



## ECONOMIA DE PLATAFORMA E DELIVERY DE ALIMENTOS: NOVOS NEXOS ENTRE OS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Lucas de Moraes Guide<sup>1</sup>

### RESUMO

A ascensão das plataformas digitais de entrega de alimentos no Brasil, como iFood, Rappi e UberEats, tem se verificado um fenômeno bastante complexo e com implicações diversas entre consumidores, entregadores e estabelecimentos comerciais. Esse sistema de delivery só foi possível em razão da popularização das tecnologias da informação e da comunicação, como smartphones e internet móvel, e disso decorre novas articulações entre os agentes tradicionalmente envolvidos na atividade. O artigo que segue compreende uma pequena síntese de uma pesquisa em estágio inicial e se presta a apontar caminhos para se produzir uma leitura da economia de plataforma a partir da geografia, particularmente do ponto de vista da teoria dos circuitos da economia urbana e da logística.

**Palavras-chave:** Economia de Plataforma; Delivery de alimentos; Circuitos da economia urbana; Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs); Uberização do trabalho.

### RESUMEN

El auge de las plataformas digitales de entrega de alimentos en Brasil, como iFood, Rappi y UberEats, ha sido un fenómeno muy complejo con diferentes implicaciones para los consumidores, repartidores y establecimientos comerciales. Este sistema de entrega solo fue posible debido a la popularización de las tecnologías de la información y la comunicación, como los teléfonos inteligentes e internet móvil, y de ahí surgen nuevas articulaciones entre los agentes tradicionalmente involucrados en la actividad. El siguiente artículo comprende un breve resumen de la investigación en una etapa inicial y tiene la intención de señalar formas de producir una lectura de la economía de plataformas desde la geografía, particularmente desde el punto de vista de la teoría de circuitos de la economía urbana y la logística.

### INTRODUÇÃO

Desde a década de 1970, diversas transformações no sistema capitalista deram origem ao chamado regime de acumulação flexível (HARVEY, 1992), com formas inteiramente novas de domínio da vida social, política e econômica, apoiadas em mecanismos de maior flexibilidade nos processos produtivos e nas formas de trabalho.

---

<sup>1</sup> Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), [lucas\\_guide@hotmail.com](mailto:lucas_guide@hotmail.com) ;



A partir de então, o aprofundamento da globalização promoveu notáveis alterações no espaço geográfico e permitiu maior velocidade de dispersão de fixos e intensificação e aceleração dos fluxos ao redor do mundo (SANTOS, 1994). É na esteira desse debate que incide a importância das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs) dada a possibilidade de coordenação à distância das diversas instâncias do processo produtivo, agora estendido globalmente, por meio de centros de decisão localizados em pontos concentrados do espaço.

No entanto, para além do uso das TICs como diferencial competitivo, alguns autores têm atribuído à essas novas tecnologias uma verdadeira revolução informacional e apontado para o surgimento de uma nova fase do sistema capitalista (CASTELLS, 1999; RIFKIN, 2016; DOWBOR, 2020) devido ao papel central que assume a informação, tanto como organizadora da produção quanto como portadora de valor. É notória sua contribuição para a transformação da economia global, com a rápida ascensão do setor de tecnologia, principalmente na oferta de serviços digitais, representados em grande medida por empresas que adotam novos modelos organizacionais e configuram as chamadas Plataformas Digitais (PDs).

Nessa inédita Economia de Plataforma (KENNEY; ZYSMAN, 2016), aparece um tipo novo de empresa-plataforma, que se caracteriza por oferecer a “infraestrutura digital” por meio da qual diversos grupos sociais permanecem em constante interação, e se diferencia de formas tradicionais de organizações pelo poder e eficiência em monopolizar, extrair, analisar e utilizar enormes quantidade de dados produzidos por seus usuários (SRNICEK, 2017).

Como uma nova forma de capital, os dados, segundo Sadowski (2019), tem afetado e transformado diversos setores do capitalismo contemporâneo; indústrias de tecnologia, infraestruturas, finanças, seguradoras e o setor de energia tem tratado os dados como um fator-chave no que se refere a possibilidade de lucro. Mas, foi no setor de serviços que as PDs conseguiram ganhar força e se popularizar ao oferecer experiências novas de consumo direto para bilhões de pessoas em diferentes partes do mundo. Como argumenta Scholz (2018), elas são “construtoras de pontes digitais”, que se inserem justamente entre pessoas que oferecem determinado serviço e pessoas que buscam por tais serviços. Além da capacidade de geração de muitos dados, a cada etapa que intermedeia, são eficazes em processá-los para que suas estratégias corporativas



possam ser melhor dimensionados e de forma mais eficiente direcionadas no lugar certo e na hora certa (SRNICEK, 2017).

Contudo, por mais que se apresentem como “inovadoras” e “disruptivas”, as PDs, segundo Sadowski (2019), praticam formas de extração de riqueza que nos remetem às origens do capitalismo. A estratégia de obter seus rendimentos apenas “intermediando” o processo produtivo é muito semelhante às práticas dos grandes proprietários de terra que, há séculos, enriquecem pelo controle que exercem sobre o fator de produção. O que há de novo são apenas as tecnologias que foram elaboradas para estender e aumentar a capacidade de capitalização, extração e proteção do capital (SADOWSKI, 2019).

Enquanto o discurso desse novo tipo de capitalismo aponta para distribuição e democratização do acesso ao ambiente digital, onde todos podem ser pequenos empreendedores e oferecer seus produtos e serviços, na realidade, conforme Langley e Leyshon (2016), ocorre uma rígida centralização dessas infraestruturas nas mãos de grandes grupos privados. A ideia por trás desse mecanismo é, na realidade, transformar, de maneira bastante eficiente, de um lado, interações sociais e transações econômicas que já existem em serviços passíveis de cobrança e, de outro, recursos ociosos em ativos altamente produtivos, como imóveis e veículos (SADOWSKI, 2019).

Quando se observa as manifestações espaciais das PDs, como fez Richardson (2020), percebe-se que em quase nada se assemelham à organização de uma empresa convencional, uma vez que não possuem uma ancoragem fixa no território. Pelo contrário, se estruturam como redes que disputam o espaço urbano e operam de maneira bastante flexível. Ainda segundo o autor, promovem uma reorganização dos fluxos urbanos não a partir de novas infraestruturas físicas, mas através de novas tecnologias de coordenação que redistribuem os fluxos existentes.

As implicações no mundo do trabalho vêm sendo extensivamente estudados e, segundo Filgueiras e Antunes (2020), estaríamos diante de um cenário de decadência da classe trabalhadora tal como descrita em fases anteriores do capitalismo. Afinal, a forma como certas PDs tem lidado com os trabalhadores muitas vezes leva a negação do assalariamento a partir de uma suposta autonomia dada ao “prestador de serviço”, como se o trabalho fosse opcional. Além disso, o uso intensivo das TICs tem potencializado e aprofundado a exploração da força de trabalho com rígido controle sobre o ritmo e a forma de executar tarefas. Os autores também apontam como evidência do fim da



“classe trabalhadora” o discurso dessas empresas de que as novas formas de trabalho que se encaixam em seus negócios não estão sujeitas à regulação.

Diante disso, tem crescido aquilo que vem sendo chamado de “uberização do trabalho”, tendência global que estabelece novas formas organizacionais, gerenciais e de controle do trabalhador vinculado a essas PDs (ABÍLIO, 2020). Porém, a uberização é anterior ao universo da economia digital, e suas bases estão há décadas em formação no mundo do trabalho, principalmente em países periféricos. Acontece que, recentemente, com o aumento do desemprego e da flexibilização do trabalho a nível global, tem havido a generalização dessas características dos mercados de trabalho dos países periféricos para países centrais, entre frações de trabalhadores com maior rendimento e qualificação (ABÍLIO, 2017).

A posição do Brasil nessa conjuntura é clara: algumas poucas PDs se tornaram as “maiores empregadoras” do país, onde quase 4 milhões de trabalhadores autônomos utilizam empresas como Uber, iFood e Rappi como fontes de renda. Só para ficar no exemplo dos motoristas por aplicativos, de acordo com os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad Contínua), no início de 2012, o país tinha 484 mil pessoas com a principal fonte de renda oriunda dessa ocupação; no final de 2019, o número saltou para mais de 1 milhão, indicando crescimento de 137,6% em oito anos.

O caso dos entregadores por aplicativos denuncia ainda mais o peso relativo das PDs no mundo do trabalho. Dados da Pnad Contínua revelam que o número de trabalhadores que atuam na área de entrega aumentou em 201 mil somente no primeiro trimestre de 2019, quando comparado ao mesmo período no ano anterior. Em 2018, como aponta o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), a quantidade de pessoas que trabalham no delivery por conta própria aumentou 104,2%, em grande medida devido ao desemprego.

As transformações do mundo do trabalho e do mercado de entregas foram acompanhadas de grandes mudanças na mobilidade urbana das cidades brasileiras. Além do aumento do número de motocicletas circulando nas cidades, as PDs têm investido em diferentes “modais” de transporte, como bicicletas, patinetes e até mesmo a pé. Para essas empresas, as novas modalidades de entrega aumentam o número e a densidade de entregadores, uma vez que exigem investimento inicial menor e prescindem de carteira de habilitação, estendendo a capilaridade das entregas e alcançando municípios pelo interior do país.



Por outro lado, o aumento das corridas tem levado ao aumento das mortes e acidentes de motociclistas no trânsito, como em Campinas (SP)<sup>2</sup>, que teve aumento de 10% nos acidentes de motocicleta com vítimas fatais no comparativo entre 2018 e 2019, segundo a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC). Nos últimos dez anos, o contingente de acidentados por motocicletas também cresceu a nível nacional, mais do que qualquer outro meio de transporte no mesmo período, somando 3,3 milhões de acidentes. A responsabilidade das PDs se deve, segundo a justiça, ao descumprimento da Lei Federal n. 12.436/11, que proíbe atribuir a remuneração dos motociclistas ao número de entregas, uma vez que a prática estimula o aumento de velocidade e o risco de acidentes.

A maioria dos entregadores “motociclistas” se aproxima da categoria profissional dos motoboys, reconhecida como profissão no Brasil apenas em 2003, pelo Ministério do Trabalho e Emprego, embora venha sendo exercida já há muito tempo no país. Essa profissão, do ponto de vista teórico, pode ser entendida como representativa do paradigma produtivo em vigência, que prevê uma “nova organização da sociedade em termos de flexibilidade espaço-temporal” (GRISCI; SCALCO; JANOVİK, 2007), exigindo instantaneidade nas ações e cada vez mais velocidade.

Grisci, Scalco e Junovik (2007) apontam que essa busca por velocidade, que configura a profissão do motoboy, é resultado de sua condição de “sujeito hipersolicitado”, que tem no encurtamento do tempo e das distâncias a razão de sua existência. É por isso, conforme os autores, que, de um lado, os motoboys precisam construir mapas mentais bastante precisos das cidades por meio do conhecimento que detém sobre os fluxos urbanos de modo a viabilizar suas estratégias e contornar a lentidão do trânsito e, por outro, devem permanecer em constante estado de alerta devido a fragilidade dos seus corpos e da fraca relação de solidariedade que possuem como categoria profissional.

Segundo o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo (Sindimoto – SP), o Brasil é o país com o maior número de motociclistas do mundo. Em 2009, eram 900 mil trabalhadores da categoria em todo o país, contudo apenas 20% possuía registro em carteira. À época, 500 mil atuavam no estado de São Paulo e 200 mil somente na capital paulista. Quando se confronta esses

---

<sup>2</sup> A pesquisa de doutorado em andamento tem como recorte espacial o município de Campinas (SP), onde tem se dado o estudo da situação concreta das plataformas de delivery e os usos do território.



dados com o número de entregadores vinculados às PDs atualmente, a quantidade de motociclistas cruzando as cidades é muito maior e de difícil mensuração, principalmente porque se enquadram na categoria de trabalho informal, fora das estatísticas oficiais.

Faz-se importante, assim, um estudo que busque compreender melhor esses trabalhadores que atuam na esfera da circulação e do consumo; respondem cada vez mais pelo aumento do contingente de trabalho informal; tem protagonizado os mais recentes pontos de tensionamento com as grandes plataformas; e são considerados “essenciais” tanto em momentos de crise (como a Covid-19) quanto diante da transformação promovida pela “economia dos aplicativos”, que centralizam cada vez mais os fluxos intraurbanos.

## **METODOLOGIA**

Levantamento bibliográfico: consultas aos acervos de bibliotecas universitárias, centros de pesquisa e periódicos disponíveis online, nacionais e internacionais, além de levantamentos de documentos e relatórios, públicos e privados, com objetivo de aprofundar os temas: plataformas digitais; aplicativos de delivery; circuitos da economia urbana; logística urbana etc.

Levantamento de dados: devido à dificuldade preliminar de encontrar dados disponíveis por essas empresas que atuam no setor de entrega de alimentos e entendendo que o sigilo público sobre os dados e seu uso como estratégia de mercado é justamente um dos seus modos de operação, o foco está nos dados primários, obtidos diretamente com os agentes envolvidos nesse mercado, como entregadores, restaurantes e entidades representativas.

Trabalhos de campo: o recorte espacial é o município de Campinas – SP, mas a previsão de realização de diferentes trabalhos de campo teve de ser adiada devido às restrições governamentais impostas para o combate à pandemia.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**



Parte-se do uso da teoria dos dois circuitos da economia urbana, proposta por Santos (2004), a partir da qual se compreende a cidade em sua totalidade e a organização do sistema urbano de países periféricos a partir de dois subsistemas: um circuito superior e um circuito inferior. A identificação dos dois circuitos parte originalmente de variáveis como organização, tecnologia, consumo e capital, e entre eles são estabelecidas relações de dependência, complementaridade e concorrência, principalmente do circuito inferior em relação ao superior.

Nossa tarefa de produzir uma interpretação do fenômeno das plataformas digitais a partir da ciência geográfica assenta-se na indissociabilidade entre as dinâmicas urbanas e a formação socioespacial, entre a cidade e o território nacional e entre circuito inferior e superior, como proposto por Santos (1996; 2004) e Silveira (2013). Para o entendimento do período atual, da globalização, e de sua ordem espacial, é preciso entender os sistemas de objetos, ações e normas de alcance planetário e singularidades nacional e regional (SILVEIRA, 2013).

Outra abordagem analítica fundamental para os fins desse projeto é a proposta de Castillo (2017) sobre os conceitos de mobilidade espacial e acessibilidade, fundamentais para o estudo das redes geográficas e dos fluxos no espaço. A mobilidade espacial é entendida como uma qualidade do agente (indivíduos, empresas e instituições) e vai além da sua capacidade de deslocamento. Para o autor, à mobilidade é incorporada a capacidade dos agentes de fazer deslocar bens e informações, o que depende fundamentalmente de suas condições intrínsecas e das condições extrínsecas do espaço.

A acessibilidade, para Castillo (2017), de forma complementar, compreende uma qualidade do espaço (ou de frações dele) e compõe parte das condições extrínsecas dos agentes; são variáveis geográficas expressas em condições infraestruturais, normativas e de serviços que oferecem pior ou melhor condição de deslocamento de fluxos materiais e imateriais. O autor também vincula a ideia de logística à sua teoria da mobilidade espacial e a assume como uma fração da acessibilidade, combinando objetos técnicos estrategicamente localizados e serviços especializados que almejam o maior desempenho possível da circulação de fluxos materiais pelo território.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**



O sistema técnico que caracteriza a globalização tem permitido ocupar áreas novas para a produção e centralizar ainda mais os comandos políticos num pequeno número de lugares. No caso das plataformas, não somente "áreas" novas, mas "serviços" novos, adentrando atividades até então providas pelo circuito inferior e superior marginal e desinteressadas pelo grande capital, como o transporte individual de passageiros e o delivery de alimentos.

Mesmo com a difusão concentrada das variáveis contemporâneas, a banalização em curso dos sistemas técnicos redefine as forças produtivas, as relações de produção e os lugares (SILVEIRA, 2013). Portanto, técnicas flexíveis têm criado um leque de possibilidades de trabalho e resistência ao circuito inferior e superior marginal. Montenegro (2020) explora essa ideia e argumenta que a popularização e a capilarização de aparatos técnicos informacionais enquanto objetos de consumo e trabalho tem produzido uma nova fase da banalização técnica do cotidiano, com a emergência de relações de dominação e subordinação entre os circuitos.

Para Bertollo (2019), a popularização dos smartphones transforma o uso do território, tornando-o mais racionalizado e corporativo para agentes hegemônicos, econômicos e políticos, engendrando comportamentos e mudanças territoriais. Com isso, a informação banal que circula entre os indivíduos altera o tipo de interação espacial e promove novas formas de influenciar comportamentos. No caso das PDs, as informações banais são inclusive objeto de desejo posto que podem ser convertidas em informações estratégicas que alimentam sofisticados algoritmos capazes de promover a digitalização da sociedade e do território (TOZI, 2020; SILVA, 2001).

Em relação ao setor de delivery de alimentos, foco deste trabalho, todas as etapas de produção, anúncio, venda, pagamento, coleta, transporte, entrega dos pedidos etc., anteriormente realizadas de maneira independente por cada estabelecimento e motofretistas, próprios ou contratados, agora se dá a partir da mediação das PDs. Nelas, consumidores, restaurantes e entregadores, por meio do uso de smartphones e aplicativos, são articulados de modo que esse circuito produtivo seja acelerado, com elevada eficiência e máxima extração da renda local.

Tal como discute Tozi (2020) acerca da circulação local do dinheiro nas cidades, quando as PDs se impõem como mediadoras de circuitos produtivos locais, cria processos de "vampirização" da renda que potencialmente fluiria entre os agentes de



forma mais horizontal. Devido as elevadas taxas cobradas em cada pedido e cada envio, o dinheiro deixa de irrigar a economia local e regional e passa a ser drenado para localidades distantes, atendendo a interesses alheios.

Bauwens e Kostakis (2014) ajuda a esclarecer os mecanismos por trás dessas práticas ao discutirem o imperativo das PDs que, de um lado, realizam a distribuição das infraestruturas técnicas e informacionais que permitem a inserção de grandes quantidades de indivíduos a essa economia digital e, por outro lado, controlam a gestão e a operação dessas infraestruturas, criando verdadeiros oligopólios setoriais e territoriais. Quanto mais acessível forem as plataformas aos usuários e trabalhadores, maior é o efeito de rede alcançado e, paralelamente, maior o poder das corporações que fornecem tais serviços.

Através de uma arquitetura técnico-normativa-informacional, as PDs são capazes de mobilizar e desmobilizar a força de trabalho constantemente. Woodcock e Graham (2020) destacam as estratégias de “controle espacial” e “controle temporal” exercidas por elas na busca de redução da autonomia do trabalhador, criação de rotinas rígidas, além de artimanhas financeiras e psicológicas que garantem que os trabalhadores permaneçam o maior tempo possível conectados e disponíveis para o labor.

Ven et al (2020) mostram que os regimes de controle das plataformas sobre os entregadores por aplicativo são híbridos e vão muito além apenas da administração algorítmica. Para eles, essa relação capital-trabalho se expressa no controle e o monitoramento em tempo real da tarefa, no uso de informações incompletas e assimétricas para que os trabalhadores não tenham clara compreensão das regras e no discurso de automatização e na neutralidade para criar a ideia de que são sistemas burocráticos e sem intencionalidade.

O delivery 2.0, como tem sido nomeado, evidencia o aumento da interdependência entre os dois circuitos da economia urbana – pelo acesso do circuito inferior às tecnologias da informação e da comunicação como forma de trabalho e consumo –, e também demonstra a subordinação entre eles – principalmente pelas taxas draconianas cobradas do circuito inferior e a imposição de novos ritmos de produtividade. Retomando Silveira (2011), mais uma vez fica claro a capacidade de macro-organização do território pelo circuito superior e a condição de sobrevivência do circuito inferior nas grandes cidades.



Em um esforço de classificação, Castro (2010; 2021) propõe que as PDs enquadram-se como agentes do circuito superior da economia urbana e os entregadores como agentes do circuito inferior. As PDs possuem grande proximidade e são imitativas das informações globais que tentam conformar os territórios, representam as grandes empresas dos setores produtivos mais modernos em termos de comércio e serviço, são intensivas em capital e tecnologia, e maciças por forte financeirização, características clássicas do circuito superior (CASTRO, 2021).

No caso dos entregadores, sua adequação ao circuito inferior se dá pela adaptação tecnológica das motocicletas para fins de trabalho, a conversão das ruas e das regras de circulação em possibilidades de fluxo rápido, são intensivos em trabalho, fazem da atividade de entrega sua forma de sobrevivência e não de geração e acúmulo do capital, encontram-se em regimes precários de trabalho e são desvinculados do Estado (CASTRO, 2010).

Completamente, podemos afirmar que os estabelecimentos fornecedores de alimentos, como bares e restaurantes, podem ser entendidos como agentes tanto do circuito superior (grandes redes de franquias, restaurantes de alta gastronomia etc.), quanto do superior marginal (bares e restaurantes de porte intermediário) e também do inferior (bares, restaurantes e lanchonetes locais).

Por diversas razões – promoções, publicidade, facilidade de pagamento, rapidez na entrega, rotinas atarefadas, condições de restrição sanitária impostas etc.–, o consumo de alimentos através de aplicativos foi incorporado ao comportamento alimentar de muitas pessoas e obteve cifras notáveis, como em 2020, quando as principais empresas do setor (Rappi, iFood e UberEats) cresceram 149%<sup>3</sup>. No entanto, a permanência do circuito inferior de bares e restaurantes neste modelo de delivery parece ter sido acompanhado de dificuldades financeiras, em parte devido às elevadas taxas cobradas, forçando a finalização de contratos e até mesmo a deixarem a atividade<sup>4</sup>.

É possível afirmar que as PDs prestam um serviço capaz de ampliar seletivamente a mobilidade geográfica<sup>5</sup> de estabelecimentos comerciais de maior porte, garantindo as operações logísticas de coleta e entrega dos alimentos com frequência e escala

<sup>3</sup> Fonte: <https://valor.globo.com/publicacoes/suplementos/noticia/2021/06/29/novos-habitos-fazem-gastos-com-entregas-crescerem-149-em-2020.ghtml>. Acesso em: 27 set. 2021.

<sup>4</sup> Fonte: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2020/02/como-apps-de-entrega-estao-levando-pequenos-restaurantes-falencia.html>. Acesso em: 23 set. 2021.

<sup>5</sup> Nos termos postos por Castillo (2017).



ampliadas, enquanto outros, de menor porte, dispensados ou incapazes de se integrar às condições exigidas, tem sua mobilidade geográfica restringida e uma escala de oferta de alimentos bem mais reduzida.

Outra linha importante de discussão é a tendência das PDs em diminuir o número de visitas aos estabelecimentos e a prática de consumo no local. O incremento de vendas prometido pelo modelo aos bares e restaurantes mostra-se insuficiente quando comparado ao “roubo” ou “canibalização” dos clientes diretos desses mesmos estabelecimentos. No fim, ambos, plataformas e restaurantes competem pela mesma população de consumidores urbanos (FELDMAN; FRAZELLE; SWINNEY, 2019).

Assim, quando o montante financeiro movimentado pelo delivery supera o montante gerado nos próprios estabelecimentos – entendido como o somatório da retirada dos pedidos no balcão ou o consumo no próprio local –, que é o que tem ocorrido em muitos casos, o argumento do “incremento das vendas” prometido pelas PDs cai por terra e se converte em mera transferência de renda (DUNN, 2018). Essa “canibalização” dos consumidores realizada pela plataforma se dá pela intermediação de um mercado caracterizado tradicionalmente pela venda direta.

O que as PDs procuram, ao que parece, é produzir novos hábitos nos consumidores. Para isso, se valem de uma infinidade de conveniências para que os clientes dos restaurantes fiquem em casa e peçam seu alimento de maneira remota. Somente assim, criando um novo modelo de alimentação e convencendo os estabelecimentos de que esse é o único possível, a plataforma poderá justificar as elevadas taxas cobradas dos pedidos e dos restaurantes.

Do ponto de vista dessas PDs, o cenário menos desejado é aquele em que as pessoas deixem suas residências, seja para buscarem alimentos prontos nos restaurantes, consumir no local ou até mesmo realizarem compras em mercados. Nestas ocasiões, o serviço da PD se mostra desnecessário e, dessa forma, é preciso que a saída de casa seja vista como algo oneroso, cansativo, evitável e/ou perigoso. Essas grandes corporações praticam a produção social de necessidades, estratégia bastante recorrente do atual período do capitalismo.

A pandemia da Covid-19 teve efeito catalizador para as PDs de delivery, que encontraram o “cenário perfeito”: reclusão de grande parte da população em suas residências; elevada oferta de trabalhadores desempregados dispostos a se inserir na atividade de entrega; achatamento dos valores pagos pelas entregas; e a necessidade de



muitos estabelecimentos migrarem total ou parcialmente para o sistema de delivery para a sobrevivência na atividade. A crise sanitária, somada à crise econômica e ao esforço de publicidade e conformação de comportamentos de consumo pelas plataformas aceleraram um processo em curso já há alguns anos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A banalização das técnicas modernas dos smartphones e da internet móvel foi capaz de produzir um sistema técnico bastante capilarizado que serviu como meio para a expansão e consolidação das PDs, cujas ações tem se dado no sentido de conformar os territórios aos seus interesses. A plataformação de serviços prestados localmente, como o delivery de alimentos, transformou as relações tradicionais entre estabelecimentos de bares e restaurantes, motofretistas e consumidores.

Do ponto de vista do trabalho, as PDs exercem rígido controle e mobilizam a massa de entregadores de acordo com modelos próprios de oferta e demanda em tempo real nas cidades, baseados em dados obtidos em todas as etapas de operação do serviço e processados por algoritmos. Sobra pouca autonomia para os entregadores, que devem ficar disponíveis por períodos não remunerados de tempo até que recebam as notificações e recebam por cada micro-tarefa. Parece ser o estágio mais avançado da terceirização, do controle e da precarização do trabalho.

No que se refere aos estabelecimentos, as taxas cobradas pelas PDs mostram-se impeditivas para pequenos bares e restaurantes, que se veem obrigados a deixar a atividade. Para as grandes redes de alimentos, a maior capacidade financeira permite que permaneçam e sejam vistas nas “vitrines” dos aplicativos, consolidando as marcas e contribuindo para a queda da qualidade da alimentação, visto que seus cardápios são formados por alimentos e bebidas ultraprocessadas com alto teor de gordura, sódio e açúcar.

Esse novo formato de delivery é defendido pelas PDs, por portais de notícias e por gurus da tecnologia como o futuro inexorável da alimentação mundial. O que se constata, na realidade, é que os braços e pernas dessas plataformas, que são



verdadeiramente estabelecimentos e entregadores, parecem estar tomando consciência<sup>67</sup> dos limites da mediação feita por essas grandes empresas de tecnologia, tendo em vista a canibalização dos clientes, a drenagem da renda local, o descompromisso com a força de trabalho etc.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração, Site Passapalavra/ Blog da Boitempo, 2017.

ABÍLIO, L. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, 2020.

BAUWENS, M.; KOSTAKIS, V. From the Communism of Capital to Capital for the Commons: Towards an Open Co-operativism. tripleC 12 (1), 2014

BERTOLLO, M. A dinâmica na rede urbana brasileira atual e a capilarização da informação pelo smartphone no território. Ge USP – Espaço e Tempo, v. 23, n. 2, 2019.

CASTELLS, M. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILLO, R. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. GEOUSP Espaço e Tempo, 21(3), 2017.

\_\_\_\_\_. Da logística do agronegócio globalizado à logística da agropecuária familiar: algumas possibilidades de pesquisa. V Encontro Nacional da Reagri. Fortaleza, 2018.

CASTRO, M. F. Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas. Tese (Doutorado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

CASTRO, M. F. A pandemia e os entregadores por aplicativo: algumas considerações sobre a precarização do trabalho. Revista Espaço Acadêmico, edição especial, ano XX, 2021.

DOWBOR, L. O capitalismo se desloca: novas arquiteturas sociais. São Paulo: Edições Sesc, 2020.

<sup>6</sup> Fonte: <https://guia.folha.uol.com.br/restaurantes/2020/06/80-dos-restaurantes-que-trabalham-com-aplicativos-estao-insatisfeitos-diz-pesquisa.shtml>. Acesso em: 27 set. 2021.

<sup>7</sup> Fonte: <https://economia.ig.com.br/2021-03-19/entregadores-de-aplicativos-param-principal-avenida-de-sp-em-protesto.html>. Acesso em: 27 set. 2021.



DUNN, E. How Delivery Apps May Put Your Favorite Restaurant Out of Business. The New Yorker, 2018. Disponível em: <https://www.newyorker.com/culture/annals-of-gastronomy/are-delivery-apps-killing-restaurants>. Acesso em: 27 set. 2021.

FELDMAN, P.; FRAZELLE, A. E.; SWINNEY, R. Managing Relationships Between Restaurants and Food Delivery Platforms: Conflict, Contracts, and Coordination. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3258739](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3258739). Acesso em: 28 set. 2021.

FILGUEIRAS, V., ANTUNES, R. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, 2020.

GRISCI, C.; SCALCO, P.; JANOVIK, M.. Modos de Trabalhar e de Ser de Motoboys: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea. Psicologia, Ciência e Profissão, 27(3), 2007.

HARVEY, D. Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

KENNEY, M.; ZYSMAN, J. The Rise of the Platform Economy. Issues in science and technology. 32(3), 2016.

LANGLEY, P.; LEYSHON, A. Platform capitalism: the intermediation and capitalization of digital economic circulation. Finance and Society, 2(1), 2017

MONTENEGRO, M. R. Do capitalismo de plataforma à difusão dos aplicativos: apontamentos sobre novos nexos entre os circuitos da economia urbana em tempos de Covid-19. Espaço e Economia, Ano IX, número 19, 2020.

RICHARDSON, L. Coordinating the city: platforms as flexible spatial arrangements. Urban Geography, 2020.

RIFKIN, J. A sociedade do custo marginal zero. Bertrand Editora, 2016.

SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo. São Paulo: Edusp, 1994.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, 2ª ed., São Paulo: Edusp, 2004.

SADOWSKI, J. The Internet of Landlords: Digital Platforms and New Mechanisms of Rentier Capitalism. Antipode Vol. 0 No. 0, 2020.

SCHOLZ, T. Cooperativismo de Plataforma. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Editora Elefante; Autonomia Literária, 2016.



SILVEIRA, M. L. Modernizações territoriais e circuitos da economia urbana no Brasil. XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2011.

SILVEIRA, M. L. Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. *Ciência Geográfica*. Bauru, XVII, vol. XVII (1), 2013.

SRNICEK, N. *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press, 2017.

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

VEEN, A.; BARRATT, T.; GOODS, C. Platform-Capital's 'App-etite' for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia. *Work, Employment and Society*, vol. 34 (3), 2020.

WOODCOCK, J.; GRAHAM, M. *The gig economy: a critical introduction*. Cambridge: Polity Press, 2020.