ESPAÇO EM REVISTA
ISSN: 1519-7816
https://periodicos.ufcat.edu.br/espaco

O TERRITÓRIO USADO PARA A ENTREGA DE ALIMENTOS DEMANDADOS POR APLICATIVOS NA CIDADE DO NATAL - RN

Iana Raquel Dantas de Oliveira[1]
Diego Salomão Candido de Oliveira Salvador[2]

Como citar: OLIVEIRA, Iana Raquel Dantas de; SALVADOR, Diego Salomão Candido de Oliveira. O território usado para a entrega de alimentos demandados por aplicativos na cidade do Natal - RN. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 26, n. 2, p. 08–35, 2024. DOI: https://doi.org/10.70261/er.v26i2.74752. Disponível em: https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/article/view/74752

Esta obra está licenciada com uma Licença CC BY 4.0. Esta licença permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

Recebido: 15/06/2024 | **Aceito:** 08/09/2024 | **Publicado:** 16/12/2024

Resumo

No período técnico-científico-informacional, as atividades econômicas são realizadas com os usos dos objetos técnicos determinados pelos agentes hegemônicos do mercado, fato que transforma a economia urbana por intermédio da capilarização social e territorial dos aplicativos digitais. Esses definem o capitalismo de plataforma, possibilitando os serviços de transporte de pessoas e de entrega de alimentos demandados por aplicativos. Tais serviços são desempenhados, sobretudo, por agentes não hegemônicos do mercado, no contexto da uberização do trabalho, no qual a exploração do trabalho é intensificada, os direitos trabalhistas são negligenciados ou flexibilizados, as jornadas de trabalho não têm limite máximo definido, não há garantia de remuneração e os riscos e custos fixos do trabalho são transferidos para a responsabilidade dos trabalhadores. Assim sendo, o território é usado de modo desigual e hierárquico. As empresas-aplicativo usam o território para a obtenção da mais-valia, ao contrário, os trabalhadores vinculados à essas empresas, usam o território com o intento da sobrevivência. Com esse entendimento, o objetivo da pesquisa é analisar os usos do território pelos agentes dos circuitos da economia urbana para a entrega de alimentos demandados por aplicativos na cidade do Natal - RN, no período técnico-científico-informacional. Para alcançar esse objetivo foram realizadas pesquisas bibliográfica, de dados estatísticos, documental e de campo. Os resultados alcançados sublinham a desigualdade do território usado e a intensificação da precarização do trabalho e da complementaridade dos circuitos da economia urbana, na perspectiva da subordinação da economia não hegemônica às intencionalidades do circuito superior.

Palavras-chave: Usos do território. Circuitos da economia urbana. Uberização do trabalho. Empresas-aplicativo. Natal.

THE TERRITORY USED FOR THE DELIVERY OF FOOD REQUESTED BY APPLICATIONS IN CIDADE DO NATAL - RN

Abstract

In the technical-scientific-informational period, economic activities are carried out using the right technical objects by hegemonic market agents, a fact that transforms the urban economy through the

[1] Mestra na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, (RN), Brasil
e-mail: iana.raquel@hotmail.com
[2] Professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Caicó, (RN), Brasil
e-mail: diego.salomao.salvador@ufrn.br

social and territorial capillarization of digital applications. These define platform capitalism, enabling people transportation and food delivery services demanded by apps. Such services are performed, above all, by non-hegemonic market agents, in the context of the uberization of work, where labor exploitation is intensified, labor rights are neglected or made more flexible, working hours do not have a defined maximum limit, there is no wage guarantee and the risks and fixed costs of work are transferred to the responsibility of workers. Therefore, the territory is used in an unequal and hierarchical way. Application companies use the territory to obtain added value, on the contrary, workers linked to these companies use the territory with the intention of survival. With this understanding, the objective of the research is to analyze the uses of the territory by agents of urban economic circuits for the delivery of food demanded by applications in the city of Natal - RN, in the technical-scientific-informational period. For this objective, bibliographical, statistical, documentary and field research was carried out. The results achieved highlight the inequality of the territory used and the intensification of the precariousness of work and the complementarity of the circuits of the urban economy, from the perspective of the subordination of the non-hegemonic economy to the intentions of the higher circuit.

Keywords: uses of the territory. Circuits of the urban economy. Uberization of work. Application companies. Natal.

Introdução

No período atual, a tecnificação e a informatização estão presentes nas diferentes atividades da sociedade, modificando as relações sociais e impondo novas dinâmicas aos ramos da economia. Assim, no território brasileiro, há a expansão das ações dos agentes da economia urbana mediante atividades desenvolvidas com o uso das Tecnologias Digitais da Informação e Comunicação (TDIC).

Entre esses agentes, destacam-se as empresas privadas de transportes por aplicativos, compreendidas por Tozi (2018, 2020, 2021) como grandes corporações que se apropriam dos aplicativos digitais e da informatização do território para poder se expandir.

Essas empresas são denominadas por Abílio (2020a) de empresas-aplicativo. Integram o circuito superior da economia urbana e possibilitam trocas mercantis por intermédio do uso da internet e de comandos algoritmos que determinam novas formas de controle, gerenciamento e organização do trabalho.

No território nacional, as ações dessas empresas ocorrem, sobretudo, nas grandes e médias cidades, devido a maior densidade do meio técnico-científico-informacional desses espaços. Tais ações realçam as transformações que alteram a dinâmica urbana em decorrência da emergência de novas atividades, cada vez mais desempenhadas pelos agentes do circuito inferior da economia mediante a banalização do acesso aos aplicativos digitais.

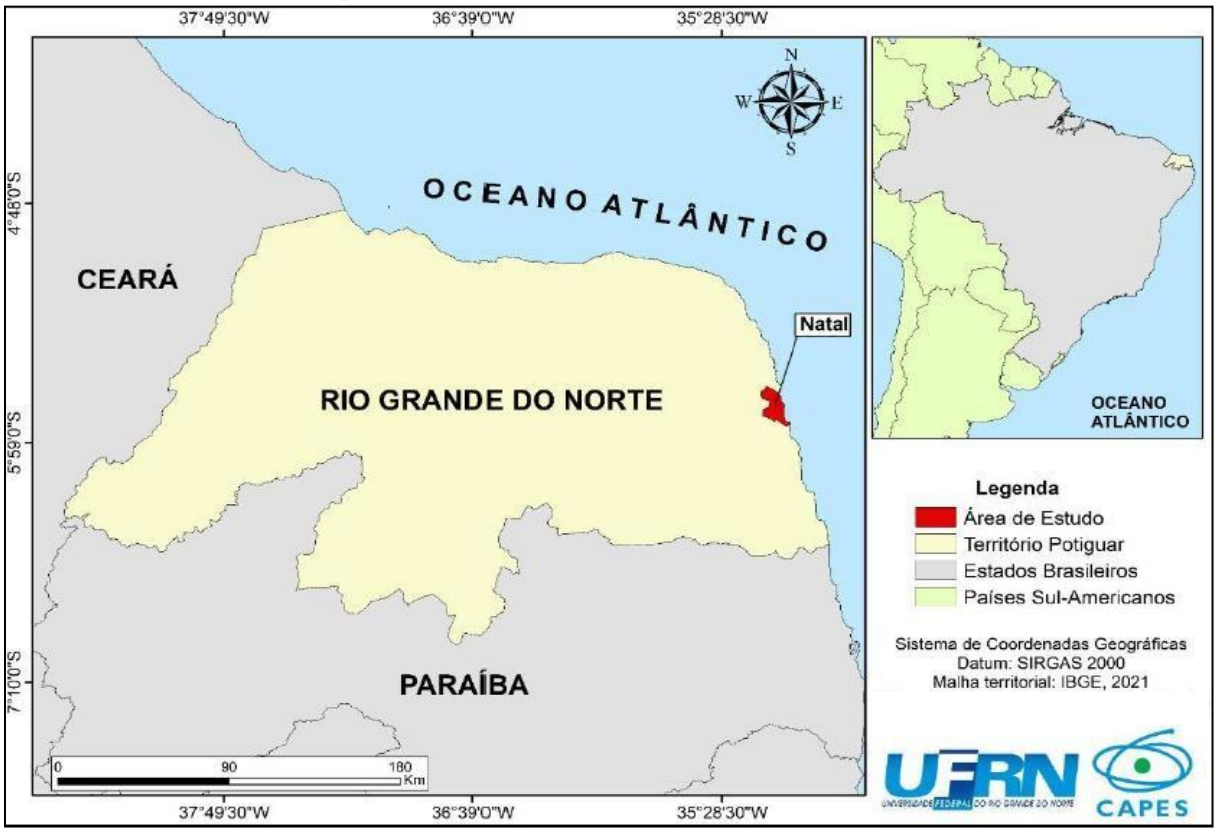
A expansão das empresas privadas de transportes por aplicativos traz à tona uma gama de trabalhos mediados por *smartphones*, com o uso pela economia não hegemônica

das plataformas de aplicativos. Nesse sentido, são implementadas formas renovadas de exploração do trabalho, com o gerenciamento e a organização do trabalho pelas empresas-aplicativo, na perspectiva da informalidade, flexibilidade e precarização das relações de trabalho.

Trata-se da uberização do trabalho, que é a exploração do trabalho pelo desencadeamento de serviços da era digital (Antunes, 2018). Destarte, tem-se um contingente expressivo de trabalhadores que prestam serviços para as empresas-aplicativo, com total ausência de garantias básicas.

Nesta pesquisa estudamos como o território é usado pelos agentes dos circuitos da economia urbana na entrega de alimentos demandados por aplicativos na cidade do Natal (mapa 1), no período técnico-científico-informacional[i].

Mapa 1 - Natal no território do Rio Grande do Norte



Fonte de dados: IBGE (2022).

O território usado possibilita "verificar a forma como a sociedade produz e se organiza pelo uso do território, seus objetos geográficos, hoje cada vez mais tecnificados, a partir das ações realizadas por sujeitos, em função de seus interesses" (Souza, 2019, p. 07).

Historicamente, a ciência geográfica se preocupou com a extensão do território. No entanto, hoje, a Geografia atribui importância a algo que vai além das distâncias: a existência humana. Nos dizeres de Silveira (2006, p. 81), a Geografia é uma ciência preocupada "com a existência e, ao mesmo tempo, uma indagação sobre os eventos, as possibilidades e a ação humana que se tornou capaz de criar uma extensão planetária".

Outrossim, as análises sobre o território, por muito tempo, privilegiaram as reflexões de cunho político e estratégico, negligenciando-se a interação dessa dimensão analítica com outros agentes sociais. O território usado é o território praticado, "prenhe das experiências daqueles que conquistam sua sobrevivência em ambientes hostis, antagônicos" (Ribeiro, 2005, p. 124). Um território feito de objetos e ações, sinônimo de espaço humano, isto é, de espaço habitado (Santos, 1996).

Compreendido como o espaço de todos os agentes sociais ou o espaço banal, o território usado apresenta as "marcas do trabalho humano, das relações de poder dos homens entre si e com o meio circundante" (Salvador, 2009, p. 112). Essas relações sociais de poder evidenciam dois modos de uso do território: os agentes hegemônicos do mercado usam o território como um recurso, para a exploração tendo em vista o lucro; os agentes não hegemônicos usam o território como um abrigo, para a reprodução social, como meio de sobrevivência.

As empresas-aplicativo usam o território como um recurso, com a realização de ações no sentido da exploração do território e do trabalho, mirando a maior obtenção de lucro. Os entregadores vinculados a essas empresas usam o território como um abrigo, com o desempenho de longas e intensas jornadas de trabalho, para a obtenção de renda.

A análise dos usos do território considerando as empresas-aplicativo destaca as dinâmicas renovadas da urbanização, as novas atividades viabilizadas pelos aplicativos em *smartphone*, a precarização do trabalho e os nexos entre os circuitos da economia urbana, considerando-se os novos sistemas técnicos.

Nesse sentido, o objetivo da pesquisa é analisar os usos do território pelos agentes hegemônicos e os não hegemônicos na entrega de alimentos demandados por aplicativos na cidade do Natal, no período técnico-científico-informacional.

Estudamos a cidade do Natal pelo fato de os serviços para a entrega por aplicativos expandirem nessa capital de unidade da federação do Brasil. Ademais, tal expansão explicita as relações de complementaridade, dependência e subordinação entre os circuitos da economia urbana.

Para alcançar o referido objetivo, realizamos no decorrer do ano de 2022 pesquisas bibliográfica, de dados estatísticos, documental e de campo. A pesquisa bibliográfica foi sobre os conceitos de território usado, circuitos da economia urbana, período técnico-científico-informacional, empresas-aplicativo de entregas e uberização do trabalho. Essa pesquisa foi realizada em acervos virtuais de bibliotecas de teses e dissertações e de periódicos científicos qualificados pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Além disso, investigamos o acervo físico das bibliotecas da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Assim, buscamos livros, teses, dissertações, monografias e artigos científicos que tratam dos conceitos e assuntos sublinhados.

Acessamos o acervo virtual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) - nos canais Cidades e SIDRA -, para coletarmos dados estatísticos referentes ao mercado de trabalho no Brasil, no Rio Grande do Norte e em Natal. Também acessamos as páginas na internet dos principais aplicativos dedicados à entrega de alimentos - iFood, Rappi e outros - para obtermos informações sobre as ações dessas empresas-aplicativo, detidamente, na cidade do Natal. Outrossim, realizamos pesquisa de matérias de jornais concernentes à temática das empresas-aplicativo no território brasileiro.

Ademais, realizamos pesquisa de campo para inquirir os trabalhadores que realizam entregas de alimentos por aplicativos, de modo a buscarmos entender os fatores que levam à emergência dessa atividade entre os agentes do circuito inferior da economia urbana em Natal.

Foram inquiridos 50 entregadores. Essa etapa da pesquisa ocorreu em três pontos da cidade - shopping Midway Mall, Natal Shopping e Praça Ecológica de Ponta Negra -, que são áreas onde os entregadores ficam concentrados. As conversas com os entregadores foram realizadas em diferentes horários do dia. Aconteceram tanto em horários de pico, das 11h às 13h e das 17h às 19h - que são os momentos que as demandas por entregas são maiores; quanto em horários normais, quando a demanda é mais baixa. Nos horários normais foi mais oportuna a realização das conversas, pois, geralmente, não havia interrupção das conversas pelo motivo de alguma chamada no aplicativo do entregador, diferentemente de quando as conversas eram realizadas nos horários de pico. Quando houve a interrupção na realização de uma conversa e não foi possível retomá-la, os dados dessa foram desconsiderados.

O território usado como recurso pelas empresas-aplicativo

No período técnico-científico-informacional, com a expansão do uso da internet, novos negócios são realizados, imbricados, sobretudo, com as tecnologias da informação e comunicação. É o caso das *foodtechs*, expressão atribuída à empresas que inovam no ramo de alimentos e cultura da alimentação. Destacam-se as empresas que criam os serviços de oferta de alimentos por intermédio de aplicativos digitais, utilizando-se, para o seu funcionamento, da internet, do big data e da inteligência artificial.

Dentre as inovações tecnológicas que essas empresas buscam implementar, sublinhamos o rápido e fácil contato entre os fornecedores de alimentos e os seus consumidores e a otimização dos serviços de entregas mediante o aperfeiçoamento da logística do circuito da produção alimentícia, desde a produção até o consumo final (Costa e Bezerra, 2022).

As empresas de *foodtechs* agem para a transição do comércio físico para o virtual, processo que causa o crescimento do comércio eletrônico (Li, Mirosa e Bremer, 2020). Conforme Costa e Bezerra (2022),

> (...) as foodtechs interligam-se com redes físicas, representadas pelos restaurantes que, por sua vez, se relacionam com os agricultores, feirantes e transportadores, congregando toda a rede agroalimentar. Na etapa do delivery para o consumidor final, essa rede é ampliada com a participação de uma legião de entregadores de comida (...). Dessa forma, é possível enxergar uma gama de inter-relações entre os mais diversos campos físicos, virtuais e suas conexões geográficas (Costa e Bezerra, 2022, p. 14).

A expansão dessas empresas causa a mudança na interação entre consumidores e fornecedores de alimentos. É possível que o consumidor realize o seu pedido *on-line*; o pedido é preparado e, depois, entregue no local que foi solicitado pelo consumidor, sem que haja o deslocamento desse até o estabelecimento comercial. Dessa forma, o consumidor é seduzido pela praticidade de adquirir produtos no conforto da sua casa. Esse é o principal fator que leva as pessoas a realizarem as compras *on-line*, seguido dos preços mais baixos e dos cupons de desconto disponibilizados por algumas empresas para baratear os produtos.

No Brasil, dentre as *foodtechs*, destacam-se as empresas-aplicativo iFood e Rappi, que detêm o maior mercado de entregas do país. Além dessas empresas, há a ascensão de empresas de âmbito local ou regional, cujas ações são importantes para a interiorização dos serviços de *delivery* no país. No Nordeste, especificamente, no Rio Grande do Norte, destaca-se a empresa Bee Delivery, originária da cidade de Mossoró - RN.

O iFood é uma empresa brasileira criada em 2011, originalmente chamada de Disk Cook. Inicialmente, a empresa recebia os pedidos dos clientes por meio de uma central telefônica e atuava apenas em São Paulo - SP. No entanto, desde a sua criação, a empresa passou a receber investimentos de diferentes empresas do ramo das tecnologias, sobretudo, daquelas de desenvolvimento de *hardware* e *software*. Assim, um ano após o seu início, foi lançado o *site* oficial do iFood e seu aplicativo para dispositivos móveis. A partir de então, as suas ações no mercado brasileiro são difundidas com densidade (Souza e Silva, 2021; Goboy, 2020).

Segundo Santos e Silveira ([2001] 2008), o exercício do poder no uso do território difere segundo a importância de cada empresa, isto é, quanto maior a importância de uma empresa, maior o poder de circulação, distribuição e consumo. Assim, maior a chance de "desempenhar um papel central na produção e no funcionamento do território e da economia" (Ibid, p. 295).

Pesquisa realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) evidenciou que, em 2020, o iFood movimentou cerca de R$ 31,8 bilhões no Brasil, valor correspondente a 0,43% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Além disso, no mesmo ano, a empresa foi responsável por cerca de 730 mil postos de trabalho, o que equivaleu a 0,72% da população ocupada[ii].

De acordo com estudo divulgado pela Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL), em 2021, a totalidade do ramo de *food service* atingiu R$ 177 bilhões, com 20% desse valor oriundo do mercado de *delivery*, com o iFood responsável por 83% desse mercado, seguido por 13% da Uber Eats e 4% da Rappi[iii].

Em 2016, no Brasil, começou a agir outra empresa do ramo de entrega de alimentos por aplicativo: a Uber Eats. Essa é uma ramificação do serviço de transportes por aplicativo desenvolvido pela empresa Uber. A Uber concentra em sua plataforma uma multidão de motoristas que, ao desempenharem as suas atividades, "deram materialidade e visibilidade a uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho" (Abílio, 2020a, p. 111), caracterizando o novo modo de exploração do trabalho: o trabalho uberizado.

Em um primeiro momento, a Uber Eats no Brasil se restringiu a algumas cidades localizadas no estado de São Paulo. Anos após o início da sua ação no país, a empresa expandiu para mais regiões, concentrando os seus serviços de entrega nas regiões Sudeste e Nordeste (Mello, 2020).

Até 2020, a Uber Eats agia em apenas 64 cidades do Brasil, com abrangência para todas as capitais do país. À época, o iFood agia em mais de 1.000 cidades do país. No entanto, durante a pandemia da Covid-19, a escala de ação da Uber Eats no Brasil foi ampliada para mais de 149 urbes, o que correspondeu a um aumento de 230%, segundo dados presentes no site da empresa.

Todavia, o crescimento da Uber Eats não foi suficiente para que a empresa enfrentasse problemas de competitividade. Enquanto a Uber Eats teve um aumento de 37% nos seus atendimentos durante os dois primeiros anos da pandemia da Covid-19, o iFood cresceu 172% no mesmo período.

Embora, no cenário global, o ramo da entrega de alimentos por aplicativos é vantajoso para a Uber, no Brasil, a empresa encontrou um contexto difícil para o desenvolvimento da sua escala de operação, sobretudo, porque a sua entrada no mercado de *delivery* no país ocorreu em tempo tardio, quando esse mercado já estava dominado pelo iFood. Assim sendo, em 6 de janeiro de 2022, a Uber anunciou uma "mudança de seu portfólio no Brasil, com o fim da opção Eats determinado para o dia 7 de março do mesmo ano, após cinco anos de operação" (Barbosa e Russo, 2023, p. 05).

O mercado competitivo entre as empresas do ramo de entrega de alimentos no Brasil não se restringe ao iFood e a Uber Eats. Outra empresa disputa o mercado e, diferentemente da Uber Eats, permanece em ação no território brasileiro. Essa empresa é a Rappi, de nacionalidade colombiana, fundada em 2015 e que opera em nove países da América Latina. A empresa desempenha em mais de 250 cidades, das quais mais de 150 são brasileiras, como a cidade do Natal (Mello, 2020; Rappi, 2023).

A Rappi começou a agir no território brasileiro em 2017. Assim como as outras empresas destacadas, ela é um aplicativo que conecta usuários, entregadores e serviços. Entretanto, o que a difere das demais é a oferta de entregar qualquer coisa e resolver tudo, em qualquer hora. No seu *site* afirma-se que

> por meio do aplicativo é possível acessar diferentes categorias, incluindo restaurantes, supermercados, bebidas, farmácias, e-commerce, viagens e serviços financeiros, entre outros. Para além das entregas tradicionais, os usuários podem receber produtos em menos de 10 minutos, bem como satisfazer desejos e conseguir favores, que são opções únicas do Rappi (Rappi, 2023).

Com a saída da Uber Eats do território brasileiro, a Rappi se apresentou como a maior concorrente do iFood. Contudo, mesmo após cinco anos da sua ação nesse território, a empresa não obteve os lucros esperados e, por mais que essa seja a segunda

maior plataforma de entregas na América Latina, não consegue competir a contento com o iFood[iv].

As ações da Rappi predominam em espaços com urbanização mais intensa, sobretudo, nas regiões Sudeste e Sul[v]. O iFood tem o seu desempenho difundindo para mais porções do território brasileiro, incluindo cidades interioranas e as regiões Centro-Oeste e Nordeste.

O território é ativo para a ação das empresas-aplicativo. Isso por quê a organização territorial é condição para que uma empresa se instale em determinado espaço, ou seja, as características técnicas, informacionais e de infraestrutura e a concentração populacional e de renda são fatores determinantes para que as empresas-aplicativo considerem o território como vantajoso para as suas ações.

Como capital do Rio Grande do Norte, a cidade do Natal apresenta tais características e, por isso, nos últimos anos, esse território foi configurado como base produtiva para o funcionamento do capital hegemônico, especificamente, das empresas-aplicativo de *delivery*. Nessa cidade, há três empresas-aplicativo que são destacadas no referido mercado: iFood, Rappi e Bee Delivery.

Santos *et al*. (2020) analisaram a dinâmica dos principais aplicativos de *delivery* na cidade do Natal, no ano de 2020. Esse estudo identificou a distribuição espacial dos aplicativos no território da cidade, no que se refere às empresas iFood, Uber Eats e Rappi. Apenas o aplicativo iFood cobria todo o território da cidade do Natal. As empresas Uber Eats e Rappi agiam apenas em alguns bairros da cidade, especialmente nos bairros das zonas administrativas Leste e Sul e em algumas áreas da zona Oeste. Os bairros da zona Norte não eram abrangidos pelas empresas.

Destarte, Santos *et al*. (2020) afirmam que havia uma "região plena de acesso aos aplicativos de delivery na cidade de Natal/RN, (...) constituída por bairros da zona administrativa leste e sul e por alguns bairros da zona oeste. Nessas localidades, temos os bairros com maior poder aquisitivo em renda mensal da cidade" (Ibid, p. 216).

A abrangência das empresas-aplicativo limitada, sobretudo, às zonas Leste e Sul de Natal é explicada pelo fato de essas áreas concentrarem os bairros de alta renda e uma gama de estabelecimentos comerciais, como bares, restaurantes, farmácias, lanchonetes, redes de *fast food* e *shoppings centers*. Tais áreas são vantajosas quanto a oferta e demanda do serviço de *delivery*, em decorrência do maior poder de compra das pessoas que aí residem.

A tabela 1 mostra os dados referentes a disparidade na distribuição de renda entre os bairros da cidade do Natal, com a evidência dos espaços onde os rendimentos salariais são mais altos.

Tabela 1 - Renda média mensal por bairros de Natal, em 2018

Região Norte - bairros	**Salários mínimos**
Igapó	2 a 4
Lagoa Azul	2 a 4
Nossa Senhora da Apresentação	2 a 4
Pajuçara	2 a 4
Potengi	2 a 4
Redinha	2 a 4
Salinas	Menos de 2
Região Sul - bairros	**Salários mínimos**
Capim Macio	Mais de 15
Candelária	11 a 15
Lagoa Nova	11 a 15
Pitimbu	8 a 11
Ponta Negra	8 a 11
Neópolis	6 a 8
Nova Descoberta	6 a 8
Região Leste - bairros	**Salários mínimos**
Barro Vermelho	Mais de 15
Petrópolis	Mais de 15
Tirol	Mais de 15
Areia Branca	11 a 15
Ribeira	11 a 15
Cidade Alta	8 a 11
Lagoa Seca	6 a 8
Alecrim	4 a 6
Praia do Meio	4 a 6
Rocas	4 a 6
Mãe Luíza	2 a 4
Santos Reis	2 a 4
Região Oeste - bairros	**Salários mínimos**
Nossa Senhora de Nazaré	4 a 6
Bom Pastor	2 a 4
Cidade da Esperança	2 a 4
Cidade Nova	2 a 4
Dix-Sept Rosado	2 a 4
Felipe Camarão	2 a 4
Nordeste	2 a 4
Planalto	2 a 4
Quintas	2 a 4
Guarapes	Menos de 2

Fonte: IBGE (2022).

Os bairros das zonas Sul e Leste são os que detêm os maiores salários mínimos, isto é, onde residem os agentes sociais com as maiores rendas, tendo-se em vista as melhores condições de serviços públicos e privados ofertados, de infraestrutura e lazer. A população que reside nesses bairros tem maior poder de compra, consequentemente, demanda por serviços diversos, dentre eles, o serviço de entregas por aplicativos.

Segundo Araújo (2017), a partir da década de 1980, as zonas Sul e Leste de Natal passaram a ser espaços aprazíveis para a reprodução do capital, com a configuração na cidade dos novos espaços de consumo e convivência, sobretudo, por intermédio do desenvolvimento de atividades comerciais e prestadoras de serviços.

> A economia terciária apresentou eventos significativos, que foram a implementação de hipermercados, a expansão dos supermercados e o surgimento dos shoppings centers; além do incremento dos serviços, com as atividades ligadas ao turismo, que passou a influenciar nos serviços de hospedagem, lazer e gastronomia (Araújo, 2017, p. 192).

No que se refere às atividades do ramo de alimentos, identificamos que tais zonas da cidade do Natal são caracterizadas por grandes investimentos do capital privado hegemônico. Observamos a presença de atividades do circuito superior da economia na Av. Engenheiro Roberto Freire, que é uma das mais importantes vias de circulação na cidade, tendo-se em vista o considerável fluxo cotidiano de pessoas, transportes, capitais e mercadorias. Essa via abrange os bairros de Ponta Negra e Capim Macio, que servem, sobretudo, para a reprodução do capital hegemônico.

Os capitais financeiro, imobiliário e do turismo também investem nas zonas Sul e Leste de Natal. O desenvolvimento de atividades gastronômicas, turísticas e afins atraem pessoas e capitais para esses espaços, fazendo-os cada vez mais valorizados. Na zona Leste da cidade está o maior *shopping* de Natal, o Midway Mall. Nesse, há constante fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, com a ação de diversas empresas hegemônicas, como lojas de departamento, do vestuário, mobiliário e produtos eletrônicos.

Destarte, um entregador inquirido na pesquisa afirmou que

> a gente busca locais que tenham estabelecimentos que tenham alguma demanda, de preferência locais onde há muitos estabelecimentos, como aqui em Ponta Negra ou em Lagoa Nova. Não é vantajoso para nós realizar entregas na zona Norte. Lá têm poucos estabelecimentos comerciais, não é como aqui que têm shoppings, muitos restaurantes, bares. Por exemplo, a zona Norte, no iFood, depende praticamente do movimento do McDonald's. Lá só tem um McDonald's que abastece toda a zona Norte, então, a demanda toda se concentra lá. É um local estratégico para o entregador, mas muitos entregadores vão para lá para esperar pedidos, então, acaba não chegando tanto chamado no aplicativo para nós. Fora que lá as pessoas não costumam pedir muita comida por aplicativo como aqui na zona Sul. Acho que pela questão financeira, aqui, as pessoas têm mais condições de ficar pedindo delivery, tem muita gente riquinha morando em condomínio de luxo.

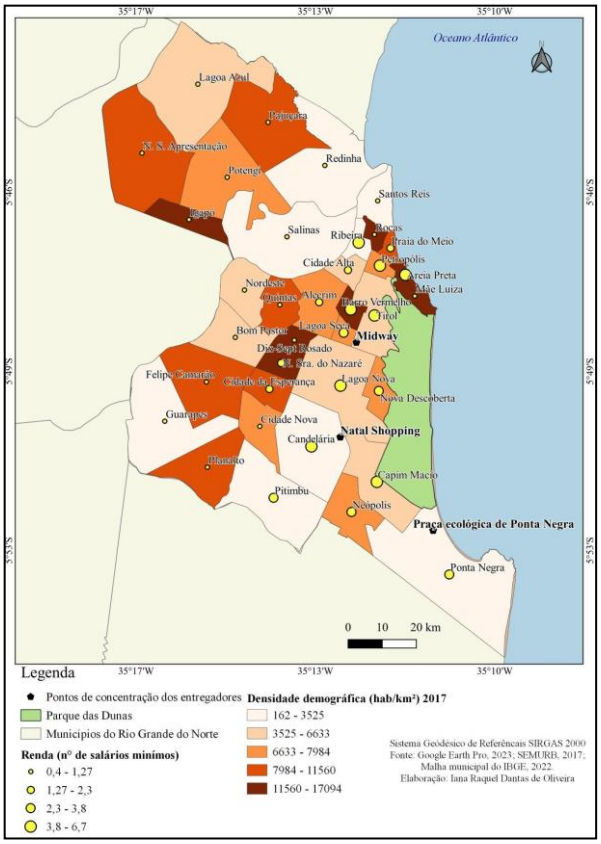
Do mesmo modo, outro entregador disse:

> eu moro em Pajuçara, na zona Norte, mas raramente faço entregas naquelas áreas. Sempre venho para a zona Sul, porque aqui o aplicativo toca muito mais. Aqui tem muitas lanchonetes, restaurantes, fora os shoppings. É tanto que eu sempre venho para o Midway ou para o Natal Shopping, esperar os pedidos. Meus colegas também. Aqui, é melhor para nós. Aqui, as pessoas pedem mais comida por aplicativo. Hoje em dia, é mais difícil os aplicativos tocarem, não é como anos atrás, porque, de uns tempos para cá, tem muito motoboy rodando pra esses aplicativos. Aí, as entregas ficaram mais difíceis, já que é muito motoboy para poucas entregas, mas, mesmo assim, aqui é o local que eu consigo fazer mais entregas. Por isso, sempre estou por aqui no Natal Shopping. A galera toda, olhe a quantidade de moto aqui fora! Você não vê tanto entregador porque a galera tá lá dentro [do shopping] pegando os pedidos ou já saíram para rodar.

No que se refere à escala de atuação nos bairros de Natal, as ações das empresas-aplicativo ocorrem, sobretudo, em Tirol, Capim Macio, Candelária e Ponta Negra. Nesses bairros, os equipamentos urbanos são diretamente decorrentes da modernização do território, com investimentos substanciais para atender as demandas do capital hegemônico. Assim, as atividades do circuito superior da economia urbana são destacadas nesses espaços, principalmente, no que se refere aos ramos da gastronomia, do lazer e do turismo, constituindo dinâmicas interessantes de fixos e fluxos.

Assim sendo, a presença dos entregadores de alimentos demandados por aplicativos ocorre em centros comerciais próximos dos referidos bairros e, portanto, pontos estratégicos para o atendimento dos pedidos da população aí residente. Esses pontos são: o Natal Shopping, localizado na Av. Salgado Filho, no bairro de Candelária; o *shopping* Midway Mall, localizado na Av. Nevaldo Rocha, no bairro do Tirol; e a Praça Ecológica, localizada no bairro de Ponta Negra (mapa 2).

Mapa 2 - Densidade demográfica e renda em salários-mínimos nos bairros de Natal e pontos de concentração dos entregadores vinculados às empresas-aplicativo



Fonte de dados: IBGE (2022).

O Natal Shopping conta com 47 estabelecimentos gastronômicos [vi], com a presença de restaurantes especializados em *fast food*, como o Burger King e o Mc Donald's, além de restaurantes avaliados positivamente na gastronomia natalense, como o Sal e Brasa e o Camarões.

Essa concentração de restaurantes em um único lugar é o fator que explica a presença dos entregadores ao lado do Natal Shopping, pois, a demanda de entregas de alimentos para esses restaurantes é considerável nos horários de almoço e jantar. Desse modo, os entregadores ficam próximos dos restaurantes para retirarem rapidamente os pedidos e realizarem as entregas.

A mesma dinâmica é a do Midway Mall, que é o principal *shopping* da cidade do Natal e um dos maiores do Nordeste brasileiro, contando com quase 300 lojas de diversos ramos econômicos. Dessas, 52 são do ramo da alimentação[vii], como Habib's, Giraffa's, Mc Donald's, Subway e KFC.

Em Natal, esses *shoppings* têm o poder de atrair os entregadores pelo fato de serem centros de distribuição e consumo de alimentos. São espaços com grande

quantidade de estabelecimentos do ramo alimentício, principalmente, os mais requisitados pelos clientes do *delivery*, como é o caso das grandes marcas de *fast food*, que criam uma persuasão de incentivo ao consumo, a exemplo do Mc Donald's.

Esses *shoppings* e os seus entornos são áreas de concentração de atividades econômicas do circuito superior e do circuito inferior da economia urbana. Dentro dos *shoppings*, existem as lojas do circuito superior, como a C&A, Riachuelo, Cacau Show, Lojas Americanas e Brooksfield, além das do ramo alimentício já realçadas. Ao redor dos *shoppings*, há os trabalhadores pobres que buscam a sobrevivência por intermédio da economia não hegemônica, como é o caso dos camelôs e dos entregadores de aplicativos.

É também espaço de concentração de entregadores em Natal a Praça Ecológica, localizada em Ponta Negra. Esse bairro destaca-se pela configuração territorial para o turismo e a gastronomia. É nele que estão localizados os principais hotéis e restaurantes da cidade, com a coexistência entre os circuitos da economia urbana, sobretudo, no que se refere ao ramo alimentício.

Além das atividades do circuito superior, Ponta Negra é configurada por enorme variedade de atividades comerciais da economia não hegemônica, como os micro e pequenos negócios de artesanato e vendedores ambulantes. Destarte, o bairro abriga tempos rápidos e hegemônicos e tempos lentos e não hegemônicos, em decorrência da modernização do território.

Os fixos e os fluxos existentes nos três espaços destacados em Natal evidenciam que a cidade é um espaço banal, onde os diferentes agentes sociais e as suas atividades coexistem, ou, em outras palavras, "o espaço urbano é dividido mas, ao mesmo tempo, compartilhado" (Silveira, 2010, p. 10).

Os entregadores de aplicativos integram a complexidade de atividades desenvolvidas na economia não hegemônica urbana. Eles contribuem com a dinâmica da cidade "materializando fluxos e reduzindo os constrangimentos das distâncias e entraves do trânsito urbano" (Oliveira, 2009, p. 173).

O território usado como abrigo pelos entregadores vinculados às empresas-aplicativo

O dinamismo econômico, sobretudo, das grandes cidades possibilita várias opções de trabalho e renda que pouco exigem do trabalhador no que se refere à escolaridade, especialização ou capital empregado (Montenegro, 2006). Trata-se das

atividades da economia não hegemônica que se complementam às atividades do circuito superior da economia urbana, no sentido da reprodução do capital para a geração de mais-valia para esse circuito.

As atividades do circuito superior da economia são fundamentadas na utilização das inovações tecnológicas, na organização burocrática e na necessidade de capital para funcionar. Em contrapartida, as atividades do circuito inferior são realizadas com o pilar do trabalho intensivo, sem a necessidade determinante do capital e da sofisticação de tecnologia. Desse modo, é característica desse circuito o desempenho do trabalho sem necessariamente haver qualificação profissional (Santos, [1979] 2018).

Os níveis de capital, tecnologia, organização e informação são variáveis que definem os circuitos da economia urbana. Assim sendo, identificamos as atividades dos entregadores vinculados às empresas-aplicativo e as caracterizamos considerando tais variáveis, com atenção para o uso do território.

Dos entregadores inquiridos, a maioria (96%) eram do gênero masculino, com apenas duas mulheres que desempenhavam tal função. Uma das entregadoras identificadas relatou ser solteira, dona de casa e mãe de duas crianças. Ela disse realizar entregas como forma de ter fonte de renda no momento em que os seus filhos estão na creche. Falou sobre a insegurança que é sair todos os dias para trabalhar nas ruas, correndo risco de ser assaltada e/ou de sofrer acidente no trânsito: “já vi colegas se acidentando. O meu medo é que aconteça algo comigo e meus filhos fiquem desamparados, mas eu preciso batalhar para conseguir alimentar eles. É tudo por eles”.

A outra entregadora inquirida disse sair todos os dias para realizar entregas com o marido e destacou ser essa a única fonte de renda do casal. Ademais, afirmou que “(...) nunca me imaginei trabalhando como entregadora. O meu marido já trabalhava antes mesmo da pandemia, mas eu tive que recorrer aos aplicativos na pandemia, quando fui demitida do consultório de odontologia que eu trabalhava como recepcionista há cinco anos. Confesso que no começo não foi fácil, principalmente porque cheguei a sofrer assédio de clientes, entregadores e até dos donos de alguns estabelecimentos”.

Na atividade de entrega de alimentos demandados por aplicativos, as mulheres trabalham tanto quanto os homens e sofrem com problemas comuns entre as mulheres: o machismo e o assédio de muitos homens. Problemas da sociedade brasileira, que reverberam em profissões cujas atividades são realizadas, na maioria, por homens, o que faz com que as condições de trabalho sejam mais precárias para o gênero feminino.

Mais da metade (52%) dos trabalhadores inquiridos na pesquisa tinha entre 20 e 29 anos, seguidos pelos que tinham entre 30 e 39 anos (20%). Abílio (2020b, p. 581) realça a ampliação da participação dos jovens no desempenho das atividades dos entregadores por aplicativos, com a afirmação que "trata-se não só da ampliação da participação dos jovens, mas de como esta tem relação íntima com o rebaixamento do valor da força de trabalho e a perda de uma identidade profissional e estável".

O desempenho laboral pelos jovens é cada vez mais precoce, com a supressão do tempo dedicado à escolarização para atender às necessidades e urgências da vida cotidiana. Tais agentes sociais anseiam um trabalho para fazerem a transição da juventude para a vida adulta, uma atividade que "(...) o indivíduo possa suprir a si ou a uma possível família dos recursos materiais necessários à sobrevivência" (Coelho e Aquino, 2009, p. 277). As empresas-aplicativo proporcionam à população jovem o atendimento desse anseio, sem grandes exigências para a vinculação aos respectivos aplicativos e o início do desenvolvimento do trabalho.

A maioria (60%) dos entregadores inquiridos se consideravam pardos, 26% se consideravam pretos, 10% se consideravam brancos e 4% amarelos. Esse dado coaduna com os resultados de pesquisas cujo indicativo é que o típico entregador de aplicativo é o homem negro, jovem e periférico, realidade que intensifica as desigualdades sociais e raciais historicamente construídas no Brasil (Aliança Byke, 2019).

Ademais, esse dado remete para o fato de o processo de precarização do trabalho no Brasil não ser homogêneo, mas sim assimétrico entre os trabalhadores negros e os brancos. Medeiros (2012, p. 120) afirma que "a primeira característica que distingue jovens no mercado de trabalho é a cor. Os negros no Brasil contemporâneo são ainda os mais vulneráveis. A desvantagem deles em face ao emprego é antiga". A inserção dos trabalhadores no mercado de trabalho do Brasil ocorre de modo a reproduzir o capital hegemônico e as desigualdades sociais e raciais que caracterizam o país.

Menos da metade (40%) dos entregadores entrevistados tinha o Ensino Médio completo, uma quantidade significativa (34%) tinha apenas o Ensino Fundamental completo e 18% dos trabalhadores não haviam concluído o Ensino Médio. Apenas 4% tinham graduação (um em Administração, o outro em Designer Gráfico) e outros 4% ainda não haviam concluído o Ensino Superior (estavam tentando concluir a graduação em instituições particulares de ensino e trabalhavam como entregadores para custear o curso).

Goés, Firmino e Martins (2022) analisaram as atividades dos trabalhadores da *gig economy* do ramo de transportes no Brasil. Essa análise destacou que, dentre os subgrupos do referido ramo, compostos por motoristas de aplicativo, taxistas, mototaxistas e entregadores de moto, o grupo dos entregadores era o que os trabalhadores tinham as menores instruções, com a prevalência dos que haviam terminado apenas o Ensino Fundamental.

Quanto maior e melhor a escolaridade, maiores tendem a ser as oportunidades no mercado de trabalho. Os entregadores cadastram-se nos aplicativos de entregas principalmente por não encontrarem melhores oportunidades em um mercado de trabalho altamente seletivo. Assim, recorrem aos aplicativos por não ser exigido nenhum nível de qualificação para o trabalho.

De acordo com um dos entregadores inquiridos na pesquisa, ele havia buscado outras formas de trabalho, passando por muitas entrevistas, sem obter sucesso em nenhuma delas. Ainda segundo ele, nas entrevistas de emprego, sempre havia pessoas com maior nível de escolaridade que o dele, fato que o fazia perder as vagas disputadas. Assim sendo, as empresas-aplicativo apresentam-se como uma alternativa rápida para a entrada dos trabalhadores no mercado de trabalho, tendo-se em vista não serem necessárias entrevistas, escolaridade ou tempo de experiência para o cadastro nos aplicativos e o início do trabalho.

Acerca disso, Abílio (2020a, p. 118) assevera que

> para trabalhadores uberizados não há demissão, pois não há contratação. Não há vagas formalmente limitadas, não há processos seletivos, não há entrevistas ou envio de currículo. O motorista, o motofretista, o caminhoneiro, a empregada doméstica, o advogado, a manicure, o motoboy, o professor, o fisioterapeuta, entre tantos outros uberizados, não passarão por processos seletivos formais para trabalhar para/com as empresas-aplicativo: para ser, como elas propagam, um parceiro, basta aderir. A adesão implica preencher um cadastro, aceitar os termos de adesão de um contrato que não é um contrato de trabalho e cumprir requisitos mínimos.

Ao acessar os aplicativos de entregas e realizar o cadastro como entregador, é importante fazer um investimento econômico para a aquisição dos meios necessários para a realização do trabalho. Esses meios consistem em um *smartphone*, plano de internet móvel e um transporte. Dos trabalhadores inquiridos na pesquisa, 64% utilizava a motocicleta como o seu principal meio de trabalho e 36% a bicicleta.

Dos trabalhadores que realizavam as entregas com a utilização de bicicleta, poucos dispunham de bicicletas mais equipadas, com marcha, mais leves e aros maiores, características que fazem a pedalada mais confortável e poderiam conferir ao entregador a opção de pedalar com maior velocidade. A maioria utilizava a bicicleta tradicional, menos equipada, sem marcha, mais pesada, o que tornava a pedalada mais difícil, mais lenta, com maior esforço físico.

Um dos entregadores inquiridos afirmou:

> (...) queria muito poder trabalhar com uma moto, mas não tenho condições de comprar uma e não tenho CNH. Comecei fazendo entrega com uma bicicleta Monark, daquelas bem simples, que não tem macha, mas não aconselho para nenhum entregador fazer entrega com uma bicicleta que não seja equipada. Já cheguei a receber várias reclamações de pedidos que estavam demorando a chegar, mas porque esse tipo de bicicleta é muito pesada e têm ladeiras para subir. Já tive de subir a pé várias vezes, fazendo com que a entrega demorasse mais. Passava o dia inteiro pedalando e chegava em casa morto. Graças a Deus, eu consegui comprar uma bicicleta melhor, a diferença é enorme agora que estou com uma de marcha, porque faço a entrega em menos tempo e fico menos cansado. Mas, tudo o que eu queria era possuir uma moto.

Dos entregadores inquiridos na pesquisa, 82% tinham nas empresas-aplicativo a sua fonte de renda exclusiva e 18% deles usavam os aplicativos para complementar a sua renda. Os entregadores que trabalhavam com os aplicativos para complementar a renda, o faziam após encerrar o expediente em outra atividade. Assim, ligavam os aplicativos e estendiam a sua carga horária de trabalho por mais algumas horas. A complementação de renda era necessária, pois os trabalhadores alegavam que o rendimento mensal que ganhavam não era suficiente para arcar com as suas necessidades básicas.

As palavras de um dos entregadores entrevistados referem-se à essa realidade:

> eu comecei a trabalhar como entregador porque durante o dia eu trabalho como porteiro de uma escola. Ganho apenas um salário mínimo e pago todas as contas de casa. Assim, não estava dando para sobreviver. Eu ouvia os caras comentando que estavam ganhando uma grana boa com os aplicativos e resolvi testar. Deu certo. Mesmo trabalhando só à noite, com o dinheiro que ganho nas corridas dá para pagar algumas contas de casa.

Os entregadores que tinham nas empresas-aplicativo a única fonte de renda estavam à disposição dessas diuturnamente, engajados e disponíveis aos seus comandos.

A maioria (92%) dos interlocutores da pesquisa eram cadastrados no iFood, com apenas 8% que não tinham esse cadastro. Esses asseveraram que há tempos tentavam e não conseguiam a autorização para o cadastro no aplicativo. Um dos entrevistados declarou que já estava há mais de um ano tentando ter o seu cadastro aceito, mas que, por alguma razão que ele não sabia, o aplicativo não autorizava.

De acordo com Antunes e Filgueiras (2020, p. 67), as empresas-aplicativo

> determinam quem pode trabalhar. O fato de plataformas e aplicativos colocarem níveis variados de exigência na admissão não muda a realidade de que as decisões são tomadas segundo suas conveniências e seus interesses (estratégias). Os/as trabalhadores/as estão sempre sujeitos à aceitação do cadastro na plataforma para poder trabalhar.

A maioria (68%) dos entregadores entrevistados tinham cadastro em mais de um aplicativo e 32% realizavam as entregas apenas para o iFood. Destarte, mais da metade dos entregadores eram logados em mais de uma empresa-aplicativo, com o escopo de terem a possibilidade de receberem mais pedidos e ficarem menos tempo ociosos à espera de um pedido. Isso remete para a "ideia de liberdade e flexibilidade (trabalhar quando e onde quiser) propagada pelas empresas" (Antunes e Filgueiras, 2020, p. 66), pois, no cadastro em um aplicativo, não há a restrição que os entregadores sejam registrados em outros aplicativos. Outrossim, os entregadores podem decidir a duração e a distribuição das suas jornadas de trabalho, pelo fato de não haver garantia de remuneração (Abílio, 2020b).

Nas tabelas 2 e 3 são mostrados dados das condições de trabalho dos entregadores em Natal, no que se refere às horas trabalhadas e ao rendimento mensal.

Tabela 2 - Distribuição dos entregadores entrevistados, por horas trabalhadas

Quantidade de horas trabalhadas por dia	Quantidade de entregadores (total: 50)
Menos de 8 horas	10%
Entre 8 e 10 horas	26%
Entre 10 e 12 horas	52%
Mais de 12 horas	12%

Fonte: Pesquisa de campo, 2022.

Tabela 3 - Distribuição dos entregadores entrevistados, por rendimento médio mensal

Rendimento médio mensal	Percentagem de entregadores (total: 50)
Menos de R$ 1.000	2%
Entre R$ 1.000 e R$ 1.500	18%
Entre R$ 1.500 e R$ 2.000	46%
Entre R$ 2.000 e R$ 2.500	20%
Mais de R$ 2.500	14%

Fonte: Pesquisa de campo, 2022.

Os dados mostrados na tabela 2 remetem para o trabalho intensivo que é realizado pelos entregadores de alimentos demandados por aplicativos, pois mais da metade (52%) dos entrevistados afirmaram ter jornada de trabalho entre 10 e 12 horas diárias e 90% dos trabalhadores laboravam mais de 8 horas diárias.

O trabalho intensivo é uma consequência da transferência da administração do tempo de trabalho, das empresas-aplicativo para os entregadores. A mão de obra do trabalhador uberizado é "utilizada na exata medida das demandas do mercado" (Abílio, 2020a, p. 112), ou seja, o trabalhador é remunerado por mercadoria entregue. Não há remuneração pelo tempo esperado pelos chamados, nem qualquer garantia de remuneração pré-estabelecida. Destarte, o rendimento do trabalhador depende da quantidade de entregas que ele realizar no dia. Por isso, o entregador "inicia sua jornada sem ter qualquer garantia sobre qual será sua carga de trabalho, sua remuneração e o tempo de trabalho necessário para obtê-la" (Abílio, 2020b, p. 116).

Os valores pagos aos entregadores variam de cada empresa e de fatores como a distância da entrega em quilômetros. Do mesmo modo, os preços de cada entrega são alterados a depender de promoções, estratégia usada pelas empresas para atrair clientes, mas que tornam os rendimentos dos entregadores ainda mais incertos e precários. Assim sendo, quanto menor a tarifa paga ao entregador, mais horas de trabalho são necessárias para que ele receba, no final do dia, um rendimento que garanta a sua sobrevivência (Antunes e Filgueiras, 2020).

Na tabela 3 mostra-se que a remuneração mensal da maioria (46%) dos entregadores entrevistados era entre R$ 1.500,00 e R$ 2.500,00. Com essa remuneração, os entregadores mantinham as suas necessidades alimentares e de vestimentas e as dos seus familiares, faziam a manutenção do meio de transporte utilizado nas entregas e providenciavam o funcionamento do equipamento de celular conectado à internet utilizado para as comunicações com as empresas-aplicativo.

A maioria (48%) dos entregadores inquiridos na pesquisa trabalhavam todos os dias, sem folga. Isso ocorria porque, apesar de o entregador ter o controle dos dias da semana e horários que ele liga o aplicativo, ele não tem o controle dos rendimentos, devido ao fato de as empresas-aplicativo determinarem os mecanismos que fazem o trabalho mais intenso, como "metas, bonificações, participações nos lucros e resultados, que possibilitam delegar ao trabalhador o gerenciamento da sua própria produtividade" (Abílio, 2020b, p. 114).

Um dos entregadores entrevistados afirmou que não sabia mais o que era passar um final de semana em casa com a família, pois, nos finais de semana, há mais bonificações em decorrência das altas demandas. Assim, esses trabalhadores optam por laborar todos os dias, inclusive, naqueles que, segundo eles, são os mais rentáveis. Assim sendo, os entregadores acabam por se subordinar aos comandos das empresas-aplicativo, como reféns das imposições dessas na esteira da ideia do "se parar, não ganha".

A maioria (56%) dos inquiridos na pesquisa realizavam pausas, mas não desligavam os aplicativos, fato que, a depender de alguma demanda, poderia interromper a alimentação realizada pelo trabalhador. Também havia trabalhadores (32%) que não realizavam pausas para alimentação e mantinham os aplicativos ligados constantemente. A minoria (12%) dos trabalhadores entrevistados realizavam pausas e, nessas, desligavam os aplicativos, a fim de se alimentarem com tranquilidade. Tais dados indicam que no contexto da uberização do trabalho, a totalidade do tempo é considerada pelos trabalhadores como um trabalho potencial, a ponto de eles negligenciarem a necessidade de se alimentarem para privilegiarem as demandas das empresas-aplicativo.

A prerrogativa de os trabalhadores laborarem quando e onde quiserem é, na verdade, a transferência de riscos e custos inerentes ao trabalho de entregador vinculado às empresas-aplicativo. A falta de garantia de remuneração e os custos fixos com o trabalho (combustível, manutenção dos instrumentos de trabalho, aluguel da moto) são aspectos que impõem aos entregadores longas jornadas de trabalho. Tal situação de vulnerabilidade socioeconômica favorece a gestão e o controle do trabalho pelas empresas (Antunes e Filgueiras, 2020).

Ademais, os trabalhadores assumem os riscos da atividade desenvolvida, que, no caso dos entregadores vinculados às empresas-aplicativo, são graves, por abrangerem o trânsito e os roubos de motos ou *smartphones*. Destarte, 68% dos inquiridos na pesquisa já haviam sofrido acidente e/ou roubo.

O trabalhador uberizado realiza permanentemente estratégias de sobrevivência, em busca de mais trabalho, mais remuneração e otimização do tempo. Tais ações caracterizam o autogerenciamento subordinado (Abílio, 2020a), pois são submetidas ao controle algorítmico determinado pelas empresas-aplicativo.

Preocupante é que essas estratégias envolvem comportamentos que colocam não só os trabalhadores em risco, mas também outras pessoas, como é o caso de imprudências no trânsito. Com o objetivo de reduzir o tempo de cada entrega, muitos

entregadores trafegam nas vias da cidade em alta velocidade, fazem ultrapassagens perigosas e não obedecem ao sinal vermelho.

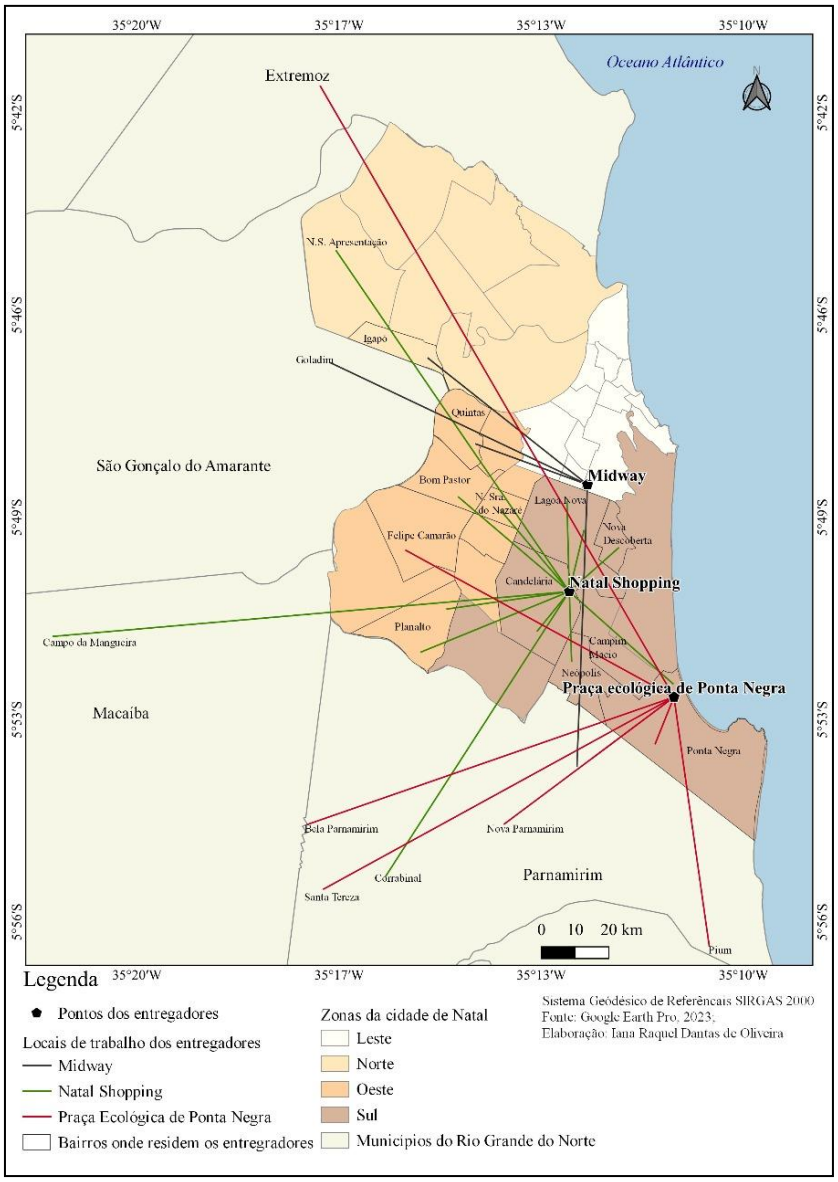
Dos entregadores entrevistados, 78% disseram que não contribuíam com nenhum regime de previdência, não tinham nenhuma seguridade em caso de acidente e nenhum horizonte de aposentadoria. Esse dado não justifica, mas explica os riscos aos quais os entregadores se submetem diariamente no trânsito da cidade, pois trabalham sem nenhuma garantia ou direito, como férias, 13º salário ou o direito de faltar ao trabalho por motivo de doença. Caso ocorra algo que impossibilite o trabalhador de laborar, os seus rendimentos são zerados.

No que tange à essa situação de trabalho, um entregador inquirido na pesquisa afirmou o seguinte:

> no começo, eu entrei para fazer entrega achando que não ia ter nenhum patrão pra mandar eu fazer as coisas, que eu ia decidir o dia que ia trabalhar, o tempo, qual a rota eu ia aceitar (risada). Eu estava me achando o meu próprio patrão, mas aí eu vi que as coisas não são assim. Você tem que fazer o que o aplicativo manda você fazer, senão você é bloqueado por ter infringindo alguma lei. Então, eu me considero um empregado que não tem direito nenhum.

No mapa 3 são representados os deslocamentos cotidianos realizados pelos entregadores, das cidades da Região Metropolitana de Natal onde eles residem - Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante e Extremoz - para os seus locais de trabalho, onde ficam à espera dos pedidos realizados por intermédio dos aplicativos.

Mapa 3: Deslocamento cotidiano dos entregadores das suas cidades de residência - na Região Metropolitana de Natal - para os seus espaços de trabalho - na capital potiguar



Fonte de dados: Pesquisa de campo, 2022.

A distância entre as cidades onde os trabalhadores residem - na Região Metropolitana de Natal - e os seus locais de trabalho - em Natal - é considerável, sobretudo, se o trabalhador se deslocar de bicicleta. Tal fato levou um trabalhador que utilizava bicicleta a dormir na rua, para não ter que fazer o percurso de volta para a sua casa após trabalhar durante todo o dia nas proximidades do Natal Shopping.

Considerações finais

A análise dos usos do território pelos agentes dos circuitos da economia urbana para a entrega de alimentos demandados por aplicativos evidencia a desigualdade social,

econômica e territorial que caracteriza a cidade, detidamente, a cidade do Natal, com realce para a situação precária dos trabalhadores pobres.

As variáveis-chave do período técnico-científico-informacional fazem com que os circuitos da economia urbana sejam cada vez mais complementares, no sentido da subordinação da economia não hegemônica ao circuito superior.

As empresas-aplicativo determinam as atividades por intermédio do controle, gerenciamento e organização algorítmica, com a fábula de que o trabalhador é um autogerente, porém, na realidade, providenciando-se a exploração do trabalho de modo intenso, conforme a inovação capitalista da uberização das relações de trabalho.

As empresas-aplicativo decorrem do capitalismo de plataforma [viii], para a oligopolização do mercado e do território com foco na exploração do trabalho para a obtenção da mais-valia. O território é planejado e configurado pelo Estado conforme os interesses dessas empresas, apresentando-se como importante fator produtivo para que as ações empresariais desenvolvam as suas estratégias e atinjam a finalidade, que é o lucro.

A atividade dos entregadores é cronometrada com exatidão por intermédio dos *softwares* e *smartphones*. É possível mapear e controlar os entregadores, no que se refere ao tempo que levam para entregar cada pedido, as rotas que eles rejeitam e a duração das suas jornadas de trabalho. Assim, eles recebem, constantemente, comandos automatizados das empresas-aplicativo.

O sistema técnico do período técnico-científico-informacional é cada vez mais utilizado pelos desiguais agentes sociais e banalizado nos usos do território. O trabalho e o cotidiano das pessoas são tecnificados, com realce para os acessos aos aplicativos. Os agentes hegemônicos do mercado aproveitam tal tecnificação para subordinarem de modo ampliado os agentes da economia não hegemônica.

No caso das empresas-aplicativo, lançam mão do controle algorítmico para submeterem os entregadores à longas e exaustivas jornadas de trabalho, sem descanso, correndo risco no trânsito e tendo que assumir todos os custos fixos para a realização do trabalho. São trabalhadores que produzem o máximo no menor tempo, fato que causa o comportamento de imprudência no trânsito e falta de esperança com a sociedade.

Desse modo, milhares de trabalhadores buscam a sobrevivência cotidianamente, disponíveis e engajados às intencionalidades das empresas-aplicativo, sem definição de remuneração e duração da jornada de trabalho, como também sem quaisquer garantias de direitos do trabalhador.

Os entregadores de alimentos demandados por aplicativos usam o território como abrigo para as suas sobrevivências, com estratégias que viabilizam a maior produtividade mediante a intensificação da precarização das próprias situações de labor. Eles trabalham nos finais de semana e feriados, na chuva e com jornadas de trabalho de mais de 8 (oito) horas por dia, tendo em vista rendimentos que lhes permitam suprir as necessidades básicas por alimentos e vestimentas, inclusive, de familiares.

A compreensão da uberização do trabalho implementada pelas empresas-aplicativo deve ter caráter denunciativo, pois, diariamente, os entregadores arriscam vidas no trânsito para alcançarem remunerações irrisórias, com cansaço físico e psíquico, sob controle e gestão automatizada. A vulnerabilidade desses trabalhadores é tão intensa que inviabiliza, na maioria das vezes, a resistência e a luta por melhores condições de trabalho e de vida. É urgente que o Estado e a sociedade enxerguem tal situação e apoiem a sua transformação, com o desmantelamento do trabalho uberizado e a emergência da produção para o mercado socialmente necessário.

---

[i] De acordo com Santos (1997), o período técnico-científico-informacional é o estágio atual da Globalização, iniciado após a Segunda Guerra Mundial e intensificado nos anos de 1970. É caracterizado pela profunda interação entre técnica, ciência e informação, nas ações humanas. Nesse período, o espaço geográfico pode ser considerado como meio técnico-científico-informacional, que é a resposta geográfica ao processo de Globalização. Tal denominação é atribuída ao espaço devido a ele conter, cada vez mais, as variáveis da técnica, da ciência e da informação.

[ii] FIPE. **Pesquisa da Fipe revela que iFood responde por R$ 32 bi do PIB nacional em 2020**. Disponível em: https://news.ifood.com.br/pesquisa-da-fipe-revela-que-ifood-responde-por-32-bi-do-pib-nacional/. Acesso em: 15 jul. 2023.

[iii] ABRASEL. **iFood ficou tão grande que afeta concorrência e clientes, dizem analistas**. Disponível em: https://abrasel.com.br/noticias/noticias/ifood-ficou-tao-grande-que-afeta-concorrencia-e-clientes-dizem-analistas/. Acesso em: 15 jul. 2023.

[iv] ABRASEL. **Saiba como é o plano de expansão da Rappi e o que o seu negócio tem a ver com isso**. Disponível em: https://abrasel.com.br/noticias/noticias/saiba-como-e-o-plano-de-expansao-darappi-e-o-que-o-seu-negocio-tem-a-ver-com-isso/. Acesso em: 16 jul. 2023.

[v] Até 2020, 85 das cidades que eram atendidas pela Rappi eram da região Sudeste, metade dessas eram do estado de São Paulo (Mello, 2020).

[vi] Disponível em: https://www.natalshopping.com.br/alimentacao. Acesso em: 22 jul. 2023.

[vii] Disponível em: https://www.midwaymall.com.br/lojas. Acesso em: 18 jan. 2022.

[viii] Srniceck (2017) considera o atual estágio da acumulação do capital como "capitalismo de plataforma", tendo em vista a centralidade das ações no uso das Tecnologias Digitais da Informação e Comunicação (TDIC). Nesse estágio, as relações de produção, extração de valor, intermediação do trabalho e circulação de mercadorias ocorrem por intermédio das novas tecnologias, sobretudo, das plataformas de aplicativos.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, 34 (98), p.111-126, 2020a.

ABÍLIO, L. C. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In:

ANTUNES, R. (Org.) **Uberização**: trabalho digital e Indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020b.

ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo: Aliança Bike, 2019.

ANTUNES, R. ; FILGUEIRAS, V. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARAÚJO, J. C. **A natureza da centralidade urbana em Natal**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal.

BARBOSA, S. D. ; RUSSO, E. Da Uber Eats ao cornershop: o reposicionamento da Uber no mercado brasileiro. **GVcasos**, v. 13, n. 1, p. 1-8, jan./jun. 2023.

COELHO, R. N. ; AQUINO, C. A. B. Inserção laboral, juventude e precarização. **Psicologia Política**, v. 9, n. 18, p. 275-289, jul./dez. 2009.

COSTA, A. M. ; BEZERRA, J. E. Expansão territorial das foodtechs no Brasil no contexto da pandemia de Covid-19. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 44, v. 4, p. 9-33, set./dez. 2022.

GODOY, L. A. G. **Empresas de aplicativo delivery, meio técnico-científico informacional e neoliberalismo no Brasil**: suas manifestações na cidade de São Paulo. 2020. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia) -Universidade de São Paulo (USP), São Paulo.

GOÉS, G. ; FIRMINO, A. ; MARTINS, F. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura**, n. 55, 2° trimestre de 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA)**: território - Natal. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/territorio#/N6/2408102. Acesso em: 06 abr. 2022.

LI, C. ; MIROSA, M. ; BREMER, P. Revisão de plataformas de entrega de comida online e seus impactos na sustentabilidade. **Sustentabilidade**, v. 12, n. 14, p. 5528, 2020.

MEDEIROS, M. S. F. Desemprego juvenil: assimetria entre negros e brancos no mercado de trabalho na sociedade brasileira. **Latitude**, v. 6, n. 1, p. 105-129, 2012.

MELLO, M. B. S. **"Você tem fome de quê?"**: análise da distribuição espacial dos principais aplicativos de delivery no Brasil. 2020. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói.

MONTENEGRO, M. R. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da Globalização**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) -Universidade de São Paulo, São Paulo.

OLIVEIRA, E. L. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana em Londrina-PR**. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo.

RIBEIRO, A. C. T. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA: POR UMA GEOGRAFIA LATINO-AMERICANA: DO LABIRINTO DA SOLIDÃO AO ESPAÇO DA SOLIDARIEDADE. **Anais...** São Paulo, 2005.

SALVADOR, D. S. C. O. O território usado e o uso atual do território do Agreste Potiguar. **Holos**, v. 2, p. 110-131, 2009.

SANTOS, M. ; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro, São Paulo: Record, [2001] 2008.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, [1979] 2018.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. et al. O papel ativo da Geografia: um manifesto. In: XII ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, **Anais...** Florianópolis, 2000.

SILVEIRA, M. L. Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. In: XVI ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS: CRISE, PRÁXIS E

AUTONOMIA: ESPAÇOS DE RESISTÊNCIA E DE ESPERANÇAS, **Anais...** Porto Alegre: UFRGS, 2010.

SILVEIRA, M. L. O espaço geográfico: da perspectiva geométrica à perspectiva existencial.

GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, n. 19, p. 81-91, 2006.

SOUZA, M. A. A. Território usado, rugosidades e patrimônio cultural: ensaio geográfico sobre o espaço banal. **Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades**, v. 2, n. 4, p. 1-17, out. 2019.

SOUZA, N. S. F. ; SILVA, S. C. Globalização, psicosfera e economia urbana: um estudo da ação da plataforma iFood. In: XIV ENANPEGE - ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, **Anais...** 2021.

SRNICEK, N. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2016.

TOZI, F. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, M. ; CAPEL, H. (Org.) **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018. p. 172-187.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020.

TOZI, F. Plataformas digitais de transporte e uso algoritmo do território brasileiro. In: XIV ENANPEGE, **Anais...** João Pessoa, 2021.