



UEPB
UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

RAFAELLA LARISSA GOMES DA SILVA

**A DIFUSÃO DOS SERVIÇOS DE *DELIVERY* VIA APLICATIVO DIGITAL NA
CIDADE DE CAMPINA GRANDE-PB: A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO COMO
CONTEÚDO DO ESPAÇO NO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL**

CAMPINA GRANDE-PB
2021

RAFAELLA LARISSA GOMES DA SILVA

**A DIFUSÃO DOS SERVIÇOS DE *DELIVERY* VIA APLICATIVO DIGITAL NA
CIDADE DE CAMPINA GRANDE-PB: A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO COMO
CONTEÚDO DO ESPAÇO NO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)
apresentada a/ao Coordenação /Departamento
do Curso de Geografia da Universidade
Estadual da Paraíba, como requisito parcial à
obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Orientadora: Profa. Ma. Maria Marta dos Santos Buriti

**CAMPINA GRANDE-PB
2021**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586D Silva, Rafaella Larissa Gomes da.
A difusão dos serviços de delivery via aplicativo digital na cidade de Campina Grande-PB [manuscrito] : a precarização do trabalho como conteúdo do espaço no meio técnico-científico-informacional / Rafaella Larissa Gomes da Silva. - 2021.
42 p. : il. colorido.

Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2021.
"Orientação : Profa. Ma. Maria Marta dos Santos Buriti, Departamento de Geografia - CEDUC."
1. Serviços de delivery. 2. Trabalho precarizado. 3. Espaço. 4. Meio técnico-científico-informacional. I. Título
21. ed. CDD 331

RAFAELLA LARISSA GOMES DA SILVA

A DIFUSÃO DOS SERVIÇOS DE *DELIVERY* VIA APLICATIVO DIGITAL NA CIDADE DE CAMPINA GRANDE-PB: A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO COMO CONTEÚDO DO ESPAÇO NO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentada a/ao Coordenação /Departamento do Curso de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Aprovada em: 30/09/2021.

BANCA EXAMINADORA



Profa. Ma. Maria Marta dos Santos Buriti (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. Arthur Tavares Valverde
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Ma. Nathália Rocha Morais
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Aos meus avós maternos Paulo Gomes e Maria do Carmo (*in memoriam*), aos meus pais Rosa Maria e José William e a minha tia Patrícia Maria, dedico.

AGRADECIMENTOS

“AGRADECER” significa mostrar ou manifestar gratidão, render graças; reconhecer.
Sou grata a Deus por ter me concebido discernimento, sabedoria e paciência para a realização
dessa pesquisa e durante os anos da graduação;
Agradeço aos meus avós maternos (*in memoriam*) Paulo Gomes e Maria do Carmo por todo
acolhimento e ensinamentos para minha formação pessoal;
Agradeço a minha mãe Rosa Maria pelo apoio e esforços que sempre me ensinou o poder da
educação como forma de ascensão social;
Agradeço a minha tia Patrícia Maria, a qual tenho admiração e inspiração sempre me
incentivando a seguir a carreira acadêmica;
Agradeço ao meu pai pelo incentivo para conclusão da graduação;
Agradeço ao meu irmão Arthur José o qual me auxiliou na realização dessa pesquisa, a minha
cunhada Hayana que sempre me estimulou aos estudos;
Sou grata ao Professor João Damasceno pelo carinho e oportunidade durante a minha
graduação, por ter instruído o meu interesse pela pesquisa;
Agradeço a minha orientadora Marta sempre muito profissional e competente, me auxiliando
na realização dessa pesquisa e também por todas as aulas ministradas que serviram para a
construção do meu conhecimento;
Agradeço a todos os outros docentes do Departamento do Curso de Geografia, que tiveram
papel essencial para minha formação tanto pessoal, como profissional;
Agradeço aos meus amigos que conheci durante a graduação, com carinho Anderson Felipe e
Rayanne Almeida pelas experiências e brincadeiras durante o curso e a todos com quem
convivi ao longo desse processo;
Sou grata a esta Instituição por além de me preparar para o campo de trabalho como
professora, também me tornar um ser crítico, alimentando minha capacidade de
questionamento e análise;
No mais agradeço aqueles que aqui não foram citados, mais tem o meu carinho e sabem do
seu papel na minha formação.

Eu não estou interessado
Em nenhuma teoria
Nem nessas coisas do oriente
Romances astrais
A minha alucinação
É suportar o dia a dia
E meu delírio
É a experiência
Com coisas reais

(**Belchior** – Alucinação)

Pisando na grama, roubando rosas
As melhores ideias são as perigosas
Se acomode ou se incomode
A fé não vale de nada pra mente preguiçosa
Eles querem o bem, eu quero a verdade
Vivem pra deixar bens, eu pra deixar saudade
... Ou você intimida o mundo ou mundo intimida
você

(**Filipe Ret** – Neurótico de Guerra)

RESUMO

Com o processo de reestruturação produtiva que se evidencia a partir da década de 1970 no curso do desenvolvimento capitalista o espaço geográfico torna-se palco da articulação de lógicas diversas que, entre níveis diferentes e intensidades desiguais, convergem para a efetivação do meio técnico-científico-informacional. Esta nova fase capitalista caracterizada, entre outros aspectos, pela flexibilização da produção e das relações de trabalho, tem sido amplificadora das contradições históricas do capitalismo que revelam-se com mais nitidez no espaço da cidade, *lócus* privilegiado para o estabelecimento de estratégias que servem a reprodução do capital. É neste sentido que assistimos a recente difusão dos serviços de *Delivery* via aplicativos digitais nas cidades brasileiras como um fenômeno indexado à ordem reprodutiva atual do capitalismo, que sob a égide da flexibilização institui o trabalho precarizado como conteúdo social do espaço no meio técnico-científico-informacional. Partindo desse entendimento e da intenção de pensá-lo no contexto de um recorte espacial específico, o objetivo que norteou a construção do presente trabalho consistiu em compreender a difusão dos serviços de *Delivery* via aplicativos digitais na cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba, e os seus desdobramentos na precarização do trabalho a partir da problematização da situação vivenciada pelos motoboys que prestam serviço para as empresas iFood e Uber Eats. Para a realização da pesquisa, o caminho metodológico traçado partiu de uma perspectiva dialética através da qual construímos uma abordagem qualitativa acerca do objeto de estudo. A obtenção das informações teóricas e empíricas ocorreu mediante a realização de pesquisas bibliográfica e de campo. Com relação aos resultados alcançados, podemos afirmar que a expansão dos serviços de *Delivery* na cidade de Campina Grande-PB nos últimos anos e, notadamente, no período de pandemia da Covid-19 (2020 e primeiro semestre de 2021) aponta para um processo contraditório marcado, por um lado, pela geração de renda em um contexto de desemprego crescente e, por outro lado, pela configuração de formas e relações de trabalho precarizadas em que prevalece a ausência de vínculo empregatício e a garantia de direitos básicos.

Palavras-chave: Serviços de *Delivery*. Trabalho Precarizado. Espaço. Meio Técnico-científico-informacional.

ABSTRACT

With the process of productive restructuring that is evident from the 1970s in the course of capitalist development, the geographic space becomes the stage for the articulation of different logics that, between different levels and unequal intensities, converge to the realization of the technical-scientific environment -informational. This new capitalist phase characterized, among other aspects, by the flexibilization of production and labor relations, has been an amplifier of the historical contradictions of capitalism that are more clearly revealed in the city space, a privileged locus for the establishment of strategies that serve the reproduction of capital. It is in this sense that we witness the recent diffusion of Delivery services via digital applications in Brazilian cities as a phenomenon indexed to the current reproductive order of capitalism, which under the aegis of flexibilization institutes precarious work as a social content of space in the technical-scientific environment. informational. Based on this understanding and the intention to think about it in the context of a specific spatial cutout, the objective that guided the construction of this work was to understand the diffusion of Delivery services via digital applications in the city of Campina Grande, in the state of Paraíba, and its consequences in the precariousness of work from the problematization of the situation experienced by motoboys who provide services for the companies iFood and Uber Eats. To carry out the research, the methodological path traced started from a dialectical perspective through which we built a qualitative approach to the object of study. Obtaining theoretical and empirical information occurred through bibliographical and field research. Regarding the results achieved, we can state that the expansion of Delivery services in the city of Campina Grande-PB in recent years and, notably, during the Covid-19 pandemic period (2020 and first semester of 2021) points to a contradictory process marked, on the one hand, by the opportunity to obtain some kind of income in a context of growing unemployment and, on the other hand, by the configuration of precarious forms and work relationships in which the absence of an employment relationship and the guarantee of rights prevails basic.

Keywords: Delivery Services. Precarious work. Space. Technical-scientific-informational environment.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	09
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	12
2.1 A reestruturação produtiva e a transformação do espaço geográfico na direção do meiotécnico-científico-informacional.....	12
2.2 A reestruturação produtiva e a precarização do trabalho.....	15
2.3 A uberização no espaço da cidade: entre a flexibilização e a precarização.....	18
3 METODOLOGIA.....	21
3.1 Caracterização geográfica do espaço da pesquisa.....	22
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	25
4.1 As empresas iFood e Uber Eats em Campina Grande-PB.....	25
4.2 A relações de trabalho nos serviços de Delivery da iFood e da Uber Eats em Campina Grande: contextos da precarização.....	26
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
REFERÊNCIAS.....	39
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO COM OS ENTREGADORES.....	41

1 INTRODUÇÃO

Desde a década de 1970, período em que ganha força o processo de reestruturação produtiva capitalista, o espaço geográfico tem passado por transformações que decorrem das novas estratégias e demandas postas (e impostas) pela reorganização da produção e circulação do capital, que reproduz-se amparado sob o princípio da flexibilização. É neste contexto que o meio técnico-científico-informacional, a dimensão espacial da etapa atual do desenvolvimento capitalista, passa a se evidenciar principalmente na cidade, fazendo desta *lócus* para o estabelecimento de lógicas diversas e desiguais que convergem com as novas estratégias capitalistas para potencializar o lucro. É neste viés que enxergamos a expansão dos serviços de *Delivery* nos espaços das cidades nos últimos anos como uma destas estratégias alinhadas ao capital que, entre outros aspectos, incorporam a precarização do trabalho como conteúdo social do meio técnico-científico-informacional.

Os serviços de *Delivery* via aplicativos digitais têm se fortalecido na articulação de diversos fatores, dentre os quais: a utilização cada vez maior das tecnologias nas operações do capital; a disponibilidade no mercado de trabalho de mão de obra desempregada e disposta a assumir vínculos informais visto a eliminação crescente de postos de trabalho formais; e, mudanças nos hábitos de consumo da população, que cada vez mais tem optado pelos diversos serviços de entrega a domicílio, ainda mais no contexto de pandemia da Covid-19 onde o distanciamento social foi determinado como mecanismo de combate a propagação do vírus.

Estes fatores favorecem, sobretudo, os empresários, tanto dos segmentos que contratam os serviços das empresas de *Delivery*, como das empresas responsáveis por viabilizar as entregas a domicílio. Para os trabalhadores, o que em um primeiro momento surge como uma oportunidade para obter alguma renda, é também algo caracterizado por uma forma e relação de trabalho desassistidas de direitos básicos e pautadas na inexistência de vínculo empregatício, já que os entregadores, a exemplo dos motoboys, não possuem vínculo nem com os contratantes dos serviços junto as empresas de *Delivery* (restaurantes, pizzarias, lanchonetes, etc.) e nem com as empresas de *Delivery* nas quais estão cadastrados.

Mesmo diante destas contradições o crescimento desses serviços de entrega, que revelam nuances da precarização do trabalho, é notório e ganha força a partir da criação de estratégias mercadológicas e de *marketing* que visam tornar tais contradições mais aceitáveis perante a sociedade e o mercado consumidor, sendo nesta direção que entra em cena o discurso do empreendedorismo que busca associar a imagem do entregador a de um empresário que tem

autonomia para definir seus próprios horários e para lucrar conforme sua produtividade (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020).

Na cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba, o crescimento dos serviços de *Delivery* não foge a essa configuração, se apresentando de forma cada vez mais expressiva, sobretudo com o advento da pandemia da Covid-19. Em Campina Grande, atuam neste segmento diversas empresas que operam em escala nacional como iFood, Rappi, Uber Eats, Top Delivery e Delivery Much, além de outras empresas locais que possuem alcance apenas na cidade.

Desta forma, considerando esse quadro e suas possibilidades de análise, neste trabalho procuramos compreender a difusão dos serviços de *Delivery* via aplicativos digitais na cidade de Campina Grande e os seus desdobramentos na precarização do trabalho a partir da problematização da situação vivenciada pelos motoboys que prestam serviço para as empresas iFood e Uber Eats. Neste sentido, evidenciamos como os serviços de *Delivery* ofertados por aplicativos vêm se expandindo e consolidando um modelo de negócios que, firmado sobre o discurso da flexibilização, se beneficia diretamente da exploração da dependência do entregador que diante da configuração de uma relação de “não-emprego” (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020) insere-se em um contexto contraditório. Este contexto contraditório envolve, por um lado, a oportunidade de obter uma renda e, por outro, a precarização do trabalho evidenciada, entre outros aspectos, pela inexistência de direitos trabalhistas básicos e de vínculo empregatício.

Acreditamos que o trabalho é relevante, uma vez que discute um tema da contemporaneidade e que precisa, pela expressividade que alcança, ser pensado no âmbito de suas dimensões social, econômica e espacial. Esta pesquisa traz reflexões a respeito dos conteúdos de uma dinâmica criada nos interesses do capital e que se difunde beneficiando-se dos problemas que a própria sociedade capitalista cria, a exemplo do desemprego no mercado formal que gera um excedente de trabalhadores desempregados e, muitas vezes, desesperados que se submetem a vínculos precários para sobreviver. É por isso que se faz necessário pensar geograficamente o fenômeno da difusão dos serviços de *Delivery* no contexto de um espaço geográfico influenciado cada vez mais pelo meio técnico-científico-informacional e, da mesma forma, pelas contradições que nele se manifestam.

Em relação a metodologia, partimos de uma perspectiva dialética e construímos uma abordagem qualitativa acerca do objeto de estudo. Em relação aos procedimentos metodológicos, fizemos uso das pesquisas bibliográficas e de campo, as quais nos permitiram compreender teoricamente e empiricamente a difusão dos serviços de *Delivery* na cidade de Campina Grande.

Os resultados alcançados demonstram que a expansão dos serviços de *Delivery* via aplicativo digitais na cidade de Campina Grande nos últimos anos e, principalmente, no período de pandemia da Covid-19 (2020 e primeiro semestre de 2021) comparece como um processo contraditório marcado, por um lado, pela oportunidade de obter-se algum tipo de renda em um contexto de desemprego crescente e, por outro lado, pela configuração de formas e relações de trabalho precarizadas em que prevalece a ausência de vínculo empregatício e a garantia de direitos básicos.

Com relação a estrutura do trabalho apresentamos, além desta introdução, três seções de natureza teórica: (2.1) A reestruturação produtiva e a transformação do espaço geográfico na direção do meio técnico-científico-informacional; (2.2) A reestruturação produtiva e a precarização do trabalho; (2.3) A uberização no espaço da cidade: entre a flexibilização e a precarização. Mais adiante, com a intenção de esclarecer nosso caminho metodológico, apresentamos um tópico destinado a metodologia. Em seguida, apresenta-se e discute-se os resultados. Por fim, apresentamos as considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A reestruturação produtiva e a transformação do espaço geográfico na direção do meio técnico-científico-informacional

O espaço geográfico, o objeto de estudo da ciência geográfica, é produto das relações sociedade-natureza, cuja dimensão pode ser compreendida através da ordem espaço-temporal. Ao longo de cada período histórico, a sociedade vai constantemente redefinindo suas formas de interação com o meio, o que promove a recorrente transformação do espaço por intermédio do trabalho e das técnicas. Nas palavras de Santos (2006, p. 12) o espaço geográfico consiste em “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações”, configurado pelas diferentes nuances da intervenção humana que, através das técnicas, transforma a natureza para dela extrair os recursos necessários à sobrevivência humana e a dinamização das atividades produtivas/econômicas da sociedade.

Neste contexto, sendo o espaço uma produção histórico-geográfica, pensar a sua configuração nas últimas décadas, especificamente a partir de 1970, nos remete a um cenário socioespacial marcado por fenômenos complexos, indexados à chamada reestruturação produtiva. Esta reestruturação produtiva, para Harvey (1992), representa uma nova fase do desenvolvimento capitalista, a fase da acumulação flexível.

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia-se na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, 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. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas (HARVEY, 1992, p. 140).

Neste sentido, podemos entender a reestruturação produtiva como um processo no curso da marcha capitalista que traz à tona uma série de redefinições que para se legitimarem promovem também um rearranjo socioespacial. Esta nova fase conceituada por Harvey (1992) como acumulação flexível, também é discutida, segundo Alves (2007) a partir de outros termos e conceitos popularizados pelos escritos de alguns autores, a exemplo de globalização da economia, conceito discutido por George Benko (1996); e de mundialização do capital, opção conceitual adotada por François Chesnais (1996).

Mesmo nomeado, muitas vezes, com termos diferentes, a reestruturação produtiva remete a um mesmo conjunto de transformações que vem para criar condições para a reprodução capitalista nos cenários posteriores a década de 1970, em que os caminhos já

conhecidos e explorados pela produção fordista¹ já se mostravam esgotados. Assim, como destacado por Harvey (1992), sob o regime da acumulação flexível nota-se um empenho para tornar mais fluidas as operações do capital, o que faz emergir a flexibilidade da produção e das relações de trabalho como estratégia principal para a obtenção do lucro.

Analisada do ponto de vista do toyotismo, outro termo que se popularizou na caracterização da fase atual do desenvolvimento capitalista, a reestruturação produtiva comparece como um modelo de produção emergente na indústria japonesa do qual decorrem características que se expandiram pela indústria mundo afora nas últimas décadas, como: as inovações tecnológicas, informacionais e organizacionais (ALVES, 2007).

Na leitura de Bihl (1998) citado por Antunes (2001, p. 158 - 159):

O que denominamos de toyotismo implica a constituição de um empreendimento capitalista baseado na produção fluida, produção flexível e produção difusa. A produção fluida implica a adoção de dispositivos organizacionais como, por exemplo, o just-in-time/kanban ou o kaizen, que pressupõem [...] envolvimento pró-ativo do operário ou empregado [...]. Além disso, o novo empreendimento capitalista implica a produção flexível em seus múltiplos aspectos, seja através da contratação salarial, do perfil profissional ou das novas máquinas de base microeletrônica e informacional; e a produção difusa significa a adoção ampliada da terceirização e das redes de subcontratação”.

A dinâmica dessa produção flexível de pronta entrega, a maneira “*just in time*”, isto é, de produzir no tempo certo ou produzir só o necessário, oportuniza racionalizar a produção e o trabalho. Neste contexto, evidencia-se um conjunto de transformações de caráter técnico-operacional em que criam-se novas possibilidades para a reprodução do capital, que se fortalece enquanto racionaliza tudo ao seu favor.

Este contexto marcado pela reestruturação produtiva na Geografia tem sido analisado através da problematização do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006). De tal forma, podemos buscar um entendimento sobre o meio técnico-científico informacional tendo este como uma questão chave para compreender, principalmente os fenômenos contemporâneos que estão ligados às questões políticas, econômicas, sociais, territoriais e ambientais ligadas a reprodução do capital que passa a se desdobrar sobre o espaço geográfico.

Entre tantos novos caracteres, o meio técnico-científico-informacional é uma expressão de uma nova era técnica, através da qual a sociedade potencializa a sua intervenção e transformação no espaço geográfico. No que diz respeito à técnica, Santos (2006) a entende

¹ A produção em regime fordista implantou-se nos Estados Unidos, porém não migrou para outro país até o segundo pós-guerra. Nesse entretempo, o gigantesco mercado norte-americano revelou-se insuficiente para o volume da produção fordista, o que ficou patente ao eclodir a crise econômica em 1929, dando início à Grande Depressão (GORENDER, 1997, p. 312).

como um instrumento de intervenção do ser humano na natureza, sendo, portanto, as técnicas datadas de temporalidades distintas em um processo evolutivo que as redefine constantemente.

Os sistemas técnicos se tornaram mais dinâmicos a partir da Primeira Revolução Industrial, no século XVIII, quando as transformações produtivas passam a demandar novas e mais intensas formas de intervir na natureza. Deste momento histórico em diante, as técnicas buscaram se expandir, se universalizar, fazendo com que sua difusão, embora contraditória e desigual, fosse cada vez mais acelerada.

Partindo dessa análise podemos pensar o contexto atual, caracterizado pelo meio técnico-científico-informacional, como o período em que o espaço geográfico está sendo produzido através de transformações cada vez mais profundas e multidimensionais. É nesta direção, que o meio técnico-científico-informacional torna-se uma dimensão geografizada do modo de produção capitalista a partir de sua nova fase, flexível, instaurada com a reestruturação produtiva.

O espaço geográfico, numa perspectiva evolutiva, pode ser compreendido, segundo Santos (2006) a partir de três períodos: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico-científico-informacional, a sua fase atual. Tais períodos são estabelecidos de acordo com a temporalidade das técnicas, isto é, conforme a densidade técnica se apresentava na mediação da relação sociedade-natureza.

Nesta compreensão apresentada por Santos (2006), o meio natural é a fase que antecede a invenção e o uso das máquinas, as técnicas do trabalho eram pautados principalmente no que a natureza poderia oferecer. No processo de transição entre o meio natural para o meio técnico, a técnica vai sendo aprimorada, saindo de uma condição antes regulada pelos ritmos da natureza, para o estágio técnico-científico, sendo a principal marca deste período a Primeira Revolução Industrial. A partir deste período, a técnica que já vinha em um processo de evolução, se aprimora com a união da ciência e da informação, o que faz emergir o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006). É assim que o meio técnico-científico-informacional, a cara geográfica da globalização (SANTOS, 2006), é caracterizado a partir da dimensão da técnica e da sua capacidade de articular os diversos agentes.

A diferença, ante as formas anteriores do meio geográfico, vem da lógica global que acaba por se impor a todos os territórios e a cada território como um todo. O espaço [...]. Pelo fato de ser técnico-científico-informacional, o meio geográfico tende a ser universal. Mesmo onde se manifesta pontualmente, ele assegura o funcionamento dos processos encadeados a que se está chamando de globalização (SANTOS, 2006, p. 160).

O espaço geográfico é o meio onde são construídos os objetos resultantes e viabilizadores do desenvolvimento tecnológico e por onde passam os fluxos de informações. A ciência, a tecnologia e a informação estão na base dos processos de produção na fase atual capitalista, de modo que todas as dinâmicas atuais passam a se articular a essa tríade.

Desta forma, o espaço geográfico configurado pelo meio técnico-científico-informacional, perspectiva geográfica da reestruturação produtiva, é, de maneira geral, a materialização das estruturas de desenvolvimento atual do capitalismo no espaço, que torna-se mais do que nunca uma variável importante na caracterização dos processos produtivos. Para Santos (2001, p. 59) “[...] graças à ciência e a tecnologia, o espaço se torna “conhecido, isto é, um inventário das possibilidades capitalistas e sua utilização é cada vez mais passível e mais necessário como um pré-requisito à instalação de atividades produtivas, tanto na cidade quanto no campo”.

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

É nesta direção que se configura também a investida do capital sobre o trabalho, racionalizado neste período atual para atender aos novos desígnios da reprodução capitalista e posto como um dos conteúdos sociais do meio técnico-científico-informacional. Discutiremos sobre isto de forma mais precisa a seguir.

2.2 A reestruturação produtiva e a precarização do trabalho

Como temos discutido, desde a década de 1970, a sociedade capitalista atravessa um cenário de mudanças provocado pela reestruturação produtiva do sistema do capital. Estas transformações, longe de serem restritas a produção interna das unidades fabris, possuem um alcance estrutural e atingem a sociedade em seus diversos setores, não sendo diferente no que concerne as relações de trabalho.

Para Marx (2013), o trabalho é condicionado na relação sociedade-meio, sendo um fator fundamental responsável pela transformação do ser humano em um ser social. Neste sentido, o trabalho é uma forma de reprodução social, na qual se fortalece a própria ideia de sociedade. De acordo com Antunes e Alves (2004), no âmbito da sociedade capitalista a classe trabalhadora abarca em sua totalidade a parcela da população desprovida dos meios de produção e que sobrevivem a partir da venda de sua força de trabalho.

Ainda segundo os autores acima citados, com o advento da reestruturação produtiva e todas as transformações inerentes a ela, ocorre a ampliação do desemprego estrutural e o capital passa a criar alternativas de trabalho crescentemente desregulamentadas, ou seja, “informais”, das quais são exemplo as distintas formas de terceirização (ANTUNES; ALVES, 2004). Com essa investida, o capital potencializa suas formas de lucro, mas também, contraditoriamente, cria cenários de precarização do trabalho.

Conforme Gorender (1997) para entender a questão do desemprego estrutural que se evidencia nesta fase capitalista é necessário definir suas causas e a hierarquia, entre elas. Assim:

Não há razão para duvidar que a tecnologia informacional e a organização do trabalho conforme a produção enxuta são causas do desemprego estrutural. Difícil é estabelecer o quanto cabe a cada qual desses fatores. A introdução de dispositivos informatizados (robôs, MFCMC, microprocessadores etc.) elimina postos de trabalho, porém é duvidoso que o faça em maior proporção do que a reengenharia, o enxugamento, a reestruturação organizacional. O fato é que seja por via da automação eletrônica, seja por via da remodelação do layout organizativo da empresa, os empregos somem aos milhares e aos milhões, enquanto aumenta a carga de trabalho sobre aqueles que continuam empregados (GORENDER, 1997, p. 329).

Desta forma, observamos uma série de fatores que se unem neste momento do desenvolvimento do capital para viabilizar formas de reprodução que são, claro, interessantes para o capital. Nesta perspectiva, o setor terciário, ou como denomina Antunes e Alves (2004) o Terceiro Setor torna-se um grande absorvedor de trabalhadores expulsos do mercado de trabalho formal e isso não é, em suma, um aspecto negativo. O que pesa negativamente neste caso é que estes trabalhadores passam a se inserirem de forma, muitas vezes, precarizadas no Terceiro Setor, a exemplo dos entregadores que atuam junto aos serviços de *Delivery*. Assim, as relações informais de trabalho:

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

Este fato expõe a ilusória ideia de que os trabalhadores dispensados do mercado formal conseguem se reinserir a partir das oportunidades informais, que segundo o capital tenta mostrar não seria algo negativo, mas oportunidades que compensam o problema do desemprego. Isso contudo, é questionável como aponta Antunes (2000, p. 35):

[...] a reestruturação produtiva da era da acumulação flexível, dotadas de forte caráter destrutivo, têm acarretado, entre tantos aspectos nefastos, um monumental desemprego, uma enorme precarização do trabalho e uma degradação crescente, na

relação metabólica entre homem e natureza, conduzida pela lógica societal voltada prioritariamente para a produção de mercadorias, que destrói o meio ambiente em escala globalizada.

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

Para Gorender (1997) estas tendências inerentes a reestruturação produtiva e seus desdobramentos no trabalho atuantes no cenário mundial, se fazem sentir no Brasil, sendo que aqui, no entanto, como não poderia deixar de ser assumem características específicas. No Brasil, a reestruturação produtiva chega com mais expressividade no final dos anos 1980 e início dos anos 1990, e traz consigo as redefinições na produção e no mercado de trabalho, o que provocou, entre os seus desdobramentos, a dispensa de um grande número de pessoas da classe operária industrial e o acúmulo de funções para os trabalhadores que permaneceram em seus postos de trabalho.

No cenário brasileiro, a reestruturação produtiva aprofundou uma condição de precariedade da classe trabalhadora brasileira que já vinha se evidenciando com a crise econômica que afetava o setor industrial desde a década de 1980. Com a abertura econômica na década de 1990, a exposição dos setores a concorrência e interesses do capital estrangeiro se desdobrou também no mercado de trabalho e na forma como essa passou, desde esse período, a ser atacada pela ofensiva capitalista sobre a legislação trabalhista. De acordo com Pinheiro, Souza e Guimarães (2018, p. 54):

Durante a década de 1990, a partir do governo Collor, o Brasil observa a inserção e implementação de uma agenda neoliberal, a qual alterou a dinâmica da economia brasileira e o papel do Estado frente as demandas da classe trabalhadora e colocou em risco as importantes conquistas da Constituição de 1988. A política neoliberalista foi aprofundada na gestão de Fernando Henrique Cardoso (FHC) e levada adiante pelos governos Lula e Dilma. A partir de Michel Temer observou-se uma aceleração e aprofundamento da política neoliberal, expressas numa série alterações nas relações de trabalho e nas políticas sociais que mantém continuidade no governo Bolsonaro.

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

Para Dutra e Sepúlveda (2020, p. 1239), os direitos dos trabalhadores assentam-se sobre três eixos básicos:

[...] o de amplitude universal (direitos trabalhistas estabelecidos pelos Tratados e Convenções internacionais ratificados pelo Brasil), o de previsão constitucional e, por fim, a proteção infraconstitucional (realizada principalmente pela Consolidação das Leis do Trabalho). Logo, para que o direito ao trabalho digno seja assegurado, é necessário que a atividade seja devidamente regulamentada e que sobre esta incidam as normas internacionais, constitucionais e infraconstitucionais, garantindo o direito à remuneração que promova a subsistência do trabalhador e sua família, o direito à segurança e higiene no trabalho, a proteção ao trabalho e emprego, a limitação razoável das horas de trabalho, entre outros.

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

Desta forma, os aspectos da reestruturação produtiva que se desdobram sobre o trabalho no Brasil se evidenciam pela crescente onda da informalidade e de degradação das condições de trabalho, o que converge para um fenômeno que ficou conhecido como uberização.

2.3 A uberização no espaço da cidade: entre a flexibilização e a precarização

A uberização é um termo que vem sendo cada vez mais discutido diante do avanço do trabalho informal nos últimos anos, sendo utilizado para designar as novas formas flexíveis de organização do trabalho, a exemplo daquelas intermediadas pelos aplicativos digitais, que têm entre seus aspectos basilares a informalidade. Apesar desse termo se derivativo da palavra Uber, que nomeia uma das principais empresas multinacionais prestadora de serviços eletrônicos na área de transporte urbano e de entregas, o seu conteúdo tornou-se amplo e remete a um cenário que tornou-se característico das relações laborais na atual fase do desenvolvimento capitalista.

Para compreendermos a uberização temos de enfrentar os termos já muito familiares ao mercado, mas pouco apropriados pelas armas da crítica (para onde mirar?). A economia digital hoje é o novo campoda flexibilização do trabalho, enquanto um campo virtual que conecta a atividade de consumidores, trabalhadores e empresas, sob formas menos reconhecíveis e localizáveis (CESIT-Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2019).

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

de situações adversas para os entregadores. Nas palavras de Pinheiro, Souza e Guimarães (2018), o fenômeno denominado de uberização é caracterizado:

[...] pela ausência de direitos trabalhistas, pela jornada ilimitada de trabalho, uso de aplicativo enquanto meio de trabalho e pela responsabilidade do trabalhador na obtenção e manutenção dos instrumentos laborais. É importante frisar que tal fenômeno não se restringe ao processo de trabalho desenvolvido pela empresa Uber. Consiste numa nova uma tendência de relações trabalhistas articulada ao uso de recentes tecnologias e que abrange diversas empresas e tipos distintos de serviços prestados (PINHEIRO; SOUZA; GUIMARÃES, 2018, p. 54).

Esta conjuntura que faz parte da uberização reflete, portanto, um cenário de insegurança para o trabalhador. Neste contexto:

Não se pode negar que, diante do aprofundamento da crise econômica no Brasil e da eliminação das vagas formais de emprego, os aplicativos como Uber, iFood e Rappi se tornaram importantes na oferta de trabalho, atraindo grande parte do contingente de desempregados do Brasil. As atividades exercidas por meio dos aplicativos, a despeito de se apresentarem como oportunidade de renda extra para alguns trabalhadores, rapidamente passaram a ser o principal meio de sustento de uma parcela significativa da população, mudança que gera diversas consequências trabalhistas e previdenciárias para este grupo que cresce a cada dia (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020, p. 1237).

Neste sentido, vale salientar que os serviços de *Delivery* são também importantes, tendo em vista que oportunizam renda para muitos trabalhadores que estão desempregados. Todavia, a relação estabelecida entre as empresas de *Delivery* retira lucro das entregas que o entregador realiza, que o mesmo é pago pelo cliente, contudo esse entregador não possui relações empregatícias com essa empresa, ou seja, não possui direito à férias, ao décimo terceiro salário, seguro desemprego, carteira assinada com a empresa do aplicativo; significando que a empresa não detém de nenhum dos meios de produção que são utilizados na prestação de serviço, no caso, a motocicleta e o entregador, possuindo apenas o controle do aplicativo.

Assim, nota-se que, embora os aplicativos de entrega como Uber Eats e iFood sejam importantes no que se refere a movimentação da economia, contribuindo para a geração de renda, configuram uma relação de trabalho que não faz uso de regras fundamentais para a garantia do patamar mínimo de dignidade do trabalhador a exemplo de limitação razoável das horas de labor e a promoção da segurança e higiene do trabalho (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020).

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

determinada região ou donos da fábrica, agora com a difusão dos aplicativos de *Delivery* o controle é realizado por algoritmos que não dispõe de uma jornada de trabalho combinada, os valores são pré-estabelecidos, e não leva em conta a segurança na realização do trabalho, o entregador não é empregado e sim um prestador de serviço casual.

Desta forma, a uberização é um fenômeno criado no seio da flexibilização que passa a caracterizar o mundo do trabalho com a reestruturação produtiva e a consolidação do meio técnico-científico-informacional. É na cidade onde a uberização se apresenta de forma mais intensa e complexa, revelando as estratégias do capital para obter cada vez mais lucro.

Para Lencioni (2008, p.115), a cidade “não importando sua dimensão ou característica, é um produto social que se insere no âmbito da relação do homem com o meio – referente mais clássico da geografia”. Isso implica dizer que a cidade se materializa no encontro da sociedade com o espaço produzido sob o viés da aglomeração e do sedentarismo, o que, ainda segundo a autora, pressupõe a cidade como uma construção a ser compreendida no curso da história e de cada contexto espacial.

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

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

Com a reestruturação produtiva na década de 1970, “o avanço das forças produtivas apropriadas pelo capital, aliado ao contexto de transformação das relações socioculturais que abarcam as esferas da produção e do consumo, tem possibilitado a ascensão do fenômeno da uberização do trabalho” (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 844), e tornado a cidade o espaço onde a precarização do trabalho torna-se um elemento cada vez mais frequente. A uberização torna-se, portanto, mais um exemplo da forma como o capital se apropria do trabalho para aumentar o lucro do capitalista.

3 METODOLOGIA

A pesquisa científica é um processo que prima pela construção do conhecimento, em que a busca por respostas para novas e velhas questões que nos coloca diante de um caminho que precisa ser traçado com base em etapas metodologicamente planejadas. Para a realização desta pesquisa, partimos de uma perspectiva dialética através da qual construímos uma abordagem de cunho qualitativo acerca da difusão dos serviços de *Delivery* via aplicativos digitais em Campina Grande e dos seus desdobramentos no trabalho. Como relação aos procedimentos metodológicos, fizemos uso das pesquisas bibliográficas e de campo. Para a coleta de informações empíricas, optamos pelo uso de questionários, que foram aplicados com motoboys que atuam com entregas junto as empresas Uber Eats e iFood.

No que se refere ao método escolhido, a dialética, este pode ser entendido como “um método de interpretação dinâmica e totalizante da realidade, pois considera que os fatos não podem ser revelados fora de um contexto social, político, econômico, etc.” (PRODANOV, 2013, p.34). A perspectiva dialética permitiu, no âmbito da pesquisa realizada, um enfoque a partir do movimento da totalidade (as transformações no curso do desenvolvimento capitalista) e seus desdobramentos particulares, no caso, na realidade de Campina Grande onde as contradições inerentes a totalidade do fenômeno, da precarização do trabalho, também se faz presente.

A abordagem, qualitativa, vista como aquela que “[...] não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.” (GERHARDT, SILVEIRA, 2009, p. 31), foi contemplada a partir de uma análise que levou em conta a dinâmica dos sujeitos em seus múltiplos aspectos, pois entendemos que estes são importantes no que concerne à dimensão do fenômeno analisado. Dentro da abordagem qualitativa, o tipo de pesquisa em relação aos objetivos, a pesquisa exploratória, serviu de base para a investigação e reflexão acerca de um tema que já vem sendo estudado, mas que requer aprofundamento.

Com relação aos procedimentos metodológicos, a pesquisa bibliográfica, que é compreendida por Gil (2002) como aquela construída através de um conhecimento sobre uma temática, foi organizada em torno de discussões teóricas que têm como tema, principalmente: reestruturação produtiva, meio técnico-científico-informacional, precarização do trabalho e uberização. Já na pesquisa de campo buscamos informações para compreender a realidade prática evidenciada. A pesquisa de campo “[...] é aquela utilizada com o objetivo de obter informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual procuramos uma resposta,

ou de uma hipótese, que queiramos comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles” (PRODANOV, 2013, p.59).

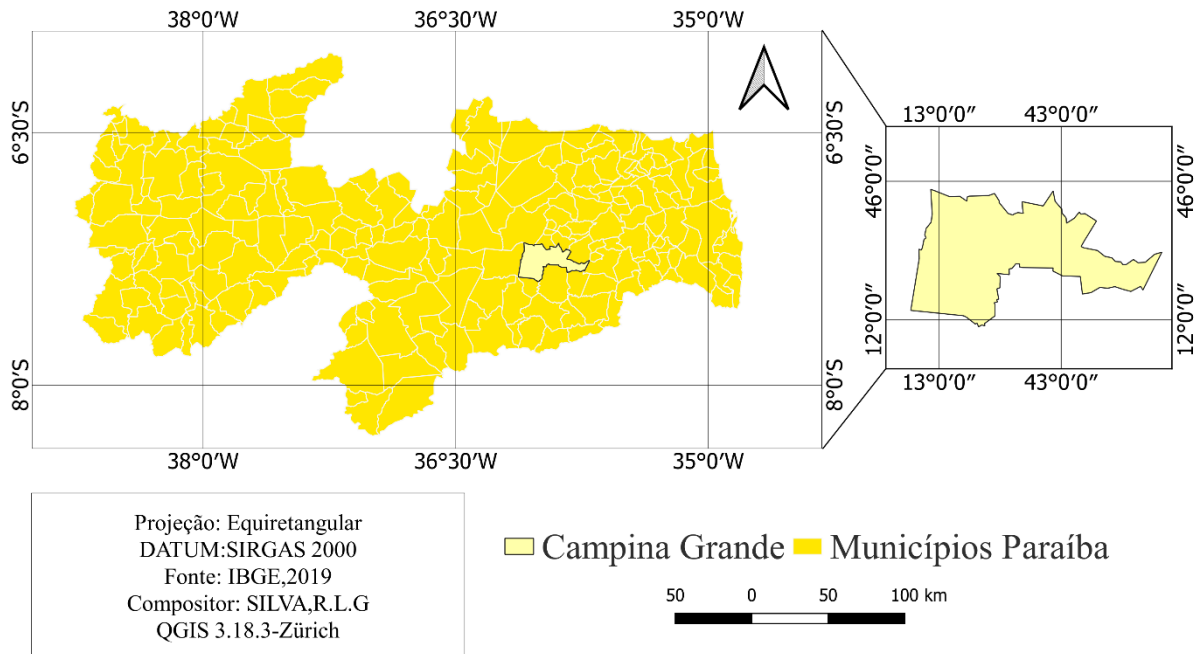
No curso da pesquisa de campo, o instrumento de coleta de dados utilizado, foi o questionário, contou com perguntas fechadas e abertas. O questionário foi elaborado no *Google Forms* e disponibilizado via *WhatsApp*. Para conseguir esse contato com os entregadores contamos com o apoio inicial de alguns motoboys vinculados as empresas de *Delivery*, com os quais estabelecemos contato inicial e explicamos a realização da pesquisa, posteriormente, com o auxílio destes contatos iniciais conseguimos acesso a outros trabalhadores (especificamente, os motoboys que eram o foco da pesquisa). Responderam ao questionário 23 motoboys, através do acesso ao link enviado para os grupos de *Whatsapp*, no período de 01/06/2021 a 01/07/2021. Ao término deste período destinado a aplicação dos questionários, foi feita uma visita *in loco*, para o contato direto com os entregadores para registros fotográficos em locais próximos aos restaurantes onde possui maior concentração dos motoboys. Salientamos que esta visita de campo cumpriu todos os protocolos de segurança sanitária estabelecidos pelas autoridades de saúde nacional, estadual e municipal para combate e prevenção da Covid-19.

3.1 Caracterização geográfica do espaço da pesquisa

Campina Grande é um município brasileiro localizado no estado da Paraíba, inserido na Região Geográfica Intermediária e Imediata que leva seu nome. A localização geográfica do município (mapa 1) apresenta-se com a latitude: 7°13'45" S e longitude: 35°52'50" O. De acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, sua população estimada em 2020 estava em torno de 411.807 habitantes, sendo o segundo município mais populoso da Paraíba. O município de Campina Grande faz divisa ao Norte com os municípios Lagoa Seca, Massaranduba, Pocinhos e Puxinanã; ao Sul com Boqueirão, Caturité, Fagundes e Queimadas; ao Leste com Riachão do Bacamarte; e a Oeste com Boa Vista e está a 131,7km da capital João Pessoa.

Mapa 1: Localização do município de Campina Grande-PB

LOCALIZAÇÃO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE/PB



Fonte: Elaboração da autora (2021).

Campina Grande é o segundo maior centro econômico da Paraíba, a localização da cidade atua como um polo distribuidor para diversas cidades do Nordeste. As atividades econômicas mais importantes no município é o comércio, onde o setor de serviços é responsável pela maior parte da arrecadação de receita e a indústria, sendo os principais segmentos desse setor da economia, o PIB per capita em 2018 de acordo com o IBGE totalizou R\$ 22.583,86.

Segundo Pereira (2008), o dinamismo econômico de Campina Grande tem raízes fincadas no comércio e na economia algodoeira. Desde então a cidade tornou-se referência no interior do estado para a captação de investimentos, sendo que a partir da década de 1990:

Com o crescimento da população campinense, outras atividades econômicas não diretamente vinculadas a produção apresentaram rápido crescimento, possibilitando diversificação econômica. Os serviços educacionais e de saúde absorveram grande contingente de mão de obra de boa qualificação e possibilitaram ao município torna-se fornecedor desses serviços aos municípios circunvizinhos (PEREIRA, 2008, p. 155).

Configurando-se como um espaço de aglomeração propício a circulação do capital, a cidade de Campina Grande tornou-se facilmente um lócus para a difusão nas novas

estratégias capitalistas para a obtenção do lucro, a exemplo dos serviços de *Delivery*, que se expandem revelando estratégias de lucro e contradições inerentes ao desenvolvimento do capital.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 As empresas iFood e Uber Eats em Campina Grande

As empresas de *Delivery*, conforme temos discutido, estão ganhando cada vez mais espaço no mercado e se firmado como importantes agentes que movimentam a economia e que geram, ainda que de forma precária, fontes de renda para diversos trabalhadores que, muitas vezes, foram dispensados do mercado formal e encontram nestes serviços uma via para obter alguma renda. Entre as empresas de *Delivery* que atuam em Campina Grande destacam-se a iFood e a Uber Eats.

A empresa iFood surgiu em 2011 com uma proposta de negócios ainda fora do ambiente digital, atuando inicialmente com a oferta de um guia impresso de cardápios assistido por uma central telefônica para onde os clientes ligavam e faziam seu pedido (iFood, 2021). A atuação da empresa no âmbito digital se deu em 2012, com a criação do aplicativo de *Delivery*, e a partir daí a empresa só se expandiu absorvendo, através de fusões, outras empresas do setor. Para que o usuário tenha acesso aos serviços ofertados pela empresa é necessário fazer o *Download* do aplicativo através de um *smartphone*, realizar o cadastro pessoal e a partir disso terá acesso aos restaurantes disponíveis na sua cidade, com cardápio e os valores, podendo a contento realizar o pedido e em seguida receber o produto no local indicado pelo o cliente (iFood, 2021).

Já para os trabalhadores que desejem trabalhar como entregadores junto a esta empresa, o processo de cadastro é realizado totalmente *online* pelo *site* da empresa de forma simples e gratuita. Para se cadastrar o empregador preenche um formulário com seus dados: fotos dos documentos, o tipo de veículo que vai utilizar e a região onde pretende entregar. Com o cadastro finalizado, os dados passam por uma checagem de informações e sendo estas todas verídicas, poderá começar a atuar após um certo tempo. Durante o período entre a aprovação do cadastro e liberação para receber pedidos pode levar um tempo, pois segundo a iFood a empresa se preocupa para que não falte pedidos para nenhum entregador ativo e para que a experiência do novo entregador seja excelente, dessa forma, os novos entregadores são liberados quando a pedidos suficientes na região, e após a liberação o iFood envia dicas para que ele tem uma melhor experiência.

No que diz respeito o valor pago pela empresa ao entregador, este é calculado a partir de cada entrega. No aplicativo da empresa exclusivo para os entregadores cadastrados a cada chamada para entrega e disponibilizado para o entregador o valor que ele irá receber. O valor da rota inclui a retirada do pedido no restaurante, a entrega para o cliente e a distância rodada.

Esse valor pode variar de acordo com o número de pedido que o entregador carrega, o perfil da cidade, a hora e o dia da semana, bem como o tipo de veículo utilizado, que é principalmente motocicletas. Independente destes fatores, esse valor não poderá ser menor do que cinco reais, valor mínimo, podendo existir outros fatores que aumentam o mesmo, tais como: datas comemorativas, finais de semanas e feriados e esse extra é em média de cinco reais.

Já a dinâmica da Uber empresa conhecida pelo o seu aplicativo de transporte privado urbano, vem com o Uber Eats que reúne cardápio de vários restaurantes disponíveis na plataforma por meio de entregas. Para se cadastrar como entregador na Uber Eats, basta atender alguns requisitos como possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conta ativa para receber a remuneração, além de possuir Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo válido, que pode ser tanto como Pessoa Física (PF) como Pessoa Jurídica (PJ). O cadastro junto a Uber Eats segue passos aos adotados pela iFood.

De acordo com Abílio e Sabino (2019, p.115) empresas como o iFood e Uber Eats “[...] atuam basicamente em duas frentes de prestação de serviços: entrega de mercadorias (das compras de supermercado à tradicional pizza de domingo, dos documentos costumeiros de escritório à sofisticada logística do e-commerce”. Em Campina Grande, o iFood atua como um dos principais aplicativos de *delivery* da cidade, não se limitando apenas a *delivery* de comida, mais também de supermercados e farmácia. A empresa Uber atua tanto como *delivery* de comida com o Uber Eats, como transporte de passageiro o Uber.

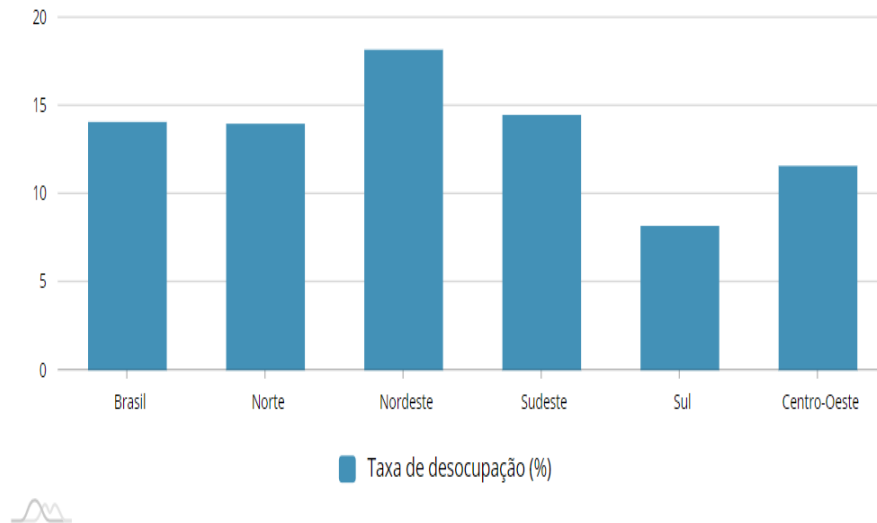
4.2 A relações de trabalho nos serviços de Delivery da iFood e da Uber Eats em Campina Grande: contextos da precarização

A partir dos questionários aplicados foi possível analisar os contextos das situações dos entregadores vinculados aos serviços de *Delivery* na cidade. Os resultados alcançados evidenciam a dinâmica do trabalho e a forma como os entregadores, especificamente os motoboys, compreendem sua situação e suas vulnerabilidades nestas relações trabalhistas estabelecidas.

Os primeiros questionamentos foram acerca da faixa etária, nível de escolaridade, o município e a plataforma em que atuam e quanto tempo exercem essa atividade. Como resultado pode-se destacar que a faixa etária dos entrevistados é de 18 a 29 anos, o que nos permite observar que estes serviços de *Delivery* têm tido como base principal a mão de obra jovem. Podendo ser explicada pela crise econômica que perpassa o nosso país, trazendo as plataformas de aplicativos como formas de emprego para os jovens que estão desempregados.

De acordo com o IBGE (2021), a taxa do desemprego no Brasil no primeiro e segundo trimestre de 2021 foi uma das mais elevadas da série histórica já analisada, tendo ficado no segundo trimestre de 2021 em 14,1%. Ainda segundo o IBGE, há 14,4 milhões de desempregados no Brasil, tendo a região Nordeste apresentado a maior taxa.

Gráfico 1- Taxa de desemprego nas regiões do Brasil (segundo trimestre de 2021)

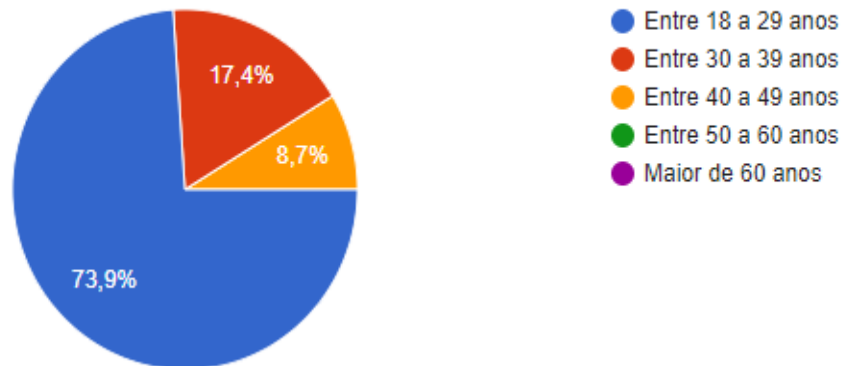


Fonte: IBGE (2021).

Neste contexto adverso, o trabalho por conta própria e, muitas vezes, precarizado acaba se tornando a única opção. Os trabalhadores desempregados vão sendo absorvidos por setores que abrem oportunidades, a exemplo do setor de serviços no qual as empresas de *Delivery* atuam.

Em Campina Grande, cidade também afetada pelo crescimento do desemprego e da ocupação em atividades de serviços de *Delivery*, a faixa etária predominante de mão de obra jovem nos serviços de *Delivery* é atestada pelos dados da pesquisa de campo. Segundo os dados obtidos via questionários, 73% dos motoboys pesquisados possui entre 18 a 29 anos; 17,4% entre 30 a 39 anos; e apenas 8,7% entre 40 e 49 anos (gráfico 2).

Gráfico 2: Faixa Etária dos Motoboys pesquisados

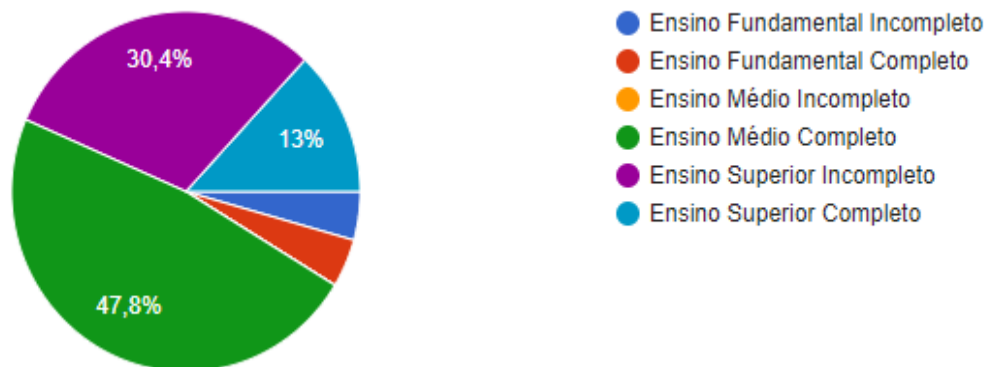


Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Esse aspecto também é atestado por Abílio (2019) ao analisar a situação dos entregadores de *Delivery*, no caso de sua pesquisa os bike boys (entregadores que utilizam como veículo a bicicleta), na cidade de São Paulo:

As novas formas de organização produzidas pelas empresas-aplicativo vêm reconfigurando essa profissão, o perfil dos profissionais, sua remuneração, suas condições de trabalho. O que estamos acompanhando no campo de forma ainda incipiente é a transformação de um trabalho profissional em trabalho amador, e, com ela, uma ampliação da proporção de jovens que se tornam motoboys. A entrada dos aplicativos IFood, Rappi, UberEats está mudando a oferta de trabalho e o perfil de trabalhadores. [...] Esses trabalhadores são predominantemente jovens e aderem a uma atividade extremamente precária e mal remunerada. Na pesquisa realizada com 270 bikeboys, 75% dos entrevistados tinham até 22 anos. 57% dos entrevistados afirmaram que trabalham de segunda a domingo, sendo que apenas 25% trabalham até 8 horas por dia. 75% dos entrevistados trabalham até 12 horas por dia, sendo que 30% pedalam mais do que 50km por dia. Em média, esses trabalhadores recebem R\$936 por mês (ABÍLIO, 2019, p. 9).

O nível de escolaridade dos entrevistados concentra-se predominantemente no ensino médio completo e ensino superior incompleto (gráfico 3):

Gráfico 3: Gráfico nível de escolaridade

Fonte: Pesquisa de campo (2021).

A maioria dos motoboys pesquisados trabalha apenas cadastrados na empresa iFood (um total de 19 entregadores). Apenas 3 trabalham com o iFood e Uber Eats simultaneamente e apenas um trabalha somente com o Uber Eats. Segundo os motoboys, a empresa iFood gera mais rendimentos para o entregador e possui maior número de restaurantes cadastrados, aumentando a quantidade de entregas.

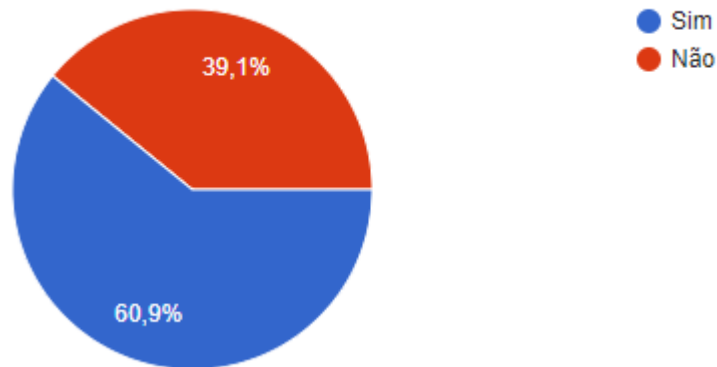
Em relação ao tempo que atuam junto a estas empresas de *Delivery* via aplicativos, a maioria afirmou exercer a profissão há mais de 1 ano, apenas 3 se encontram há menos de 1 ano na atividade. Quando questionados a respeito de como se configura o vínculo empregatício desse serviço se é de forma formal ou informal, todos responderam que é de forma informal, pois não tem contrato de trabalho e registro na Carteira Profissional de Trabalho, não tendo estes profissionais nenhuma garantia como auxílio doença, 13º salário, aposentadoria, seguro desemprego, sendo caracterizado como um trabalho autônomo.

A ausência de regras trabalhistas que resguardem a relação entre os “usuários entregadores” e os aplicativos já vem causando diversos acidentes de trabalho, seja pelo excesso de horas de trabalho, ausência de equipamentos de proteção ou estresse gerado pelo excesso de entregas. Vive-se um cenário de verdadeira precarização do mundo do trabalho caracterizado não mais pelo emprego em condições precárias, como se observava anteriormente, mas sim, pela tentativa de burlar a existência da própria relação de emprego, negando ao trabalhador a condição de empregado através de contratos de parceria, fomento ao empreendedorismo, falso associativismo, entre outros. (DUTRA, SUPÚLVEDA, 2020, p. 1240-1241)

Sabe-se que é uma atividade perigosa, onde os entregadores colocam suas vidas em risco, estando sujeitos a acidentes de trânsito. De acordo com os dados da pesquisa, 60,9% dos

motoboys que responderam aos questionários afirmaram já ter sofrido acidente de trânsito no exercício da atividade (gráfico 4):

Gráfico 4: Acidentes sofridos no exercício da atividade de Delivery via aplicativos



Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Sendo que nenhum deles recebeu algum tipo de amparo por parte da empresa, pois não há nenhum tipo de vínculo empregatício, de modo que não direitos trabalhistas e não estão estes amparados pelo INSS (Instituto Nacional de Seguro Social), se o trabalhador quiser ter uma proteção social se faz necessário pagar sua própria contribuição para em casos de alguma casualidade seja amparado e não fique sem renda. Com isso, os trabalhadores uberizados, por não terem uma relação de emprego formalizada, acabam não tendo acesso aos seus direitos e garantias básicas.

Quando questionados sobre a remuneração, os motoboys de modo geral avaliam como ruim. A renda mensal é variável, pois depende da quantidade de entregas realizadas. Dos 23 motoboys pesquisados, apenas 15 responderam essa questão sobre a renda mensal, tendo 9 destes afirmado que a renda não é boa, enquanto que seis analisam como uma boa renda.

De acordo com algumas das falas dos entrevistados sobre a remuneração:

“Bem remunerado não até porque é uma renda variável” (Entrevistado 1). “Com as taxas a cada dia mais defasada de forma alguma podemos dizer que somos bem remunerados” (Entrevistado 2). “Sim, porém depende da minha disponibilidade em ficar online, além de termos boas avaliações no APP, para ser solicitado mais vezes” (Entrevistado 3). (Questionários aplicados entre 01/06/2021 a 01/07/2021).

Nota-se que o valor que é recebido pelo serviço prestado é baixo, o que faz com que eles tenham que se submeter a longas jornadas de trabalho para melhorar a renda. Nas palavras de um dos motoboys pesquisados: “[...] para aumentar o rendimento, os trabalhadores se

expõem a longas jornadas de trabalho, sem, contudo, ter a garantia de que terão remuneração superior ao próprio salário mínimo”.

Em relação a renda mensal, alguns recebem menos de um salário mínimo e a maioria entre dois mil reais até dois mil e quinhentos reais, a variação é de 52,2% recebem mais de um salário mínimo; 13% recebe um salário mínimo; 8,7% menos de um salário mínimo; e 26,1% recebem entre R\$ 2.000 a R\$ 4.000. Algo semelhante foi constatado na pesquisa de Abílio (2019 p.6):

Com relação à remuneração, havia uma variação significativa: sua remuneração variava de R\$500 a R\$4500 da seguinte forma: 30% tinham remuneração entre R\$ 500 e R\$ 1.500; 40% tinham remuneração entre R\$1300 e 2000; 20%, entre R\$ 2500 e 3000; 10%, acima de R\$3000.

Desta forma, os dados, tanto da pesquisa realizada em Campina Grande como na cidade de São Paulo, demonstram que a maioria recebe mais de um salário mínimo, porém alguns relatam que “dá pra tirar uns 2 mil por mês, porém no final dos gastos com o veículo fica em média o salário fechado” (Questionários aplicados entre 01/06/2021 a 01/07/2021). Isso significa que recebem um valor bruto elevado, mas quando retiram os gastos com a manutenção da motocicleta, o combustível, o valor do pacote de dados de internet, entre outros custos, o valor líquido fica em média de um pouco mais de um salário mínimo.

Entre os 23 motoboys pesquisados, 14 afirmaram que a renda obtida através do trabalho prestado junto as empresas de *Delivery* é renda principal para o sustento da sua família, de modo que, além dos gastos na atividade em si, o entregador tem outros gastos como moradia, infraestrutura e alimentação.

As atividades exercidas por meio dos aplicativos, a despeito de se apresentarem como oportunidade de renda extra para alguns trabalhadores, rapidamente passaram a ser o principal meio de sustento de uma parcela significativa da população, mudança que gera diversas consequências trabalhistas e previdenciárias para este grupo que cresce a cada dia. (DUTRA; SUPÚLVEDA, 2020, p. 1237).

O fenômeno da uberização ganha mais adeptos no Brasil, pois o aumento da taxa crescente de desemprego, principalmente após a pandemia da Covid-19, cinco dos entrevistados afirmaram que entraram nesta atividade por estarem desempregados, treze estão pela aptidão de serem entregadores ou por não conseguir outro trabalho que lhes garanta alguma renda melhor, percebe-se que esse trezes não possui perspectiva de uma oportunidade em outra profissão e acabam se submetendo a está atividade, apesar de sua mão de obra não ser valorizada.

Quando indagados se o trabalho é precarizado, observou-se que 18 dos entrevistados afirmam que é um trabalho precário. Abaixo, apresentamos alguns relatos dos motoboys:

Quadro 1: Pergunta e Respostas sobre a forma de trabalho dos motoboys

Você acha que o trabalho de entregador de delivery é precarizado? Se sim, por quê?
“Sim, pois é muito julgado pela sociedade”
“Sim pois muito humilhado”
“Sim, pois não temos a devida valorização”
Sim, pois não somos valorizados pelos próprios Apps e também por alguns restaurantes, que nos tratam com indiferença, além de não se ter pontos de apoio na cidade, nem incentivos nas plataformas”;
“Sim. Pois não temos nenhum tipo de previdência ou seguro para nós assegurar em casos de acidente para amparo pessoal, manutenção de moto. Vivemos meio ao perigo de acidente e assalto”;
“Sim, falta alguém que brigue por nossos direitos, por ser um trabalho formal, ninguém se importa muito com motoboy de App”;
Sim, porque além da tarifa não acompanhar a inflação e o preço dos combustíveis não temos nenhum benefício que teríamos se o trabalho fosse registrado”;
“Sim, porque além da tarifa não acompanhar a inflação e o preço dos combustíveis não temos nenhum benefício que teríamos se o trabalho fosse registrado”;
“As taxas de entregas deveriam ser melhores”

Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Com esses relatos podemos evidenciar a realidade laboral dessa atividade que muitas vezes ainda é julgado pela sociedade, a falta da valorização, de incentivo, de respeito com o trabalhador, até mesmo de um sindicato ou de um órgão que lhe represente sendo desamparados das relações trabalhistas, explorados e negligenciados. Além de ser um trabalho insalubre com riscos de acidentes, onde os entregadores são expostos aos raios ultravioletas e chuvas fortes, tendo sua saúde comprometida, além do desgaste físico emocional, também é um trabalho que necessita de agilidade e rapidez, com adoção de estratégias para tornar a entrega mais ágil de forma que os entregadores colocam suas vidas em risco para atender ao algoritmo de uma empresa.

Figura 1: Motoboys em um cruzamento em Campina Grande-PB



Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Essa forma de trabalho precarizado vem ganhado força pela reestruturação produtiva como forma de flexibilização da acumulação capitalista que trouxe consequências para o mundo do trabalho, incorporando ao meio técnico-científico-informacional a precarização do trabalho como conteúdo do espaço.

[...] o processo de precarização de trabalho é entendido como o processo que envolve a degradação das condições de trabalho e emprego, seja do trabalhador formal, informal, em tempo parcial, temporário e, o extremo da precarização que é a própria ausência de trabalho vivenciada pelos trabalhadores que estão desempregados (DE FARIA; KREMMER, 2004, p. 10).

Na tentativa de mascarar a verdadeira precarização da mão de obra, muitas empresas tentam impor a ideologia de empreendedorismo e autonomia do trabalho aos entregadores de *delivery*. Quando questionados se consideram-se empreendedores, os motoboys pesquisados apresentaram relatos que nos permitem afirmar que não.

Quadro 2: Concepção dos motoboys quanto a serem ou não empreendedores

“Já achei isso hoje em dia me sinto um mendigo que passa o dia atrás de uma ou outra entrega”;

“Não, pois se você não trabalhar, você não vai ter o retorno esperado, isso faz com que você trabalhe o máximo possível.”

<p>“Talvez, porém dependemos das solicitações do APP que em alguns dias enviam poucas solicitações, além de ter que manter uma rotina no APP de entregas”;</p> <p>“Não. Até porque eu dependo dos restaurantes para ter corridas. Se eu tivesse um pequeno comércio de delivery e fosse fazer as entregas ai sim me achava patrão por trabalhar pra mim”</p>
<p>“Não, pois como dependo do aplicativo quem é o meu patrão é a plataforma...apenas prestador de serviço mesmo.”</p>
<p>“Não, pois tenho que de certa forma cumprir horário e ter tempo online no app para que a plataforma me dê mais preferência nas entregas. De certa forma você se torna "refém";</p>
<p>“Não, porque se eu não tiver um horário correto de trabalhar, o aplicativo não me envia rotas de entregas”</p>
<p>“Não, porque os apps estabelecem medidas que priorizam os que mais passam tempo ativado no app fazendo assim com que tenhamos a obrigação de tá sempre ativo para poder receber mais chamados são os chamados SCORES”</p>

Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Com essas respostas, observamos que esse discurso de empreendedorismo, disseminado pelo capital para amenizar a forma de trabalho precarizada disseminada nos serviços de *Delivery* via aplicativos, não ilude os entregadores, visto que boa parte destes já possuem discernimento que ele é totalmente dependente e subordinado as empresas de aplicativo, no caso pesquisado a iFood e a Uber Eats.

O discurso do empreendedorismo propagandeado por estas empresas está fundamentalmente baseado na ideia de “você decide a hora e o quanto vai trabalhar e receber”. Por sua vez, a autonomia, que em realidade se refere à possibilidade de determinar a duração e distribuição da jornada de trabalho, está administrada pelos sofisticados sistemas de controle de qualidade, distribuição e precificação dos serviços que são de propriedade das empresas-aplicativo. Bonificações, determinação total sobre a distribuição dos serviços, aliadas a possibilidade de mapear todo o processo de trabalho desta multidão de trabalhadores instauram uma nova forma de gerenciamento e controle sobre os trabalhadores. (SABINO; ABÍLIO, 2019, p. 119).

Nesse sentido conta-se a subordinação do motoboy que quanto mais tempo ficar *online* na plataforma e mais assíduo, mais o entregador irá receber chamados, o mesmo necessita manter-se sempre ativo e o aplicativo atualizado, não recusar corridas, obter boas avaliações dos consumidores, esses procedimentos fazem com que o entregador aumente seu Score na plataforma, sempre tendo uma pontuação alta, ficando totalmente inerente a plataforma.

Os aplicativos de entrega, propositalmente, ocultam do seu modelo de negócios a subordinação clássica entre o entregador e o aplicativo, de modo que este último

supostamente não teria “chefe”, possuiria a “liberdade” para aceitar ou negar entregas, flexibilidade do horário de trabalho e remuneração por produtividade, passando a ser enquadrado como autônomo, e não como empregado. (DUTRA; SUPÚLVEDA, 2020, p.1237)

Sobre a carreira profissional desses entregadores, percebe-se que muitos já tinham trabalhado em outras profissões, tais como: atendente de *telemarketing*, recepcionista, auxiliar administrativo, promotor de vendas, gerente comercial, motorista, estoquista, montador de moveis

As perspectivas futuras de alguns destes trabalhadores são de continuar exercendo essa atividade, já que não veem perspectivas em outro trabalho com isso se contentam na atividade que desempenham, pois com os tempo foram desenvolvendo estratégias para o melhor desempenho da sua atividade como rapidez e agilidade para realizar as entregas, conhecendo as ruas da cidade, conhecendo novas pessoas e mantendo uma relação interpessoal entre o entregador e o cliente. Em suas respostas podemos perceber a luta por melhores condições de trabalho para permanecerem na profissão:

Quadro 3: Perspectivas futuras dos motoboys

Quais são suas perspectivas futuras, pensa em continuar trabalhando como entregador?
“Almejo melhorias no mercado de trabalho para todos, no momento trabalhar como motoboy está suprimindo minhas necessidades financeiras”
“Mais atenção e assistência pros motoboys, respeito e atenção dos outros motoristas e um sindicato ou algo do tipo que lute por nossos direitos”.
“Penso em concluir minha faculdade e seguir a profissão”

Fonte: Pesquisa de campo (2021).

Os que pretendem continuar atuando junto aos serviços de *Delivery* observa-se o desejo de lutar por melhores condições de trabalho. Um exemplo dessas lutas tem sido os protestos realizado, tal como o que ocorreu em 02 de agosto de 2020 (figura 2) na ruas centrais de Campina Grande, onde os motoboys reivindicaram mais segurança por parte das autoridade competentes, pois é crescente o número de assaltos do seu transporte de trabalho e de até mesmo a mercadoria que transportam, solicitam também mais consciência por parte dos clientes pedindo mais agilidade na hora de receber o seu pedido.

Figura 2: Protesto dos motoboys em Campina Grande-PB (2020)



Fonte: Paraíba Todo Dia (2020).

Apesar dos apelos e das lutas dos entregadores, a tendência é que os serviços de *Delivery* continuem se expandindo reproduzindo as complexidades e contradições que tornaram-se marca. As bases que sustentam tais serviços são fundamentadas no interior do desenvolvimento capitalista, que em sua gênese é contraditório e desigual. A exploração do trabalho se amplia no contexto da reestruturação produtiva e a cidade, lócus onde a transformação social se materializa de forma mais intensa, torna-se cada vez mais um reflexo de uma reestruturação produtiva que edifica sobre o espaço conteúdos e lógicas que servem, antes de tudo, aos interesses do capital. É desta forma que o meio técnico-científico-informacional, mais do que um simples novo estágio das técnicas, configura um período em que as relações sociedade-natureza configuram um espaço geográfico que tem como conteúdo social o trabalho precarizado que se materializa também espacialmente sobre a forma de diversas contradições.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foi possível evidenciar a realidade laboral dos motoboys que trabalham junto aos serviços de *Delivery* das empresas iFood e Uber Eats no município de Campina Grande. Evidenciando uma totalidade, a reestruturação produtiva e a conformação do meio técnico-científico-informacional, problematizamos a flexibilização, pilar do capital nesta era, como pressuposto da precarização do trabalho.

Através da pesquisa realizada foi possível refletir acerca da situação vivida pelos motoboys diante da difusão dos serviços de *Delivery* na cidade de Campina Grande e sobre os contextos da precarização do trabalho. Há muitos pontos contraditórios na difusão dos serviços de *Delivery* na cidade e estes não fogem ao que tem sido identificado em outras partes do país.

A remuneração dos motoboys cadastrados nas empresas de *Delivery*, que poderiam vir a se configurar como uma vantagem para os entregadores, embora aparentemente elevada, é reduzida a cerca de um salário mínimo quando descontados os gastos para a manutenção do serviço, que é custeada pelos motoboys.

A ausência de vínculo empregatício é outro ponto sensível nos contextos da precarização do trabalho configurada nos serviços de *Delivery* via aplicativos. A pesquisa realizada constatou que não há vínculo empregatício, uma vez que as empresas de aplicativo não estabelecem nenhuma garantia e obrigação para com o entregador, servindo apenas como uma ponte entre restaurantes – entregadores - cliente final, essa relação escancaram a falta de atenção da empresa aplicativo com o seu colaborador, com taxas devassadas, falta de pontos de apoio pela cidade, além de serem explorados e negligenciados, arcando com todos os riscos da atividade profissional.

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

Essas formas de trabalho precarizadas não se limitam apenas a Campina Grande, nem tão pouco ao Brasil, é uma tendência global, alimentanda pelas políticas neoliberais, com o alto nível de desemprego, as pessoas se submetem a formas de emprego /trabalho sem regulamentação, para ter uma renda mínima para sobreviver. Vale lembrar que esse fenômeno

não se delimita apenas aos entregadores ou aos motoristas das plataformas digitais, a tendência é que a uberização chegue para as outras profissões.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 1-11, 2019. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071869242019000300041&script=sci_arttext>. Acesso em: 01 nov 2020.
- ANTUNES, R; ALVES, G. as mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 25, n. 87, p. 335-351, 2004.
- ANTUNES, R. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. **A cidadania negada: políticas de exclusão na educação e no trabalho**. São Paulo: Cortez, p. 35-48, 2001.
- DE FARIA, J. H; KREMER, A. Reestruturação produtiva e precarização do trabalho: o mundo do trabalho em transformação. **Revista Eletrônica de Administração**, v. 10, n. 5, p. 2004.
- ARAÚJO, J. A. Sobre a cidade e o urbano em Henri Léfèbvre. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 133 - 142, 2012.
- Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho –CESIT. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em 22 de jul.de 2021
- DUTRA, R. Q; SEPÚLVEDA, G. O trabalho nos aplicativos de entrega de mercadorias: a desconstrução do sujeito de direitos trabalhistas. **Revista Estudos Institucionais**, v. 6, n. 3, p. 1230-1252, 2020.
- FRANCO, D. S; FERRAZ, D. L da S. **Uberização do trabalho e acumulação capitalista**. Cadernos EBAPE. BR, v. 17, n. SPE, p. 844, 2019.
- GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Plageder,2009.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Editora Atlas SA, 2008.
- GORENDER, J. Globalização, tecnologia e relação de trabalho. **Estudos Avançados**, v. 11, n. 29, p. 310-361, 1997.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Edições Loyola,1992.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA- IBGE. **Taxa de desemprego (primeiro e segundo trimestre de 2021)**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em 22 de jul. de 2021.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA- IBGE. **IBGE -CIDADES** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>. Acesso em 13 de set. de 2021.

IFOOD - **Como funciona a relação do iFood com o entregador?**. Disponível em: < <https://entregador.ifood.com.br/abrindo-a-cozinha/transparencia/> > Acesso e 24. Ago. 21.

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

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

PEREIRA, W. E. N. **Reestruturação do setor industrial e transformação do espaço urbano de Campina Grande-PB a partir dos anos 1990**. (Tese). Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2008.

PINHEIRO, S. S. M; SOUZA, M de P. Uberização: a precarização do trabalho do capitalismo contemporâneo. **Revista Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, p. 53-68, 2018.

PRODANOV, C. C; DE FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**-2a Edição. Editora Feevale, 2013.

SABINO, A. M; ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização-o Empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 2, n. 2, 2019.

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

SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO COM OS ENTREGADORES

Formulário elaborado para obter informações para trabalho de conclusão de curso da discente Rafaella Larissa Gomes da Silva do curso Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba - Campus I.

Público - alvo: entregadores de delivery da cidade de Campina Grande-PB.

Obs.: Os indivíduos desta pesquisa terão sua identidade preservada e todas informações coletadas serão utilizadas para fins exclusivamente acadêmico.

1- Nome (opcional)

2- Faixa Etária:

- Entre 18 a 29 anos
- Entre 30 a 39 anos
- Entre 40 a 49 anos
- Entre 50 a 60 anos
- Mais de 60 anos

3- Qual seu nível de escolaridade?

- Ensino Fundamental Incompleto
- Ensino Fundamental Completo
- Ensino Médio Incompleto
- Ensino Médio Completo
- Ensino Superior Incompleto
- Ensino Superior Completo

4- Você trabalha para qual Plataforma de Entregas de Delivery ? *

- IFOOD
- UBER EATS
- IFOOD e UBER EATS

5- Há quanto tempo você está atuando de entregador de delivery?

6- Como se configura o vínculo empregatício com as plataformas de delivery? É formal ou informal? (O trabalho formal tem contrato de trabalho e registro na Carteira Profissional)

7- Você já sofreu algum acidente de trabalho com o delivery? *

- Sim
- Não

8- Caso seja sim, na pergunta anterior, você recebeu algum amparo da empresa? Qual (s)?

9- Você se acha bem renumerado na atividade que executa? Comente.

10- Qual a média da sua renda mensal gerada na atividade como entregador?

- Menos de um salário mínimo
 - Um salário mínimo
 - Mais de um salário mínimo
- Outro valor, qual?

11- Qual o motivo de você está nesse serviço?

- Estou desempregado
 - Gosto de ser entregador
- Outro:

12- Você acha que esse trabalho de entregador de delivery é precarizado? Se sim, por quê?

13- O faturamento recebido no delivery é a renda principal para o sustento da sua família?

- Sim
- Não

14- Por ser entregador e não ter horários fixos de começar e terminar o trabalho, você se considera o seu próprio patrão? Em caso de sim ou talvez, explique o porquê de você acha isso.

15- Quem contrata o seu serviço é o UberEats/iFood ou próprio restaurante?

- Uber Eats / iFood
- O restaurante

16- Qual sua profissão antes de ser entregador? É o seu primeiro trabalho?

17- Quais são suas perspectivas futuras, pensa em continuar trabalhando como entregador?
