

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

LUCAS ANDRADE ALVES DE LIMA
Nº USP 11253365

**Dívida e fragmentação da experiência urbana no cotidiano dos trabalhadores de
empresas-aplicativo**

São Paulo - SP
2023

LUCAS ANDRADE ALVES DE LIMA

Dívida e fragmentação da experiência urbana no cotidiano dos trabalhadores de
empresas-aplicativo

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao
Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do
título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. César Ricardo Simoni Santos

São Paulo - SP

2023

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer às instituições de fomento que permitiram que essa pesquisa acontecesse. Agradeço à Pró Reitoria de Pesquisa da Universidade de São Paulo, pela bolsa de iniciação científica vinculada ao edital PIPAE (Apoio a Projetos Integrados de Pesquisa em Áreas Estratégicas) no escopo do projeto “Zonas cinzentas e território: transformações do trabalho e das condições de vida urbana dos trabalhadores de plataforma: contrapontos e aproximações” no período de novembro de 2021 a novembro de 2022. Da mesma forma que agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de iniciação científica de agosto a dezembro de 2023 também no escopo do projeto supracitado.

Manifesto minha profunda gratidão ao Prof. Dr. César Ricardo Simoni Santos pela orientação e apoio dedicados ao longo deste trabalho. Sua paciência e comprometimento nesses anos de pesquisa foram fundamentais para o meu desenvolvimento pessoal, profissional e acadêmico, da mesma forma que seu compromisso com a excelência foram fontes constantes de inspiração. Igualmente, agradeço a Profa. Dra. Livia Maschio Fioravanti pelo apoio acadêmico qualificado, sua abordagem cuidadosa e encorajadora foram essenciais para a realização dessa pesquisa.

Expresso também meu apreço aos colegas geógrafos Igor Gomes e Bruna Fligeri pelas incontáveis contribuições ao longo do meu processo de graduação. Ambos foram fontes valiosas de inspiração e suporte, tornando essa jornada acadêmica mais rica e significativa. O trabalho em equipe que compartilhamos não apenas facilitou o progresso deste projeto, mas também enriqueceu minha experiência acadêmica de maneiras incontáveis.

Por fim, agradeço os meus familiares pelo apoio inabalável ao meu processo de formação, em especial aos meus pais Rosângela Andrade e Wanderlei Lima, os quais sem o seu apoio incondicional a conclusão dessa trajetória não teria sido possível. Suas palavras de encorajamento foram meu combustível nos momentos desafiadores e sua confiança constante foi a luz que me guiou em direção à conclusão deste projeto acadêmico. Dedico também essa pesquisa ao meu falecido avô João Batista pelo esforço imparável de garantir educação aos familiares. Hoje, por conta dele, sou o primeiro da família em uma universidade pública, mas com certeza não serei o último.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Ponto iFood Pedal Faria Lima, 13/02/22 às 10h11.....	16
Imagem 2: Ponto do iFood Pedal Faria Lima, 13/02/22, 10h37.....	17
Imagem 3: Bicicletas Itaú sendo repostas na base Largo da Batata 1.....	18
Imagem 4: Estacionamento em que o iFood Pedal Pequetita funcionava.....	18
Imagem 5: Fila de entregadores no atual ponto Vila Olímpia.....	19
Imagem 6: Trabalhadores descansando no chão ao lado do iFood Pedal Augusta.....	19
Imagem 7: Parte interna do iFood Pedal Augusta.....	20
Imagem 8: Planos disponíveis no site iFood Pedal.....	25
Imagem 9: Fila presencial de entregadores, no iFood Pedal Faria Lima.....	27
Imagem 10: Marcações de filas 13h30.....	28
Imagem 11: Interface do aplicativo Bike Itaú com os planos Eventual, Rotineiro e Profissional.....	29
Imagem 12: Fluxograma Movel/iFood.....	30
Imagem 13: Planos de Aluguel Mottu.....	33
Imagem 14: As Motos Mottu.....	33
Imagem 15: Dúvidas Frequentes no Site Mottu.....	34

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Custos da assinatura do plano iFood Pedal em 2022.....	25
Tabela 2: Custos da assinatura do plano iFood Pedal em 2022 e 2023.....	26
Tabela 3: Valores diários, semanais e anuais dos planos Mottu.....	32

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização bases iFood Pedal Fevereiro.....	14
Mapa 2: Mapa 2. Capacidade das estações Bike Itaú, fev. 2022.....	17

SUMÁRIO

Página

1. INTRODUÇÃO.....	6
2. DO FORDISMO À ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL: A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO PELA DISPERSÃO E MOBILIDADE.....	8
3. O COTIDIANO DOS CICLOENTREGADORES IFOOD NA CIDADE DE SÃO PAULO.....	11
3.1 A jornada de trabalho dos entregadores.....	12
3.2 As bases de aluguel de bicicletas iFood Pedal e a fragmentação contemporânea do tecido urbano.....	14
4. A FIDELIZAÇÃO POR DÍVIDA GERADA PELAS EMPRESAS-APLICATIVO: O CASO IFOOD.....	21
4.1 Os custos do trabalho.....	26
4.2 O modelo de negócios do iFood.....	31
4.3 O Aluguel e financiamento de motos pela Mottu.....	33
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	40

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, o trabalho mediado por plataformas digitais representa a forma mais recente e uma das mais intensas de exploração do trabalho e se manifesta predominantemente no urbano. Esse fenômeno pode ser observado em São Paulo, principalmente desde 2016, pelo grande número de trabalhadores carregando a mochila com a logo de algum aplicativo, com motos e bicicletas diversas, muitas vezes alugadas, como as motos pretas e verdes da Mottu, as bicicletas laranjas do Itaú e vermelhas do iFood, reunidos em frente à *dark kitchens*, que são cozinhas exclusivas para delivery, e restaurantes.

A partir da observação desse fenômeno, desenvolveu-se de novembro de 2021 a outubro de 2023 uma série de trabalhos de campo a fim de compreender as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo em São Paulo, o funcionamento das bases de empréstimos pagos de bicicletas iFood Pedal e o aluguel e financiamento de motos pela Mottu. Assim, a partir das descobertas de campo sobre as condições de trabalho destes entregadores, busca-se sustentar a hipótese de que há a necessidade do endividamento para que os entregadores de aplicativo consigam exercer suas atividades, tendo em vista que comprometem seus rendimentos futuros para adquirirem instrumentos necessários à função, como a bicicleta, moto, celular, plano de internet e a *bag*.

Esses trabalhadores representam a manifestação cotidiana do processo global da plataformização do trabalho (ABÍLIO, 2019; ANTUNES, 2020) como uma forma de gestão e organização do trabalho em que o algoritmo tende a mediar um volume de trabalhadores, definindo quando, como, onde e quanto cada um receberá por tarefa, coordenando essa massa dispersa de trabalhadores neste momento de acumulação flexível (FIORAVANTI, 2023). O controle dos algoritmos, porém, não se realiza plenamente no cotidiano, pois existem diversas estratégias usadas pelos entregadores para burlar esse controle que foram observadas em campo, como a utilização e aluguel de contas de terceiros, a fim de evitar os bloqueios de cadastro, que impedem que o entregador tenha acesso ao aplicativo e, portanto, ao seu trabalho.

A plataformização do trabalho se mostra extremamente atual e evidencia elementos de uma nova relação dos trabalhadores com a cidade, por meio de novas práticas espaciais, baseadas no aprofundamento da exploração econômica do trabalho e na fidelização do trabalhador pela dívida. Assim como o crédito e a dívida penetraram na reprodução biológica, observa-se também sua introdução no mundo do trabalho (SIMONI-SANTOS, 2023), por meio dos aplicativos, como o iFood.

De acordo com Sundararajan (2016), o marco inicial internacional para o surgimento das empresas-plataforma foi 2007, quando fundou-se a Uber, o Airbnb e a TaskRabbit, baseadas em uma economia de colaboração e compartilhamento. Nesse mesmo processo, tem-se como referência temporal inicial 2016, que, de acordo com Sidnei Machado (2022), foi o marco inicial da chegada das empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2022) no Brasil, representando a consolidação do iFood, fundado em 2011, da expansão da Loggi (2013), das chegadas internacionais da Uber (2014) e Rappi (2015). Em 2017 há outro marco essencial da precarização do trabalho que foi a aprovação da Reforma Trabalhista liberando a terceirização em todos os setores e regulamentando as formas de intensificação da exploração do trabalho, como os trabalhos sem reconhecimento de vínculo empregatício (RIZEK, 2023).

Em vista desse cenário global de expansão das empresas-aplicativo, faz-se necessário caracterizá-las de acordo com a relevância da localização em sua realização, como location-based ou online-web-based. Compreende-se que nos aplicativos location-based (HEEKS, 2017; OIT, 2021) o trabalho recebido via plataforma seja realizado ou entregue em um local específico, como nos casos da entrega de alimentos e transporte de passageiros. Já nas plataformas online-web-based (SCHMIDT, 2017; OIT, 2021) o trabalho é recebido, realizado e entregue por meio de plataformas digitais, independente das localidades do contratante e do contratado, como ocorre na Amazon Mechanical Turk (AMT) que solicita micro-tarefas digitais.

Sendo assim, essa pesquisa limitou-se à investigação das empresas-aplicativos location-based, principalmente as de entrega de alimentos, como o iFood, baseados na apropriação do urbano como modelo de negócios, entendendo as estruturas e dinâmicas do espaço urbano como exploradas e utilizadas para atividades comerciais e lucrativas, exemplificado pelo estabelecimento de bases de aluguel de bicicletas para entregadores, o iFood Pedal, na cidade de São Paulo.

Essas recentes e intensas mudanças no mundo no trabalho respondem a um processo mais amplo de alteração do regime de acumulação fordista para a acumulação flexível, quando há a flexibilização dos processos de trabalho e dos padrões de consumo, de modo a gerar transformações no espaço urbano, podendo ser apreendidas a partir de um olhar mais atento em relação à produção do espaço.

Assim, a fim de apreender essas transformações no espaço urbano, os principais procedimentos de pesquisa foram revisão bibliográfica, trabalhos de campo, entrevistas, exploração das plataformas, levantamento de dados e matérias de jornais e na mídia em geral.

Juntamente com o levantamento documental, realizou-se trabalhos de campo de caráter exploratório, estes campos foram realizados em fevereiro de 2022 na estação Fradique Coutinho, no iFood Pedal Faria Lima, no iFood Pedal Augusta e no Centro Histórico. Em julho do mesmo ano todos os pontos foram revisitados a fim de validar as informações colhidas. Já ao longo de 2023 dirigiu-se o foco às entrevistas com entregadores na sede da Mottu, no Butantã, e no iFood Pedal Pinheiros, evidenciando as alterações ocorridas nos pontos de empréstimo de bicicleta.

Essas idas a campo foram realizadas com a intenção de identificar as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo, seu deslocamento pela cidade e suas estratégias de trabalho. Além de reconhecer características do iFood, como sua estrutura, distribuição e funcionamento. Para isso, o recurso utilizado foi o de entrevistas com os entregadores em pontos de pouso e filas de retirada das *bikes*.

Para identificar as condições destes trabalhadores partiu-se ao campo com o apoio de duas pesquisas norteadoras prévias. A primeira, da Aliança Bike (2019) estabeleceu o "ciclista de aplicativo típico" como um brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos, com ensino médio completo e desempregado. Esses jovens, ainda segundo a pesquisa, trabalham todos os dias da semana, de 9 a 10 horas diárias e possuem ganho médio mensal de R\$922.

A segunda, estruturada por Ikuta e Monteiro (2021), estabelece o perfil dos motoboys e entregadores de mercadorias a partir da Pnad Covid 19 (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios). Estima-se que havia no Brasil em 2020 quase um milhão de entregadores, destes 272,5 mil como *motoboys* e os outros 677,5 mil como entregadores de mercadorias em estabelecimentos e aplicativos. O perfil traçado destes trabalhadores foi em sua maioria um homem, negro, de área urbana e jovem. Utiliza-se destes dados como referência para a compreensão do *status* do entregador de aplicativo médio, a fim de reconhecer possíveis e prováveis diferenças de carga horária, dinâmica de trabalho e deslocamento entre os quase 275 mil *motoboys* e cicloentregadores identificados pela pesquisa.

2. DO FORDISMO À ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL: A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO PELA DISPERSÃO E MOBILIDADE

Do fordismo do século passado até os dias atuais há uma importante ruptura do regime de acumulação capitalista, transicionando para a acumulação flexível (HARVEY, 2016), a qual vivencia-se novas maneiras de experimentar o espaço e o tempo. Essas

transformações não representam a emergência de uma nova sociedade pós-capitalista e pós-industrial, mas sim uma transformação na aparência superficial da sociedade, conservando características da acumulação industrial de forma contraditória.

As formas atuais de organização do trabalho representam um rompimento com os regimes de acumulação que formaram as periferias metropolitanas de São Paulo durante o século XX. Entre os anos 1960 e 1970, a expansão das periferias urbanas se deu por meio da acumulação industrial, baseada na forma de produção fordista, enquanto atualmente estas periferias respondem a regimes de acumulação distintos e flexíveis, fundamentados nas mudanças no mundo do trabalho e no crédito ao trabalhador como um pré-requisito para reprodução social (SIMONI-SANTOS, 2023).

No que se refere a São Paulo, observa-se que atualmente há um regime de espraçamento diferente do século passado, vinculado ao mundo do trabalho por meio da ativação de espaços sociais marginalizados ocasionando “o aprofundamento da competição entre indivíduos explorados e o rebaixamento do nível de remuneração da força de trabalho” (SIMONI-SANTOS, p. 7, 2023).

Para David Harvey (2016) a chamada “condição pós-moderna”, ao invés de apontar uma ruptura radical no cerne do processo de produção e concentração do capital, pode ser lida como indício do fato de que o regime de acumulação deixa de ser o fordista e abre espaço para a acumulação flexível. Dessa maneira, o pós-modernismo conserva algumas características do modernismo de forma contraditória, por meio da aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico.

Assim, entende-se que as cidades no modernismo respondiam ao planejamento e desenvolvimento concentrados em planos urbanos de larga escala, tecnologicamente racionais e eficientes. Enquanto o pós-modernismo representaria uma ruptura, entendendo o tecido urbano como algo necessariamente fragmentado em uma colagem de usos correntes muitas vezes efêmeros. Nesse sentido, evita-se cair em um determinismo tecnológico simplista que indicaria que algum recurso tecnológico como a televisão ou o celular criou o pós-modernismo, pois estes são propriamente produtos do capitalismo avançado em um contexto de promoção de uma cultura de consumo.

O autor afirma que há mais continuidades do que diferenças entre a ampla história do modernismo e o recente movimento pós-modernista e, por isso, faz-se possível utilizar as descrições feitas por Marx do capitalismo para entender a conceituação geral da chamada pós-modernidade (HARVEY, 2016). Assim, relembra-se que a burguesia não pode existir sem

revolucionar permanentemente os meios de produção (MARX, 2013 [1890]) e, portanto, as relações de produção. Nesta perspectiva as empresas-aplicativo representariam uma faceta recente da exploração do trabalho, mas que de forma alguma está pronta e acabada.

Harvey (2016) retoma Marx para afirmar que o processo de trabalho, independente do regime de acumulação, representa um despotismo humilhante e odioso, no qual o tempo de vida é transformado em tempo de trabalho, esmagando os demais afazeres sob as engrenagens do Capital (MARX, 2013 [1890]). Dessa forma, o domínio não se dá apenas no tempo, mas também no espaço, por meio do movimento geográfico do capital e do trabalho, revolucionando periodicamente a divisão internacional do trabalho, formando a insegurança como uma dimensão geográfica.

O fordismo tem como datas simbólicas o início em 1914 em que apresentava uma extensão das tendências de produção já estabelecidas, mas traz de novo o reconhecimento de que a produção em massa representaria o consumo em massa, como uma nova forma de controle e gerenciamento do trabalho. E o fim, também simbólico, na crise do petróleo de 1973, quando uma forte recessão abala o cenário econômico mundial e inicia um processo de transição rápido e que, segundo Harvey, ainda não foi bem entendido.

A década de 70 e 80 se deu como um período conturbado de reestruturação econômica, social e política, por conta da rigidez fordista que se mostrou incapaz de conter as contradições inerentes ao capitalismo, impulsionando um ímpeto inicial de passagem para um regime de acumulação distinto, que fosse mais flexível.

Assim, a acumulação flexível se forma como um regime de acumulação contraditório, com elementos da rigidez fordista, mas baseada na flexibilidade dos processos e mercados de trabalho e dos padrões de consumo, surgindo novos setores de produção com altas taxas de inovação comercial, tecnológica e organizacional, criando diversos empregos no setor de serviços. Esse aumento da flexibilidade e da mobilidade faz com que os patrões exerçam pressões mais intensas de controle do trabalho, por conta dos níveis elevados de desemprego estrutural, rápida reconstrução e destruição de habilidades, ganhos insuficientes de salário e retrocesso do poder sindical (HARVEY, 2016).

O capitalismo passa a se organizar cada vez mais através da dispersão e da mobilidade geográfica, obrigando os trabalhadores a serem mais adaptáveis, flexíveis e geograficamente móveis, tendendo à diminuição do emprego regular e ao aumento do trabalho em tempo parcial, temporário ou subcontratado.

Harvey (2016) conclui seu pensamento afirmando que a crise do fordismo foi em larga escala uma crise da forma espacial e temporal e que a transição para a acumulação flexível se deu através da mediação de experiências espaciais e temporais. O capitalismo foi e seguirá sendo um modo de produção revolucionário e se manterá em permanente mudança de suas qualidades objetivas como o significado de tempo e espaço.

O autor propõe pensar as alterações no espaço-tempo a partir das alterações no cotidiano, entendendo as rotinas cotidianas de movimento como trilhas da vida no espaço-tempo, afirmando que “o domínio do espaço é uma fonte fundamental e pervasiva de poder social na e sobre o cotidiano” (HARVEY, 2016, p. 207). Assim, para compreender adequadamente as alterações no espaço-tempo, pensa-se nas mudanças ocasionadas no cotidiano pela mudança no regime de acumulação, com a disrupção perpétua dos ritmos espaciais produzindo novos sentidos em um mundo de efemeridades e fragmentação.

Dessa forma, compreende-se o surgimento das empresas-aplicativo a partir de 2007 como uma radicalização e aprofundamento da dispersão e mobilidade geográfica do capitalismo que Harvey observou nos anos 1990. As empresas-aplicativo como o iFood evidenciam-se não apenas uma faceta extrema da fragmentação do espaço urbano, como também emergem como uma forma intensa de exploração e controle do trabalho.

3. O COTIDIANO DOS CICLOENTREGADORES IFOOD NA CIDADE DE SÃO PAULO

Entende-se cotidiano de acordo com a reflexão de Lefebvre sobre a França do século XX, compreendendo-o como um conjunto de atividades aparentemente triviais como se deslocar, trabalhar e descansar, mas que permitem a compreensão da reprodução do espaço e da existência social (LEFEBVRE, 1991 [1968]). No caso, os conteúdos do cotidiano permitem a interpretação do uso dos aplicativos de entrega como um indício de mudança no universo da vida urbana e no mundo do trabalho, no qual há a intersecção das dimensões espaciais e temporais, que acentuam a problemática urbana.

Para Lefebvre, o cotidiano pode se caracterizar de duas formas distintas, como miséria ou grandeza. A miséria do cotidiano é apresentada nos trabalhos enfadonhos e repetitivos da classe operária, controlando a produtividade por meio da repressão dos desejos. Já a grandeza do cotidiano representa a apropriação do corpo, do espaço, do tempo e do

desejo, promovendo o encontro das necessidades e dos bens, permeando as relações de comunidade. Nesse sentido, busca-se aprofundar a interpretação do cotidiano dos entregadores de aplicativo, considerando que estes provavelmente vivenciam um cotidiano miserável, como apontado por Lefebvre, por estarem em um trabalho repetitivo.

Além disso, o autor (1968) destaca a cibernetização como um elemento de organização do território, por meio da instituição de vastos dispositivos eficazes, da reconstrução de uma vida urbana de acordo com modelos adequados, formando centros de decisão, circulação e informação a serviço do poder, concebendo os robôs e os computadores como mecanismos de produção. De forma que a cidade e o urbano correm o risco de se tornar a riqueza suprema dos privilegiados, o bem de consumo superior que confere um certo sentido a esse consumo.

Como plataforma do trabalho, entende-se a partir de Abílio (2019; 2021; 2022) como o cume de processos neoliberais globais de gerenciamento e organização do trabalho, transformando o trabalhador em *just in time* (ABÍLIO, 2020; DE STEFANO, 2016), o qual se está disponível para o trabalho o tempo todo, mas recebe apenas por aquilo que produz, de forma automatizada e controlada (ABÍLIO, 2021). O trabalhador passa a ser compreendido como um nano empresário de si mesmo (ABÍLIO, 2019), permanentemente responsável pelos custos e riscos da atividade, desprovido de direitos trabalhistas e sem garantias de carga horária ou remuneração com sua produtividade feita a partir de metas e insegurança.

Ainda segundo a autora (2019), compreende-se que as empresas-aplicativo são as empresas responsáveis por organizar esses trabalhos por meio de seus aplicativos, como o iFood a partir de um algoritmo que define o lugar, a tarefa e quanto o trabalhador receberá por tarefa.

3.1 A jornada de trabalho dos entregadores

Os trabalhadores que optam por criar uma conta no iFood podem decidir entre duas modalidades de trabalho: Nuvem e OL, sigla para operador logístico. As diferenças, na prática, estão nos horários, locais de serviço, na rotina de pagamentos, na vinculação, ou não, à uma empresa de operadores logísticos, e, segundo alguns entrevistados, na quantidade de entregas. As taxas de entregas, promoções e empréstimos de bicicletas são as mesmas.

Na conta Nuvem o entregador, como explicaram em entrevista, alega ter mais liberdade para trabalhar, podem, teoricamente, definir horário e local de serviço, ou seja,

quando, onde ou se vai ligar o aplicativo. Estes recebem semanalmente seus rendimentos por uma conta no banco escolhido. Porém, também foi mencionado em entrevistas, que os entregadores nuvem, por “terem um compromisso menor com a plataforma”, recebem menos entregas. Além disso, estes estão vinculados diretamente ao iFood, ou seja, precisam esperar a aprovação do cadastro vinda do próprio aplicativo, o que foi alegado demorar muito, alguns entregadores citaram que sua conta só foi aprovada após mais de um ano e meio do cadastro feito.

Já o OL, sigla para Operador Logístico, é tratado como um “compromisso maior com a plataforma”. Estes, funcionam a partir de planos em que escolhem hora e local de trabalho e são vinculados a empresas parceiras do iFood, chamadas de Operadoras Logísticas, no esquema do que o aplicativo chama de praças, região delimitada para um entregador. Os horários também estão delimitados de acordo com o plano escolhido, assim, a escolha de onde e quando trabalhar do entregador é única, apenas no ato do cadastro, que segundo eles, pode ser alterado depois, tanto mudar o seu plano de OL, como alternar para Nuvem e vice-versa, porém, a plataforma tem como requisito que aos entregadores que optarem por mudarem sua Operadora Logística ou se tornarem Nuvem perdem o acesso ao aplicativo por 60 dias, como uma forma de penalização. Estes trabalhadores recebem quinzenalmente, também em uma conta bancária à escolha¹.

Os horários de trabalho, tanto dos OL quanto dos Nuvem, giram em torno dos turnos de disponibilidade das bicicletas do iFood. Nesse sentido, os entregadores organizam sua jornada de trabalho levando em conta a primeira retirada, às 10h30, e a segunda, às 17h30. Foi frequentemente relatado a necessidade de se chegar aos pontos cedo, para garantir um lugar na fila quando esta era feita presencialmente, e consequentemente maior chance de pegar uma *bike*. O horário médio de chegada aos pontos de retirada foi entre 7h30 e 9h da manhã. A partir de junho de 2022 a fila de retirada, como citado, se tornou online, dispensando parcialmente esta antecedência.

Pensando no primeiro entregador da fila, seguindo uma rotina média dos 114 entrevistados, chega ao iFood Pedal por volta das 07h30, guarda o lugar na fila e espera até o início da retirada às 10h30. Faz as entregas do primeiro turno, por 4 horas, das 10h30 às 14h30, volta ao ponto escolhido, devolve a *bike* e espera por 3 horas até o próximo turno. Retira uma nova bicicleta às 17h30, faz novamente 4 horas, das 17h30 às 21h30, e devolve

¹ Sobre o recebimento dos valores referentes às entregas houve divergências entre os entregadores entrevistados em relação ao banco de depósito. Alguns citaram recebimento necessariamente no Santander, enquanto outros disseram haver possibilidade ampla de escolha de bancos.

ao ponto, fazendo em média, por dia, de 15 a 20 entregas, com rendimento entre R\$ 79,90 e R\$ 200 e uma carga horária em torno de 14 horas.

A carga horária também foi um debate observado entre os entregadores, alguns consideram como tempo trabalho apenas o período em que estão em posse das bicicletas durante os dois turnos de 4 horas, portanto, 8 horas de jornada. Já outros entregadores consideram como jornada de trabalho o tempo total despendido em torno do iFood, incluindo as esperas nas filas dos dois turnos, totalizando em torno de 14 horas em média.

Ainda sobre a jornada de trabalho, os horários em que os entregadores pegam suas bicicletas no primeiro turno e a devolvem no último turno são muito variados. Isso ocorre pela grande demanda, existem mais entregadores que bicicletas, assim, as grandes e demoradas filas são comuns, inclusive recrudescida pelo pouco número de funcionários da TemBici, em média dois funcionários para distribuir 150 bikes. Os entregadores relataram filas de até 1h30 a partir do início da distribuição para conseguirem retirar suas bikes. Dessa forma, enquanto o primeiro da fila inicia as entregas às 10h30, alguns trabalhadores precisam esperar até 12h para sua vez, muitas vezes também, ficando sem bicicleta.

3.2 As bases de aluguel de bicicletas iFood Pedal e a fragmentação contemporânea do tecido urbano

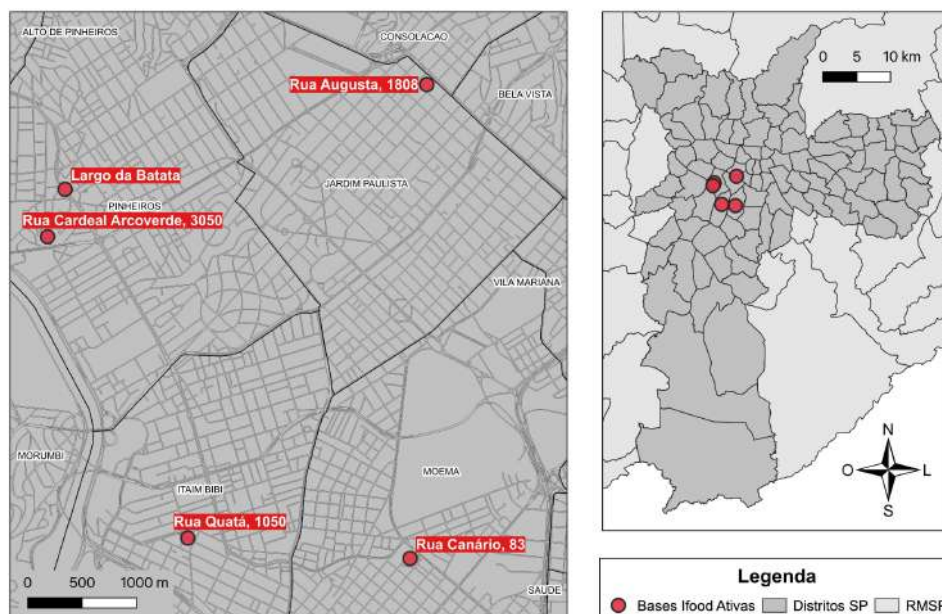
Nesse sentido, destaca-se a experiência do espaço urbano fragmentado, como supramencionado, as empresas-aplicativo representam uma forma radical e profunda da dispersão do capitalismo. Assim, observou-se em campo as bases de aluguel de bicicletas iFood Pedal como um dos principais exemplos da organização dos trabalhadores de forma móvel e dispersa. Essas bases agem como elementos primordiais na dispersão e locomoção dos entregadores na cidade, pois condicionam seu deslocamento e locais de entrega à localização dessas bases, afinal é nelas que retiram seu meio de locomoção: a bicicleta.

De início, faz-se necessário esclarecer o que são e onde estão esses pontos chamados de iFood Pedal. Destaca-se que esses pontos não são a sede do iFood, esta está localizada em Osasco, ainda na zona metropolitana de São Paulo, porém, fora dos limites do Imposto Sobre Serviço (ISS) da Capital. Já os pontos do iFood Pedal são, essencialmente, pontos de retirada de bicicletas elétricas administradas pela empresa Tembici, personalizadas com a identidade visual do iFood. Inclusive, não apenas as bicicletas são da TemBici, a mesma empresa encarrega-se de toda a distribuição e manutenção das bicicletas e destes pontos de apoio.

Estas bases, porém, tem sua localização propensa à mudanças. Em fevereiro de 2022, haviam cinco bases distribuídas por São Paulo (**mapa 1**) que se encontram na: 1. Rua Canário (Moema); 2. Rua Pequetita (Vila Olímpia); 3. Cardeal (Pinheiros)²; 4. Faria Lima (Pinheiros) e 5. Augusta (Paulista). Já em julho uma dessas bases, rua Canário foi fechada.

Mapa 1. Localização bases iFood Pedal Fevereiro 2022

São Paulo: Localização das bases Ifood Pedal, Fev. 2022



Fonte: iFood (2022). Disponível em <https://ifood.tembici.com.br/onde_encontrar/>. Acesso em 16 fev. 2022.

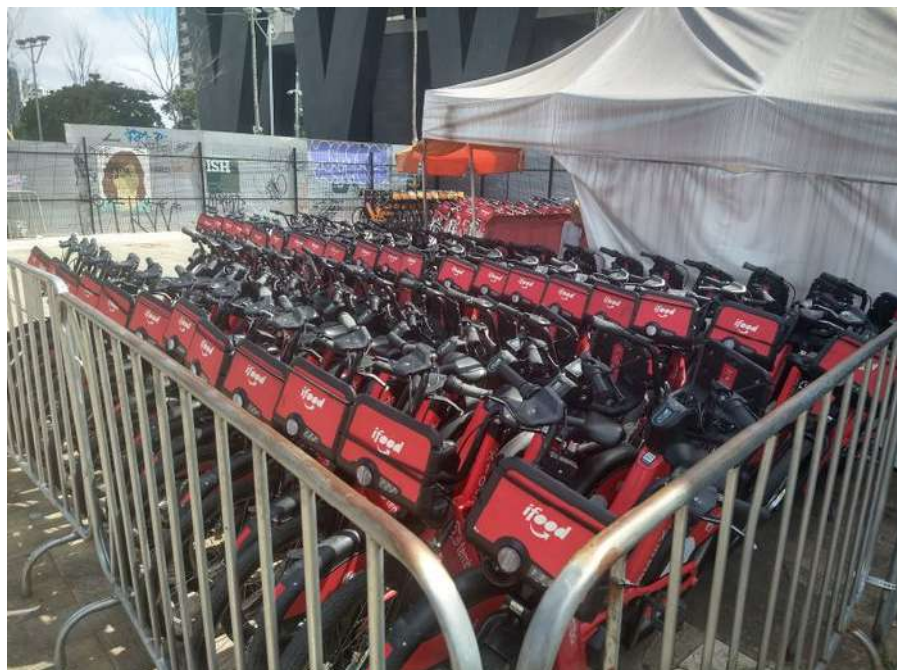
Elaborado por Lucas Lima, 2022.

Esses pontos de apoio têm como característica comum o empréstimo de bicicletas, porém em alguns lugares, como Augusta, existem grandes estruturas de lona com tomadas, banheiros, microondas e locais de descanso, mesmo que insuficientes para as necessidades dos entregadores. Enquanto Faria Lima e Pequetita resumem-se ao empréstimo das bicicletas, não havendo banheiros, tomadas ou locais de descanso. Todas estão identificadas com o logo do iFood Pedal. Fato que levantou atenção foi o de que em todos os pontos, à exceção da “base” Fradique, que posteriormente se transferiu para a Cardeal, as estruturas são feitas de materiais provisórios, de fácil desmontagem, como a já supracitada lona, grades de encaixe e

² Este ponto é tratado pelos entregadores e encarregados da Tem Bici como a “sede” do iFood, mesmo não sendo efetivamente. Esta realiza a função de centro operacional da distribuição das bicicletas, ou seja, responsável pela manutenção, distribuição e carregamento. Tem a estrutura de um galpão fixo também com funcionários da Tembici. Anteriormente, essa “sede” estava na rua Fradique Coutinho, porém, após reclamação dos moradores pela aglomeração dos entregadores foi desativada e transferida para rua Cardeal Arcoverde, próxima ao Shopping Eldorado.

pequenas tendas (**imagem 1**), até mesmo as estruturas maiores com banheiros e tomadas seguem essa lógica de estruturas impermanentes, com chão de madeira encaixável e estruturas metálicas.

Imagem 1. Ponto iFood Pedal Faria Lima, 13/02/22 às 10h.



Bicicletas aguardando retirada. Lívia Fioravanti, 13 fev. 2022. 10h20min.

Na imagem 1 evidencia-se esse caráter fugaz das estruturas do iFood. Observa-se, em primeiro plano, as grades que delimitam o espaço em que as bicicletas são armazenadas durante o dia, à direita da imagem e ao fundo têm-se as tendas brancas onde os funcionários da TemBici realizam a conferência do documento de identidade dos entregadores, seu respectivo acesso ao aplicativo e a vinculação do código da bicicleta com a conta do entregador. Ao fundo, em laranja, uma tenda com bicicletas do Itaú, não elétricas, mas também da Tem Bici. As “laranjinhas”, como chamam os entregadores, são tratadas, no geral, como segunda opção de meio de trabalho. A primeira opção são as "vermelhinhas" elétricas do iFood, porém, caso não consigam garantir a sua no turno desejado, o que se referiram ser comum, afinal, existem mais entregadores do que bikes.

As bicicletas do Itaú e do iFood possuem o mesmo modelo, a principal diferença está na cor e na eletrificação, em fevereiro de 2022 todas as bicicletas Itaú disponibilizadas para entregadores e público geral, eram manuais. Porém, a partir de junho do mesmo ano 500

bicicletas elétricas³, chamadas no aplicativo do Bike Itaú de e-bikes, foram disponibilizadas nas estações Itaú, destinadas ao uso geral. Nas idas à campo do mês seguinte, julho, não foram encontrados entregadores que utilizassem as e-bikes ou laranjinhas elétricas, levantando a hipótese de que o baixo número de bicicletas e uma eventual distribuição desigual dificultam o uso destas pelos entregadores.

O que motiva a hipótese da distribuição desigual das bicicletas elétricas entre as estações do Itaú é a distribuição, observada como desigual, das próprias bases de empréstimos Itaú pela cidade de São Paulo (**mapa 2**). Destaca-se abaixo esta desigualdade a partir da capacidade das estações Bike Itaú por São Paulo, por exemplo, as áreas com mais bicicletas são Pinheiros, destacadamente em primeiro lugar, seguido por Itaim Bibi e na sequência apresenta-se uma distribuição mais proporcional entre Moema, Vila Mariana, Jardim Paulista, República e Santa Cecília, mas ainda apenas em regiões centrais.

Evidencia-se também, pelo mapa e as idas à campo, o posicionamento das estações Itaú em grandes ruas ou avenidas, como a Brigadeiro Faria Lima, Paulista, Consolação, Marquês de São Vicente, 9 de julho e Vergueiro. Além disso, em locais verdes, propícios ao trânsito de bicicletas e de lazer, como o Parque Villa Lobos, em Alto de Pinheiros, Parque da Juventude e Av. Braz Leme, estações ao norte em Santana, e Cidade Universitária, pontos mais à oeste, distribuídas ao longo da Cidade Universitária da Universidade de São Paulo.

³BALHESSA, Mauro, 2022. Disponível em: <motorshow.com.br/servico-de-bicicletas-eletricas-compartilhadas-estreia-em-sao-paulo/> Acesso em: 09 ago. 2022.

Mapa 2. Capacidade das estações Bike Itaú, fev. 2022

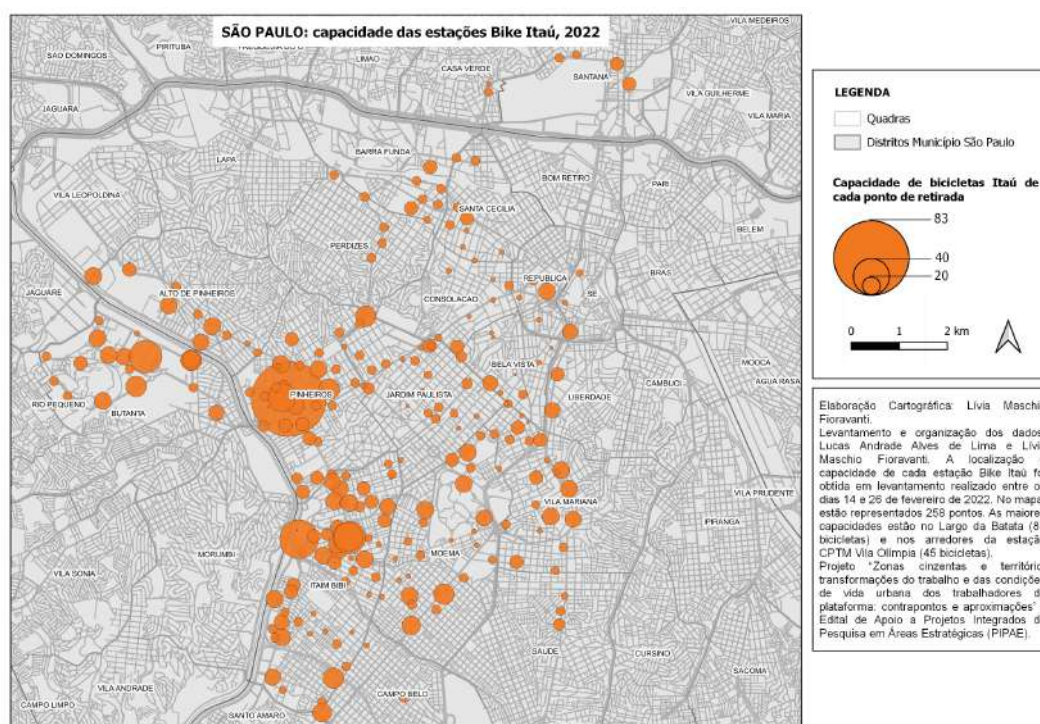


Imagem 2. Ponto do iFood Pedal Faria Lima, 13/02/22, 10h37.



À direita o ponto de distribuição das bicicletas do iFood, com estrutura feita por grades. À esquerda a maior base de bicicletas do Itaú com capacidade para 83 bikes.

Lucas Lima, 13 fev. 2022. 11h.

As bases do iFood são abastecidas por carros com carretinhas, adesivados com os logos da Prefeitura de São Paulo, Itaú e TemBici (**imagem 3**). Juntamente às operações do iFood, há também as das bicicletas do Itaú (**imagem 2**). Estas, porém, são feitas apenas para levá-las e trazê-las para manutenção, afinal, as estações do Itaú são de autoatendimento, com liberações das bikes por QR Code no aplicativo Bike Itaú, seguindo plano próprio de cobranças e mensalidade.

Imagem 3. Bicicletas Itaú sendo repostas na base Largo da Batata 1



Lucas Lima, 13 fev. 2022. 12h.

Das 5 bases supracitadas, duas delas, Faria Lima e Pequetita, seguem essa lógica de “estruturas mínimas”, funcionando apenas com o empréstimo das bicicletas. A base Pequetita, por exemplo, deixou de funcionar em um estacionamento alugado na Vila Olímpia (**imagem 4**) para funcionar somente nas próprias carretinhas de distribuição da Tem Bici (**imagem 5**). As bases Faria Lima e Pequetita recebem as bicicletas apenas durante o dia, as bikes passam a noite e são recarregadas nas bases Augusta e Canário.

Imagem 4. Estacionamento em que o iFood Pedal Pequetita funcionava



Livia Fioravanti, 15 fev. 2022. 10h.

Imagem 5. Fila de entregadores no atual ponto Vila Olímpia



Livia Fioravanti, 15 fev. 2022. 10h.

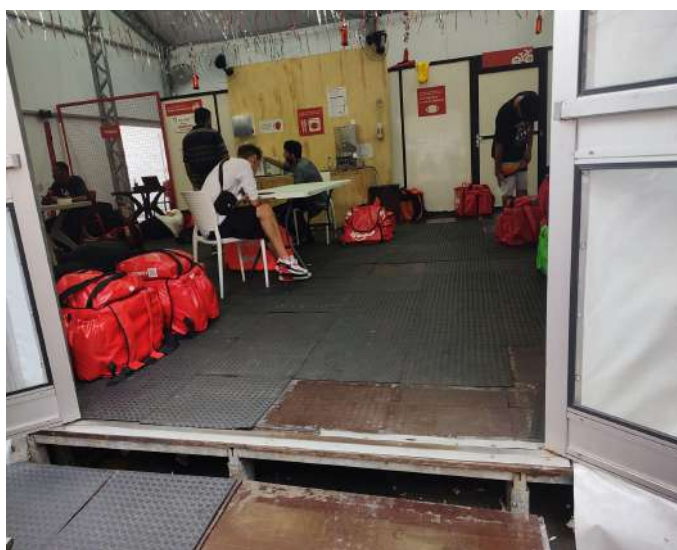
Já os pontos do iFood Pedal Canário e Augusta extrapolam a estrutura mínima das bases anteriores, estas possuem mais bicicletas para empréstimos, 40 carregadores para as bikes, tomadas, microondas, banheiros e locais de descanso, porém, ainda montadas em estruturas impermanentes. Outro fato evidenciado foi o de que esses dois pontos de descanso não suportam a demanda dos entregadores, fazendo com que precisem improvisar pontos de descanso ao redor das bases (**imagem 6**).

Imagem 6. Trabalhadores descansando no chão ao lado do iFood Pedal Augusta



Lucas Lima, 14 fev. 2022. 17h.

Imagem 7. Parte interna do iFood Pedal Augusta



Lucas Lima, 14 fev. 2022. 17h.

Por fim, a chamada base da rua Cardeal Arcoverde, próxima ao shopping Eldorado e ao ponto Largo da Batata, conta com uma estrutura permanente, formada a partir de um galpão já construído no lugar, em que se carregam, consertam e guardam as bicicletas, funcionando também pela distribuição de bicicletas e patinetes elétricos. Este ponto, inaugurado em abril, como narrado pelos entregadores, por conta de conflitos com a vizinhança durante a pandemia em 2020 e 2021 na antiga sede da Fradique Coutinho. Apesar da estrutura fixa, as idas à campo permitiram concluir que essa base, assim como as outras, não supre a quantidade de entregadores, ficando sobrecarregadas, com entregadores sentados no chão e fora da base.

4. A FIDELIZAÇÃO POR DÍVIDA GERADA PELAS EMPRESAS-APLICATIVO: O CASO IFOOD

Outro fato que destaca o desenvolvimento das empresas-aplicativo foi o contexto de bancarização, a partir do início do século, e da expansão das fintechs, desde 2015. Inicialmente, a bancarização no Brasil se dá pela absorção de camadas de rendimentos mais baixos para o interior do sistema bancário, dirigindo-os aos dispositivos de crédito e pagamento (SIMONI-SANTOS, 2023). Assim, essa expansão se consolida ao longo do século por diversos fatores, dentre eles a emissão e difusão dos cartões de crédito (MONTENEGRO, 2012), as contas simples (BARONE; SADER, 2008; COSTA, 2008) e os microcréditos (BARONE; SADER, 2008).

Destaca-se também a presença das *fintechs* no mercado brasileiro, ampliando ainda mais a penetração dos dispositivos de crédito e as presenças dos bancos nas periferias. Atualmente, essas empresas realizam diversos serviços, dentre eles empréstimos, pagamentos envolvendo o crédito e débito, e gestão financeira. Assim, essa movimentação no mercado de crédito foi acompanhada pelos bancos tradicionais que, ao observarem o aumento da capilaridade desses novos agentes passaram a buscar o mesmo público por meio de contas simplificadas e digitais (SIMONI-SANTOS, 2023).

Um exemplo a ser observado dessa aproximação dos bancos tradicionais às camadas sociais agora alcançadas pelas *fintechs* se dá pelo patrocínio realizado pelo Itaú à empresa TemBici, que aluga bicicletas com a identidade visual do patrocinador em estações de autoatendimento e também realizam o mesmo serviço em bases do iFood, para os entregadores. Além disso, o iFood indica o Itaú como banco parceiro quando os clientes realizam o pagamento dos seus pedidos.

No que se refere à relação entre o contexto bancário e as empresas-aplicativo, Fabrício Bloisi, CEO do iFood alegou que no ano fiscal de 2022 a empresa faturou U\$ 1 bilhão, ao passo que registrou um prejuízo de U\$ 206 milhões (SAMBRANA, 2022) o que evidencia o endividamento não só como condição para os trabalhadores, mas como parte do modelo de negócios da empresa, articulado com o próprio Estado. Como solução a esse prejuízo, que pode se limitar a um discurso, o iFood defende a expansão de suas atividades no setor financeiro e de varejo, por meio de empréstimos, cartões de benefícios, novas aquisições de startups da área e *dark kitchens*.

Porém, apesar do suposto prejuízo anunciado, o iFood já possui o controle de milhares de trabalhadores, dispersos pela metrópole, mediados por uma gestão algorítmica, que se dá por meio de um controle intenso do tempo, do espaço e do próprio trabalho pela vulnerabilidade social dos trabalhadores. Esse controle se faz possível por uma gestão extremamente flexível e arbitrária da força de trabalho, reforçando desigualdades sociais já expressas no espaço urbano e produzindo novas relações cotidianas, reconfigurando morfologias urbanas (FIORAVANTI; MARTINS; RIZEK, 2023).

O controle das empresas-aplicativo faz com que as dinâmicas cotidianas do trabalho sejam alteradas pelo controle restrito do espaço e do tempo, as estratégias refinadas de controle territorial permitem que os aplicativos regulem com extrema precisão a disponibilidade de entregadores em determinada localidade, influenciando diretamente a centralização dos trabalhadores em regiões da metrópole, como já apontado por Rizek (2023), no vetor de expansão sudoeste de São Paulo.

Assim, faz-se necessário os entregadores desenvolverem estratégias cotidianas ao deslocamento, como definir onde esperar os pedidos ou como se locomover. Como aponta Harvey (2016), há na acumulação flexível, a recuperação e a intensificação de elementos típicos da rigidez fordista que, nesse caso, podem ser observados como a intensificação do controle espacial e temporal por meio dos algoritmos.

Nesse contexto de amplo controle da força de trabalho os trabalhadores precisam realizar extensas jornadas para obterem remunerações mínimas, de modo que as empresas-aplicativo realizam a “implosão das balizas que definem a jornada de trabalho, ou seja, o limite fundamental para a carga de trabalho deixa de ser um intervalo temporal e passa a ser a disposição e a capacidade física dos entregadores” (FIORAVANTI; MARTINS; RIZEK, 2023). Evidenciando-se ainda que ao mesmo tempo que as empresas-aplicativos reforçam desigualdades sociais já existentes na metrópole, também criam novos conteúdos no deslocamento entre local de moradia e trabalho, de modo que o próprio trabalho seja realizado pelos deslocamentos (FIORAVANTI, 2023).

Além disso, mais um mecanismo que exerce controle sobre o trabalho dos entregadores é que eles precisam arcar com os custos do próprio trabalho, adquirindo itens e assinando serviços necessários à realização da sua função. Nesse caso, destacam-se os gastos mensais fixos em meio de transporte, bicicleta ou moto, alugada ou própria, o acesso a um plano de celular capaz de mantê-los conectados à internet o dia todo e sua alimentação diária. Ademais, existem gastos variáveis também arcados pelos trabalhadores, como a aquisição das *bags* (mochilas térmicas), capacete, celular com GPS e bateria durável. Portanto, os amplos custos do trabalho induzem os entregadores a realizarem mais entregas durante o mês, a fim de suprir o custeio da própria função.

Dessa forma, entende-se que há uma tendência de endividamento individual e familiar dos trabalhadores de aplicativo, formando um dos elementos de precarização do trabalho, que são essenciais para o sucesso e o modelo de negócios dessas empresas. O endividamento surge primeiro por meio do crédito pessoal, encabeçado pelo cartão de crédito, como elemento de fragilidade social, a fim de capturar o trabalhador para as empresas-aplicativo para, depois, consolidar-se como elemento de fidelização, quando esse trabalhador precisa arcar integralmente com os custos do seu próprio trabalho por meio do mesmo crédito. Nesse processo há o consentimento da dívida como pré-requisito à realização do trabalho. Assim, o crédito funciona como captura e controle da força de trabalho, fidelizando o entregador pela dívida, mesmo que apesar dessa fidelização e das séries de custos o trabalhador segue sem qualquer garantia sobre sua jornada de trabalho e remuneração.

Portanto, evidencia-se a necessidade do endividamento dos entregadores de aplicativo como pré-requisito ao trabalho, compreendendo o papel do iFood Pedal e da Mottu nessas novas formas precarizadas de engajamento e fidelização laboral.

Observa-se nas empresas-aplicativo a ampliação do controle do trabalho e da cidade por meio do domínio do cotidiano dos entregadores, condicionando sua relação com o espaço e o tempo integralmente ao trabalho. Essa precarização se realiza no cotidiano por meio da ampliação e abertura de novas frentes de captura dos fundos de atividade laboral.

Como consequência desse endividamento, os trabalhadores precisam trabalhar mais tempo, além de prolongar as incertas jornadas, também intensificam o emprego da sua força de trabalho, portanto, recusar menos corridas e consequentemente aceitam corridas mais longas. Ou seja, um trabalhador mais endividado compromete maior parte do seu tempo de vida aos aplicativos, se deslocando por distâncias maiores não só como um entregador, mas também como um pagador de juros em movimento.

Destaca-se a lógica de atuação dos poderes públicos em relação ao urbano, quando a cidade deixa de ser o lugar do negócio e passa a ser a cidade como negócio, momento que vem sendo ampla e profundamente debatido por autores da linha teórica metodológica da produção do espaço, como Carlos, Alvarez e Alves, exercendo um novo papel na produção do espaço, por meio de uma reordenação de fragmentos da cidade (SIMONI-SANTOS, 2006). Compreende-se o espaço urbano como produto, meio e condição da vida humana (CARLOS, 2018), onde há um papel fundamental do Estado na realização das estratégias capitalistas, como ocorrem com as empresas-aplicativo, as quais utilizam a infraestrutura da cidade de forma gratuita, exemplificada pela metrópole herdada do fordismo, formada por um amontoado de superestruturas de transportes e circulação, como viadutos, avenidas, pontes e ciclovias, que são velhas estruturas materializadas nas cidades que possibilitam a produção e reprodução de novas formas de vivenciar o urbano.

A plataformação do trabalho e as empresas-aplicativo no contexto de acumulação flexível se aproximam do endividamento pela sua utilização como camadas de dívidas imbricadas entre si, formada como elemento de captura e fidelização da força de trabalho e como parte de seu modelo de negócios. Assim, busca-se entender o endividamento a partir de Lapavitsas (2005; 2009) em que a expropriação financeira, de acordo com autor, diz respeito à extração de valor econômico da economia real por parte de instituições e agentes financeiros, sem oferecer uma contrapartida produtiva em troca. Em outras palavras,

o setor financeiro obtém lucros e riqueza através de mecanismos financeiros complexos, sem se envolver diretamente na produção de bens e serviços tangíveis.

Essa extração de valor ocorre de diversas formas, dentre elas, instituições financeiras podem impor taxas de juros elevadas e cobrar tarifas excessivas em empréstimos e serviços, gerando lucros consideráveis, mas sem contribuir produtivamente. Além disso, o setor financeiro pode se engajar em atividades especulativas, como a negociação de ativos financeiros, visando a obtenção de lucros rápidos, mas sem contribuir para o aprimoramento ou produção desses ativos (LAPAVITSAS, 2009).

Outra maneira pela qual a expropriação financeira se manifesta é através da financeirização corporativa, onde empresas adotam uma abordagem financeirizada, priorizando reestruturações financeiras, recompra de ações e fusões e aquisições, em detrimento de investimentos em atividades produtivas de longo prazo. Além disso, a negociação complexa de derivativos financeiros pode permitir que agentes financeiros obtenham ganhos substanciais sem criar valor tangível na economia real (LAPAVITSAS, 2009).

Lapavitsas (2009) ressalta que a expropriação financeira tem implicações significativas para a economia em seu conjunto, à medida que o setor financeiro ganha importância e poder, pode distorcer as prioridades econômicas, direcionando recursos para atividades financeiras de curto prazo. Assim, o endividamento é um elemento-chave na análise da acumulação flexível e suas consequências para a economia. Lapavitsas explora como o endividamento se tornou uma característica marcante da economia moderna e como isso influencia a dinâmica econômica e social.

Para Lapavitsas, o endividamento compõe o processo de financeirização da economia. Ele argumenta que, à medida que o setor financeiro ganha proeminência, as instituições financeiras se tornam mais ávidas por fornecer crédito para indivíduos, famílias e empresas. Isso pode ser resultado de várias tendências, como a liberalização financeira, a desregulamentação dos mercados de crédito e a busca por novas oportunidades de lucro no setor financeiro.

Há o incentivo ao endividamento também por mudanças no comportamento das empresas. Em um contexto de maior concorrência e busca por valorização das ações, muitas empresas passam a priorizar a distribuição de lucros aos acionistas e a recompra de ações em

vez de investir em expansão produtiva. Para financiar essas operações, elas recorrem a empréstimos e, muitas vezes, acabam se endividando consideravelmente.

A expansão do crédito e do endividamento pode, inicialmente, proporcionar um aumento no consumo e no investimento, impulsionando a atividade econômica. No entanto, Lapavistas alerta para os riscos associados a esse modelo de crescimento baseado em dívida. Com o tempo, o endividamento excessivo pode se tornar insustentável, levando a crises financeiras e recessões.

Para o autor, o endividamento em larga escala pode criar uma "armadilha da dívida", onde os devedores têm dificuldades para pagar suas obrigações, resultando em inadimplência e falências em cascata. Além disso, o pagamento de juros e amortizações da dívida pode desviar recursos que poderiam ser usados para investimentos produtivos, limitando o crescimento econômico no longo prazo.

Outra preocupação de Lapavistas está no impacto social do endividamento. Ele argumenta que o aumento da dívida pode levar a um aumento da desigualdade econômica, uma vez que aqueles com maior acesso ao crédito podem se beneficiar, enquanto os mais pobres podem acabar sobrecarregados com dívidas de alto custo e enfrentar dificuldades financeiras crescentes.

4.1 Os custos do trabalho

As bicicletas do iFood funcionam em um sistema de assinatura e retirada por reserva no aplicativo. Em 2022 o único plano custa R\$ 9,90 ou R\$ 10 por semana (**imagem 8**), dando direito a duas retiradas por dia, todos os dias, sendo cobrado R\$ 2,00 por retirada, com duração de 4 horas, tolerância de 30 minutos e cobrança de R\$ 5 de multa por hora excedida (**tabela 1**). Essas retiradas precisam ser presenciais e são feitas em filas por ordem de chegada em dois turnos, todos os dias. O primeiro turno, inicia a distribuição das bikes e conferência dos documentos às 10h30, para as entregas do almoço. O segundo, às 17h30, para as entregas do jantar. As bicicletas podem ser devolvidas em qualquer ponto do iFood Pedal. Uma reivindicação frequente dos entregadores foi a de haver pelo menos três turnos de entregas de bicicletas, para ampliar o tempo de trabalho.

Tabela 1 - Custos da assinatura do plano iFood Pedal em 2022

Plano único de assinatura semanal de R\$ 9,90	+ R\$ 2,00 por retirada	Duas retiradas diárias de quatro horas de duração cada	Tolerância de 30 minutos e R\$ 5,00 de multa por hora excedida
---	-------------------------	--	--

Fonte: iFood (2022). Disponível em < <https://ifood.tembici.com.br/planos/>>. Acesso em 09 agosto 2022.

Elaborado por Lucas Lima, 2022

Imagem 8 - Planos disponíveis no site iFood Pedal

Semanal

R\$ 9,90

- Até 2 viagens de 4 horas por dia com bikes elétricas
- Pague R\$2 por retirada da bike elétrica
- Pedale também com as laranjinhas do Bike Itaú. São até 2 viagens de 4 horas por dia
- *Pedale também com as bikes elétricas nas estações Bike Itaú. São até 4 viagens de 2 horas por dia
- Acesso aos Pontos de Apoio iFood Pedal
- Apenas R\$5 por hora excedente

*Plano com renovação automática. Uso exclusivo para fazer entregas.

COMPRE NO APP IFOOD ENTREGADOR

***Bikes elétricas nas estações Bike Itaú**

Valor por horário

- Pague R\$2 por devolução da bike elétrica nas estações Bike Itaú até 16h59 por viagem de 2 horas
- Pague R\$4 por devolução da bike elétrica nas estações Bike Itaú entre 17h00 e 19h59 por viagem de 2 horas
- Após às 20h volte a pagar R\$2 por devolução da bike elétricas em estações do Bike Itaú até 16h59 do dia seguinte

COMPRE NO APP IFOOD ENTREGADOR

Dinheiro ou débito no ponto de apoio

R\$ 10,00

- Até 2 viagens de 4 horas por dia com bikes elétricas
- Pague R\$2 por retirada da bike elétrica
- Pedale também com as laranjinhas do Bike Itaú. São até 2 viagens de 4 horas por dia
- *Pedale também com as bikes elétricas nas estações Bike Itaú. São até 4 viagens de 2 horas por dia
- Acesso aos Pontos de Apoio iFood Pedal
- Apenas R\$5 por hora excedente

*Este plano não é renovado automaticamente. Uso exclusivo para fazer entregas.

COMPRE NO PONTO DE APOIO

Fonte: iFood (2022). Disponível em < <https://ifood.tembici.com.br/planos/>>. Acesso em 09 agosto 2022.

Porém, no início de 2023 os preços para o aluguel das bicicletas foram aumentados, incluindo as bicicletas elétricas e mecânicas do Itaú e a elétrica do iFood. O aumento não foi apenas no valor da retirada, passando de R\$ 2,00 para até R\$ 5,58, mas também tiveram o tempo de uso reduzido para duas horas em alguns planos e a instauração do preço variável ao longo do dia, com as retiradas no horário de pico de entregas sendo mais custosas (**tabela 2**).

Tabela 2 - Custos da assinatura do plano iFood Pedal em 2022 e 2023

Planos	Bicicletas Mecânicas nas bases Itaú	Bicicletas Elétricas nas bases Itaú	Bicicletas Elétricas nas bases iFood Pedal
Básico Semanal R\$ 9,90 Pós aumento	Uma retirada gratuita diária de até 4 horas antes das 15h29 ou depois das 19h30	R\$ 2,79 antes das 16h59 ou depois das 20h por retirada de até 2 horas	R\$ 5,49 por retirada de até 4 horas
	No horário de pico (15h30 às 19h30) custa R\$ 3,69 por retirada de até 4 horas	R\$ 5,58 por retirada de até 2 horas entre as 17h e 20h	
	Retirada extra custa R\$ 3,69 por retirada de até 4 horas		
Completo Semanal R\$ 32,00 Pós Aumento	2 retiradas gratuitas diárias de até 4h cada	R\$ 1,99 antes das 16h59 ou depois das 20h por retirada de até 2 horas	R\$ 1,99 por retirada de até 4 horas
	Retirada extra custa R\$ 1,99 por retirada de até 4 horas	R\$ 3,98 por retirada de até 2 horas entre as 17h e às 20h	
Semanal R\$ 9,90 Pré Aumento	2 retiradas gratuitas de 4 horas por dia	R\$ 2,00 por devolução até as 16h59 ou depois das 20h para retiradas de até 2 horas	R\$ 2,00 por retirada de até 4 horas por dia, até duas vezes ao dia
		R\$ 4,00 por devolução entre as 17h e às 19h59 para retiradas de até 2 horas	

Fonte: iFood (2023). Disponível em < <https://ifood.tembici.com.br/planos/>>. Acesso em 09 fev. 2023. Elaborado por Lucas Lima, 2023

A distribuição das bicicletas ocorreram de duas formas distintas ao longo do trabalho de campo. Em fevereiro, a distribuição era por ordem de chegada, com funcionamento típico à cada base (**imagem 9**). No geral, o princípio básico respeitado era propriamente o de ordem de chegada. Por exemplo, no iFood Pedal Augusta no turno da manhã o entregador precisa ficar na fila ou deixar sua *bag* na fila, ao retirar sua bike já retira uma senha numérica para o turno da tarde.

Porém, em outras estações, como a da Faria Lima, não havia distribuição de senhas em nenhum momento, ambas as retiradas do dia eram feitas a partir de fila presencial ou de *bags*, porém nesta base havia um agravante pelo fato de que aceitavam não só a *bag* para guardar lugar na fila, mas também “objetos de valor”. Assim, a interpretação variava de acordo com entregador, durante o campo observou-se que alguns entregadores tiraram da fila “objetos sem valor”, como máscaras amarradas à grade e sacolas com pedras. Um dos entregadores, ao colocar sua *bag* na fila, filmou todos os objetos que estavam à sua frente, a fim de documentar quais realmente estavam à sua frente e evitar com que furassem sua fila. Os conflitos, como visto e contado pelos entrevistados, são frequentes entre entregadores por conta dessas marcações de fila.

Além disso, no entretornos há uma fila de entregadores (**imagem 10**) para pegarem as bicicletas que serão devolvidas com bateria parcialmente utilizada, assim, por volta das 13h iniciariam seu período de 4h de uso. Mesmo a bateria não suportando a jornada, alguns afirmam ser vantajoso por terem a possibilidade de iniciar o trabalho mais tarde e em um horário julgado como melhor.

Imagem 9. Fila presencial de entregadores, no iFood Pedal Faria Lima



Lívia Fioravanti, 13 fev. 2022. 10h08min.

Imagem 10. Marcações de filas 13h30



Em primeiro plano, à direita, a fila de *bags* para a retirada das bicicletas parcialmente utilizadas. Ao fundo, a fila de “objetos de valor” para o turno das 15h30. Lucas Lima, 13 fev. 2022. 13h30min.

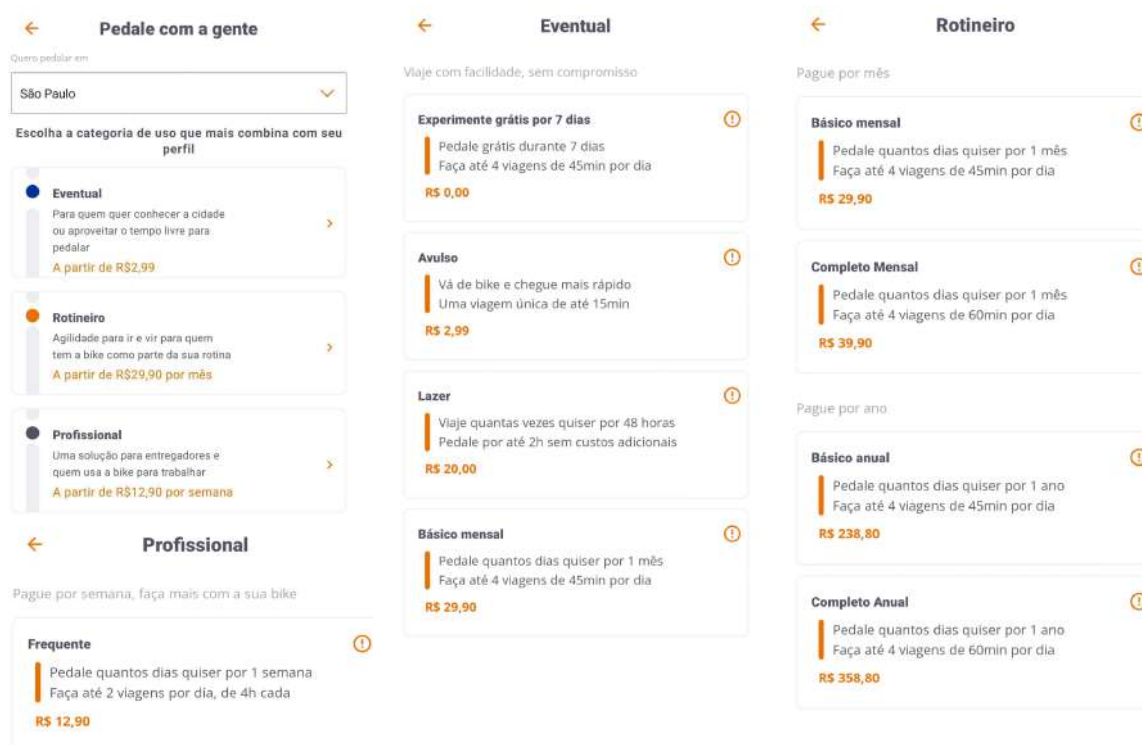
Porém, em julho, ao retornar ao campo, verificou-se um novo cenário na distribuição das bicicletas elétricas aos entregadores: houve uma padronização na distribuição de todas as bases, as quais funcionam a partir de uma reserva feita pelo entregador direto no aplicativo, gerando um QR Code com seu local na fila, que deve ser apresentado no momento da retirada da bicicleta no devido turno. A fila virtual no aplicativo é disponibilizada com algumas horas de antecedência à cada turno, fato que evitou o problema das filas presenciais, mas que mantém uma disputa entre os entregadores pelas *bikes*, tendo em vista a insuficiência da quantidade atual de bicicletas.

Ao contrário das bicicletas do iFood, as do Itaú funcionam em bases de autoatendimento a partir de diversos planos de adesão. A diferença entre os planos está basicamente no valor cobrado e na quantidade de tempo e de retiradas disponíveis, distribuídas em três categorias (**imagem 11**). Para retirar a bike faz-se necessário ir até um dos pontos de retirada do Itaú, escanear o QR Code com o celular, vinculando sua conta à bicicleta emprestada. Também podem ser devolvidas em qualquer base Itaú. Ao contrário das bicicletas do iFood, estas podem ser utilizadas por todo mundo, não há necessidade de ter o cadastro no aplicativo de entregas, apenas aderir a um dos planos disponibilizados.

Independente da bicicleta escolhida pelo entregador, iFood, Itaú ou própria há a vinculação da mesma em seu perfil no aplicativo de entregas. Alguns inclusive relataram que distâncias maiores de entrega sob as mesmas taxas são dadas aos entregadores de bicicleta própria. Fato que fez com que um dos entregadores entrevistado, que utiliza

bicicleta própria, opte por emprestar diariamente uma bicicleta do Itaú, consequentemente vinculá-la no seu perfil do iFood, amarrá-la em algum local que julgue seguro e trabalhar com sua bicicleta para evitar que maiores distâncias sejam percorridas.

Imagem 11. Interface do aplicativo Bike Itaú com os planos Eventual, Rotineiro e Profissional



Fonte: Bike Itaú 2022. Acesso em 13 fev. 2022. Aplicativo Bike Itaú.

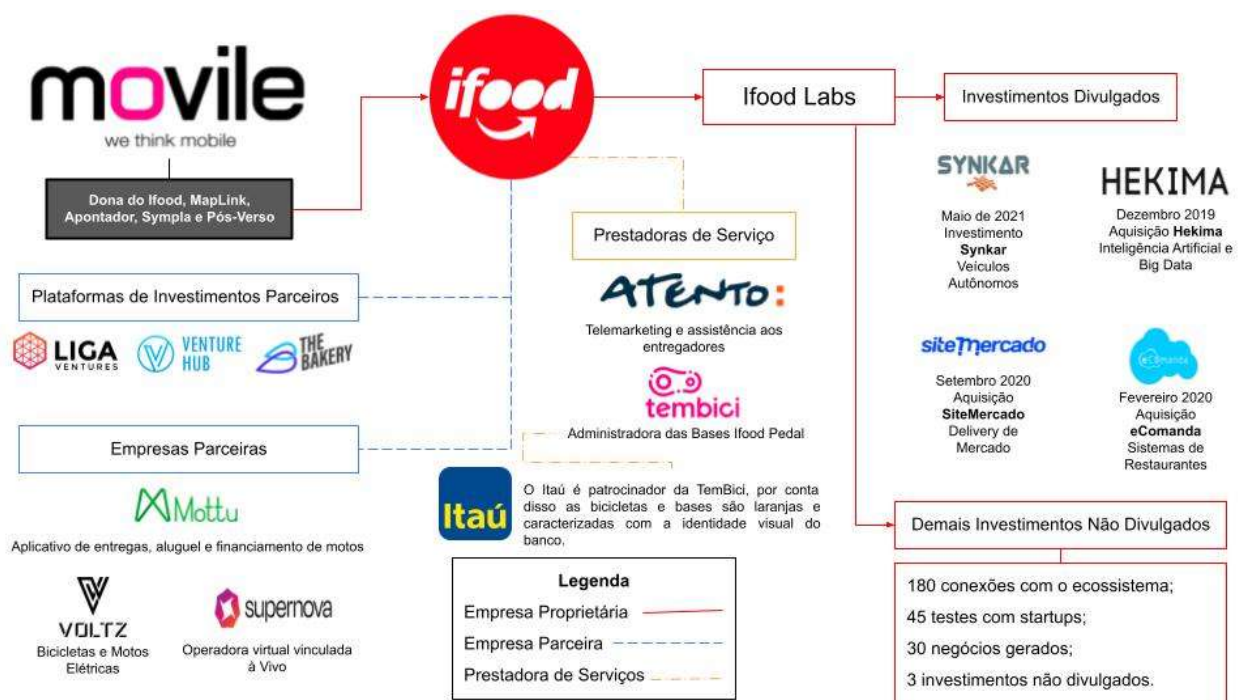
4.2 O modelo de negócios do iFood

Ao longo das idas à campo, observou-se que o iFood relaciona-se diretamente com diversas empresas em sua cadeia de negócios, sendo essas empresas parceiras, prestadoras de serviços ou associadas à mesma dona. O iFood é o principal investimento da Movable, dona de todas as suas ações, que, desde 2013, investe no aplicativo. O investimento iniciado em 2013 foi finalizado em 2022, quando a Movable adquire os 33,3% das ações restantes pertencentes à Just Eat Holding Limited⁴ num investimento que totaliza R\$ 9,4 bilhões. Além disso, a Movable controla todas as operações das empresas MapLink, Sympla, Apontador e Pós Verso.

⁴ STARTUPI, 2022. Disponível em: <<https://startupi.com.br/movable-compra-controla-total-do-ifood/>>. Acesso em 04 out. 2022.

Nessa dinâmica de ecossistema de negócios o iFood se destaca por, além de contratar empresas para cuidarem de partes de sua operação com os entregadores, como a Atento e a TemBici, também estabelece parcerias, como com a Mottu desenvolve, por meio do iFood Labs, uma incubadora de *startups* que tem como objetivo financiar e possivelmente adquirir projetos que se relacionem com os objetivos da marca. No caso, observa-se na imagem 11 que o iFood divulgou investimentos nas empresas Hekima de inteligência artificial, E-Comanda de gestão de restaurantes, Site Mercado de delivery e Synkar de veículos autônomos, além disso, existem outros três investimentos não divulgados (imagem 12).

Imagem 12. Fluxograma Movile/iFood



Fonte: iFood (2022). Disponível em <news.ifood.com.br/labs/>. Acesso em 09 agosto 2022. Elaborado por Lucas Lima, 2022

Pode-se, por meio do fluxograma acima, observar que o iFood realiza um duplo movimento de privilegiar algumas partes de sua operação em detrimento de outras. Por exemplo, há o avanço no domínio dos meios de trabalho dos entregadores, controlando diversos processos como o de aluguel de bicicletas, a aquisição de motos e os planos de celulares, da mesma forma que há um distanciamento do atendimento à esses entregadores, terceirizando a distribuição das bicicletas e a assistência à outras empresas, como a Tem Bici e a Atento.

Nesse sentido, a estrutura de negócio do iFood encaminha o entregador ao endividamento porque limita o acesso aos seus instrumentos de trabalho à própria plataforma, limitando a escolha, e condicionando a aquisição destes meios ao uso do crédito ou da assinatura. Além disso, a empresa também incentiva o entregador ao endividamento além destes meios, por meio da oferta de aluguéis, financiamentos e compras de motos com a Mottu e Voltz, alegando benefícios exclusivos, mas apenas buscando fidelizar o trabalhador pela dívida.

4.3 O Aluguel e financiamento de motos pela Mottu

A Mottu é um aplicativo de aluguel e compra de motos que oferece uma plataforma de entregas e o curso de formação de condutores para os interessados em tirar a CNH tipo A, de moto. Além disso, oferece um serviço auxiliar de entregas, absorvendo a demanda excedente de outras empresas e aplicativos, como o iFood. Nesse caso, as empresas contratam a Mottu para disponibilizar a corrida além da demanda no aplicativo dos motoristas cadastrados, esses entregadores não fazem entregas diariamente na Mottu, mas usam o aplicativo como uma renda extra, tendo em vista o valor mais alto das corridas, pela excepcionalidade dos pedidos, pois só ocorrem, por exemplo, quando o iFood não dá conta das entregas na região.

A plataforma funciona a partir de dois planos de aluguel (**imagem 13 e tabela 3**) que se organizam em torno de três modelos de moto (**imagem 14**) a TVS Sport 110, Mottu-E ea POP 110i, respectivamente. Em ambas as motos, os planos funcionam a partir do aluguel mensal, semestral, anual ou bienal e somados a um valor caução de R\$ 700 em até quatro parcelas. Nesse sentido, destacam-se nos planos bienais a afirmação de que “A moto pode ser sua no final do plano”, porém as condições não são divulgadas publicamente, apenas aos motoristas cadastrados. Em entrevistas, os entregadores explicaram que essa aquisição funciona como um financiamento, aumentando os valores das parcelas e, ao final de dois anos, encerrando os benefícios oferecidos pelo aluguel.

Dentre esses benefícios destacam-se a oferta de manutenção preventiva, seguro e isenção de IPVA e licenciamento, fato que atrai diversos cicloentregadores para a aquisição dessas motos. Observou-se ao longo das entrevistas a ideia das motos, e principalmente da Mottu, como uma forma de plano de carreira dos entregadores de bicicleta, funcionando como uma ascensão na carreira, justificando o aumento nos gastos para manutenção do

trabalho, pelo pagamento dos aluguéis e da gasolina, por um suposto aumento nos rendimentos advindos das entregas.

Tabela 3 - Valores diários, semanais e anuais dos planos Mottu

Honda Pop 110i, TVS Sport 110i ou Mottu-E (elétrica)¹				TVS Sport 110i	
	Mensal	Semestral	Anual	Minha Mottu (2 anos)	
Valor diário	R\$ 37	R\$ 30	R\$ 25	Valor diário	R\$ 35
Valor semanal	R\$ 259	R\$ 210	R\$ 175	Valor semanal	R\$ 245
Caução	R\$ 700 a vista ou em até 4 semanas	R\$ 700 a vista ou em até 4 semanas	R\$ 700 a vista ou em até 4 semanas	Caução	R\$ 700 a vista ou em até 4 semanas
Total em um ano	R\$ 13.505 + R\$ 700 = R\$ 14.205	R\$ 10.950 + R\$ 700 = R\$ 11.650	R\$ 9.125 + R\$ 700 = R\$ 9.825	Total ao final do plano	R\$ 25.550 + R\$ 700 = R\$ 26.250
O plano inclui	Devolução da moto ao final do plano	Devolução da moto ao final do plano	Devolução da moto ao final do plano	O plano inclui	Propriedade da moto ao final do plano
	Manutenção preventiva	Manutenção preventiva	Manutenção preventiva		Manutenção preventiva
	Plano de proteção para terceiros	Plano de proteção para terceiros	Plano de proteção para terceiros		Plano de proteção para terceiros
	Suporte e resgate ²	Suporte e resgate ²	Suporte e resgate ²		Suporte e resgate ²
	App de entregas exclusivo	App de entregas exclusivo	App de entregas exclusivo		App de entregas exclusivo
	Isenção de IPVA e licenciamento	Isenção de IPVA e licenciamento	Isenção de IPVA e licenciamento		Isenção de IPVA e licenciamento

Fonte: Mottu (2022). Disponível em <<https://mottu.com.br/aluguel/>>. Acesso em 17 nov. 2022. Elaborado por

Lucas Lima, 2022

1. Em todos os planos o valor é de R\$ 30 por semana
2. O plano inclui o suporte e resgate, em cada caso, como previsto em contrato, é cobrada uma taxa em cada situação

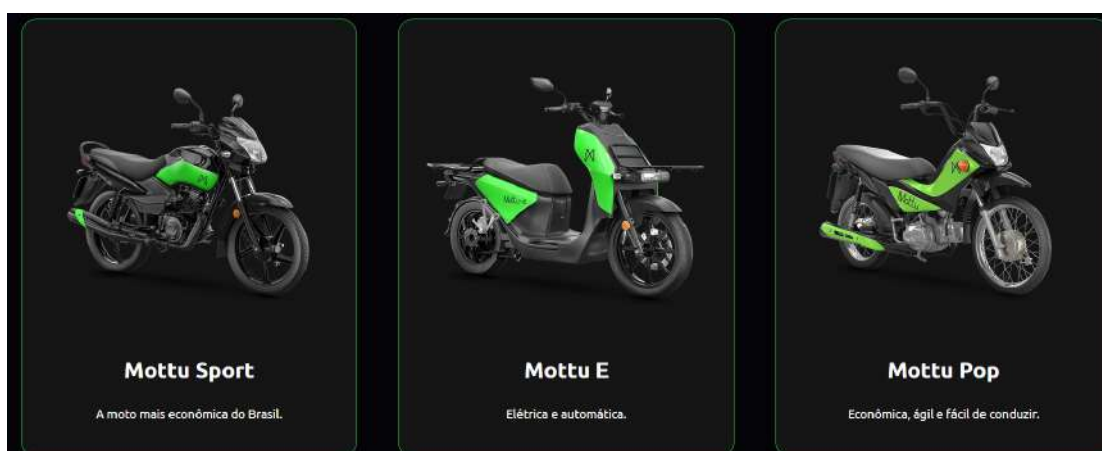
Imagem 13. Planos de Aluguel Mottu

PLANO SPORT (2 ANOS) MINHA MOTTU	PLANO SPORT ANUAL	PLANO SPORT SEMESTRAL	PLANO SPORT MENSAL
<ul style="list-style-type: none"> ✓ A moto pode ser sua no final do plano ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$35 Total do aluguel: R\$840,00 (24x R\$35,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$25 Total do aluguel: R\$240,00 (24x R\$25,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$30 Total do aluguel: R\$480,00 (24x R\$30,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ Seguro e resgate ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$37 Total do aluguel: R\$888,00 (24x R\$37,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>
R\$ 35 /DIA	R\$ 25 /DIA	R\$ 30 /DIA	R\$ 37 /DIA

PLANO POP (2 ANOS) MINHA MOTTU	PLANO POP ANUAL	PLANO POP SEMESTRAL	PLANO POP MENSAL
<ul style="list-style-type: none"> ✓ A moto pode ser sua no final do plano ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$35 Total do aluguel: R\$840,00 (24x R\$35,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$23 Total do aluguel: R\$228,00 (24x R\$23,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Seguro e resgate ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$28 Total do aluguel: R\$672,00 (24x R\$28,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manutenção preventiva ✓ Plano de proteção para terceiros ✓ Seguro e resgate ✓ App de entrega exclusivo ✓ Seguro de FVIA e licenciamento <p>Valor mensal: R\$35 Total do aluguel: R\$840,00 (24x R\$35,00) Cobertura e disponibilidade do plano no site Mottu</p> <p>QUERO SER MOTTU</p>
R\$ 35 /DIA	R\$ 23 /DIA	R\$ 28 /DIA	R\$ 35 /DIA

Fonte: Mottu, 2022. Disponível em: <<https://mottu.com.br/aluguel/>>. Acesso em 17 nov. 2022.

Imagem 14. As Motos Mottu

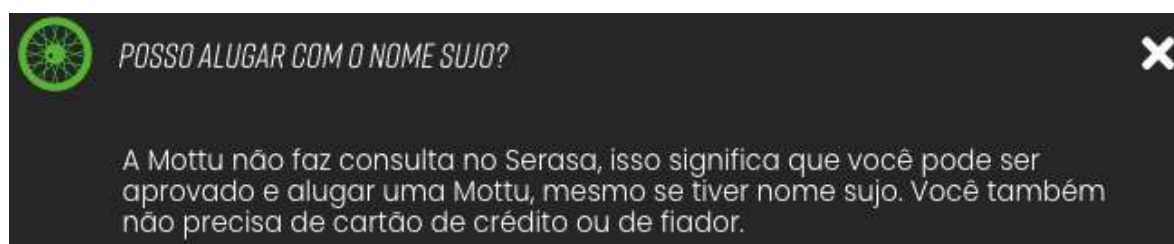


TVS Sport 110, Mottu-E e a POP 110i, respectivamente. Fonte: Mottu, 2022. <<https://mottu.com.br/aluguel/>>.

Acesso em 17 nov. 2022.

Outro ponto destacado pelos entregadores e pelo site da Mottu (**imagem 15**) é a possibilidade de aluguel e financiamento das motos independente de consultas no Serasa, fiador ou crédito. Isso se torna possível pois a Mottu vincula a dívida do entregador diretamente com os aplicativos de entrega, condicionando seu trabalho ao pagamento de sua dívida. De acordo com o fundador, Rubens Zanelatto⁵, esse crédito dado aos entregadores tem seus riscos reduzidos, pois são fornecidos diretamente à entregadores totalmente dependentes dos aplicativos de entrega, o qual não podem parar de trabalhar.

Imagem 15 - Dúvidas Frequentes no Site Mottu



Mottu, 2022. <<https://mottu.com.br/aluguel/>>. Acesso em 17 nov. 2022.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista o cenário apresentado das condições de trabalho dos cicloentregadores iFood na cidade de São Paulo sugere-se a confirmação da hipótese de que estes cicloentregadores precisam se endividar para trabalhar, pois comprometem o seu tempo de vida e sua renda futura para adquirir seus meios de trabalho que são, muitas vezes, controlados pelo próprio iFood, de forma a estabelecer uma fidelização por dívida. Além disso, apresenta-se esse endividamento em forma de camadas imbricadas entre si, ou seja, existem níveis, estágios ou formas que esses entregadores se encontram endividados. Essas camadas foram evidenciadas em campo, a partir de entrevistas com os cicloentregadores o qual apresentavam indícios de dívidas, tanto anteriores quanto posteriores à incorporação ao iFood.

Dessa maneira, a partir das idas à campo e da fundamentação teórica, percebe-se uma inclinação para o endividamento tanto individual quanto familiar entre os cicloentregadores iFood, constituindo um dos elementos que contribuem para a precarização do trabalho. Esses elementos são fundamentais para o êxito do modelo de negócios das empresas envolvidas. A origem do endividamento ocorre principalmente através do crédito pessoal, funcionando

⁵ MANZONE, Ralphe. Disponível em: <neofeed.com.br/blog/home/exclusivo-a-mottu-de-rubens-zanelatto-ja-nasce-com-aporte-de-fundador-da-99-e-yellow/>. Acesso em 11 nov. 2022.

como um fator de fragilidade social, isso visa atrair o trabalhador para as empresas-aplicativo, para posteriormente se consolidar como um mecanismo de fidelização. Nesse contexto, o trabalhador se vê compelido a arcar integralmente com os custos do seu próprio trabalho por meio do crédito.

Nas empresas de aplicativos, nota-se uma expansão do controle sobre o trabalho e o urbano, alcançada ao influenciar diretamente o cotidiano dos entregadores, condicionando sua relação com o tempo e o espaço de maneira integral ao trabalho. Essa precarização se concretiza diariamente mediante a abertura de novas formas de captura dos recursos relacionados à atividade laboral.

Como resultado desse endividamento, os trabalhadores vêm-se obrigados a dedicar mais tempo ao trabalho, estendendo jornadas incertas e intensificando o uso de sua força de trabalho. Isso se traduz em uma menor recusa de corridas e na aceitação de trajetos mais longos. Em outras palavras, um trabalhador sob maior endividamento compromete a maior parte de seu tempo de vida aos aplicativos, não apenas atuando como entregador, mas também assumindo o papel de um devedor em movimento, deslocando-se por distâncias ampliadas.

Nesse processo, a aceitação da dívida emerge como um pré-requisito para a realização do trabalho. Desse modo, o crédito atua como um instrumento de captura e controle da força de trabalho, mantendo o entregador vinculado à empresa por meio da dívida. Mesmo com essa fidelização e os diversos encargos envolvidos, o trabalhador permanece sem garantias sólidas em relação à sua jornada de trabalho e remuneração.

Nesse sentido, os entregadores frequentemente alegaram que optaram realizar seu cadastro no aplicativo pois, além de estarem desempregados, já possuíam uma dívida, de forma que deixam de ser controlados apenas pela sua fragilidade social, o desemprego, mas passam a ser controlados pela sua dívida e a necessidade de quitá-la. A partir dessas fragilidades, o iFood desenvolveu formas cada vez mais intensas de absorver e controlar essa mão de obra que, ao realizar seu cadastro não há a necessidade de possuir uma bicicleta para entrega ou qualquer outro modal, como carro e moto, há apenas o oferecimento de sua força de trabalho, condicionando seus ganhos exclusivamente ao limite de sua força física.

Além disso, como apontou a Measurable.ai (2021) o iFood registrou o domínio de 83% das entregas de comidas realizadas no Brasil em 2021, número que pode ainda ter aumentado, tendo em vista a saída da Uber Eats, alegando não haver possibilidades de concorrência no mercado de entregas brasileiro. Assim, um bloqueio que o entregador receba do iFood pode representar, praticamente, uma demissão permanente, tendo em vista que

perderia acesso à grande maioria das possibilidades de entrega. Fato que se agrava no caso dos cicloentregadores, pois o iFood despontou como único aplicativo que implantou um programa de aluguel de bicicletas, o iFood Pedal, presente em seis estados do país, de modo que um cicloentregador, ao ser bloqueado pelo iFood, perde mais de 80% do mercado de entregas e também os acessos aos seus meios de trabalho, como os aluguéis de bicicletas, reforçando uma relação de dependência ao aplicativo.

Fato que representa essa dívida anterior ao ingresso nos aplicativos e a inexistência de qualquer tipo de reserva financeira está nos frequentes pagamentos de taxas dos entregadores para as OL, operadoras logísticas, para que recebam um adiantamento dos rendimentos do dia. Usualmente os entregadores das OL's optam por receberem semanal ou quinzenalmente, porém, foi frequente entre os entregadores o relato de que exercem a opção de pagar R\$ 7,99 por retirada para que se possa receber os valores diariamente. Esta opção, apenas disponíveis para os entregadores OL, evidencia a fragilidade social a qual essa massa de trabalhadores está inserida, ao preferir-se comprometer um valor superior ao de uma entrega diariamente para que se possa exercer um adiantamento de seu pagamento, tendo em vista que não possui nenhuma reserva para se manter, precisando recorrer à essas formas de crédito e adiantamento

Outrossim, os cicloentregadores precisam comprometer a sua renda futura para adquirir os seus meios de trabalho, como bicicleta, *bag*, plano de internet, manutenção da bicicleta ou a aquisição de uma moto. Esses meios, em muitos casos, são oferecidos pelo próprio iFood, como o aluguel de bicicletas nas bases iFood Pedal, a assinatura dos planos de internet da Supernova ou o financiamento de motos pela Mottu. E podem ser obtidos através das assinaturas, do crédito, do empréstimo ou do reembolso, mas ao final das contas, todos esses meios têm como denominador comum o comprometimento da renda futura em prol de um adiantamento de crédito. Assim, o trabalhador precisa da bicicleta para realizar entregas, as bicicletas são disponibilizadas pelo iFood e o iFood exige o crédito, portanto, há a necessidade do crédito e consequentemente do endividamento para o exercício da sua atividade.

Nesse sentido, o iFood, além de gerar dívidas por meio de mecanismos de crédito, busca compatibilizar diferentes tempos: da mesma forma que o crédito e as emissoras de cartão permitem o consumidor pedir comida com apenas um clique na tela do celular também buscam adiantar a renda futura do entregador, para que ele tenha os meios para realizar essa entrega, porém, restringindo esse acesso aos mecanismos de crédito..

De modo que o trabalhador deixa de ser um trabalhador e passa a ser um pagador de juros em movimento, como traz Costa Lapavitsas (2009): há a formação de um dispositivo adicional de captura de excedente de trabalho, ao passo que o iFood busca estabelecer seus lucros não apenas em sua atividade aparentemente principal, a entrega de comida, mas também por meio da imposição do crédito e consequentemente dos juros no trabalho.

Dessa forma, sustenta-se que o iFood utiliza o domínio que tem do mercado, a forma como organiza suas operações e as fragilidades sociais, financeiras e econômicas dos entregadores para estabelecer uma fidelização por dívida. Essa fidelização se dá a partir das camadas imbricadas de endividamento: o trabalhador busca o iFood por estar desempregado e/ou endividado e compromete sua renda futura por meio do crédito para adquirir seus meios de trabalho. Porém, a renda gerada pelos aplicativos tem como limite a manutenção da sua forma de vida, ou seja, limita a possibilidade de qualquer poupança ou economia que o permita se libertar das dívidas anteriores e das adquiridas no aplicativo.

Apesar disso, a regra para grande parte dos cicloentregadores tem sido a de não conseguirem o suficiente para arcarem com seus custos de vida, à medida que o iFood sustenta a ideia de trabalho por demanda (Abílio, 2021), condicionando os rendimentos ao esforço e trabalho individual, quando na verdade são inteiramente responsabilidade dos algoritmos, que definem quando, onde e quanto cada trabalhador receberá por tarefa. Assim, essa fidelização por dívida está intimamente ligada aos algoritmos, pois estes definem a renda de cada trabalhador.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABILIO, Ludmila C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. In: **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3. Valparaíso, 2019.

ABILIO, Ludmila C. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Blog da Boitempo**, 2017. Disponível em

<blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>.

Acesso em: 25 fev. 2021.

ABILIO, Ludmila C. AMORIM, Henrique. GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. In: **Sociologias**, Porto Alegre, n. 57, 2021.

ABILIO, Ludmila. C. Perfis e Trajetórias Ocupacionais. In: MACHADO, S.; ZANONI, A. P. **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.

ALVAREZ, Isabel, CARLOS, Ana F., SIMONI-SANTOS, César (orgs.). **Geografia Urbana Crítica: teoria e método**. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2018.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

BARONE, F.; SADER, E. Acesso ao crédito no Brasil: evolução e perspectivas. **Revista de Administração Pública [online]**, v. 42, n. 6, pp. 1249-1267, 2008.

COSTA, F. N. Bancos e crédito no Brasil: 1945-2007. **História e Economia Revista Interdisciplinar**. Vol. 4, n. 2, 2º semestre, p. 133-160, 2008.

DE STEFANO, V. . The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". **International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Conditions of work and employment series**; No. 71. Geneva: ILO. 2016.

FIORAVANTI, Livia. Espaço urbano e plataformas digitais: deslocamentos e condições de trabalho dos entregadores de bicicleta da metrópole de São Paulo. **GEOUSP. 2023**, No prelo.

FIORAVANTI, L.; MARTINS, F.; RIZEK, C. Plataformas digitais e fluxos urbanos: dispersão e controle do trabalho precário. 2023, **Mimeo**.

HARVEY, David. **Os limites do Capital**. 1ª ed. São Paulo, Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 8ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 26ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2016.

HEEKS, R. Decent work and the digital gig economy: a developing country perspective on employment impacts and standards in on-line outsourcing, crowdwork, etc. **Development Informatics Working Paper**, n. 71, s/p, 2017.

LAPAVITZAS, Costas. The universal equivalent as monopolist of the ability to buy. In: MOSELEY, F. (Ed.) **Marx Theory of Money: Modern Appraisals**. Great Britain: Palgrave Macmillan. pp. 95-110, 2005.

LAPAVITZAS, Costas. Financialised capitalism: Crisis and financial expropriation. **Historical materialism**, v. 7, e2, pp. 114-148, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. 1ª ed. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

MARX, Karl. **O capital: livro I**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

MONTENEGRO, M. R. Novos conteúdos da pobreza metropolitana no Brasil. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 92, p. 7-36, 2012.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **World employment and social outlook: the role of digital labour platforms in transforming the world of work**. Genebra: International Labour Organisation, 2021.

SAMBRANA, Carlos. Os ambiciosos planos de Fabricio Bloisi para o iFood (e sua visão sobre a concorrência). **Neo Feed**, 2022. Disponível em: neofeed.com.br/blog/home/exclusivo-os-ambiciosos-planos-de-fabricio-bloisi-para-o-ifood-e-sua-visao-sobre-a-concorrencia/>. Acesso em: 03 jul. 2023.

SIMONI-SANTOS, César R. Dos negócios da cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. In: **Cidades**, v. 3, n. 5. São Paulo, 2006.

SIMONI-SANTOS, César R. Espaços penhorados e gestão militarizada da fronteira urbana. In: BARROS, Ana M. L. ZANOTELLI, Cláudio L. ALBANI, Vivian. (orgs.) **Geografia urbana: cidades, revoluções e injustiças**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

SIMONI-SANTOS, César R. Espaços penhorados: expansão e captura da vida nas franjas da metrópole. **Revista do Departamento de Geografia**. v. 43, 2023.

SCHMIDT, F. A. Digital labour markets in the platform economy. Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work. **Good Society-Social Democracy #2017 Plus Project Report**, Bonn, v. 7, 2017.

SUNDARARAJAN, A. The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. **Cambridge: MIT Press**, 2016