingresso. Atualmente a cooperativa trabalha com clientes fixos, tais como produtores de marmitas, produtores de embalagens ecológicas, entre outros. O padrão dos clientes é parecido com o padrão dos clientes dos entregadores autônomos, um nicho seletivo de pequenas empresas que se propõem a fugir da lógica do aplicativo, e que atende uma população com maior poder aquisitivo na cidade. O diferencial para os trabalhadores autônomos é que essas empresas são maiores, e conseguem contratar o serviço da cooperativa pois há uma grande demanda por entregas. Dessa forma, a cooperativa consegue se manter, conseguindo colocar em prática o esforço de fazer com que o trabalho do entregador seja mais valorizado e bem remunerado, com algumas garantias básicas que a cooperativa consegue estabelecer graças a construção de um fundo<sup>36</sup>. Os desafios para a cooperativa giram em torno do processo de construção da autogestão, e também da captação de clientes. De acordo com o entrevistado que representou a cooperativa, o trabalho dos entregadores foi muito desvalorizado desde que os aplicativos entraram em cena, e isso dificulta a captação de clientes. Porém, graças à rede que foi se formando, a Giro Sustentável possui diversas parcerias, inclusive em relação ao espaço da sede que ocupam em Pinheiros, mas também para formações e cursos, materiais de trabalho, equipamentos para bicicletas e de infraestrutura, divulgação e comunicação etc. Para um dos entregadores da cooperativa, um elemento limitante é que ele vê um limite em relação ao quanto pode tirar em termos de remuneração com esse trabalho. Acredita que é possível tirar uma renda relativamente boa, mas a troca de um volume de trabalho muito grande, que começa a se tornar insalubre, e não é uma renda tão mais alta que a que ele consegue tirar trabalhando em menor volume como o quanto trabalha atualmente. Essa renda seria aproximadamente a renda que um entregador da Ifood consegue fazer, com a condição de um volume muito maior de trabalho e condições mais precárias. Isso revela que existem ainda diversos desafios para que o trabalho de entregas, mesmo o cooperativo, seja valorizado, e que mesmo se propondo a realizar uma construção coletiva, um processo formativo, o trabalho ainda é precarizado e pesado. A cooperativa está em processo de institucionalizar os cooperados como pessoa jurídica perante ao Estado, o que garantiria uma seguridade mínima a eles.

---

<sup>36</sup> O fundo da cooperativa pode ser administrado de diversas formas, que são definidas coletivamente por todos os cooperados. A ideia é que o fundo possa garantir uma remuneração para os entregadores em caso de acidentes ou doenças, além de financiar a compra de equipamentos básicos de trabalho como câmaras de bicicleta, ferramentas de manutenção, carretas que se acoplam às bicicletas permitindo carregar mais volume de entregas sem comprometer as costas do entregador, investimentos no espaço físico da sede da cooperativa, entre outros elementos. Esse tipo de organização é uma tentativa de contornar algumas dimensões da precarização que os entregadores de aplicativo enfrentam. No entanto, é um desafio manter o fundo de forma sustentável, uma vez que o valor das entregas que a cooperativa realiza não é suficiente para remunerar o trabalho dos entregadores de forma justa e garantir que haja sobra.

Já o coletivo Señoritas Courier, composto apenas por mulheres e pessoas LGBTQs, possui uma história relativamente parecida com a Giro Sustentável. A fundadora do coletivo também trabalhou como entregadora na mesma empresa em que os cooperados da Giro o trabalhavam e também se sentia insatisfeita com as condições de trabalho e remuneração. O coletivo também teve origem a partir de uma rede já existente de ciclistas de São Paulo, que possui diversas intersecções com as redes em que os entregadores da Giro Sustentável e os entregadores autônomos estão inseridos. A fundadora do coletivo, mulher negra e periférica, ao longo de sua trajetória, s, teve acesso à discussões e debates críticos em relação ao trabalho, à cidade, e às relações de exploração, e isso permitiu a ela se reconhecer socialmente, e somado ao fato de ser ciclista e entregadora, estimulou-a a procurar se inserir nessa rede de pessoas. A fundadora já trabalhava com projetos que envolviam a bicicleta e cultura, como o projeto chamado “Selim Cultural”, no qual se realizam trajetos guiados pela cidade de São Paulo, utilizando-se bicicletas, e outros projetos também. O desemprego foi elemento fundamental para que ela iniciasse o trabalho de entregas, e a partir de pedidos de entregas avulsas de pessoas individuais ou pequenos produtores, ela teve a ideia de fundar o coletivo juntamente com outras mulheres que também estavam precisando de trabalho. A ideia de ser um coletivo de mulheres e pessoas LGBTQs se deu por conta da percepção de que haviam pouquíssimas mulheres fazendo entregas na cidade, e pouquíssimas pessoas LGBTQs também. Essas pessoas, no geral, não se sentiam bem realizando esse trabalho por conta de assédio, discriminação, etc.

O coletivo então se formou em 2017, mas somente a partir do início da pandemia da Covid-19 é que se iniciou o processo de estruturação, como uma forma de geração de renda para mulheres e pessoas LGBTQs que tinham perdido seus empregos, ou seja, como uma tentativa de ter o trabalho de entregas como uma fonte de renda principal, dado o aumento da demanda por esse serviço. A fundadora, então, através dessa rede, realizou formações relacionadas à empreendedorismo e bicicleta, até chegar em processos formativos que estavam na linha da economia solidária e cooperativismo.

O coletivo foi se estruturando dessa forma, e hoje possui cerca de sete membros ativos. A fundadora é a pessoa que realiza o trabalho de gestão administrativa das entregas, sendo responsável pela comunicação, gestão de planilhas, repasses financeiros etc. As entregadoras realizam reuniões de equipe semanalmente, procurando dar conta das demandas do trabalho, funções e dificuldades. O diferencial do Coletivo Señoritas Courier é a preocupação e o cuidado que existe com as entregadoras, a partir de um olhar interseccional.

A valorização do trabalho está relacionada ao fato de serem mulheres e pessoas LGBTQs circulando e trabalhando na cidade. Por exemplo, existe um cuidado de otimizar os trajetos das entregadoras em relação aos seus locais de moradia, existem também valores adicionais às entregas que tem um determinado peso em kg, e também às entregas realizadas após as 18h, por conta da segurança da entregadora, bem como um acompanhamento que é realizado durante todo o dia, pela administradora, de onde cada entregadora está, qual o status de entrega, se há algum problema ou dificuldade etc. Existe um mapeamento das infraestruturas urbanas que as entregadoras podem utilizar pela cidade, assim as entregadoras têm acesso à informação, por exemplo, sobre onde há banheiros, quais estabelecimentos são “amigáveis” a elas, quais pontos são seguros etc. A entrevistada conta de um caso de um entregador transgênero que sofreu uma violência durante uma entrega, e foi agredido fisicamente por um motorista, nesse caso ele entrou em contato imediatamente com ela, que acionou sua rede de contatos para que uma pessoa que morava pelas redondezas pudesse ir imediatamente ao encontro do entregador auxiliá-lo enquanto ela não chegava no local. Graças a essa rede, foi possível dar suporte ao entregador e livrá-lo de outros riscos da situação. Esse entregador está afastado das entregas por conta de estresse pós-traumático, mas continua realizando atividades no coletivo, de forma remunerada.

Outro diferencial do coletivo é justamente a intersecção com outras atividades culturais relacionadas à bicicleta. Além do projeto Selim Cultural, o coletivo trabalha com teatro, oficinas de mecânicas de bicicleta, realiza debates e rodas de conversa, eventos culturais relacionados com a mobilidade e a cidade, entre outras atividades. Essas atividades também são fonte importante de financiamento, e contribui com a remuneração das entregadoras e com a sustentabilidade do coletivo. Isso mostra um esforço em aproveitar as habilidades e competências individuais dos membros do coletivo, e também em integrar a atividade de entregas com outras atividades educacionais e culturais, vinculadas à cidade. Isso indica que existe uma circulação de dinheiro que opera de modo diferente, para além das entregas. O coletivo tem a capacidade de mobilizar o trabalho das entregadoras criando uma identidade que contribui no fomento a outras atividades que tem relação com a experiência do trabalho na cidade, dos usos dos espaços e o desenvolvimento de uma visão crítica, que pode ser explorada inclusive para movimentar as finanças do coletivo.

A principal dificuldade do coletivo consiste em se manter financeiramente. A valorização do trabalho implica em cobrar preços muito mais elevados que o preço “de mercado”, ou seja, os preços praticados pelos aplicativos, e isso dificulta a captação de



Fig. 7. Perímetro das regiões com maior quantidade de entregas. Outubro, 2022. Elaboração própria.

O mapa corresponde praticamente ao mesmo perímetro conhecido como centro expandido, delimitado pelo mini-anel viário das marginais Tietê e Pinheiros, cobrindo parte da Zona Oeste, Centro e início das zonas Sul e Leste. Essa região também concentra parte dos bairros com maior poder aquisitivo de São Paulo. A região sinalizada na Zona Leste corresponde às regiões com mais entregas do entregador entrevistado no Tatuapé, que é também o único que trabalha para uma OL que tem praça no bairro. Os bairros mais citados pelos entregadores são Vila Olímpia, Moema, Itaim Bibi, Campo Belo, Brooklin e Pinheiros, independente do entregador trabalhar para aplicativo, de forma autônoma ou em cooperativa.

Tal dado indica que o perfil socioeconômico do cliente que pede Ifood talvez seja o mesmo do cliente que opta pela entrega do entregador autônomo ou da cooperativa, e esse perfil está vinculado a um certo poder aquisitivo.

O Mapa da Desigualdade abaixo, desenvolvido pela Rede Nossa São Paulo em 2022<sup>37</sup> mostra a diferença de renda vinculada ao emprego formal na cidade de São Paulo. É importante ressaltar que é difícil visualizar as diferenças de renda e condições de vida entre os entregadores e os consumidores, a partir deste mapa, pois  $\frac{1}{3}$  dos entrevistados vivem na região metropolitana da cidade, em outros municípios, no entanto podemos ver uma distinta diferença de renda que se mostra desigual em relação aos bairros centrais e periféricos de São Paulo.

---

<sup>37</sup> [https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2023/01/Mapa-da-Desigualdade-2022\\_MAPAS\\_23.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2023/01/Mapa-da-Desigualdade-2022_MAPAS_23.pdf)

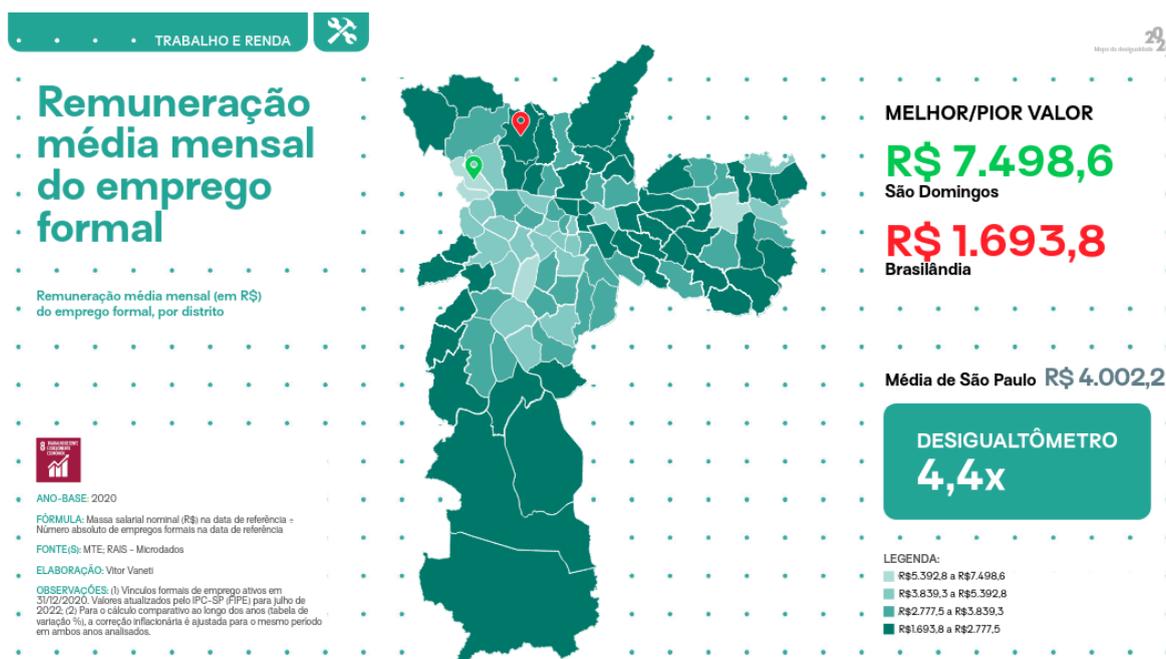


Fig. 8. Captura de tela do Mapa da Desigualdade: Remuneração média mensal do emprego formal. Rede Nossa São Paulo, 2022

No mapa, podemos visualizar que a maior faixa de remuneração média mensal de emprego formal está concentrada na região central da cidade, na Zona Oeste e também no início da Zona Sul de São Paulo, coincidindo com as regiões mencionadas pelos entregadores como com maior demanda de pedidos. É interessante trazer a pesquisa encomendada pela VR Benefícios e realizada pelo Instituto Locomotiva, que já apontamos anteriormente, sobre o perfil do consumidor de *delivery*, nas capitais brasileiras, o perfil que mais pede *delivery* tem renda mensal na faixa de 5 a 10 mil reais, consistindo em uma porcentagem mais elevada de consumidores que aqueles que tem renda mensal acima de 10 mil reais. Pode-se dizer, portanto, que talvez a população com maior poder aquisitivo tenha menos hábitos de pedir *delivery* que a classe média/alta. Isso explicaria porque os entregadores não citaram bairros como São Domingos e Morumbi.

Em campo, ouvimos e observamos alguns relatos de violência policial sofrida pelos entregadores que ocupam espaços que pertencem a bairros mais valorizados como Pinheiros e na Avenida Paulista em seus momentos de pausa e descanso. Essa violência se dá principalmente na forma de enquadros - apenas por estarem ocupando uma espaços públicos. Durante o trabalho de campo, em 2022, a base do Ifood Pedal localizada na Rua Fradique Coutinho foi desativada, e ouvimos relatos de que um dos motivos para o desativamento foram as reclamações dos moradores da rua, por conta do barulho e aglomeração que os

entregadores faziam na calçada. Os diferentes perfis de sujeitos em que se enquadram os entregadores e os moradores do bairro de Pinheiros nos leva a supor que o barulho em si não é o único fator que levou os moradores a reclamarem com a Ifood, a ponto da base ser fechada. Entendemos que reside aí também um incômodo relacionado a justamente essas diferenças que envolvem também questões raciais e de classe social. É curioso também perceber que, ao passo em que é extremamente difícil para um entregador ter contato com algum serviço de atendimento da Ifood, os moradores do bairro obtiveram êxito em registrar suas reclamações e serem atendidos pela empresa, neste caso.

Quanto ao perfil dos consumidores de *delivery* que optam pelo serviço do entregador autônomo ou de cooperativas, todos os entregadores dessas modalidades descreveram-no da mesma forma. São clientes que querem “fugir da lógica do aplicativo”, e aparentemente tem uma preocupação com a desvalorização do trabalho de entregas. Costumam ser pequenos produtores individuais, ou pequenas empresas de produtos artesanais, alimentos, marmitas e outros serviços. De acordo com os entrevistados, são produtos relativamente caros, que eles mesmos não teriam dinheiro para comprar. Isso mostra que também é um público seletivo, que pode arcar com um serviço de entrega um pouco menos desvalorizado e preferem uma relação direta com os entregadores. Para os entrevistados, essa relação é vantajosa, pois abre espaço para o diálogo, e muitas vezes eles podem, por exemplo, comer no restaurante que contrata o serviço deles, não trabalhar com taxa de urgência, cobrar pelo serviço mesmo que o cliente não esteja em casa e eles tenham que voltar para a base e realizar a entrega no dia seguinte, cobrando um novo valor. Essa relação também é vantajosa para os produtores, de acordo com os entregadores, porque é necessário, às vezes, uma relação de confiança com o entregador para que haja cuidado com o produto transportado, que pode ser frágil. Além disso, é uma forma de *marketing*, pela divulgação de um cuidado com o “sustentável”, e o “trabalho justo”, ou em relação a promover o trabalho de mulheres, pessoas LGBT e não brancas, que dialoga com os “ideais” da empresa.

Podemos concluir que, de forma geral, os clientes que pedem *delivery* vivem em bairros mais nobres da cidade e tem um poder aquisitivo acima da média da população paulistana. Porém, a maioria deles não se interessa em pagar um serviço de entrega mais bem remunerado em troca da valorização do trabalho do entregador, e preferem pagar o mais barato possível na entrega. Isso fica evidente, quando os representantes da cooperativa Giro Sustentável alegam que, depois da explosão dos aplicativos de *delivery*, o trabalho do entregador foi muito desvalorizado, pois as empresas passaram a ditar o valor da entrega, que

é extremamente baixo, e esse serviço passou a ser vinculado, em primeiro lugar, com o *delivery* de comida. Segundo o cooperado, o serviço de entregas, antes dos aplicativos, também era vinculado ao serviço de cartório, entrega de documentos, entre outros, e era mais evidente que o cliente deveria pagar o preço do serviço, determinado pelo trabalhador que o realizaria, ou seja, o trabalho era mais valorizado e não tão invisibilizado. Ainda de acordo com os entregadores autônomos e das cooperativas, a ideia do frete grátis se disseminou, invisibilizando e desvalorizando o trabalho do entregador, porque, na realidade, o frete grátis não existe.

Podemos concluir que o trabalho autônomo e cooperativo tem alguns elementos em comum. A maioria desses entregadores se conhece, integram uma rede que não possui contornos sólidos, mas que envolve o uso da bicicleta, seja para trabalho, lazer ou mobilidade. Todos os entregadores autônomos entrevistados, assim como todos os que fazem parte de coletivos e cooperativas, já possuíam bicicleta própria antes de trabalhar com entregas, e utilizavam-na para lazer e mobilidade. Uma hipótese inicial que motivou as entrevistas foi a de que o fato desses entregadores recusarem aplicativos, talvez estivesse vinculado a um maior acesso às condições de vida melhores, educação, cultura, saúde, melhores condições de moradia etc. Porém essa tese provou-se falsa, uma vez que a maioria dos entregadores autônomos ou de aplicativo vivem em regiões periféricas da cidade, inclusive em outros municípios, são pretos e pardos, vivem em favelas e usam a renda desse trabalho para melhorar as condições de vida da família. Um diferencial encontrado, é que parte deles teve também acesso à faculdade, o que indica alguma vantagem em relação aos que trabalham por aplicativo. Porém, de maneira geral, o trabalho de entregas ainda é precarizado, arriscado e mal remunerado, ainda que esses entregadores se neguem a experimentar graus ainda mais severos de precarização, como é o caso dos entregadores de aplicativo.

### **3.3 Resistências e possibilidades**

Estamos diante do que podemos encarar como dois grandes modos de resistir, aquele que se trata de uma tentativa de organização que envolve o conjunto da categoria dos entregadores e outro que não aparece de forma organizada, mas como atitudes individuais dos entregadores na tentativa de burlar algumas condições do trabalho e diminuir, ainda que em pequena escala, aspectos que reforçam o desgaste que o trabalho exige.

As formas de organização coletiva consistem, primeiramente, na organização dos trabalhadores em coletivos e cooperativas que buscam construir conjuntamente uma alternativa aos aplicativos e valorizar mais os entregadores, como já vimos e, em outra dimensão, nas mobilizações organizadas pelos entregadores de aplicativos conhecidas como “Breque dos Apps”, ocorrendo pela primeira vez em Julho de 2020, em meio à crise sanitária da Covid-19. As manifestações reivindicavam o fim de bloqueios arbitrários, melhores taxas de entrega, reativação de cadastros bloqueados e melhores condições de trabalho, especialmente levando em consideração a necessidade de proteção contra o vírus da Covid. Os breques tiveram grande repercussão na mídia (SUDRÉ, 2020), dando visibilidade à categoria, embora não tenham obtido de imediato nenhum resultado efetivo em termos do trabalho. Após o primeiro breque ainda houveram outros, no mesmo mês de 2020 porém em menor escala e ainda outros breques pontuais em 2021 e 2022, que não obtiveram muita repercussão. A taxa de entrega mínima da Ifood subiu de R\$5,31 para R\$6, porém alguns entregadores não ficaram satisfeitos com um aumento, pois relataram uma diminuição consistente nas promoções, que para eles são muito mais vantajosas financeiramente. Alguns entregadores relatam que quando ocorrem as manifestações, a Ifood anuncia valores muito mais altos que o normal na chamada promoção, na tentativa de desmobilizá-los, o que, é claro, surte grande efeito, uma vez que a imediatividade da necessidade do dinheiro é um fator muito presente.

Além disso, descobriu-se em 2022 que a própria Ifood foi responsável por criar um projeto de desmobilização dos entregadores, no qual foram criados perfis falsos e páginas em redes sociais com a afirmação “Não breca meu trampo”, além de financiar pessoas infiltradas em manifestações dos entregadores para reivindicar outras pautas que não tinham relação direta com as demandas dos entregadores, com a vacinação dos mesmos. De acordo com a reportagem do Brasil de Fato (LEVY, 2022), a página de desmobilização nas redes sociais tinha como descrição: “*A gente quer melhorar de vida e ganhar mais. SEM patrão e salário mínimo. No corre bem feito a gente tira mais e não tem chefe pra encher o saco. A gente quer liberdade pra trampar pra quem a gente quiser!*”. Além de disseminar uma ideologia do “empreendedor de si mesmo” (ABÍLIO, op. cit.), que é submissa a um patrão e em prol de uma suposta liberdade, é visível que a página foi feita para se comunicar com os entregadores, utilizando até da mesma identidade de comunicação, como por exemplo o uso de gírias. Fica claro, portanto, que a própria Ifood possui mecanismos de desmobilização de

entregadores, dos mais óbvios até os mais obscuros, o que torna a organização muito mais difícil.

A revelação do fato da Ifood construir mecanismos de investimento em desmobilização dos entregadores teve grande repercussão. Em áudios vazados, Adriana Souza, sócia da agência de publicidade responsável pelas campanhas de desmobilização, diz “*nós matamos o Galo*”. Paulo Galo é uma figura de representatividade entre os entregadores, por ter sido um dos primeiros entregadores a denunciar situações arbitrárias que os aplicativos os submetem e estar à frente das mobilizações dos entregadores, além de ser líder do movimento dos Entregadores Antifascistas. Quando Adriana diz que o mataram, em sentido figurativo, quer dizer que, de alguma forma, esse mecanismo da empresa tentou desmobilizar os entregadores através de propagandas, inclusive espalhando *fake news* sobre a regulamentação da categoria que supostamente tiraria oportunidades de trabalhos dos entregadores, “contaminou os entregadores” (em suas próprias palavras) e enfraqueceu a liderança.

No entanto, os entregadores de aplicativo, ainda que com suas limitações, possuem uma consciência do processo e das dinâmicas às quais estão sujeitos que é advinda da vivência nas ruas, na periferia, uma vivência discriminante e desigual que atravessa gerações e é repassada como conteúdo inerente à sua existência, o que ajuda a pensar os movimentos de resistência, seja ela individual ou organizada. Parte dessa vivência vem do urbano, da reprodução da vida no espaço urbano e da constituição de uma identidade periférica inflamada pela segregação. Uma fala emblemática de um entregador a respeito das condições de vida dos entregadores em São Paulo reflete várias das problemáticas discutidas:

*“Eu acho que um grande problema nessa questão do aplicativo é que boa parte tem antecedente criminal, boa parte mesmo, e são antecedentes que infelizmente o cara não vai arrumar emprego mais nunca. A opressão é ruim, mas infelizmente ela é necessária, porque tem muito entregador que é criminoso, se você moscar com o celular na frente dele, ele vai levar... tem gente que gosta de tirar vantagem em cima dos outros, sabe? E não tem jeito, sempre vai ter gente assim. Por causa desses a gente vai ser sempre excluído, e mal visto. O que eu acho que era bom mesmo era que tivesse um investimento em educação, sabe, pros entregadores, sabe, tipo “ah, eu tenho passagem, mas eu já me formei em alguma coisinha, sei trabalhar”, sei lá, porque o que mata é que muitos não tem preparo, não tem opção, não tem saída nenhuma, e a única forma dele sobreviver é ganhando dinheiro. O mundo inteiro*

*ferra o cara, pra ganhar dinheiro, você acha que ele não vai ferrar ninguém? Ele vai né, infelizmente. Esses dias agora tava tendo muita operação e tava tendo enquadro, não sei se você tava acompanhando na televisão, meus amigos de perto ficavam me relatando a forma que ficava sendo abordado, entendeu? Tipo, os caras pulavam da viatura te jogando no chão, tirando tudo da sua bolsa, pegando seu celular vendo se era roubado, numa dessas um amigo meu foi preso, esses tempos agora, tem quase 2 meses que ele tá preso. Bem quando eu entrei nesse trampo ele foi preso, algumas semanas depois, e por causa disso, ele comprou um celular pelo Facebook, na Sé, não perguntou nada, era o valor que ele tinha, o valor pra comprar o celular, e ele já tinha passagem por tráfico, e nesse enquadro que ele tomou o celular era roubado. Aí eu li o boletim dele, e aí tá lá “segundo o rapaz, ele comprou o celular pelo facebook na Sé, segundo a vítima, ela foi assaltada na Sé”, ele é entregador então não tem como dizer que ele não foi até a Sé, entendeu? E foi isso, é o argumento que usaram pra prender um amigo meu, e eu sei da inocência dele, mas como vai provar? E tem o histórico, já não tem o que fazer, então tá preso, vai pegar de 1 a 4 anos. Por nada. E infelizmente é uma realidade que, você acha que um cara desse, quando ele sair, ele vai sair bonzinho ou revoltado? Vai sair com ódio do mundo, de novo, e a maioria é assim, infelizmente. Uma coisa que eu já vi é que gente rica é maldosa, tá nem aí se vai te prejudicar, tá nem aí se você tá passando fome, tá nem aí pra você. Só que as pessoas pobres, que eu já vi muito isso, eu digo por mim também, a gente é maldoso na questão de machucar, de ser violento, sabe? Questão de agressividade, de violência, no nosso meio é muito maior, muito maior mesmo. Você não conhece boyzinho que vai arrumar briga fácil, que se você falar torto com ele, ele já vai engrossar a voz com você, agora entregador... já vi muito entregador sair na porrada um com o outro do nada, começar a discutir e já sair na porrada. Isso parece que é um costume, uma cultura, mostrar força, porque é a única forma de ser alguém na sociedade, não tendo nada, é sendo forte.”*

Essa fala contém em si alguns aspectos estruturais e dinâmicos que estamos tratando. O entregador faz uma análise acerca do fato de boa parte dos entregadores possuírem antecedentes criminais e caracteriza esse fato, ao mesmo tempo como prejudicial para a categoria, que fica “mal vista”, e também de forma compreensiva, ao passo em que se identifica com a violência que esse grupo social, marginalizado e precarizado, sofre e pratica. Há uma identificação da relação de classe, da desigualdade de acesso à educação e trabalho, da violência policial que tem forte caráter racial e do espaço urbano como mediação para esse cotidiano violento. O fato de boa parte dos entregadores possuírem antecedentes criminais

também reforça a fragilidade e a vulnerabilidade que estamos tratando. Seria muito mais difícil para um entregador nessas condições conseguir um emprego formal, portanto essa plataforma, que possibilita que ele trabalhe e tenha uma renda, é algo valioso para ele e mobilizar-se de forma a engrossar as formas de resistência e reivindicar melhores condições de trabalho é algo improvável para pessoas nessa condição. A precariedade da vida reforça a precariedade do trabalho.

### **3.4. De que forma se dá a relação entre as formas de trabalho de entrega com a bicicleta e com a cidade?**

No início do trabalho de campo, presumia-se que os entregadores que repudiam os aplicativos, que optam por trabalhar de forma autônoma ou organizada em cooperativas ou coletivos, eram aqueles que possuíam um maior acesso às condições melhores de vida e portanto seriam relativamente mais “privilegiados” que os entregadores de aplicativo. Ao longo do trabalho, verificamos que não há essa regra. A maior parte dos entregadores autônomos, assim como os da Giro e da Señoritas, são periféricos, pretos e pardos, alguns deles tiveram mais acesso ao ensino superior, porém o fato de trabalharem com entregas, por si só, já evidencia isso, pois vemos que é um trabalho precarizado em qualquer forma, extremamente puxado e cansativo, com muitos riscos, inclusive risco de vida constante. Essa precarização pode ser minimizada por ferramentas que os coletivos utilizam, como fundo, seguro acidentes, preocupação com rotas, horários e remuneração mais digna, porém não deixa de ser um trabalho desvalorizado e arriscado, desassistido pelo Estado.

Sendo assim, nos esforçamos durante as entrevistas em compreender quais elementos levam determinados entregadores a se sujeitar aos aplicativos e outros a buscarem alternativas a eles. Em relação a isso, percebemos que todos os entregadores de cooperativa, coletivo e autônomos, já possuíam uma relação prévia com a bicicleta, ligada à mobilidade e lazer, ou seja, todos eles já tinham a experiência de cruzar a cidade de bicicleta para deslocamento. Outro elemento importante que esses entregadores ressaltaram é uma relação com “esportes” ou práticas urbanas, tais como a prática de andar de skate e BMX (bicicleta de manobras). Outros entregadores autônomos também mencionam a experiência de estar envolvido com alguma “cena” de rap, punk rock e hip-hop, o que, de acordo com eles, contribuiu para que eles pudessem “acessar” mais a cidade e um debate mais crítico em relação à sociedade. Podemos ver que existe uma vivência que, de alguma forma, relaciona

uma “cultura” e o espaço urbano, a cidade, que contribuiu para a formação de relações prévias que envolvem o cotidiano urbano e que podem ter relação com a existência dessa rede específica de ciclistas e entregadores que não se submetem aos aplicativos. Não nos aprofundaremos nessa questão neste momento, por tratar de novos conceitos e categorias de análise que necessitam de uma análise muito mais aprofundada para formular uma hipótese consolidada. No entanto, não deixaremos de mencionar esse ponto, uma vez que ele tem origem no próprio trabalho de campo, revelando dinâmicas que antes da ida a campo, não eram sequer cogitadas.

Por outro lado, os entregadores de aplicativo, além de não utilizarem bikes próprias, e sim as bikes elétricas da própria Ifood ou do Itaú, não possuem essa relação com a bicicleta vinculada à mobilidade. Todos os entrevistados relatam já terem experiência em pedalar, até porque, segundo um deles, se não é impossível aguentar o trabalho, mas é uma experiência vinculada a um lazer mais local, no próprio bairro em que vivem, ou para passeio nas regiões mais valorizadas de São Paulo, com mais infraestrutura. Um dos entregadores comenta que gosta de pedalar em Pinheiros porque tem árvores, mas só para passeio, afinal, não há condições que tornem o trabalho do entregador que pedala 12 horas por dia na rua agradável.

É interessante ressaltar que os entregadores de aplicativo iniciaram no trabalho com suas próprias bicicletas comuns, mas hoje em dia utilizam as bicicletas elétricas que são alugadas, realizando um deslocamento intermodal até o lugar de retirada delas, que é localizado em Pinheiros ou em Moema<sup>38</sup>. Esse deslocamento normalmente é realizado via trem (CPTM) e metrô, dado que os dois entregadores que se deslocam para a região do centro expandido vivem em Guaianases e Itapecerica da Serra. O entregador que vive no Tatuapé realiza as entregas no próprio bairro, portanto consegue se deslocar usando a bicicleta elétrica que aluga da empresa Bliv, e a leva para casa. Em contrapartida, o representante da cooperativa Giro Sustentável que foi entrevistado comenta que se for oferecido aos cooperados bicicletas elétricas, eles irão recusar, pois preferem pedalar com as próprias bikes, mesmo que se desloquem grandes distâncias de casa até a região das entregas.

Para os entregadores que não usam aplicativos, quando questionados sobre como se sentem em relação ao uso cotidiano da bicicleta na cidade, a resposta que mais foi dada é sobre a liberdade e a autonomia, além dos encontros e das redes de amizades que se formam.

---

<sup>38</sup> No mês em que as entrevistas foram realizadas (Julho/2022) havia uma base do Ifood Pedal em Moema. Hoje, em Setembro do mesmo ano, essa base foi desativada, restando apenas as bases de Pinheiros e Augusta.

O representante da Giro Sustentável menciona que os cooperados já tem um “espírito de liberdade”, e são “fora da caixinha”, e de alguma forma isso tem relação com usar a bicicleta na cidade. Já os entregadores autônomos que são negros relacionam a bicicleta com uma certa “união” e solidariedade entre ciclistas negros, o que permitiu ter uma visão mais política sobre si mesmos na cidade e organizar esses ciclistas. Dois entregadores brancos, o de cooperativa e o autônomo, relacionam a bike com uma “razão de ser” na vida, e uma “válvula de escape” que permite fazer amizades e “vivenciar a cidade”. Para a representante das Señoritas, a bike proporciona um “poder de motivar outras mulheres e se conectar com outras mulheres que queriam viver essa mudança” na cidade e no trânsito. Ainda assim, a maioria deles conta que a relação de trabalho mediada pelo uso da bicicleta modificou essa relação anterior que era vinculada com a “liberdade”, tornando-se uma relação de trabalho, de necessidade de geração de renda, que cansa o corpo e a mente. Já os de aplicativo comentam que a bicicleta sempre representou trabalho e dinheiro.

Todos os entregadores, de aplicativo ou não, mencionam que a bicicleta pode aproximá-los da cidade, permite um contato mais próximo com ela, com as pessoas e os lugares, é uma relação mediada diretamente pelo corpo no espaço. Evidencia a desigualdade, segregação e hierarquias de uma forma que outros meios de transporte não o fazem, assim como conecta lugares e encurta distâncias, permite conhecer caminhos e lugares que “não seria possível conhecer de outra forma” (frase de um cooperado da Giro).

Em contraposição aos relatos dos entregadores de aplicativo, trouxemos algumas respostas dos entregadores autônomos e organizados acerca da pergunta “como você se sente na cidade, realizando seu trabalho?”, e algumas respostas foram:

*“Eu acho incrível poder vivenciar a cidade e a bicicleta me proporcionar o lugar [...] essa relação do espaço, encurtar os espaços [...] e ao mesmo tempo eu comecei a perceber e analisar como o espaço era violento” (Autônomo 1)*

*“Eu me sinto um pouco o dono do espaço, da rua, eu disputo esse espaço. [...] Fazer entregas muda a forma que você ocupa a cidade, principalmente me fez conhecer muito a cidade, aprender vários caminhos. Ao mesmo tempo eu não tenho uma afinidade com a cidade, só me faz pensar que eu não gosto dos lugares, a gente sofre segregações...” (Cooperado 1)*

*“A galera que está na bike já tem um espírito de liberdade, a galera não quer ficar presa das 8h às 18h, a galera sente a necessidade de estar livre, estar presente, estar acompanhando o que está acontecendo na cidade, estar por dentro e envolvido mesmo. É tipo uma magia. [...] É um olhar*

*diferente da cidade [...] eu começava a ter um lugar diferente na vida [...] você vai se desligando desse sistema robótico, que faz tudo igual, repetitivo. Aí foi quando eu comecei a ter um olhar diferente das coisas, através da bicicleta. Aí você passa por umas ruas que só a bicicleta te leva, pessoas que você conhece, você tem mais noção do espaço e da cidade [...] você vai conectando a cidade. A gente vê a cidade de perto [...] a gente vai vendo quem são essas pessoas que estão na cidade, onde elas estão e qual a posição delas, a gente fica mais sensível a isso, fica mais fora da bolha, no real ali. [...] Nosso corpo está diretamente ali, na rua. Você olha no olho, encontra pessoas, troca uma ideia. E a gente sente bastante e vê a desigualdade da cidade. O bairro que você entra é um ritmo, você entra em um outro, é um outro ritmo, a gente vê isso e sente isso, os contrastes, e faz a gente refletir: por que aqui é assim? Lá é daquele jeito? Onde eu moro não é? A bike representa para nós a transformação pessoal, social. A galera acredita bem nisso, nesse empoderamento de estar na cidade” (Cooperado 2)*

*“Com a bike eu me sinto bem, eu acho ela bem funcional para atravessar tudo. Óbvio que você se sente inferior a um carro, você é bem mais desrespeitado, e é basicamente isso, mas eu me sinto bem, eu gosto de transitar por ela de bicicleta, como um desafio até mesmo” (Autônomo 2)*

*“Como entrega eu me sinto não pertencente à cidade, mas eu consigo enfrentar de entender ela como um todo, eu sei que horas vou sair daqui e chegar em tal lugar, sei se dá tempo ou não dá tempo, sei se eu consigo ou não consigo, sei por onde vou cortar caminho, sei quando posso pegar metrô e trem e de lá eu continuo... A bicicleta, estar o dia inteiro na rua, você vai pegando as manhas de outras coisas, de outras iniciativas que acontecem por aí, e aí você fica ligado para colar no fim de semana ou alguma coisa, ou conversar com alguém sobre aquilo. Eu acho que você acessa de vários jeitos. Eu não me sinto pertencente, eu sei que eu estou ali porque eu estou trabalhando e tal, mas eu tô resistindo também, consigo me impor de alguma forma. (Autônomo 3)*

Um elemento diferenciador é que aparentemente os entregadores que não usam aplicativos parecem ver um sentido de disputa em sua relação com a cidade, vinculado a uma suposta resistência, que tem relação com conhecer a cidade, vivenciá-la e percebê-la de perto. Eles percebem que são discriminados e segregados, e que o trabalho media essa relação, ao mesmo tempo que parecem lutar para mudar isso. É importante ressaltar que esses entregadores tem total convicção da precarização que sofrem, da intensidade e riscos de seus trabalhos, e vivem na pele, tal qual os entregadores de aplicativo, a violência da cidade, remunerações extremamente baixas em relação ao esforço físico do trabalho que realizam, a segregação e o preconceito. Nossos esforços aqui são voltados a mostrar as possibilidades que existem na organização e articulação entre eles, que parece contribuir no fortalecimento e

no abrandamento, ainda que em pequena escala, dos impactos dessa exploração e da precarização.

A prática socioespacial, que Pádua (2008) nos ajuda a compreender, é determinada historicamente como a práxis, ou seja, uma noção que aponta o sentido real do presente, compreendendo as lacunas e contradições que existem entre a realidade concreta e as suas possibilidades, mas inserindo-as no real. Dessa forma, a realidade contém a possibilidade, no movimento do que Carlos (op. cit.) chama de devir, contendo a materialidade do real, mas também o plano das ideias e ideologias historicamente produzidas. Nesse sentido, as falas dos entregadores nos remetem a elementos interessantes que consideramos relevantes para serem explorados. Entendemos, através de suas falas e percepções do trabalho na cidade, que esses trabalhadores vivem no plano da urgência, aquela que Carlos (CARLOS e RIZEK, 2022) coloca como uma necessidade primária de sobrevivência, na qual a vida urbana se situa como uma tragédia. Ou seja, o tempo da urgência é aquele da extrema precariedade da vida numa economia regida pelo neoliberalismo e, segundo a autora, limita a construção de um conhecimento crítico que vá além do pragmatismo do imediato. Por outro lado, o par dialético da urgência é a utopia, que coloca no horizonte uma transformação radical da sociedade e a destruição do modo de produção que coloca a precariedade extrema como condição de sua reprodução. Está no plano da urgência a regulamentação do trabalho por aplicativos, políticas públicas que garantam acesso à moradia e políticas de redistribuição de renda, por exemplo, o que são medidas extremamente necessárias para reverter minimamente os efeitos devastadores do neoliberalismo na vida dos trabalhadores, porém não são medidas que irão transformar estruturalmente a reprodução da sociedade capitalista que está no fundamento da precarização, da desigualdade e da segregação que se realizam no urbano. Os entregadores, portanto, fazem parte do movimento dialético entre urgência e utopia. Ainda que cerceados por condições de trabalho que reforçam a precariedade da vida em um espaço urbano segregado e desigual, há uma vontade, um desejo de apropriação. O desejo da cidade como encontro é tolhido pela urgência do trabalho, pela necessidade, mas não totalmente suprimido.

Os exemplos da cooperativa Giro Sustentável e do coletivo Señoritas Courier demonstram que existe uma resistência que vai na contramão de uma sociedade que hegemoniza pelo trabalho. No caso das Señoritas Courier, isso é ainda mais latente, pois trata-se de um coletivo que busca visibilizar o trabalho de sujeitos historicamente excluídos ou menosprezados pelas tendências homogeneizantes do capital que descartam a existência

de diferentes necessidades para diferentes sujeitos. A exploração do trabalho é levada ainda mais - se é que é possível - ao limite quando se trata de sujeitos cujas subjetividades demandam outras formas de existir na cidade, cujos papéis sociais foram historicamente discriminados e desvalorizados, como é o caso de mulheres, pessoas negras e indígenas, pessoas com deficiência, pessoas LGBTQ+ e cuja exploração desigual (em comparação com homens, brancos, heterossexuais etc) também é fundamento da reprodução capitalista.

Por outro lado, podemos perceber que o uso da bicicleta também pode ser um elemento que contribui para compreendermos a dialética urgência-utopia. Ao passo em que ela potencializa o desgaste físico do trabalho dos entregadores, ela também possibilita uma perspectiva da cidade que não é a mesma de uma pessoa que utiliza meios de deslocamento de massa, como automóveis ou transporte público. A fala do entregador cooperado 2 reforça isso quando ele comenta sobre desligar-se de um sistema repetitivo e perceber os diferentes ritmos da cidade, estar mais próximo da desigualdade e ver os contrastes sem que haja nenhuma barreira entre o seu corpo e a rua. A autonomia também é citada pela maior parte dos entregadores cooperados e autônomos, configurando um elemento que pode ser entendido por um melhor controle do próprio tempo e melhor noção dos espaços, o que permite também um controle maior sobre o próprio corpo na cidade. O cotidiano produzido como mercadoria é repetitivo e os entregadores, inseridos nessa lógica, não se libertam dessa repetição, mas nos fazem refletir que existe a possibilidade de momentos de ruptura no cotidiano, potencializadas por essa vivência na cidade mediada pela bicicleta como meio de deslocamento. Essa dinâmica remete àquilo que a maior parte dos entregadores de aplicativo caracterizam como uma vantagem em se trabalhar com entregas: libertar-se de um modelo de trabalho monótono e repetitivo que possui uma morfologia claramente hierarquizada, em um local fixo e com horários fixos. A fala de um dos entregadores de aplicativos entrevistados, por outro lado, revela que essa dinâmica repetitiva e desgastante não é rompida de fato:

*“Você pega a ciclofaixa, vou pedalar. Nossa é gostoso pedalar aqui em Pinheiros, tem árvore, muito calor; imagina, você na sombra, um dia de verão, é bom. Mas tem muitas pessoas que falam “nossa, você tá pedalando, tá juntando o útil ao agradável”... Agradável é você pedalar uma hora e meia, duas no máximo, não 12 horas. A gente trabalha por precisão mesmo, a gente tá ali. Nos dois primeiros dias você acha da hora, depois você fala nossa mano, não é o que eu estava pensando não.” (Aplicativo 2)*

Essa fala deixa claro que a visão positiva que há no início do trabalho acerca do trabalho de entregas pelo entregador, é prontamente desmontada após alguns dias trabalhando. A prática do trabalho suprime aquilo que eles consideram como vantagem, porém, contraditoriamente, não deixam de ter essa visão quando perguntados sobre esse tema. São percepções distintas sobre um mesmo elemento, que se modificam e se transformam constantemente, vagando ambigualmente entre sentimentos de raiva, repulsa, gosto e contentamento. Isso também mostra o grau de dinamismo do trabalho, pequenas medidas tomadas pelas empresas em relação à dinâmica do trabalho, como por exemplo aumentar a tolerância de recusas de pedidos antes de bloquear o entregador, ou pelo Estado, como por exemplo flexibilizar a regra de transporte de bicicleta no transporte público, alteram a percepção do entregador sobre o grau de satisfação ou insatisfação com o trabalho.

O mesmo ocorre com os entregadores organizados e autônomos, isso fica claro quando a maioria deles cita a violência do trânsito e a noção de se sentirem inferiores aos automóveis como algo latente, o que gera também um sentimento de não pertencimento à cidade, ao mesmo tempo que reforça um espaço em disputa. No entanto, por já terem uma visão mais crítica sobre o trabalho, a construção de um objetivo em comum - fugir da lógica dos aplicativos e valorizar o trabalhador -, transitar entre sentimentos ambíguos em relação ao trabalho reforça o desejo, ao mesmo tempo, de destruir a lógica de produção que os explora e construir o novo, mostrando que há um desejo de apropriação, ainda que nem sempre compreendido nesses termos por eles.

Já a manifestação do descontentamento, da identificação com a violência, do ódio, como diz Paulo Galo em entrevista no *podcast* Podpah (2022), do desejo de uso da cidade em sua totalidade, nos mostra que há ainda um lugar de uso do espaço para a centralidade da vida urbana, ou seja, um lugar de possibilidade que coloca no horizonte o direito à cidade como proposta revolucionária de uma outra vida em um outro tipo de urbano, o que vai muito além de encarar a relação centro-periferia como algo que pode ser superado através de políticas públicas de planificação, ou seja, tratando a questão do deslocamento e das distâncias, assim como da precariedade da moradia na periferia como problemáticas autonomizadas. O processo de expulsão dos mais pobres para cada vez mais longe, formando novas periferias, as diferenças de acesso à moradia e direitos básicos, dificuldades de acesso a transportes e espaços públicos de lazer, ou seja, a deterioração progressiva da qualidade de vida, não

podem ser estancados com políticas chamadas “inclusivas” e de planejamento urbano uma vez que se trata de uma crise estrutural, como já apontamos. As insurgências, portanto, apontam para possibilidades de potência na reivindicação de um projeto que critica radicalmente a cidade produzida como mercadoria e políticas de planejamento que encaram a problemática urbana como uma questão de gestão, assim como apontam para uma negação da vida fragmentada e cindida pelo mundo da mercadoria na constituição do urbano, em prol de uma apropriação coletiva dos tempos e espaços de reprodução da vida, que abarque o uso em vez da troca e as necessidades e os desejos em vez do lucro.

As dimensões do desejo e apropriação são centrais na ideia do direito à cidade como utopia revolucionária e podemos vislumbrar elementos do cotidiano do trabalho dos entregadores que dialogam com algumas das noções do pensamento lefebvriano. Santos (2021) sintetiza a relação entre o romantismo revolucionário e o direito à cidade na obra de Lefebvre e aponta o fundamento de uma crítica social radical da razão, cujos elementos são a economia e o Estado, na estruturação de um projeto de sociedade na qual a dimensão do irracional, inspirada na obra de Nietzsche, tem centralidade, o que viabiliza um conteúdo efetivo no horizonte concreto do direito à cidade. De acordo com o autor, a festa, o encontro e a ideia de cidade como obra - e não como produto, mercadoria - são resgatados pelo romantismo, não de forma a resgatar o passado pré-industrial, mas repondo tais noções para a teoria crítica contemporânea. Dessa forma, trazer o irracional como centralidade significa trazer a dimensão corpórea, a dimensão do desejo, do gozo, da imaginação e da criação, ou seja, a dimensão do vivido, que só pode ser viabilizada através do corpo, dimensões estas que são muitas vezes desconsideradas na teoria crítica. Dessa forma, o resgate do romantismo revolucionário em Lefebvre retoma o corpo na dialética dos conteúdos e pensando o uso como elemento potente na utopia do direito à cidade. O uso se faz por meio do corpo, é o uso efetivo. É propriamente neste campo que se desenham as formas de subversão de lógicas constrangedoras, e que portanto, compõe um lugar especial na elaboração de um horizonte utópico. O cotidiano, portanto, deve ser transformado, realizando a possibilidade do que Lefebvre chama de “homem total”<sup>39</sup>, contemplando a diferença e as dimensões do irracional.

Romantizar o trabalho dos entregadores não é o propósito dessa reflexão, inclusive, não há nada de romântico no desejo de uma vida melhor, com mais qualidade e saúde. No

---

<sup>39</sup> O conceito de “homem total” está sendo utilizado no sentido de um sujeito que se realiza em todas as dimensões em uma sociedade urbana revolucionada pelo projeto do direito à cidade, não abarcando apenas o gênero masculino ou um indivíduo, mas uma sociedade.

entanto, o elemento do romantismo é apontado aqui, dialeticamente, como uma dimensão que tem relação com a práxis revolucionária da prática socioespacial que a teoria crítica deve abarcar. Estamos tratando de trabalhadores que ocupam a cidade por meio do trabalho e têm seus corpos expostos sem proteção, barreiras ou mediações à ruas, aos conflitos, contradições, tempos, espaços e ritmos da cidade, eles vivem a segregação na pele de forma latente e constante, mas mais do que isso, tem seus corpos diretamente expostos à isso em uma escala relativamente considerável do espaço urbano. Nesse movimento, esses sujeitos têm a possibilidade de captar e viver as contradições, sendo parte delas e interpretando-as de acordo com as ferramentas críticas que possuem. De acordo com Carlos (2014), o corpo possui uma mediação social, pois através dele sentimos, desejamos, agimos, exprimimos e criamos, ou seja, o homem se relaciona com o espaço através do corpo e por meio dele é capaz de realizar o valor de uso do espaço e apropriar-se dele. A dimensão do corpo no trabalho dos entregadores é central, o que nos leva a considerar a possibilidade de que os desejos exprimidos por eles - o desejo de ocupar os espaços, de apropriar-se da cidade, de ter autonomia, o desejo do encontro - são manifestações da dimensão do irracional, que parte do vivido, que estamos tratando, colocando no horizonte uma outra prática socioespacial que não seja pautada pela segregação e pela desigualdade, mas por uma sociedade em que as necessidades e os desejos sejam centrais, no lugar da produção de mercadorias e lucro.

Essa prática socioespacial, portanto, embora muito reduzida ao mundo do trabalho, revela frestas pelas quais os entregadores tentam resistir, seja criando formas de organização coletivo, seja por mecanismos que encontram de “burlar” certos aspectos do trabalho (como por exemplo amarrar a bicicleta do Itaú no poste enquanto utilizam outra bicicleta), através do Breque dos Apps, ou mesmo por meio das relações de solidariedade que existem entre eles. Estamos tratando de sujeitos que são trabalhadores extremamente individualizados, cujo “patrão” é substituído por um algoritmo, que são coagidos a trabalhar cada vez mais, sob condições cada vez piores, para receber cada vez menos, sem haver nenhuma clareza de como funciona o mecanismo que dita as condições desse trabalho, além de arcarem com investimentos das próprias empresas para desmobilizá-los quando há tentativas de organizações e manifestações. Há um nível de abstração do trabalho muito intenso. As regras e estruturas que regem o trabalho são extremamente dissimuladas e mascaradas por discursos neoliberais. Os entregadores, muitas vezes, são remunerados diariamente ou semanalmente pelo trabalho, o que reforça o fato de que vivem no plano da urgência. Não há planos de longo prazo em relação ao trabalho de entregas, não há “carreira” a ser construída, as

tentativas de mobilizações são minadas. O que vemos é simplesmente a busca pelo sustento diário, sem a garantia de que ele será permanente ou mesmo constante. Nesse sentido, o que podemos vislumbrar é uma condição de trabalho extremamente alienante e individualizante. Essa condição concreta de vida e trabalho é o que nos faz considerar que as formas de resistência, por mais imediatas e pouco organizadas que sejam, são significativas do desejo de uma utopia adormecida, porém latente.

## **Conclusão**

Ao longo da pesquisa, nos deparamos, em cada etapa, com um novo elemento, uma nova questão a ser estudada. Tentamos abarcar, na medida do possível, aquilo que estivesse diretamente relacionado à pesquisa, porém o movimento constante de buscar compreender o novo, apesar de ser necessário, é desafiador. O dinamismo extremamente presente no contexto do trabalho mediado por plataformas digitais, especialmente no caso do trabalho dos entregadores, contribuiu para que esse desafio se intensificasse, revelando a necessidade de nos mantermos sempre atualizados em relação a novas estruturas construídas e destruídas, novas regras dos aplicativos, novas manifestações, novas regulamentações e desregulamentações, novas parcerias e, principalmente, os aspectos fundamentais que

estruturam esse tipo de trabalho, mas que nem sempre aparecem na realidade do cotidiano vivido.

Estamos diante de um processo que, apesar de se apresentar através de novas morfologias do trabalho, não se trata de uma novidade. Autores que serviram de base para a discussão realizada, como Francisco de Oliveira, Ricardo Antunes e Amélia Damiani já vinham apontando em suas obras a queda tendencial da taxa de lucro que colocava no horizonte de médio-prazo tendências que se mostravam iminentes na relação capital-trabalho com o decorrer do processo de acumulação capitalista, revelando uma necessidade de flexibilização do trabalho através da redução de custos de mão-de-obra que desembocam na precarização da vida do trabalhador. No entanto, o que estamos presenciando é uma morfologia do trabalho extremamente recente e também dinâmica, aquela em que o trabalho é mediado por plataformas digitais, cujos instrumentos operacionais estão constantemente sendo modificados e atualizados, apontando também o seu caráter experimental, não apenas do ponto de vista tecnológico, mas e, sobretudo das condições de controle e exploração do trabalho.

Durante a elaboração da dissertação, nos deparamos com dois elementos centrais no trabalho de entregas: as novas morfologias de trabalho e o espaço urbano como condição e meio desta forma de trabalho que é historicamente determinada. O primeiro elemento - as novas morfologias do trabalho - buscamos compreender ao retomar a trajetória do *modus operandi* do processo de acumulação do capital que constrói distintos modos de produção, desde o fordismo até o que chamamos de acumulação flexível em uma economia sob a hegemonia das finanças. Compreendemos que o caráter do trabalho mediado por plataformas, além da gestão e controle algorítmico que contribui para a exploração do trabalho de forma intensiva, coaduna com a fase da produção flexível do capital, na medida em que requer uma diminuição massiva de custos com a força de trabalho. O que vemos são desregulamentações do trabalho, a ausência de contratos, direitos e garantias e composto por normas que viabilizam uma coação extremamente persuasiva. A reforma trabalhista e os projetos de leis que flexibilizam as terceirizações, a ausência de vínculo empregatício, as negociações entre patrão e empregado, entre outros aspectos, viabiliza o modelo de trabalho mediado por plataformas, na medida em que legitima a ausência de responsabilização das empresas de *delivery* pelos entregadores. A pesquisa revela que não há nenhuma empresa ou instituição que se responsabilize por esses trabalhadores, que garanta sua segurança, nem mesmo as condições básicas para realizar o trabalho, como a bicicleta e a bag. Esses itens devem ser

desembolsados pelo próprio entregador, e essa necessidade é tornada um negócio, como é o caso do Ifood Pedal, que lucra através do aluguel do instrumento de trabalho pelos entregadores. Garantias como férias, décimo terceiro, seguro desemprego, fundo de garantia e seguro acidente são inexistentes nesse modelo. Pudemos constatar que nem mesmo o seguro acidentes oferecido pela própria Ifood (de forma paga) é eficaz quando os entregadores precisam dele.

Já os conteúdos do segundo elemento, o espaço urbano, no qual o trabalho de entregas se realiza e também no qual a classe trabalhadora se reproduz, revelou aspectos fundamentais para compreendermos tanto a dimensão geográfica dos fluxos de deslocamentos, quanto as relações de produção historicamente determinadas neste espaço, especialmente no contexto de São Paulo. Ao retomar o processo de produção da metrópole de São Paulo, desde o período industrial até o período da produção flexível, pudemos compreender como a classe trabalhadora é mobilizada pelo trabalho no espaço e, nesse processo, a segregação socioespacial se revela como conteúdo desse espaço, que, produzido como uma mercadoria, coloca como condição a desigualdade de acesso a ele, uma vez que o seu consumo mercadológico é determinado por processos de valorização desiguais. Nessa dinâmica, podemos dizer que a relação centro-periferia, que é determinada nesse processo histórico, é reforçada na medida em que a produção *just-in-time* produz novas estruturas de produção e circulação de mercadorias, transferindo os custos da produção fabril industrial para a cidade e para os trabalhadores e, portanto, produzindo novos espaços de valorização que privilegiam essa lógica. Neste processo vimos a produção e entrega de refeições como um novo campo de negócios, ampliando sua escala de produção, requerendo a construção de unidades produtivas (as *dark kitchens*) e imensa disponibilidade de entregadores para sua realização.

O trabalho de *delivery* se insere nessa lógica. Nesse momento, pudemos problematizar o significado e o sentido do termo deslocamento. Muito mais do que trajetos, o deslocamento mostrou ser, de um lado, o deslocamento da força de trabalho que historicamente vive nas periferias e trabalha em regiões centrais da cidade, e de outro, deslocamentos que o próprio trabalho de entregas requer, que é, predominantemente, concentrado em regiões de maior valorização do espaço. Inclusive, vemos que os entregadores não podem consumir esse espaço em que circulam durante o trabalho, e sofrem constrangimentos, discriminações e violências quando permanecem nele. Essa concentração do trabalho nas regiões centrais e de maior valorização revela, de um lado, um recrudescimento dos processos de valorização de áreas já valorizadas, uma vez que há investimentos em infraestruturas nessas regiões que

garantam a produção e circulação dessas mercadorias e, de outro, que a cadeia de produção e consumo dessas mercadorias operam em uma lógica em que são necessárias tempos extremamente curtos da realização dessa cadeia, ou seja, grandes velocidades de circulação para seu consumo. Dessa forma, o espaço é estrategicamente mobilizado para garantir que o entregador circule rapidamente pelas ruas e avenidas até chegar na casa do cliente, mesmo que isso envolva riscos a sua vida. Podemos observar mecanismos pelos quais a mercadoria refeição é estrategicamente produzida - o surgimento das *dark kitchens*, por exemplo, elucidam isso. Os mecanismos que controlam o trabalho do entregador através das plataformas digitais corroboram para essa diminuição de tempos de circulação, através dos bloqueios, bonificações, promoções, jornadas de trabalho ilimitadas, garantindo que ele não fique parado no trânsito, cumpra a entrega em tempo mínimo, não rejeite pedidos, utilize bicicletas elétricas para maior velocidade e claro, com o menor custo possível, para que o valor se realize de forma a gerar o maior lucro possível - o que se traduz em um maior nível de exploração do trabalhador. Esse movimento se realiza pelo mecanismo do *rankeamento* do entregador, que acaba por ser determinante nas bonificações ou punições, caso ele não cumpra com a produtividade esperada da plataforma.

No entanto, essa coerção à produtividade é velada, no sentido de que a falta de contornos claros de uma hierarquia do trabalho gera a ilusão de uma suposta liberdade. Porém, as relações de poder se dão na forma da gestão algorítmica que, além de dispensar um enorme custo de mão de obra (por exemplo na contratação de gerentes, fiscais e outros tipos de trabalhadores), torna o diálogo com as plataformas muito mais difícil. O *rankeamento* contribui para esse processo, na medida em que garante que os entregadores concorram entre si para pegar os melhores pedidos com as melhores taxas. Não é necessário um gerente ou fiscal, na medida em que os próprios trabalhadores se monitoram. Por outro lado, podemos compreender, através do trabalho de campo, que o surgimento das OLS, no entanto, e a política de priorização dessa categoria de trabalho dentro a Ifood, revela que a gestão puramente algorítmica é insuficiente para controlar completamente o trabalho - alguns relatos de roubos de pedidos por parte dos entregadores exemplificam comportamentos inadequados que exigem um controle maior dos trabalhadores - e é necessário que haja uma mínima hierarquia de processos que seja controlada por outros trabalhadores e não apenas pelo ambiente digital.

O discurso meritocrático e empreendedor, que aprofundou-se no neoliberalismo incubiu-se do papel de disseminar a ideia de que “basta querer”, “basta se esforçar” para

“vencer na vida” para sair da favela, para consumir produtos luxuosos, afinal esses trabalhadores são “livres” para trabalhar quando quiserem, se quiserem e onde quiserem. Discurso este que chega nos entregadores e é inclusive disseminado pelas empresas de *delivery*. Mas a realidade do trabalho e da vida do entregador revela que esse discurso não passa de uma ideologia. Mas, mesmo com tanta precarização e humilhação e mediação da tecnologia, associada à ideologia do empreendedorismo que contribui para essa abstração das relações de produção que o entregador está sujeito durante o trabalho, foi difícil encontrar entregadores que, de fato, aceitam completamente esse discurso. Pelo contrário, vimos muitos entregadores que reforçam um sentimento de ódio, que não se desdobra muitas vezes numa ação coletiva, organizada como classe, mas entendemos que podemos chamar de um ódio de classe. Levando em consideração a enorme quantidade de mecanismos de controle que existem no trabalho, na reprodução da vida, que contribuem para a desmobilização da classe trabalhadora, a falta de perspectivas para um horizonte de conquista de estabilidade através do trabalho, especialmente aos entregadores de aplicativo, as formas de negação do discurso empreendedor - ainda que não totalmente - assim como as iniciativas de resistência, os breques dos aplicativos, a organização dos entregadores em grupos autônomos e independentes dos aplicativos, foram problematizados, de modo geral, como estratégias de resistência e considerados como elementos importantes para futuras prospecções reflexivas neste campo de pesquisa.

No trabalho de campo, a mobilização das categorias nas quais dividimos os entregadores nos ajudou a compreender o processo que estamos tratando. Através dessa divisão, pudemos compreender alguns elementos do trabalho de entregas desde antes do surgimento dos aplicativos e como os aplicativos impactaram a categoria, desvalorizando seu trabalho e tornando extremamente difícil para os entregadores que buscam fugir da lógica do aplicativo, concorrer com eles e gerar uma viabilidade econômica em seu trabalho. Ao mesmo tempo, pudemos constatar que, ao passo em que o trabalho mediado por aplicativos tem um caráter extremamente exploratório, é um trabalho também muito importante para uma população periférica que vive historicamente a precarização. Embora represente um período em que a produção flexível se manifeste na forma de trabalhos sem vínculos empregatícios, terceirizados, sem garantias, ou seja, na forma da intensificação da precarização, se comparado ao trabalho no período industrial - ainda que nesse período a reprodução da vida dos trabalhadores periféricos também tenha sido marcado pela precariedade - não há como negar que o trabalho de entregas mediado por aplicativos

representa uma possibilidade de gerar uma renda significativa para essa população que, em outra situação, seria obrigada a se submeter a trabalhos igualmente precários, mas possivelmente com uma remuneração mais baixa. A falta de vínculo empregatício, ao mesmo tempo em que aponta para um nível muito alto da precarização generalizada, também torna mais fácil para esses trabalhadores - muitas vezes com antecedentes criminais - ter acesso ao trabalho e à renda.

O campo também revelou como os entregadores se relacionam com a metrópole. A segregação socioespacial é elemento central de seu cotidiano, não apenas quando apontamos a condição fundamental da desigualdades nas condições de reprodução da classe trabalhadora que faz com que os entregadores vivam nas periferias e se desloquem para o centro mobilizados pelo trabalho - elemento que pudemos apontar através da análise do fluxo de seus deslocamentos e na retomada de suas trajetórias de vida - mas também durante o próprio trabalho. O fato das empresas de *delivery* não investirem em infra estruturas básicas para que o cotidiano de trabalho do entregador seja mais suportável faz com que esses trabalhadores ocupem, necessariamente, nas ruas e praças da cidade. As infraestruturas públicas de transporte e os investimentos da Ifood, Tem Bici e Itaú em bases de aluguel de bicicletas também contribuem para que os entregadores permaneçam nessas regiões, já que dependem dessas condições materiais - o transporte público e a bicicleta - para trabalhar. Mais recentemente, as *dark kitchens* também reforçam a concentração de estruturas voltadas ao *delivery* nas regiões centrais da cidade, aquelas em que os clientes vivem (portanto, mais valorizadas). Essa dinâmica aponta contradições: a demanda por serviços de entrega se concentra em lugares onde vivem os clientes que possuem maiores condições de consumo de produtos oferecidos em aplicativos, portanto lugares de maior valorização da cidade. Os consumidores, que não têm o mesmo perfil dos entregadores, se incomodam com a presença dos entregadores em locais públicos dos bairros em que vivem, o que é confirmado quando os entregadores nos relatam ser desrespeitados e discriminados nos próprios restaurantes, sofrerem com violência policial em praças públicas e se sentirem invisibilizados no trânsito das ruas e avenidas. Ao mesmo tempo, a necessidade de circulação das refeições no menor tempo possível obriga os entregadores a permanecer nesses espaços durante todo o tempo em que estão disponíveis às entregas. Assim, de um lado as empresas se negam a ter custos com esses entregadores, obrigando-os a utilizar a estrutura física dos espaços públicos das regiões da cidade em que os pedidos se concentram, de outro, os clientes que vivem nessas regiões e os estabelecimentos que estão nelas os discriminam. Esses espaços não são feitos para esses

trabalhadores permanecerem neles, mas as condições do serviço de *delivery* impõem essa permanência e o fato de não haver uma jornada de trabalho, o que faz com que os entregadores trabalhem desde cedo até tarde da noite, faz com que eles precisem ocupar esses espaços durante todo o dia e a noite. Essa dinâmica reforça também a segregação socioespacial, na medida em que não só os entregadores passam o dia inteiro no local de trabalho, que é distante do local em que moram, mas nem mesmo nesse local há espaço para eles, considerando falta de infraestrutura física e também o elemento da discriminação, que se dá na forma de um mal-estar, do não-pertencimento.

Apesar de estarmos tratando de um processo cujo fundamento já vem sendo estudado há muitas décadas por diversos autores, a literatura acerca do trabalho mediado por plataformas, ou da chamada uberização ainda é consideravelmente recente. Portanto, faz-se necessário compreender o dinamismo com o qual estamos lidando e buscar sempre compreender as dinâmicas do trabalho, à atuação do Estado e aos movimentos dos próprios trabalhadores que se submetem a esse tipo de trabalho. Estamos tratando também de mecanismos tecnológicos que estão constantemente sendo desenvolvidos e certamente ainda não atingiram seu limite de criação do novo. Não sabemos exatamente tudo o que ainda pode ser desenvolvido e como esses mecanismos podem influenciar no nosso cotidiano e em novas morfologias do trabalho, contudo, podemos prever, através do estudo e da pesquisa científica, quais limites já existem para a reprodução ampliada do capital, principalmente em relação a limites materiais, em um modo de produção que de fato consegue produzir lucro sem que haja lastro material produtivo, mas que esbarra na contradição fundamental de que é necessária a produção efetiva de mercadorias, que necessitam matérias primas e espaço físico para a circulação e para a reprodução da sociedade que as produz e as consome. Nesse sentido, faz-se necessário dar continuidade à pesquisa e estar presente, sempre que possível, nos debates acerca dos temas da precarização do trabalho, uberização e formas de resistência.

Por fim, gostaríamos de ressaltar, no presente trabalho, uma preocupação em relação a como a pesquisa pode trazer possibilidades para os entregadores e aproximar o conhecimento produzido na Universidade à realidade. Entendemos que a Universidade também tem sido atingida pelos efeitos do neoliberalismo, que procura fazer com que a educação de nível superior seja instrumentalizada e quantitativa, fragmentando o conhecimento, com o objetivo de produzir a maior quantidade de informações no menor tempo possível - o que corrobora com uma economia regida pela hegemonia das finanças e não da produção efetiva, ou seja, as informações devem circular com a maior fluidez possível - medindo o conhecimento

produzido através da produtividade de dados em grande escala (não necessariamente reflexões e dados qualitativos) e a formação de mão-de-obra para o mercado competitivo (que logo se tornará obsoleta). Os tempos do conhecimento que é transmitido de forma rápida não coincide com o tempo da reflexão e da crítica que busca a superação de contradições.

A Geografia e as ciências humanas em geral se mostram como uma resistência a esse processo, como contrapartida, são encaradas como custos a serem eliminados pelo Estado e não como investimento, já que o conhecimento nesse modelo deve ser produzido para gerar lucro, ou seja, ele também é uma mercadoria. Podemos sentir os efeitos desse processo quando somos pressionados a produzir para concorrer com uma boa posição no *rankeamento* de faculdades e universidades, o que interfere diretamente nos investimentos que serão destinados a esses cursos, a quantos professores serão contratados, quanta verba para os trabalhos de campo serão liberadas e quantas bolsas de pesquisa serão disponibilizadas.

Embora as ciências humanas sigam lutando contra esse modelo de conhecimento produzido como mercadoria, é visível que existe uma separação distinta entre a pesquisa acadêmica e os seus “objetos” de estudo. Compreendemos, através da experiência aqui exposta, que essa contradição está, assim como as relações desiguais entre os entregadores e os consumidores de delivery, no cerne daquilo que buscamos criticar: o processo de acumulação capitalista que produz desigualdades e segregações, pois possui em seu fundamento, a necessidade produção e circulação rápida de valores.

No entanto, é contraditório o fato de que buscamos compreender o fundamento do processo que estamos criticando - já que essa realidade não se mostra como realmente é, aos olhos nús, daí a necessidade do estudo e da pesquisa científica - ao passo em que provavelmente a maior parte dos entregadores, inclusive os entrevistados, não lerão o presente trabalho. Essas reflexões finais derivam de uma inquietação inicial que se associa àquela própria da pesquisa, que é: o que estamos produzindo? O exercício da pesquisa me fez questionar também: para quem e para o quê estamos escrevendo?

Isso nos faz refletir sobre dois aspectos, o primeiro é a forma que a pesquisa acadêmica é comunicada, exclusivamente na linguagem acadêmica, que não é uma linguagem acessível a todos. O segundo é o tempo da pesquisa acadêmica, ditado pelo modelo neoliberal, que esbarra na necessidade de sobrevivência do próprio pesquisador, que hoje é também atingido pela precarização do trabalho. Dificilmente um pesquisador poderá se

dedicar somente à pesquisa, sem haver a necessidade de trabalhar em mais de uma atividade simultaneamente, ainda que seja contemplado com financiamento, dado o fato de que o acesso à universidade já não é reservado apenas à elite brasileira, graças à políticas de democratização do ensino superior, e, por conta disso, o pesquisador é também parte da classe trabalhadora. Essa condição vai de encontro a possibilidade de criar formas de comunicação de sua pesquisa para além da linguagem acadêmica, empenhando-se em se engajar de forma mais consistente em ações que visem minar, ainda que minimamente, algum aspecto daquilo que é criticado na pesquisa.

O que colocamos aqui, portanto, é a necessidade de refletir, tanto em relação à democratização da linguagem em que o conhecimento é transmitido - sem, em hipótese alguma, diminuir a qualidade da pesquisa acadêmica - assim como a necessidade de valorização do trabalho do pesquisador.

### **Referências Bibliográficas**

ABÍLIO, Ludmila Coshek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Blog da Boitempo, 22 fev. 2017 disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>; acesso em: 02 jan. 2021

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, 3. 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.33239/rjtdh.v.74>> acesso em: 30 nov. 2020

ABRASEL. **Delivery de comida vira hábito para mais de 60% da população.** Jul 2022. Disponível em: <<https://abrase.com.br/revista/mercado-e-tendencias/delivery-de-comida-vira-habito-para-mais-de-60-da-populacao/>> acesso em 24 nov. 2022

ALFREDO, Anselmo; BAITZ, Ricardo; BRANQUINHO, Evanio dos Santos; DAMIANI, Amélia Luisa; GONÇALVES, João Pires Azevedo; MARINI, Luciano; ROCHA, Alexandre Souza da; SILVA, Flávia Elaine da e SILVA, Márcio Rufino. **O futuro do trabalho: Elementos para as discussões das taxas de mais-valia e lucro.** São Paulo: AGB/SP, Labor/PPGH, DG, FFLCH/USP, 2006.

ALMEIDA, Silvio Luiz de. **Racismo estrutural** / Silvio Luiz de Almeida. -- São Paulo : Sueli Carneiro ; Pólen, 2019. 264 p. (Feminismos Plurais / coordenação de Djamila Ribeiro)

ALVES, G. da A. **O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação.** São Paulo: FFLCH, 2010. Disponível em <[https://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Livro\\_gloria.pdf](https://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Livro_gloria.pdf)>. Acesso em 09 jul.2022

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho.** São Paulo Cortez Editora, 2018

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão - O novo proletariado de serviços na era digital.** São Paulo: Boitempo. 2ª ed. rev. e ampl., 2020.

ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020

ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO. **Contagem de Ciclistas - Av Faria Lima.** Dez. 2018. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/pesquisa-ciclocidade/file/199-relato-rio-contagem-faria-lima-2018-v2>>; acesso em: 11 março 19

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo.** São Paulo, 2019. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/pesquisa-de-perfil-dos-entregadores-ciclistas-de-aplicativo/>. Acesso 23 ago 2020 às 12h.

BRASIL. **LEI Nº 13.467, DE 13 DE JULHO DE 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº

6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2017. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm)> Acesso em 20 out. 2020.

**BRASIL. LEI Nº 13.874, DE 20 DE SETEMBRO DE 2019.** Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; altera as Leis nos 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 11.598, de 3 de dezembro de 2007, 12.682, de 9 de julho de 2012, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.934, de 18 de novembro 1994, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946 e a Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga a Lei Delegada nº 4, de 26 de setembro de 1962, a Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, e dispositivos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2019. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm)> Acesso em 20 out.2020

**CÂMARA DOS DEPUTADOS. Legislação Informatizada. Lei Complementar nº 167, de 24 de abril de 2019.** Publicação Original. Brasília, DF, 2019. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/2019/leicomplementar-167-24-abril-2019-788009-publicacaooriginal-157795-pl.html>> acesso em 23 jul. 2021

CARLOS, A. F. A. **O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade.** GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 18, n. 3, p. 472-486, 2014. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2014.89588. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/89588>>; acesso em: 1 dez. 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; RIZEK, Cibele Saliba. **Direito à cidade e direito à vida : perspectivas críticas sobre o urbano na contemporaneidade.** Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Avançados, 2022. DOI: <https://doi.org/10.11606/9786587773377> Disponível em: [www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/893](http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/893) . Acesso em 27 novembro. 2023.

CARLOS, VOLOCHKO e ALVAREZ, Ana Fani Alessandri, Danilo e Isabel Pinto. **A cidade como negócio.** São Paulo: Contexto, 2018.

CARTA CAPITAL. **Dark kitchens já são mais de um terço dos restaurantes da IFood em São Paulo.** Maio 2023. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/dark-kitchens-ja-sao-mais-de-um-terco-dos-restaurantes-do-ifood-em-sao-paulo/>> Acesso em 14 Ago. 2023

CASILLI e POSADA, Antonio e Julian. The Platformization of Labor and Society. Mark Graham & William H. Dutton. **Society and the Internet. How Networks of Information and Communication are Changing Our Lives (second edition)**, Oxford University Press, pp.293-306, 2019

CASSIANO, Bruno. **Acidentes de trabalho: motociclistas estão entre as principais vítimas.** Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2021/abril/acidentes-de-trabalho-motociclistas-estao-entre-as-principais-vitimas>> Acesso em 7 dez. 2021

CEBRAP. **Mobilidade urbana e logística de entregas [livro eletrônico] : um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos / [coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço].** -- 1. ed. --São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. PDF. Disponível em: <<https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf>> Acesso em 12 jun. 2023

CHESNAIS, François. **As raízes da crise econômica mundial.** Rio de Janeiro: EM PAUTA, 2013. n° 31, vol 11, p. 21 - 37. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/7556/5495>>. Acesso em 20 jul. 2021.

CONCEIÇÃO, Cesar Stallbaum.; FEIX, Rodrigo Daniel (org.). **Elementos conceituais e referências teóricas para o estudo de aglomerações produtivas locais.** Porto Alegre: FEE, 2014. Disponível em: <<https://www.fee.rs.gov.br/noticias/e-book-elementos-conceituais-e-referencias-teoricas-para-o-estudo-de-aglomeracoes-produtivas-locais/>>. Acesso em: 05 jul. 2021

DAMIANI, Amélia Luisa. **Urbanização crítica e produção do espaço.** CIDADES: Revista científica / Grupo de Estudos Urbanos - Vol 1. n.1, 2004 - Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004 - v.6., n. 10, 2009.

DARDOT, Pierre, LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2016.

FERRARI, Terezinha. **Fabricalização da cidade e ideologia da circulação**. São Paulo: Outras Expressões. 2ª ed., 2012.

FIORAVANTI, L. M. **Espaço urbano e plataformas digitais: deslocamentos e condições de trabalho dos entregadores de bicicleta da metrópole de São Paulo**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 27, n. 2, p. e-201427, 2023. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp. 2023. 201427. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/201427>. Acesso em: 27 ago. 2023.

G1 SP. **Cidade de SP registra alta no número de acidentes fatais no 1º trimestre deste ano; 85% das mortes são de motociclistas**. Globo, 2021. <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/05/03/cidade-de-sp-registra-alta-no-numero-de-acidentes-fatais-no-1o-trimestre-deste-ano-85percent-das-mortes-sao-de-motociclistas.ghtml>> Acesso em 30 jul. 2021

GRESPLAN, Jorge. **As formas da mais-valia: concorrência e distribuição no Livro III de O capital**. Crítica Marxista, n.33, p.9-30, 2011.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Boitempo, 2016

HARVEY, David. **O Enigma do Capital e as Crises do Capitalismo**. São Paulo: Ed. Boitempo, 2011

HELMOND, Anne. **The Platformization of the Web: Making Web Data Platform Ready**. Artigo publicado em 30 de Set. 2015 em SAGE Journals. Disponível em: <<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/2056305115603080>>; acesso em: 01 dez. 2020

HUSSON, Michel. **The debate on the rate of profit The evolution of the rate of profit**. 2010. Disponível em: <<https://internationalviewpoint.org/spip.php?article1894>>. Acesso em: 20 jul. 2021

IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1950 a 1988**. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de Séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IBGE. **PNAD Contínua.** S/d Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> Acesso em 2 dez 2021

IFOOD. **Termos e condições uso: Ifood para entregadores.** 2021. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-D-E-USO.pdf> Acesso em 5 jul. 2021

IFOOD. **Institucional.** Ifood News, s/d. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/ifood> Acesso em 19 jul 2020

INTERCEPT BRASIL. **‘TUDO BEM POR AÍ?’ Yuri morreu fazendo entrega para o iFood. 11 dias depois, sua conta foi desativada por ‘má conduta’.** 2022. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2022/09/05/yuri-morreu-fazendo-entrega-para-o-ifood-11-dias-depois-sua-conta-foi-desativada-por-ma-conduta/#:~:text=Conforme%20o%20protocolo%20C%20o%20iFood,um%20acidente%20durante%20uma%20entrega.> Acesso em 10 jan. 2023

IPEA. **1,4 milhão de entregadores e motoristas no Brasil estão na Gig economy.** 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38565&catid=3&Itemid=3](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38565&catid=3&Itemid=3) . Acesso em 2 dez. 2021

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** trad. Alcides João de Barros, São Paulo: Ática, 1991

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. **Critique of everyday life. The one volume edition.** Londres, Nova Iorque: Verso, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade.** São Paulo: Ed. Centauro, 1968.

LEVY, Clarissa. **Como o iFood criou máquina oculta de propaganda para desmobilizar movimento de entregadores.** Brasil de Fato, 2022. Disponível em:

<<https://www.brasildefato.com.br/2022/04/04/como-o-ifood-criou-maquina-oculta-de-propaganda-para-desmobilizar-movimento-de-entregadores>> Acesso em 5 jun 2022

LOBEL, F. **Ifood e Loggi firmam acordo por segurança dos entregadores em SP.** Folha de São Paulo. 18.jul.2019.

<<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/07/ifood-e-loggi-firmam-acordo-por-seguranca-dos-entregadores-em-sp.shtml>> Acesso em 12 jul 2021

LOURES, Hamilton Lopes. **Empreendedorismo: uma visão política de seus fundamentos.** Negócios em Projeção, Brasília, v. 6, n. 2, p. 93-104, 2015

MARÇAL, Gabriela. **SP ergueu 2 prédios por dia neste ano e terá mais 1,7 mil até 2025.** Nov. 2022. Disponível em:

<<https://www.metropoles.com/sao-paulo/cidade-de-sp-ganhou-746-predios-em-2022-e-serao-mais-17-mil-ate-2025>> Acesso em Jan. 2023

MARINO, Rafael. **Startup Exit: A trajetória de crescimento do Ifood.** Eqseed, s/d. Disponível em:

<<https://blog.eqseed.com/startup-exit-ifood/#:~:text=O%20Ifood%20atingiu%20a%20marca,por%20sete%20rodadas%20de%20investimentos>> Acesso em 8 out. 2020

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos.** 4. reimpr. - São Paulo: Boitempo, 2010

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital.** São Paulo: Boitempo, 2013

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro III: o processo global da produção capitalista.** São Paulo: Boitempo, 2017

MOBILIZE BRASIL. **Quadro comparativo das mortes por acidentes de trânsito.** 2008. Disponível em:

<<https://www.mobilize.org.br/estatisticas/12/quadro-comparativo-das-mortes-por-acidentes-d-e-transito.html>> Acesso em 30 jul 2020

MONITOR MERCANTIL. **Classes C, D e E vão de marmita; A e B preferem delivery.** 2021. Disponível em:

<<https://monitormercantil.com.br/classes-c-d-e-e-vao-de-marmita-a-e-b-preferem-delivery/>> Acesso em 8 Jul. 2022

OLIVEIRA, Ivan Tiago Machado; CARNEIRO, Flávio Lyrio; SILVA FILHO, Edison Benedito da (org.). **Cadeias globais de valor, políticas públicas e desenvolvimento**. Brasília: IPEA, 2017

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista/O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2006

PADUA, Rafael Faleiros de. **Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo**. São Paulo: FFLCH, 2008

PARCEIROS IFOOD. Restaurante. Ifood, s/d. Disponível em: <<https://parceiros.ifood.com.br/restaurante/>> Acesso em 21 jul 2020

PAULANI, Leda. **A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil**. Dossiê Crise Internacional II, Estud. av. 23 (66), 2009.

Podpah. **Paulo Galo #390**. Youtube, 6 de maio 2022. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=dGVNypIzKE4&ab\\_channel=Podpah](https://www.youtube.com/watch?v=dGVNypIzKE4&ab_channel=Podpah)> Acesso em 18 maio 2022.

PEREIRA, Daniel. **O modelo de negócios da Ifood**. O analisa de modelo de negócios, 2019. Disponível em: <<https://analistamodelosdenegocios.com.br/modelo-de-negocio-do-ifood/#:~:text=A%20font%20de%20receita%20do,taxa%20mensal%20de%20100%20reais%3E>> Acesso em 4 jan. 2022

PRADO, E. F. S. **Resenha de A finança mundializada. Outubro, n.14, 2006**. \_\_\_\_\_. **Da posição e da deposição histórica do valor**. Texto produzido em 2013. Disponível em: <<http://eleuterioprado.wordpress.com/economia-politica/>>. Acesso em 22 Jul 2021

PWC. **The Sharing Economy, Consumer Intelligence Series**, 2015.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana: semana da mobilidade 2015**. São Paulo: Ibope, 2015. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/Mobilidade Urbana 2015.pdf>>; acesso em 18 de jan. 2019

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da Desigualdade 2022**. Disponível em: <[https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022\\_Tabelas.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Tabelas.pdf)> Acesso em 20 Jul. 2023

RIBEIRO, Paulo Victor. **MOTOCICLISTAS SÃO 70% DOS INTERNADOS NO INSTITUTO DE ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA DO HOSPITAL DAS CLÍNICAS, DIZ MÉDICA NA CPI DOS APLICATIVOS**. Intercept Brasil, 2022. Disponível em: <<https://www.intercept.com.br/2022/12/12/entregadores-de-apps-sao-70-dos-internados-no-instituto-de-ortopedia-e-traumatologia-do-hospital-das-clinicas-diz-medica/>> Acesso em 3 Dez. 2022

RIZEK; CARLOS, Cibele Saliba; Ana Fani Alessandri. **Direito à cidade e direito à vida: perspectivas críticas sobre o urbano na contemporaneidade** [recurso eletrônico] / Ana FaniAlessandri Carlos, Cibele Saliba Rizek (Org.)– São Paulo : Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2022.

RONCARATTI, Luanna Sant'Anna. **Incentivos a startups no Brasil: os casos do Startup Brasil, InovAtiva e InovApps**. In: CAVALCANTE, Pedro. et al. Inovação no setor público: teoria, tendências e casos no Brasil. Brasília: Enap/ Ipea, 2017. p. 216-229

SANTOS, C. R. S. **Em direção a uma utopia especializada: romantismo e vida cotidiana no marxismo de Henri Lefebvre**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 23, 2021. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202139pt. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6822>. Acesso em: 15 nov. 2023.

SÃO PAULO. **DECRETO Nº 62.365, DE 08 DE MAIO DE 2023**. Regulamenta a Lei nº 17.853, de 29 de novembro de 2022, que estabelece regras aplicáveis a estabelecimentos formados por um conjunto de cozinhas industriais, utilizadas para produção por diferentes restaurantes e/ou empresas, destinada à comercialização de refeições e alimentos por serviço de entregas, sem acesso de público para consumo no local, configurando operação conjunta ou conglomerado de cozinhas, popularmente conhecidas como “dark kitchens”. Diária Oficial da Cidade de São Paulo, 2023. Disponível em:

<<https://app-plpconsulta-prd.azurewebsites.net/Forms/MostrarArquivo?TIPO=DEC&NUMERO=62365&ANO=2023&DOCUMENTO=Atualizado>> Acesso em 20 out. 2023

SEBRAE. **Internacionalização das Micro e Pequenas Empresas: oportunidades sugeridas pela experiência internacional (Relatório Final)**. 2006. Disponível em: <[http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS\\_CHRONUS/bds/bds.nsf/EF1F117F3D42C9183257546007523BF/\\$File/NT0003DBDE.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/EF1F117F3D42C9183257546007523BF/$File/NT0003DBDE.pdf)> Acesso em: 22 out.

2021

SECRETARIA Especial de Comunicação. **Pesquisa traça o panorama do setor gastronômico na cidade de São Paulo**. 2019. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/pesquisa-traca-o-panorama-do-setor-gastronomico-na-cidade-de-sao-paulo#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20estabelecimentos%20formais,31%2C9%20bilh%C3%B5es%20por%20ano.>>. Acesso em: 5 jul. 2022.

SENADO. **Projeto de Lei da Câmara nº 30: Dispõe sobre os contratos de terceirização e as relações de trabalho deles decorrentes**. 2015. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/120928>. Acesso em 20 out. 2020

SHENG, Charlie. **2021 Brazil Food Delivery: iFood continues to lead with over 80% Market Share**. Mesaruble AI, 2019. Disponível em: <<https://blog.measurable.ai/2021/09/07/2021-brazil-food-delivery-ifood-continues-to-lead-with-80-market-share-rappi-ubereats/>> Acesso em 7 jul. 2021

SUDRÉ, Lu. **“A guerra continua”, prometem entregadores dos breques contra apps**. Brasil de Fato, 2020. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/07/30/a-guerra-continua-prometem-entregadores-dos-breques-contr-apps>> Acesso em 10 jan 2021

**iFood entregando resultado: faturamento cresce 234%**. Snaq, 2020. Disponível em: <<https://www.snaq.co/post/ifood-entregando-resultado-faturamento-cresce-234>>. Acesso em 30 jul. 2023

VÁRIOS COLABORADORES. **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)** [livro eletrônico]: volume 1 / organização: José Dari Krein [etal.]. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021.

VIEIRA, Bárbara Muniz. **Dark kitchens: como funcionam os galpões com dezenas de cozinhas para delivery.** Portal G1, 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/06/03/dark-kitchens-como-funcionam-os-galpões-com-dezenas-de-cozinhas-para-delivery.ghtml>> Acesso em 15 Jul. 2023

VILELA, Nágila Giovanna Silva; SANTOS JHUNIOR, Ronaldo de Oliveira. **Alianças Estratégicas e Vantagens Competitivas: uma abordagem teórico-empírica sob a ótica da visão baseada em recursos.** Journal of Perspectives in Management, v. 2, n. 1, p. 21-31, 2018

WOLFF, Simone. **AS STARTUPS NA PERSPECTIVA DAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR: financeirização dos trabalhos de inovação e a reinvenção do salário por peça.** REVISTA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - POLÍTICA & TRABALHO, 51, 90–107. <https://doi.org/10.22478/ufpb.1517-5901.0v51n0.51045>

ZUBOFF, Shoshana. **Big Other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação,** em Fernanda Bruno et al. (orgs.), **Tecnopolíticas da vigilância: perspectivas da margem.** São Paulo, Boitempo, 2018, coleção Estado de Sítio.