



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS

KAREN SUSAN FERREIRA DE LIMA

**A DINÂMICA EMPREENDEDORA E OS NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS:
o caso dos *food parks* na cidade do Recife**

RECIFE

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS

KAREN SUSAN FERREIRA DE LIMA

**A DINÂMICA EMPREENDEDORA E OS NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS:
o caso dos *food parks* na cidade do Recife**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à banca de avaliação, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Geografia, pelo curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco.

Orientador: Prof. Me. Adalberto Antonio Da Mota Correia
Coorientadora: Profa. Dra. Edvânia Tôrres Aguiar Gomes

RECIFE

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Lima, Karen Susan Ferreira de.

A DINÂMICA EMPREENDEDORA E OS NOVOS MODELOS DE
NEGÓCIOS: o caso dos food parks na cidade do Recife / Karen Susan Ferreira
de Lima. - Recife, 2023.

67 : il., tab.

Orientador(a): Adalberto Antonio da Mota Correia

Coorientador(a): Edvânia Tôrres Aguiar Gomes

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de
Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Geografia -
Bacharelado, 2023.

1. Food Parks. 2. Modelo de negócio. 3. Flexibilização do Trabalho. 4.
Alimentação de Rua. 5. Relações Econômicas. I. Mota Correia, Adalberto Antonio
da. (Orientação). II. Gomes, Edvânia Tôrres Aguiar. (Coorientação). IV. Título.

910 CDD (22.ed.)

KAREN SUSAN FERREIRA DE LIMA

**A DINÂMICA EMPREENDEDORA E OS NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS:
o caso dos *food parks* na cidade do Recife**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à banca de avaliação, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Geografia, pelo curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco.

Aprovado em: 02/10/2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Adalberto Antonio Da Mota Correia (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Rodrigo Dutra Gomes (Examinador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Me. Leonardo Alves Leite dos Santos (Examinador)
Universidade Federal de Pernambuco

AGRADECIMENTOS

Minha expressão de gratidão não poderia iniciar de outra forma senão agradecendo àquele que me escolheu desde a eternidade, me formou, me guiou e me chamou de forma irresistível para viver inteiramente para Ele. Por isso, minha gratidão inicial vai para aquele que foi chamado de o “Deus Desconhecido” pelos atenienses, pelos judeus como o Rei dos judeus e por outros povos como Senhor dos Senhores. A esse Deus, dedico toda a minha gratidão pela oportunidade de conhecê-lo verdadeiramente, não apenas como mera tradição ou prática religiosa, tirando de mim a “venda” da religiosidade e me fazendo enxergar de forma consciente quem Ele é e quem eu sou. E que através desse entendimento, toda a minha cosmovisão foi transformada, moldando toda a maneira como me relaciono com o mundo, com a sociedade e com o uso meu tempo, talento e habilidades.

Agradeço aos meus pais, Sandra e Manoel, por sempre me apoiarem na minha decisão de escolher essa área do conhecimento para atuar. Eles não me pressionaram, mas me deixaram livre para tomar as minhas decisões, de acordo com aquilo que me traria satisfação e alegria. Incluo também meu irmão, Kemps, que sempre me incentiva a sair da minha zona de conforto e a buscar o meu melhor.

Agradeço aos meus colegas e amigos, que continuaram me incentivando e ensinando, de forma voluntária ou involuntária, a ser muito mais do que uma boa profissional na minha área do conhecimento, mas a dedicar amor em todo aquilo quem me proponho a fazer.

Agradeço ao Departamento de Ciências Geográficas e aos seus diversos professores com os quais tive contato, que me ensinaram a amar e admirar o conhecimento da Geografia. Esse conhecimento farei questão de propagar por onde eu for.

Agradeço ao meu orientador, Adalberto, a quem deixo minha eterna gratidão por todo o apoio, ajuda e paciência nessa etapa. Ele tornou tudo mais leve e eficiente.

No mais, finalizo mais essa etapa da minha vida sabendo que todo conhecimento adquirido e aprendido diário será empregado de forma significativa na minha jornada.

RESUMO

O movimento dos chamados *food parks* é um modelo de negócio na área da alimentação de rua que surgiu como uma alternativa tanto para empreendedores quanto para trabalhadores, sendo uma saída frente a flexibilização do trabalho causada pelas transformações do modo capitalista de produção. O objetivo central do trabalho é investigar a estruturação desse modelo de negócio na capital pernambucana. Propõe-se assim, apresentar as influências das transformações no modo capitalista de produção no caso dos *food parks*, analisar as relações econômicas espaciais envolvidas na adoção desse modelo de negócio e examinar a estruturação e organização desse modelo de negócio na cidade do Recife. A fim de atender esses objetivos, foi realizada uma pesquisa exploratória de caráter descritivo, de forma qualitativa e quantitativa, através da revisão de literatura, do levantamento de dados secundários, e da pesquisa em campo quando foi realizado o georreferenciamento da localização dos *food parks*, desde seus primeiros anos de aparição na cidade do Recife até o atual ano da pesquisa realizada. Além disso, aplicação de questionários com os agentes envolvidos nesse modelo de negócio. A pesquisa revelou a importância da renda, da localização geográfica, e da legislação para que se obtenha sucesso nesse modelo de negócio, mostrando que existem diferenças financeiras significativas entre os agentes envolvidos nos *food parks*, indicando desigualdades socioeconômicas e também socioespaciais devido ao acesso da população a esse tipo de serviço oferecido.

Palavras-chave: Food Parks; Modelo de negócio; Flexibilização do trabalho; Recife; Relações Econômicas; Alimentação de Rua; Empreendedores; Desigualdades Socioeconômicas; Desigualdades Socioespaciais.

ABSTRACT

The movement of so-called food parks is a business model in the area of street food that emerged as an alternative for both entrepreneurs and workers, being a way out in the face of the flexibilization of work caused by the transformations in the capitalist mode of production. The central objective of the work is to investigate the structuring of this business model in the capital of Pernambuco. It is therefore proposed to present the influences of transformations in the capitalist mode of production in the case of foodparks, analyze the spatial economic relations involved in the adoption of this business model and examine the structuring and organization of this business model in the city of Recife. To achieve these objectives, exploratory research of a descriptive nature was carried out in a qualitative and quantitative way through a literature review of secondary data collection and field research when georeferencing the location of food parks since their first years of dating in the city. from Recife until the current year of the research carried out. In addition, questionnaires are administered to agents involved in this business model. The research revealed the importance of income, geographic location, and legislation to achieve success in this business model, showing that there are significant financial differences between the agents involved in food parks, indicating socioeconomic and socio-spatial inequalities due to the population's access to this type of service offered.

Keywords: Food Parks; Business Model; Flexibilization of Work; Reef; Economic Relations; Street Feeding; Entrepreneurs; Socioeconomic Inequalities; Socio-Spatial Inequalities.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Indústria 4.0	32
Figura 2 - Os diversos modelos de <i>food trucks</i>	44
Figura 3 - Primeira edição do evento (Chefs na Rua) que marcou o início do movimento <i>food truck</i> no Brasil	46
Figura 4 - <i>Food Park</i> localizado na cidade de São Luís e nos EUA	47
Figura 5 - Região Metropolitana do Recife e Regiões Político-Administrativas do Recife	51
Figura 9 - Georreferenciamento da localização dos <i>food parks</i> em 2019 x Renda média nominal mensal no Recife	53
Figura 6 - Logo dos <i>food parks</i> em Funcionamento em 2023 na cidade do Recife...	54
Figura 7 - Georreferenciamento dos principais <i>food parks</i> na cidade do Recife, desde o seu surgimento em 2016 até 2019	56
Figura 8 - Georreferenciamento dos principais <i>food parks</i> na cidade do Recife em 2023	56
Figura 9 - Evento de <i>food trucks</i> na cidade do Recife em novembro de 2019	57

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Saltos Históricos dos Serviços à Luz da Periodização Proposta por Milton Santos	24
Quadro 2 - Comparativo entre os modos de acumulação capitalista	34
Quadro 3 - <i>Food Parks</i> em funcionamento na cidade do Recife em 2019	48
Quadro 4 - Distribuição dos <i>food parks</i> em funcionamento na cidade do Recife em 2019 dividido por RPA.....	50
Quadro 5 - <i>Food parks</i> em funcionamento na cidade do Recife em 2023	54
Quadro 6 - Distribuição dos <i>food parks</i> em funcionamento na cidade do Recife em 2023 dividido por RPA.....	55

LISTA DE SIGLAS

BCG	<i>Boston Consulting Group</i>
FAO	Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação.
GEM	<i>Global Entrepreneurship Monitor</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
M2M	<i>Machine to Machine</i>
RPA	Região Político Administrativa
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SOFTEX	Associação para Promoção da Excelência do Software Brasileiro
TI	Tecnologia da Informação
WEF	<i>World Economic Forum</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 TRANSFORMAÇÕES DO CAPITALISMO MODERNO NA CONTEMPORANEIDADE: DO MODELO DE ACUMULAÇÃO FIXA À FLEXIBILIZAÇÃO DO TRABALHO	17
2.1 Modelo fixo de acumulação no capitalismo industrial e suas relações com o trabalho	18
2.2 A transformação das relações com o trabalho a partir do modelo flexível de acumulação	23
2.3 A enfática deterioração do trabalho na indústria pelo progresso emblemático pela revolução 4.0	31
2.4 A emergência de uma nova força de trabalho e o estabelecimento do empreendedorismo	35
3. O CASO DOS <i>FOOD PARKS</i> NA CIDADE DO RECIFE	39
3.1 Do ambulante ao empreendedor: a nova geração de comida de rua.....	40
3.2 Reconstrução histórica dos <i>food trucks</i>	42
3.3 O surgimento dos <i>food trucks</i> no cenário brasileiro	45
3.4 A estruturação dos <i>food parks</i> na cidade do Recife	47
4 CONCLUSÃO	60
REFERÊNCIAS.....	62

1 INTRODUÇÃO

As transformações políticas e econômicas ocorridas no avanço do sistema capitalista de produção, marcaram as mudanças técnicas e econômicas das relações de trabalho e de consumo. A crescente busca pela ampliação das ofertas de bens e consumo, juntamente com o aumento populacional, indicou a transição do modelo artesanal de produção para o modelo manufaturado, com suas primeiras divisões de trabalho, visando atender à crescente demanda da população. As mudanças econômicas foram marcadas pela transição do capitalismo comercial para o industrial, que desencadeou as revoluções indústrias e o crescimento exponencial da tecnologia.

De acordo com o geógrafo britânico David Harvey (1992) o período pós-II Guerra marca uma grande expansão econômica que vai se estender de 1945 a 1973 e será marcada por um conjunto de práticas de controle do trabalho, hábitos de consumo, novas tecnologias e configurações de poder político-econômico representado pelo binômio Taylorismo/Fordismo. Constituindo uma sociedade industrial marcada pela rigidez, e um processo de produção em massa. Porém, em 1973 o sistema entra em colapso acarretando uma série de mudanças que vão caracterizar um conturbado período de reestruturação econômica. O autor ainda apresenta diversos fatores econômicos que justificam essas mudanças, como, por exemplo, a crise do petróleo e a alta da inflação, que levaram as empresas à busca pela reestruturação, racionalização, por novos produtos e outros fatores.

Se tem assim, uma série de novas experiências no âmbito da organização industrial e da vida social e política que segundo Harvey (1992), deu início a passagem do sistema capitalista de acumulação fixa para uma acumulação flexível, que se baseia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados, dos produtos e dos padrões de consumo. Surgiram setores de produção inteiramente novos. Sendo adotadas novas maneiras de fornecer serviços, novos mercados com a sua ampliação e grande crescimento de empresas transnacionais, além disso houve uma intensificação de inovações na área comercial, tecnológica e organizacional. Passando assim o mercado de trabalho por uma reestruturação radical.

Harvey (1992) ainda destaca que o aumento das massas desempregadas e o enfraquecimento do poder sindical permitiram que as empresas adotassem regimes

e contratos de trabalho mais flexíveis, havendo assim uma redução do emprego regular em troca do uso crescente de trabalhadores em regime de tempo parcial, temporário ou subcontrato. Todas essas transformações socioeconômicas resultantes da adoção de modelos flexíveis de gestão, reflete diretamente no mercado de trabalho, levando ao crescimento das atividades econômicas informais. As atividades informais se tornaram uma alternativa de trabalho em meio a um contingente de mão-de-obra que se encontrava fora dos padrões exigidos, como uma qualificação profissional necessária e/ou devido ao desemprego tecnológico.

Como uma dessas atividades destaca-se o comércio ambulante, que são atividades comerciais realizadas em espaços públicos, muitas vezes sem uma estrutura física permanente e que traduz mais do que uma nova forma de oportunidade de trabalho, mas como uma forma de sobrevivência frente ao desemprego. Essa forma de comércio pode abranger vendedores ambulantes, barracas de comida de rua, e vendedores de produtos diversos. Porém, essa prática enfrenta dificuldades, problemas relacionados a questões sanitárias e suas precariedades.

As dificuldades enfrentadas estão: na falta de estabilidade quando os vendedores ambulantes geralmente não possuem um local fixo, dificultando assim a construção da clientela regular; na falta de regulamentações que são exigidas para o comércio de rua, o que pode levar a problemas legais e multas. Em relação as questões sanitárias podemos destacar: a falta de infraestrutura adequada que pode levar a desafios em manter altos padrões de higiene ou de limpeza; o lixo gerado e pelo qual ninguém se responsabiliza; no preparo de alimentos que não se pode garantir que sejam preparados e manuseados de maneira segura podendo acarretar a transmissão de doenças alimentares. Já em relação as precariedades podem-se apontar: a instabilidade financeira podendo a renda muitas vezes variar significativamente de um dia para o outro; a falta de benefícios sociais como o seguro de saúde, aposentadoria ou licença médica, agravando a vulnerabilidade financeira e social; a falta de proteção legal e direitos trabalhistas; e outras.

Em contrapartida ao comércio de rua, mas também sendo uma alternativa de trabalho frente cenário da informalidade, surge indivíduos que levados pelas concepções do empreendedorismo desenvolvem o comércio dos *food parks* que diferentemente do comércio de rua, desenvolvem áreas específicas preparadas com estruturas para abrigar múltiplos vendedores trazendo um ambiente propício para

operação. Costumam oferecer mais conforto e comodidade aos clientes, dispondo de assentos, mesas e iluminação. Muitos desses espaços também incluem área de lazer e operam de acordo com regulamentações específicas. Para atuarem nesses espaços a maioria estão respaldados por um contrato com tempo indeterminado. Logo, os donos de *food parks* devem possuir um capital significativo para a sua entrada, estruturação e concepção. Desta forma, tanto o ambulante quanto o empreendedor em *food trucks* e/ou *food parks* fazem parte do setor de alimentos de rua que vão englobar uma variedade de indivíduos que oferecem refeições e lanches para consumo imediato. Porém, o *food truck* ou *food park* trará uma abordagem mais sofisticada e criativa dos pratos, enquanto a comida de rua tradicional será associada a opções mais simples.

Neste sentido, o surgimento do modelo de negócios *food parks* na cidade do Recife se tornou primordial para a estruturação desse novo modo de trabalho. Logo, discutir sobre a dinâmica empreendedora e os novos modelos de negócio: o caso dos *food parks* na cidade do Recife **justifica-se** primariamente pelo desenvolvimento de novos modelos de negócio que vão impactar diretamente o mundo do trabalho e o comportamento do trabalhador frente aos novos desafios e das novas formas de se oferecer os serviços. De forma secundária podemos justificar a importância do trabalho pela nova redefinição da comida de rua, oferecendo uma abordagem mais organizada, confortável e diversificada para a experiência de refeição ao ar livre e de lazer.

O desenvolvimento desse novo modelo de negócio na área de alimentação sugere oportunidades para que os empreendedores de alimentos comecem seus negócios com custos iniciais mais baixos do que teriam com um restaurante tradicional. Permite assim que chefs e cozinheiros entrem no mercado de alimentos com mais facilidade. Além disso, os *food parks* podem levar a revitalização de áreas urbanas subutilizadas e transformar em destinos interessantes para moradores locais ou visitantes. Contribuindo assim para a renovação dos bairros e crescimento da economia local.

Sendo assim, a presente pesquisa estabeleceu como **problema de pesquisa** como estão estruturados os *food parks* na cidade do Recife? E como **objetivo geral** investigar a estruturação desse modelo de negócio na capital pernambucana. Os **objetivos específicos** serão: 1. Investigar a influência das transformações no modo capitalista de produção no caso dos *food parks* na cidade do Recife; 2. Investigar as

relações econômicas espaciais envolvidas nesse modelo de negócio; 3. Analisar a estruturação e organização desse modelo de negócio na capital pernambucana.

Na etapa de **Metodologia** o presente estudo consiste em pesquisa do tipo carácter descritivo e exploratório, e o embasamento do método utilizado é o dialético (materialismo histórico e dialético) que visa investigar a estruturação dos *food parks* na cidade do Recife e relacionar com as transformações ocorridas tanto no mundo do trabalho como no cotidiano do trabalhador. Neste sentido, os resultados serão apresentados de forma quantitativa e qualitativa, a partir da coleta de informações de fontes primárias e secundárias, incluindo revisão bibliográfica além de entrevistas de estudos de caso.

Os procedimentos metodológicos incluem, em primeiro lugar, o levantamento dos dados secundários e a revisão da literatura para posterior contato com as fontes pessoais, a fim de promover a coleta de dados em campo. Em campo, foi realizado o georreferenciamento, para coletar a localização desses *food parks*, bem como foram aplicados questionários para entrevistar os agentes envolvidos na estruturação desse modelo de negócios: trabalhadores, proprietários de *food trucks*, e proprietários de *food parks*. A apresentação dos resultados quantitativos e qualitativos será acompanhada de uma análise direcionada ao contexto que configura o objeto de estudos de modo que se cumpra o papel científico desse projeto no sentido de alcançar os objetivos propostos.

Os próximos capítulos vão se estruturar em duas partes. A primeira parte irá abordar sobre: “Transformações do capitalismo moderno na contemporaneidade: do modelo de acumulação fixa à flexibilidade do trabalho.” Esse capítulo será subdividido em quatro seções. A primeira seção vai trazer à tona a estruturação do capitalismo durante a primeira revolução industrial, o modelo de acumulação capitalista e as reações desse modelo no mundo do trabalho.

Na segunda seção vai abordar a mudança do modo de acumulação fixa para um modelo flexível e quanto isso irá impactar nas relações de trabalho. Na terceira seção será enfatizado que o modelo flexível de trabalho e o avanço exponencial da tecnologia será responsável por extirpar diversos ambientes de trabalho. Na quarta seção observará a movimentação dos indivíduos frente ao desemprego e encontrando como saída, a inserção na informalidade.

A segunda parte irá abordar sobre: “O caso dos *food parks* na cidade do Recife.” Esse capítulo será subdividido em quatro seções. A primeira seção abordará

a entrada de novos indivíduos na informalidade. Sendo o comércio de alimentação de rua marcado não apenas por tradicionais ambulantes, mas agora também por empreendedores que encontraram no modelo *food trucks* ou *food parks* uma saída frente aos altos custos de um local próprio e/ou uma oportunidade para crescer em meio ao surgimento dessa nova modalidade apresentada.

A segunda seção trará uma reconstrução histórica do surgimento dos primeiros modelos de *food trucks* no mundo e suas transformações para chegar o que se tem hoje. A terceira seção trará o surgimento desse novo modelo no cenário brasileiro e os seus primeiros adeptos. A quarta seção trará por fim o levantamento das pesquisas de campo e explicando como está sendo estruturado esse novo modelo de negócio na capital pernambucana, respondendo assim o problema acima levantado.

2 TRANSFORMAÇÕES DO CAPITALISMO MODERNO NA CONTEMPORANEIDADE: DO MODELO DE ACUMULAÇÃO FIXA À FLEXIBILIZAÇÃO DO TRABALHO

Na perspectiva de ampliar a oferta de bens de consumo demandados por um contingente crescente da população e indisponíveis a partir dos modelos artesanais de produção, a complexificação da manufatura e a substituição da energia provida pela tração animal e pela força humana conduziu a mecanização dos processos produtivos emblemática pela Segunda Revolução Industrial (1850 a 1950) corriqueiramente denominada de período fordista. Ao modelo de regulamentação do processo de produção e, portanto, das estruturas institucionais que regem o comportamento social, segundo a abordagem definida por Harvey (1992), convencionou-se chamar de modelo de acumulação fixa.

Antes da chamada revolução industrial e do aparecimento do sistema de fábrica, a atividade produtiva era artesanal, com grande aplicação de trabalho manual devido à estrutura agrária que caracterizava a sociedade Inglesa. Os camponeses e artesãos se organizaram em corporações de ofício, onde o trabalho era, na sua maior parte, familiar. Eles cuidavam de todo processo, desde obtenção da matéria prima até à comercialização do produto final.

Com o crescimento populacional que demandava maior quantidade de produtos e mercadorias, bem como diante da emergência da burguesia industrial,

com o objetivo de aumentar o lucro, reduzir os custos e acelerar a produção, são empregados esforços que levam à passagem da manufatura para o sistema fabril, impulsionada pelo surgimento das máquinas a vapor, máquinas de fiar e do tear mecânico, resultando assim na mecanização dos processos.

Segundo Silva e Gasparin (2006), já em meados do século XIX, com a consolidação do processo científico e tecnológico, a chamada revolução industrial assumia novas formas devido à descoberta da eletricidade, a invenção dos meios de comunicação, e os avanços na produção de aço que foram essenciais para o desenvolvimento dos setores ferroviário, automotivo e metalúrgico. Nesse contexto, a chamada Segunda revolução industrial, na busca por elevar os lucros em relação aos investimentos feitos, conduziu ao extremo a especialização do trabalho, ampliando a produção de artigos em série, o que barateia o custo por unidade produzida em gigantes estruturas fabris, construídas com base na imobilização de vultuoso capital fixo.

Surgiram às linhas de montagem, esteiras rolantes por onde circulavam as partes do produto a ser montado, de modo a aumentar a produção. Em suma, todo esse conjunto de transformações econômicas e sociais levaram a eclosão da revolução industrial que fomentou o processo de constituição do sistema capitalista industrial e trouxeram mudanças visíveis com a substituição da manufatura pela indústria têxtil, do trabalho artesanal pelo da máquina e conseqüentemente a ascensão do modo capitalista de produção. Todas essas modificações trouxeram um novo panorama da vida social com impactos significativos nas relações sociais de trabalho e produção e que reverberam até os dias de hoje.

2.1 Modelo fixo de acumulação no capitalismo industrial e suas relações com o trabalho

O surgimento de uma nova visão do sistema industrial, ao longo de todo século XX, sobretudo a partir da segunda década, levou a formação de um modelo fixo de acumulação que é marcado pelas significativas mudanças nos processos de trabalho¹ e na relação entre trabalhador e empregador, na medida em que se estabelece a relação capital e trabalho.

¹As mudanças nas relações de trabalho foram estimuladas pela Revolução industrial, que entre os séculos XVII e XIX, provocou transformações econômicas e técnicas necessárias. Em termos

O conceito do trabalho segundo Gorz (1989) ganhou uma nova conotação. Passou a ser invenção do capitalismo industrial, onde a produção doméstica foi destronada pelo sistema manufatureiro, onde deixou de ser uma parte da vida e tornou-se um meio de “ganhar a vida”, onde o tempo de trabalho e o tempo de vida foram separados e onde a satisfação de produzir obras foi abolido em favor da satisfação que o dinheiro pode comprar.

Logo temos as principais transformações nas relações de trabalho que será marcada pela divisão social e técnica, e uma mudança no conceito de tempo e espaço, onde o espaço passou a ser separado entre local de trabalho, local de formação e de moradia, e o tempo era separado entre o trabalho e a vida pessoal. É nesse cenário em que se impõe uma nova ordem industrial em que se exige uma nova maneira de trabalhar, a insubordinação e a indisciplina dos trabalhadores em aceitar sua autonomia e modo de trabalhar vão se tornar um grande obstáculo.

É nesse contexto que surge o processo de organização da força de trabalho que se desenvolve a partir de um modelo fixo de acumulação que, segundo Antunes (2009), é marcada pelo binômio taylorismo/fordismo, onde cada qual desenvolveu suas teorias e práticas, controlada pela supremacia burguesa na economia, caracterizada pelo crescimento urbano favorecido pelo êxodo rural e pelo conseqüentemente aumento da classe operária.

Enquanto o sistema de fábrica foi responsável pela introdução do princípio de separação entre trabalho manual e intelectual no processo de trabalho, a organização da gerência científica (ou administração científica), por meio do Taylorismo² incumbiu-se de retirar dos operários, e transferir para os capitalistas, o controle de cada fase e atividade dentro do processo de trabalho, como também de seu modo de execução, baseado até então em um conhecimento prático advindo da experiência e tradição do ofício.

econômicos, refere-se à passagem do capitalismo comercial para o industrial, e em termos técnicos, corresponde à passagem da produção artesanal ou manufaturada para a fábrica.

²O movimento chamado de taylorismo tem como precursor o engenheiro norte-americano Frederick Winslow Taylor, que na virada do século XIX para o século XX, introduziu uma forma avançada de controle do capital para elevar a produtividade do trabalho e melhorar a eficiência da organização. Em seu livro *Princípios da Administração Científica*, publicado em 1911, Taylor observou que as habilidades e métodos usados pelos operários em indústrias eram ineficientes, e os trabalhadores eram indisciplinados e que poderiam produzir em maior escala. Devido a isso foi aplicado um maior controle em todos os tempos e movimentos do trabalhador, principalmente com a introdução da divisão do trabalho em direção e execução, onde o trabalhador passou a ser supervisionado para saber se estava executando a função de forma correta.

Logo, a divisão do trabalho industrial produz a diferenciação entre trabalhadores especializados e não especializados. Antunes (2009), afirma também que esse modelo de acumulação causa a “desantropomorfização do trabalho”, ou seja, o trabalhador passar a ser um apêndice da máquina-ferramenta, já que sua ação é representada por um conjunto repetitivo de atividades que resultam coletivamente em um produto final.

Posteriormente, Henry Ford³ aprimora as técnicas tayloristas e aprofunda a racionalização e simplificação do trabalho industrial. Segundo Harvey (1992) a diferença de Ford para os outros empresários da época era a sua compreensão de que não era suficiente apenas uma nova organização com a produção em massa, mas era necessário criar uma demanda efetiva para essa oferta. Logo, o que distingue o fordismo do taylorismo era a visão de Ford e seu reconhecimento claro de que a produção de massa significava consumir em massa.

O autor ainda argumenta que não deveria ser mudada somente a organização, mas que seria necessário um novo sistema de reprodução da força do trabalho, uma nova política de controle e gerência, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista. Antes, se procurava administrar a execução de cada trabalho de maneira individual, agora isso era realizado de forma coletiva, pela via da esteira. A criação da linha de montagem acelerou a produção, padronizou as peças facilitando, assim, as atividades dos trabalhadores.

Ainda de acordo com Harvey (1992) Ford acreditava que o novo tipo de sociedade poderia ser construído apenas com a aplicação correta do poder corporativo, ou seja, propondo para os operários um salário de cinco dólares por uma jornada de oito horas de trabalho, e assim obrigando o trabalhador a adquirir uma disciplina necessária para trabalhar no sistema de linha de montagem de alta produtividade.

³Henry Ford, empreendedor norte-americano, fundador da “Ford Motor Company”, na cidade de Detroit, que foi a primeira a fabricar veículos em série. Considerava o automóvel um utilitário que deveria ser produzido amplamente de modo a estar ao alcance do homem comum. Ele alcançou seu intento investigando na racionalização da produção. Por meio da linha de montagem, com uso de esteira mecânica, teve início à produção em série, método de produção que permite fabricar em grandes quantidades produtos padronizados, seja no desenho, no material, no instrumental e na maquinaria utilizados, seja nos gabaritos de trabalho, sempre pensados com vista a alcançar o menor custo possível.

Também uma forma de dar mais tempo disponível ao trabalhador e de aumentar a sua renda para consumir os produtos produzidos em massa pelas corporações. Mas a verdade era que essa nova forma de produção mudou todo o perfil da força de trabalho, pois ela passou a ser submetida a políticas mais “rígidas” de controle dos processos produtivos trazendo assim diversos problemas sociais, psicológicos e políticos.

Por mais que se tentasse cercear a criação dos trabalhadores, eles não deixavam de imprimir o seu traço pessoal, de inserir a sua ‘fisionomia’ própria, de manifestar suas idiossincrasias seja nos produtos seja nos processos. (Bianchetti, 1999, p. 136).

O modelo de acumulação fixa marca todo um contexto social, político e econômico durante a maior parte do século XX, sobretudo no período pós-segunda guerra mundial. Esse período ficou conhecido como “período de ouro do capital” (Hobsbawm, 2009) e se caracterizou por altas taxas de crescimento econômico, salários reais altos, elevados padrões de consumo, poder dos sindicatos e benefícios sociais exercidos pela interferência do Estado na economia.

Isto é, um dos fatores para o grande crescimento econômico na indústria foi em grande parte o avanço do Fordismo em escala mundial e sendo ampliado para outros tipos de produção que não é a industrial. Além disso, outros fatores para o crescimento econômico nesse período foram: o avanço tecnológico (A tecnologia exigia pouca mão de obra, ou até substituíam), a divisão técnica e territorial do trabalho, e as modificações na estrutura estatal quanto ao papel do estado na economia.

Harvey (1992), afirma que esse período teve como base um conjunto de práticas de controle de trabalho, tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico. O plano socioeconômico era marcado pelo estabelecimento de políticas sociais e econômicas como, o Estado de Bem-Estar Social juntamente com o Keynesianismo que assim representaram os principais pilares político-ideológicos de regulamentação do sistema. O Estado assegurava o sistema por meio de intervenções de ordem econômica, promovendo investimentos no setor social e produtivo e assim garantindo o atendimento às necessidades básicas do trabalhador.

A regulação e intervenção estatal Keynesiana, consolidada no Estado de Bem-estar social (*Welfare State*) ocorreram nos países centrais do capitalismo,

operando uma gestão social do sistema e concretizando de acordo com Netto (1994) um Estado com forte iniciativa no campo de políticas sociais redistributivas e com pronunciada intervenção por serviços e equipamentos sociais, fiador de controles tributários sobre o capital e articulador institucional de parcerias entre capital e trabalho, sobre a base do jogo político democrático.

Durante todo o processo de expansão do capitalismo, o Estado desenvolve políticas sociais e de emprego ligadas com a produtividade e lucratividade das empresas sob o controle do grande capital. Essa intervenção regulatória, é voltada unilateralmente para a força de trabalho economicamente ativa e inserida no sistema produtivo.

O Keynesianismo, ao desenvolver políticas sociais e de emprego, incorpora um Estado de Regulação, de reivindicações dos trabalhadores que passam a ceder ao ideário do pacto social fordista-keynesiano. Esse acordo configura a derrota do movimento sindical operário, que consolidou o terreno político para a hegemonia do pacto especificado, e consolidou um sindicalismo nos marcos da institucionalidade, com garantia de um terreno seguro para o movimento do capital.

A partir de 1960 a economia passou a ser transnacional, configurando assim uma nova divisão internacional do trabalho, o qual foi bastante significativa para a mudança da economia capitalista. Consequentemente marcando o fim do Período de Ouro do capital e o início de um novo período de crise do capitalismo.

(...) O fordismo aparece com perda de velocidade, entretanto em seu impulso pela conjunção de uma crise de eficácia e de um esmorecimento de legitimação: a cadeia de produção peca por “rigidez”, ao passo que a “cadeia” das certezas de um desenvolvimento inexaurível é quebrada de maneira patente. A adoção de diversas estratégias pelos capitalistas não logrou impedir nem o agravamento dos problemas estruturais de lucratividade, nem (no nível macroeconômico) a perda de eficácia do complexo modo de “regulação” fordista. Por isso, o sistema de produção em massa se encontra abalado, desvitalizado tanto pela crise disciplinar dos métodos taylorianos/fordistas como pelo espectro de não- reproduzibilidade do “compromisso” fordista rastejante. (Benko, 1996, p.19).

Sendo assim, em meados da década de 1970, o padrão de acumulação fixa entra em declínio e o modelo capitalista passou a apresentar sinais de esgotamento. Tudo isso relacionado ao desequilíbrio entre o crescimento da produção e capacidade de compra, diminuição da mão-de-obra, e desajustes no sistema de

preços aliado a estagflação econômica. Um dos principais fatores apontados como causas exógenas que agravaram a situação foi a crise do petróleo, a partir do aumento excessivo do preço do barril, resultando em uma alteração significativa no custo da base energética, afetando todas as economias, e ocasionando perda de competitividade nos mercados mundiais. Coloca em risco o modelo de produção em massa adotado no período do grande crescimento econômico entre 1945 e 1973 (Hobsbawen, 2009).

O esgotamento do modelo de produção fixa se deu não apenas na esfera produtiva (retração do consumo, queda da taxa de lucro), mas também na esfera social, com a falência do Estado de Bem-Estar social e as conquistas sociais e trabalhistas do movimento operário. Com isso, a crise do capital tomou grandes proporções, que junto com a inserção da tecnologia microeletrônica (robôs, máquinas de comando numérico, computadores), levou a profundas transformações no ritmo, qualidade e precisão no ambiente de trabalho.

2.2 A transformação das relações com o trabalho a partir do modelo flexível de acumulação

As transformações econômicas e sociais ocorridas nos anos 1970, são marcadas pela crise do capitalismo, e a ruptura do paradigma industrial e tecnológico impulsionado a partir da Segunda Revolução Industrial, e a consolidação de um novo modelo que entraria em conflito, não somente com o velho padrão industrial, mas sobretudo nas relações salariais e padrões de consumo. Essas transformações, associadas ao acirramento da concorrência mundial no mundo capitalista, entrada de novas tecnologias, quedas nas taxas de consumo, e ação de trabalhadores organizados que realizavam boicotes e greves na linha de produção, configura o que se convencionou chamar de Terceira Revolução Industrial ou também chamada de Revolução Técnica Científica Informacional⁴, que vão marcar a

⁴Termo cunhado pelo geógrafo brasileiro, Milton Santos (1997) faz uma periodização da história do meio geográfico como uma complexidade de sistemas de objetos e de ações como totalidade em três períodos, o próprio autor admite que é uma divisão grosseira, pois não se deve fragmentar a realidade espacial do processo de desenvolvimento geográfico, já que é uma totalidade complexa. *Período Meio técnico* – transformações das coisas naturais. *Meio Técnico Científico* - introdução de objetos e espacial do processo de desenvolvimento geográfico, já que é uma totalidade complexa. *Período Meio técnico* – transformações das coisas naturais. *Meio Técnico Científico* - introdução de

união entre a técnica e ciência sob o manto do mercado global. Contribuindo assim para afirmar e moldar um novo processo de acumulação do tipo flexível. Colocando-se em construção ao longo dos anos 1980 um novo padrão de acumulação de capital, baseado na flexibilização dos processos e mercado de trabalho, nos produtos e padrões de consumo, em contraposição ao modelo rígido até então adotado.

Quadro 1 - Saltos Históricos dos Serviços à Luz da Periodização Proposta por Milton Santos

PERÍODOS	SALTOS HISTÓRICOS	FATORES
TÉCNICO (DA FORMAÇÃO DO CAPITALISMO ATÉ MEADOS DO SÉCULO XVIII)	Criação e aperfeiçoamento dos mecanismos técnicos, a exemplo das funções urbanas: alojamento, defesa, alimentação, exercício da religião, comércio, etc.	Crescimento e expansão urbana das cidades, principalmente em função do capitalismo
TÉCNICO- CIENTÍFICO (MEADOS DO SÉCULO XVIII, PASSANDO PELO SÉCULO XIX E CHEGANDO A MEADOS DO SÉCULO XX)	Crescimento, expansão e diversificação dos serviços, sob os princípios mais reguladores, tendo tido ápice no período de consolidação do capitalismo industrial, chegando ao período do fordista-keynesiano. Busca de mais equilíbrio entre os serviços de interesse econômico e os de interesse social.	Racionalização instrumental dos princípios modernistas, com maior intervenção do Estado na reorganização dos espaços urbanos.

objetos e sistemas que se inserem tecnologias. *Meio Técnico Científico Informacional* – união entre a técnica e ciência guiada pelo mercado, se tornando global devido aos impulsos conjuntos.

TÉCNICO- CIENTÍFICO- INFORMACIONAL (A PARTIR DE MEADOS DO SÉCULO XX)	Expansão e consolidação do fordismo-keynesianismo no mundo, seguidas da aceleração e intensificação de processos mais flexíveis de crescimento, expansão, diversificação e fragmentação dos serviços e dos lugares do seu acontecer, no seio do próprio fordismo-keynesianismo. Peso maior dos serviços de interesse econômico, mas com serviços de interesse social onde existem movimentos sociais fortes.	Intensificação do processo de globalização neoliberal, frente a resistências de modelos mais reguladores.
--	--	---

Fonte: Milton Santos. 1997.

Antunes (2009) e Harvey (1992) afirmam que a grande recessão vivida pelo modo capitalista de produção, que teve seu auge em 1973 com o choque do petróleo, marca o momento de mudança no padrão de acumulação capitalista e o início da busca de um novo modelo tecnológico e organizacional do trabalho. Logo, o processo de reestruturação do capitalismo estabelece dois tipos diferentes de ajuste estrutural, o primeiro acontece na esfera da produção - A reestruturação produtiva, e o segundo na esfera política do Estado referenciado ao neoliberalismo⁵. O neoliberalismo surge após Segunda Guerra mundial, com uma reação contra o Estado de regulação de bem-estar Social - *Welfare State* – sustentado pela social-democracia, no modelo keynesiano.

O ideário neoliberal surge para combater as raízes da crise que se originava no poder dos sindicatos e do movimento operário, que pressionavam por condições

⁵ Neoliberalismo: É marcado por um estado forte, na busca da estabilidade monetária, diminuição dos gastos sociais, reformas fiscais para incentivar os investimentos privado, restauração das taxas de desemprego, afastamento da regulação econômica deixando que o próprio mercado operasse a desregulamentação.

de vida e trabalho, melhores salários e realizavam grandes gastos sociais, que eram assumidos pelo Estado. Com isso, o Neoliberalismo entra com o objetivo de combater o keynesianismo, e possibilitar ao grande capital arquitetar um plano internacional de expansão. A programática liberal se inicia, e é marcada por um Estado mínimo e mercado máximo, possuindo também uma política econômica monetarista marcada por privatizações de empresas estatais, onde o Estado mínimo e máximo são elementos constitutivos do grande capital dos oligopólios. Já na esfera de produção, a concepção de reestruturação produtiva, ou seja, a atual recomposição do ciclo de reprodução do capital pode ser discutida pelo David Harvey, em “Condição pós-moderna” (1992) e pelo Ricardo Antunes em “Os sentidos do trabalho” (2009).

Antunes (2009) tenta caracterizar esse momento como uma mudança dentro da própria estrutura da sociedade capitalista e não como rompimento com os grandes parâmetros que a caracterizariam. Ele contrapõe o antigo modelo fixo aos novos modelos tecnológicos e organizacionais das empresas. Já Harvey (1992) busca compreender as transformações nas relações entre capital e o mundo do trabalho, ocorridas na nova configuração do capitalismo e suas relações de produção após os anos de 1970, a partir do confronto entre as ideias de ruptura e de continuidade. O autor expõe a atual conjuntura é um novo padrão de acumulação capitalista, a acumulação flexível, em contraposição ao modelo fixo e sua rigidez.

A acumulação flexível, como vou chamá-la é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”. (Harvey, 1992, p. 140).

O novo paradigma técnico-produtivo, a flexibilidade, se dá de duas formas: Interna e Externa. Na forma Interna, ela se relaciona à mudança no papel do trabalhador em relação ao fordismo: exigindo polivalência, autocontrole, autonomia e formação técnica geral na medida em que o próprio processo produtivo é flexibilizado não seguindo mais a rígida separação das etapas de produção. Na

forma Externa, a flexibilidade se relaciona a mobilidade do emprego e ao custo da mão-de-obra que são fatores determinantes para o preço do produto final. Marca assim, o alto nível de subcontratação e mão de obra maleável (empregos precários, temporários, trabalho autônomo) com horários ou jornada de (tempo parcial, horários variáveis). (Boltanski; Chiapello, 2009).

Antunes (2009) afirma também que a partir dessas mudanças ocorreram o que ele chamou de umaprocessualidade contraditória que, de um lado verificou uma redução do trabalho industrial fabril e de outro um aumento do subproletariado, do trabalho precário, e um assalariamento no setor de serviços. Ele ainda observa, que há um crescente explosivo no setor de serviços, evidenciando assim uma nítida redução do proletariado fabril devido a automação, robótica, microeletrônica, gerando o que se considera segundo ele o mais brutal resultado de todas as transformações: o desemprego estrutural⁶.

Ainda destaca outra tendência que surge que é a subproletarização do trabalho que carrega consigo: o trabalho precário, parcial, temporário, subcontratado e terceirizado. Nas regiões que anteriormente careciam de tradição industrial, os focos de acumulação flexível foram solapando o trabalho organizado e levando crescimento do desemprego estrutural.

Antunes (2009) fazendo uma leitura sobre David Harvey ainda afirma que as transformações vivenciadas no capitalismo através da acumulação flexível na Terceira Itália⁷ e de outras regiões como Suécia trouxeram consequências em diversas direções, mas foi o modelo japonês que teve seu maior impacto. Tanto pela revolução técnica, quanto pela potencialidade.

Segundo Gounet (2002) nasce então um sistema produtivo que recebe os seguintes nomes: *Toyotismo*⁸, *just-in-time*, método *kanban*, ou até de métodos

⁶Desemprego Estrutural: Desemprego ocasionado pela introdução de novas tecnologias, que visam a substituição de mão de obra humana por computadores e máquinas automatizadas.

⁷Caracteriza-se por grupos de pequenas empresas onde se localizam as seguintes regiões: Milão, Turim, Bolonha, Florença, Ancona, Veneza, Modena e Gênova. Elas possuem como principal estratégia a inovação contínua e a utilização de métodos flexíveis de produção.

⁸O *Toyotismo* ou conhecido também como *Ohnismo* é um sistema de produção baseado na fabricação sob demanda. Foi criado no Japão por Taiichi Ohno (1912-1990) que é considerado o criador do Sistema Toyota de produção e o pai do sistema *Kanban*. Logo cedo desenvolveu as ideias de Kiichiro Toyoda o então presidente da empresa Toyota. E criou o sistema que reduziria o desperdício durante o processo e a eliminaria das mercadorias de estoque.

flexíveis. A nova organização foi implantada nas décadas de 1950 a 1970 com uma dupla origem. A primeira era que as empresas japonesas precisavam ser tão competitivas quanto as empresas americanas sob a pena de desaparecerem. A segunda origem é a necessidade de aplicar o fordismo no Japão, mas segundo o presidente da Toyota, Kiichiro Toyoda⁹, eles não desejavam copiar o método produtivo norte americano, mas apenas tirar partido da experiência e lançar da criatividade e própria pesquisa para conceber um método produtivo adaptado a situação do país.

Então, os novos métodos de produção consistiam: (1) diferente do modelo fordista que tinha como meta produzir o máximo em grandes volumes, no sistema Toyota foi adotado o que chamou de estoque mínimo¹⁰. Só se produzia o que era vendido e o consumo condicionava toda a organização da produção. A produção era puxada pela demanda e o crescimento pelo fluxo; (2) combatiam todo o desperdício para que houvesse fluidez no processo. Limitavam ao máximo o tempo de transporte, estocagem e controle de qualidade; (3) romperam com a relação que o fordismo criou de um homem/uma máquina e estabeleceu o trabalhador polivalente onde se operava em média de cinco máquinas. Visando não mais um trabalho individualizado e racionalizado, mas um trabalho em equipe; (4) estabelecimento do Sistema *Kanban*¹¹; (5) segue o princípio que era necessário preparar ao máximo, antecipadamente, as operações de mudança, para reduzir ao mínimo a intervenção quando a máquina está parada; (6) marcado pelo que se chamou de cinco zeros: zero atrasos, zero estoques, zero defeitos, zero panes, zero papéis.

Se fosse resumir o sistema toyotista em uma frase, diríamos que é um sistema de organização da produção baseado em uma resposta imediata às

⁹Empreendedor japonês, criador de uma das maiores fabricantes de automóveis do mundo – *Toyota Motor Company*. Era filho do Sakichi Toyoda, o fundador da *Toyota Industries Co. Ltda.* O considerado também Pai da revolução industrial japonesa.

¹⁰O Estoque mínimo se baseia um pouco no exemplo dos supermercados: enche-se as prateleiras, os clientes vêm, se servem e, conforme fazem as compras, a loja volta a encher as prateleiras. No estoque mínimo que é apresentado aos clientes, eles escolhem e depois restitui o estoque em função daquilo que foi vendido.

¹¹É um termo de origem japonesa que significa “cartão” ou “sinalização” que tem como objetivo indicar e acompanhar o andamento da produção dentro da indústria. Por exemplo, quando a equipe precisa de um painel para o carro que está montando, pega um painel reserva. Com isso retira o *Kanban* da peça empregada, e este volta para o departamento que fabrica painéis, logo essa unidade sabe que será necessário reconstituir o estoque esgotado.

variações da demanda que exige, portanto, uma organização flexível do trabalho (inclusive dos trabalhadores) e integrada. (GOUNET, 2002, p. 29).

Em resumo, as principais características centrais no modelo flexível é a produção de pequenos lotes com uma maior variedade dos produtos levando a eliminação dos estoques (estoque mínimo), conforme a lógica *Just in time* que, de acordo com Antunes (2009), objetiva o melhor aproveitamento do tempo de produção, incluindo o transporte, o controle de qualidade e o estoque. E o sistema *Kanban*, que utiliza placas ou senhas para a reposição de preços e de mercadorias, mantém os estoques no mínimo, para repô-los de acordo com a demanda, constituindo ambos a substância do modelo japonês.

Além disso, o processo de flexibilização do trabalho conduziu à desregulamentação de direitos sociais e trabalhistas: reduziu o operariado fabril, estimulou o trabalho precário e parcial, ampliou o desemprego estrutural, e incrementou um dos processos de mais destaques no novo modelo de produção que é a terceirização no interior das empresas, pois, com a horizontalização da organização do trabalho, as grandes empresas passaram a não mais realizar todas as atividades necessárias, contratando, então, parte de suas atividades e criando uma rede de fornecedores subcontratados estáveis.

Harvey (1992) destaca ainda que as transformações da estrutura do mercado de trabalho trouxeram mudanças importantes para a organização industrial. Como o aumento da competição, redução do poder aquisitivo do trabalhador e enfraquecimento do poder sindical, que começa a atuar na defensiva em razão da grande quantidade de mão-de-obra excedente (desempregados ou subempregados, ou precarizados vinculados à economia informal).

A subcontratação abre oportunidades para a formação de pequenos negócios e o reaparecimento de trabalhos familiares e paternalistas. Além disso, se teve um rápido crescimento de economias “negras”, “informais” ou “subterrâneas” que levou a um aumento da junção entre sistemas de trabalho “terceiro-mundistas”. Podendo indicar o surgimento de novas estratégias de sobrevivência para os desempregados ou os discriminados.

A transformação da estrutura do mercado de trabalho teve como paralelo, mudanças de igual importância na organização industrial. Por exemplo, a subcontratação organizada abre oportunidade para a formação de pequenos negócios e, em alguns casos, permite que

sistemas mais antigos de trabalho doméstico, artesanal, familiar (patriarcal) e paternalista ("padrinhos", "patronos" e até estruturas semelhantes à da máfia) revivam e floresçam, mas agora como peças centrais, e não mais apêndices do sistema produtivo. (HARVEY, 1992, p.145).

Em suma, a década de 1980 foi marcada pela expansão sustentada pela estabilidade de preços, recuperação do aumento da produtividade e a presença de novas tecnologias. Contudo, a introdução das novas tecnologias desencadeou uma série de efeitos sociais que afetaram tanto aos trabalhadores, como a sua organização. Como exemplo a presença da automação microeletrônica, que levou a uma diminuição dos coletivos operários e uma mudança na organização dos processos de trabalho.

Os efeitos atingiram os processos e condições de trabalho, na qualificação da força de trabalho, na saúde do trabalhador e nas políticas de ocupação, afetando assim a questão do emprego, e ocasionando o chamado desemprego estrutural que foi aproveitado pelo capital para redefinir suas relações com o trabalho e impor novas formas de produção. Ao mesmo tempo à reestruturação produtiva proposta foi colocada novos padrões de desempenho para defender as relações entre capital/trabalho, atingindo o trabalho devido às relações e práticas tradicionais, precárias e intensas, fortalecendo assim o capital pela adequação de processos modernos, tecnologicamente viáveis, com investimentos financeiros públicos e privados, marcando a acumulação flexível.

De acordo com Antunes (2009) afirma que a "substituição" do *fordismo* pelo *toyotismo* não deve ser entendida como um novo modelo de organização livre de mazelas do sistema produtor e muito menos como um avanço em relação ao capitalismo da era fordista e taylorista, pois segundo Gounet (2002) o que há na verdade é uma intensificação da exploração do trabalho, pelo fato de que os operários atuam simultaneamente em várias máquinas. Segundo ele, para uma efetiva flexibilização da produção era necessário também a flexibilização dos trabalhadores.

2.3 A enfática deterioração do trabalho na indústria pelo progresso emblemático pela revolução 4.0

A partir da lógica flexível de produção, distribuição, consumo e as inserções de inovações tecnológicas, como a automação, a robótica e a microeletrônica, desencadeou o desemprego estrutural, marcado por extirpar postos de trabalho e funções em favor da automação nos processos de trabalho. Para suprir assim as demandas mais individualizadas do mercado, foi necessário o rompimento da relação um-homem-uma-máquina, essa que fundamentou o fordismo, e o estabelecimento da relação um-homem-várias-máquinas, junto com o amplo uso da tecnologia fundamentada no modelo Toyota. Porém, esse modelo vem encontrar seu ápice no que vem sendo estudado como Quarta Revolução Industrial ou também chamada Indústria 4.0 que faz emergir a nova interação “máquina-máquina” (M2M).¹²

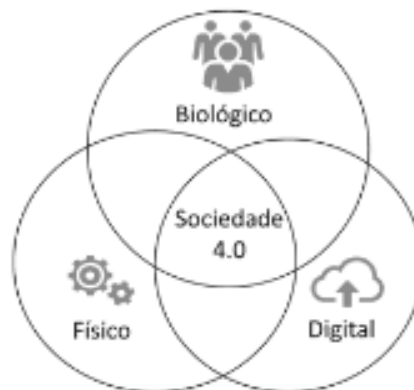
O conceito de Quarta Revolução Industrial foi proposto em 2016 pelo fundador do Fórum Econômico Mundial, Klaus Schwab, onde essa nova fase seria marcada pelos sistemas de produção que trabalhariam entre si de modo flexível em nível global. Ela é marcada por ondas de novas descobertas que ocorrem ao mesmo tempo em áreas que vão desde o sequenciamento genético até a nanotecnologia, das energias renováveis até à computação quântica. O que vai diferenciar essa nova fase das demais revoluções ocorridas desde a Revolução Industrial do século XVIII, do salto da indústria automotiva do século XX e da reestruturação produtiva a partir da década de 1970 será a fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos. Ainda nas palavras de Klaus Schwab (2017 p.11) “estamos no início de uma revolução que está mudando fundamentalmente a forma como vivemos, trabalhamos e nos relacionamos um com o outro”.

Para o autor existe três fatores que levam a considerar que estamos vivenciando a chamada Quarta Revolução Industrial. Primeiro, a velocidade exponencial de transformação que as coisas acontecem. Segundo a amplitude e a profundidade das mudanças que modificam as coisas que fazemos e como fazemos. Terceiro, o impacto sistêmico, modificações de sistemas inteiros entre países e

¹² M2M: Machine to Machine (Máquina para máquina – Sistema de transmissão através de um dispositivo remoto conectado a uma ou mais máquinas, enviando informações por wireless em tempo real).

dentro deles, na sociedade, nas organizações e na população. A Quarta Revolução Industrial é um conceito de indústria que vai englobar as principais inovações tecnológicas dos campos de automação, controle e tecnologia da informação, todos eles aplicados aos processos produtivo humanos. As principais tecnologias que vão impulsionar essa nova revolução se categorizam em: mundo físico, mundo digital, e mundo biológico. Todas elas se encontram inter-relacionadas e acabam por beneficiar uma à outra com base em descobertas e processos realizados por cada uma delas. A abrangência dos três mundos, conforme apresentado na Figura 1, tem um impacto muito significativo capaz de impulsionar a Quarta Revolução Industrial e gerar uma nova organização social – A chamada Sociedade 4.0 que é formada pela Indústria 4.0; a Saúde 4.0; o Hospital 4.0, a Cidade 4.0, enfim todos os setores e agentes numa versão transformada pelo fim dos limites entre esses mundos. (Schwab, 2017).

Figura 1 - Indústria 4.0



Fonte: Schwab (2017)

A indústria 4.0, é o aspecto mais visível da Quarta Revolução industrial tem o seu termo originário na Alemanha, na feira de Hannover com o intuito de explicar a nova estruturação de cadeias globais de valor (fragmentação das etapas de produção de bens e serviços), através de “fábricas inteligentes” que são capazes de fabricar produtos de forma mais eficiente com a comunicação e integração entre máquinas, pessoas e recursos. Todas essas modificações dos métodos de produção físico em sistemas virtuais de fabricação se tornam muito mais flexíveis e ocorrem de maneira autônoma e integrada. (Fiorini, 2022).

Sob a ótica brasileira, os impactos causados por essa nova etapa da industrial serão sentidos em várias dimensões sem que exista um consenso. Apesar de existir uma expectativa positiva em relação à capacidade de as tecnologias contribuírem para o desenvolvimento econômico, observa-se também uma perda líquida de empregos em curto prazo, levando a possibilidade que o progresso da economia e das empresas sejam desfrutados apenas por uma parcela da população. (Schwab, 2017).

Uma pesquisa realizada pela *Boston Consulting Group* (BCG) concluiu que a entrada da robótica e informatização do processo produtivo, 610.000 postos de trabalho serão fechados, mas em contrapartida um aumento de 960.000 novos empregos com especialização em TI. (BCG, 2015). Essa mudança no mercado de trabalho acarreta uma modificação no perfil dos profissionais, que devem possuir segundo Millani (2016) as seguintes características:

- a) Boa formação: Formação bem estruturada e conhecimentos multidisciplinares;
- b) Conhecimento variado: se manter atualizado sobre as novas tecnologias;
- c) Senso de Urgência: saber atuar com rapidez em determinadas situações;
- d) Bom relacionamento: relacionamento respeitoso e ético entre os profissionais.

A revolução tecnológica estabelece uma nova compreensão, que as competências necessárias para o desenvolvimento pleno do ser humano vão estar ligadas à inserção no processo produtivo, logo se busca formar indivíduos mais flexíveis e capazes de solucionar problemas de maneira cada vez mais rápida, de utilizar sua criatividade para assimilar as mudanças e de adaptação, atendendo assim aos interesses do paradigma pós-fordista. (Macedo, 2002)

Em 2020, o relatório do futuro do trabalho, edição que pertence ao Fórum Mundial *The World Economic Forum* (WEF), divulgou uma lista das principais habilidades do futuro que todo profissional deve buscar desenvolver acompanhando o ritmo das mudanças, dentre eles estão: Resiliência, Tolerância ao estresse, flexibilidade, inteligência emocional, resolução de problemas, criatividade, inovação, liderança, e flexibilidade cognitiva. Todas essas mudanças atingem, segundo Grohman e Oliveira (2015), especialmente os operários mais idosos que vão

experimentar a desvalorização dos antigos saberes e vão enfrentar dificuldades no aprendizado dessas novas qualificações, conclui-se assim que a capacidade de ser flexível, no sentido de se adaptar as mudanças às circunstâncias e responder com eficiência a elas, torna-se uma espécie de valor social que ganhará voz em torno de noções como empreendedorismo e capital humano¹³.

Essa nova mentalidade, as chances de trabalho se mostram como se dependessem de estratégias individualizadas por pessoas dispostas, ou não a aproveitar as “janelas de oportunidade” podendo ser capaz de escrever o seu destino de maneira competitiva, inovadora e eficiente, orientados pela aquisição de conhecimentos e capacidades que possuem valor econômico. Dar início, assim, a um aprofundamento do super indivíduo, carregado de autonomia e motivação, idealizado pelo neoliberalismo, que vai levá-lo a se posicionar em meio as mudanças do mercado de trabalho. É dentro do contexto da valorização de características como a flexibilidade, inovação, criatividade que a noção do empreendedorismo e a figura do empreendedor ganham centralidade e se ajusta assim uma nova gramática incorporada no mercado de trabalho.

Quadro 2 - Comparativo entre os modos de acumulação capitalista

	ACUMULAÇÃO FIXA	ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL – 1º ESTÁGIO	ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL – 2º ESTÁGIO: REVOLUÇÃO 4.0
PRODUÇÃO	Em massa, produção homogênea e vertical.	Pequenos lotes, produção heterogênea e horizontal.	Pequenos lotes, produção heterogênea e horizontal.
ESTRUTURA FABRIL	Verticalizada, realizando a maioria das funções da empresa.	Horizontalizada, repassando a outras empresas em forma de terceirização.	
TAREFAS	O trabalhador realiza uma única	O trabalhador realiza múltiplas	O trabalhador realiza múltiplas

¹³ Conjunto de conhecimentos, habilidades, e atitudes de uma pessoa ao desempenhar um trabalho que irá produzir valor econômico.

	tarafa	tarefas	tarefas.
RITMO DE TRABALHO	Baseado no ritmo das máquinas e da esteira.	Baseada na demanda e trabalho em grupo.	Nível exponencial.
FORÇA DE TRABALHO	Políticas rígidas de controle. Emprego de elevados contingentes de mão de obra	Políticas flexíveis nos processos. Substituição do trabalho rotineiro por máquinas	Substituição progressiva do trabalho qualificado pelo emprego de tecnologia em alguns setores. Em outros uma “proletarização” da força de trabalho especializada em forma de novos “trabalhadores repetidores” no suporte, alimentação de dados e ajustes do trabalho realizado pela máquina.

Fonte: Autoria Própria (2023)

2.4 A emergência de uma nova força de trabalho e o estabelecimento do empreendedorismo

Diante do quadro onde a indústria 4.0 se expande de modo exponencial fazendo que os empregados não consigam se adaptar as mudanças que exigem um novo perfil de trabalhadores, vai se instaurar a valorização dos processos de terceirização, informalidade, flexibilidade e a precarização, que levará a centralidade da prática empreendedora e será de fundamental importância nas políticas de enfrentamento ao desemprego. Essa noção empreendedora irá corroborar para a desconstrução da clássica que se tem do trabalho assalariado e regulado pela proteção social do Estado, dará ao indivíduo a responsabilidade do seu sucesso ou fracasso, e ao

Estado apenas a intervenção para garantir condições mínimas para que o empreendedor se desenvolva.

O emprego tradicional das pessoas, calcado no trabalho assalariado, tem-se mostrado cada vez mais ineficiente em termos de ocupação disponível, até mesmo nos países industrializados. Neste sentido, portanto, a solução seria estimular o trabalho por conta própria ou o auto emprego, a partir do suprimento de crédito para os pobres viabilizarem economicamente os seus pequenos empreendimentos, (Santiago, 2000, p.5).

A prática empreendedora irá se difundir entre aqueles que estão em busca de trabalho em meio ao cenário de desemprego, onde vê o empreendimento como único, ou melhor investimento pois enxerga a possibilidade para sobreviver financeiramente, ou até ascender socialmente. Segundo o *Global Entrepreneurship Monitor* (GEM, 2011), que é considerado o maior estudo sobre a dinâmica empreendedora no mundo e propõem medir a parcela de indivíduos que vão para o empreendedorismo e avaliar os motivos. Eles afirmam os indivíduos são levados ao empreendedorismo pela necessidade ou oportunidade. Os empreendedores por necessidade se envolvem por não terem outra opção de trabalho que possibilite a sua sobrevivência, logo os indivíduos são motivados a criarem sua empresa de forma compulsória (auto emprego) podendo resultar em uma alta probabilidade de fracasso, devido à falta de planejamento adequado. (Carrão, Johnson e Montebelo, 2007)

Já os empreendedores por oportunidade, são os indivíduos que identificaram uma oportunidade de negócio e que pretendem seguir. Tem como essência a capacidade de inovar, logo o ato em si de abrir uma empresa não deve ser categorizado como ato empreendedor, mas o processo criativo de novas concepções que vão alterar a forma tradicional que era utilizada. (Fernandes; Santos, 2008; Maciel, 2009). O empreendedorismo pode ser visto para alguns autores de forma positiva, considerando-o importante para o crescimento econômico e crescimento regional, mas para outros de forma negativa, apontando-o como um enfretamento da informalidade e ao desemprego estrutural.

Oliveira, Moita e Aquino (2016) afirmam que a prática do empreendedorismo pode até levar ao desenvolvimento econômico, mas ele é propagado, quase que

exclusivamente, como o caminho para o sucesso e com garantia de lucro e autonomia, porém se faz necessário observar quem é esse empreendedor e em que condições e contexto ele está inserido. Para Chiavenato (2007) considera os empreendedores como heróis populares do mundo do negócio, pois eles fornecem empregos, trazem inovações e incentivam o crescimento econômico. Eles não são apenas provedores de mercadoria ou de serviços, mas fontes de energia que assumem riscos em uma economia que está em constante mudanças, transformação e crescimento.

Os empreendedores são positivados como heróis capazes de fazer prosperar não somente sua vida, mas a de todos ao seu redor. O Brasil, portanto, precisaria de tantos empreendedores quanto fosse possível, já que os desafios nacionais de eliminar o desemprego e extirpar a miséria são imensos. (Salgado, 2012, p. 144).

Então, por um lado o empreendedorismo é apontado como potencializador do desenvolvimento econômico e de outro é visto com observações, devido a falsa ideia que todos podem empreender, ou ainda por aqueles que estão fora do mercado formal e propõe a entrada por meio da formalização de seus empreendimentos. (Carvalho, 2017). Sendo assim, o empreendedorismo tem sido uma das forças dinâmicas capazes de moldar a paisagem econômica e gerar impactos ainda pouco compreendidos pelos estudiosos.

Etimologicamente a palavra empreendedorismo vem do latim *imprehendere*, que corresponde a “empreender” que surge na língua inglesa no século XV. Por sua vez, a expressão Empreendedorismo tem como origem a tradução da palavra inglesa “*Intreprenuership*” que é junção da palavra francesa *entrepreneur* e do sufixo inglês *ship* e quer dizer aquele que assume risco e começa algo novo (Dolabela, 2008).

A definição de empreendedor evoluiu com o decorrer do tempo, à medida que a estrutura econômica mundial mudava e tornava-se mais complexa. Desde o início, na idade média, quando era usada para se referir a ocupações específicas, a noção de empreendedor foi refinada e ampliada, passando a incluir conceitos relacionados com a pessoa, em vez de com sua ocupação. Os riscos, a inovação e a criação de riquezas são exemplos dos critérios que foram desenvolvidos à medida que evoluía o estudo da criação de novos negócios. Neste texto, o empreendedorismo é definido como o processo de criar algo novo com valor, dedicando-se o tempo e os esforços necessários, assumindo os correspondentes riscos financeiros,

psicológicos e sociais, e recebendo as recompensas consequentes da satisfação e da independência pessoal e econômica (Dean; Hisrich; Michael, 2002, p. 53).

No Brasil, o movimento de desenvolvimento do empreendedorismo teve seu início por volta de 1990 quando foram criadas entidades como o Sebrae (Serviço Brasileiro de Apoio a Novas Empresas) e Softex (Sociedade Brasileira para Exportação de Software). O Sebrae se tornou um dos principais órgãos com programas de incentivo e suporte para os pequenos empresários que desejavam abrir seus próprios negócios, além de realizar programas de capacitação, acesso a crédito, estimulava feiras de empreendedorismo e rodadas de negócios. Já a empresa Softex que foi criada com o objetivo de levar as empresas de software do país para fora, ofereciam capacitação para a melhoria e/ou desenvolvimento de novos produtos, e serviços. Foi a partir desses incentivos junto a incubadoras de empresas e de universidades nas áreas de ciências da computação e informática que a sociedade Brasileira começou a se despertar para a realização de plano de negócios. (Dornelas, 2001).

Segundo o GEM (2019) no Brasil em 2019 cerca de 88% dos empreendedores iniciais (aqueles que possuem empreendimentos que ainda não teve remuneração por mais de três meses), disseram que a motivação deles optarem por começar um novo negócio se deve para ganhar a vida devido à escassez dos empregos. Na comparação com os países participantes o Brasil ficou na 9ª posição entre todas as economias que afirmam que a motivação de começar algo se deve à ausência de empregos. Segundo Lima e Oliveira (2021) A emergência do discurso empreendedor gerou apenas uma justificativa ideológica para a situação de flexibilização e precarização do trabalho.

O discurso do empreendedorismo apenas colocou o indivíduo como o único responsável para saídas das adversidades estruturais, exemplo o desemprego. Colocando o discurso empreendedor como ações para enfrentar a informalidade e precariedade das relações de trabalho. O sucesso do discurso empreendedor vai se dever a uma operação de ressignificação da percepção social da informalidade. Uma mudança de uma percepção negativa para um positiva.

De acordo com Bulgacov *et al.* (2011), o empreendedorismo por necessidade, como é a maioria dos países de capitalismo dependente como o Brasil, mesmo com

políticas públicas para dar o suporte, o empreendedorismo se torna uma fuga marcada pela exclusão, só restando à determinação e ação, para conseguir sobreviver. O empreendedorismo se apresenta como uma medida paliativa para a complexa conjuntura, prometendo prosperidade e sucesso.

Segundo o GEM (2016) revela que os empreendedores iniciais em sua maior parte optam por serviços orientados ao consumidor, levando assim ao surgimento de negócios nas áreas: Segmento de restaurantes (14,4%), comércio de vestuários (8,7%), serviços de comida preparada (7%), manutenção de veículos (6,8%), e cabelereiros (5,1%). Essas áreas têm em comum o baixo investimento inicial, capaz de atender muitos clientes sem diminuir a qualidade, flexibilidade de horários que ele pode montar, e algo que não preciso de conhecimentos especializados.

A pesquisa aponta que o setor de serviços, no Brasil foi o grupo que mais recebeu novos empreendimentos. Dentre esses serviços estão os: Serviços ambulantes de alimentação. Que vem representar grande porcentagem entre empreendedores na faixa etária de 55 até 64 anos. Além disso, esse tipo de serviço figura também entre os principais negócios de empreendedorismo do gênero feminino e por necessidade (GEM, 2016).

O comércio de alimentação de rua, ou também chamado de “comidas de rua¹⁴” vem ocupar um papel bastante expressivo na proliferação de estratégias de sobrevivência inseridas no mercado informal (Dutra, 2012). A globalização, a internacionalização da economia e a propagação de novos valores no tempo/espço influenciaram as práticas alimentares e as representações sobre o comer e a comida (Garcia, 2003). O que vem transformar mudanças no tradicional comércio de alimentação na rua, onde antes se encontravam apenas ambulantes e pequenas barracas de comida, mas hoje foi tomado por toda uma complexificação de categorias de pequenos negócios.

3. O CASO DOS *FOOD PARKS* NA CIDADE DO RECIFE

As manifestações acarretadas pelas modificações no mundo do trabalho com a flexibilização da produção, com as terceirizações e a intensiva mecanização,

¹⁴ Street Food (Comida de rua) Comércio de qualquer comida minimamente processada vendida na rua para o consumo imediato.

resultou na consequente extirpação de diversos postos de trabalho formais, e que encontra na informalidade possíveis alternativas ao concorrido e reduzido mercado de trabalho formal, sendo o comércio da comida de rua um ambiente caracterizado por integrar setores informais de atividades econômicas, marcando na dinâmica contemporânea não apenas tradicionais ambulantes, mas também os chamados empreendedores na área de alimentação de rua.

A chegada desses empreendedores trouxe uma nova modelagem à geração da comida de rua, propondo uma variedade na culinária oferecida, escolhas mais selecionadas de alimentos propondo um formato chamado de *gourmet*, exploram também a personalização e customização que vai desde formatação do *truck* até aos pratos oferecidos, utilização da tecnologia e mídias sociais para propagação do seu negócio e até uma experiência e atmosfera gastronômica diferenciada. Todas essas modificações se tornaram tendências em várias localidades ao redor do mundo e consequentemente no cenário Brasileiro e em suas diversas capitais.

3.1 Do ambulante ao empreendedor: a nova geração de comida de rua

O crescimento do comércio de alimentação de rua acompanha as transformações ocorridas a nível global. Antes era natural que as jornadas de trabalho acompanhassem os ritmos alimentares, hoje a alimentação está cada vez mais dependente dos horários impostos pelas atividades de trabalho, levando a necessidade de se alimentar fora de casa. Essas mudanças ocorridas na dinâmica social e econômica influenciou de forma significativa a criação de novas oportunidades de negócio, que se traduzem também como uma proliferação de estratégias de sobrevivência em meio ao desemprego.

A presença do comércio ambulante, como forma de comércio e atividade econômica, indica alguns aspectos da conjunção de problemas urbanos contemporâneos, sobretudo, a pouca absorção do quantitativo da força de trabalho que, mediante a reestruturação produtiva, segrega trabalhadores por meio de funções profissionais marcadas cada vez mais pela qualificação e incorporação tecnológica (Gonçalves, 2014, p.130).

A expressão comida de rua descreve, segundo a Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO), uma ampla gama de alimentos e

bebidas preparados ou vendidos por ambulantes, especialmente nas ruas e/ou lugares públicos. Sendo esse ambiente marcado por uma complexidade de cenários contrastantes. Nele temos tanto o ambulante com recursos limitados que encontram uma maneira de gerar renda imediata e sustentar-se em face ao desemprego ou falta de oportunidades, quanto aos empreendedores com um maior capital que podem explorar novas oportunidades e se destacar no mercado. Assim, o ambulante que possui baixo capital, encontra na venda de comida de rua um acesso simples, pouco capital, baixo investimento e mínima regulamentação. Em contrapartida, os empreendedores com mais capital, podem investir em *food trucks* ou *food parks* que podem se tornar uma oportunidade para que o empreendedor se destaque no mercado. Com maiores recursos, esses empreendedores podem investir na compra de ingredientes de alta qualidade, equipamentos sofisticados, num marketing atrativo com o objetivo de fidelizar mais clientes, podem expandir seus *trucks* em franquias que podem ocupar diferentes localidades ao mesmo tempo, a participação em eventos maiores que podem elevar a sua marca. Em suma, os desafios e as oportunidades podem variar significativamente com base nos recursos financeiros disponíveis, trazendo assim toda essa complexidade no comércio de alimento de rua. Essa diversidade traduz uma diferença significativa entre o ambulante e o empreendedor. Os empreendedores tendem a ter uma abordagem mais estratégica e de longo prazo, já os ambulantes estão focados na venda imediata. Sendo o empreendedor frequentemente associados a aqueles que iniciam e gerenciam negócios, assumindo riscos e buscando oportunidades de inovação e crescimento, onde se encaixam assim os donos de *food trucks* ou *food parks*.

Loomis (2013) vai argumentar que os *food trucks* não são uma ruptura da chamada comida de rua, mas um movimento retórico e visual, ou seja, é o seu discurso e apelo estético que vai diferenciar ela das demais. Já Strand (2015), discorda e considera os *food trucks* uma redefinição da comida de rua e mostram que elas trazem tendências da economia contemporânea. Considera-se os *food trucks* uma versão *gourmet* da comida de rua, introduzindo algo barato, prático e sofisticado. Eles apresentam características como: um forte apelo ao design gráfico no layout dos trailers e veículos e nas outras formas de comunicação, a utilização da tecnologia como ferramenta para a divulgação através das redes sociais, a preocupação com a seleção de itens orgânicos, uma diversidade no menu, e o seu

caráter artesanal. Todos esses usos contribuíram para que os *food trucks* serem percebidos de uma forma diferente da comida tradicional.

Para Howell (2011) ele afirma que os *food trucks* carregam três elementos importantes: (1) Empreendimento de estágio inicial (2) Ressignificação dos espaços urbanos (3) Expressão cultural. O primeiro devido ao seu “baixo custo” de entrada no mercado e acaba sendo um passo inicial para um negócio maior ou até para se completar uma renda. O segundo, ele cria oportunidade de espaço inutilizados ou subutilizados e ativam a paisagem urbana, não sendo um local apenas para adquirir uma refeição rápida, mas ocorre uma mudança qualitativa do uso e ocupação do espaço urbano. E o terceiro, é como expressão cultural pois representam o modo de vida urbana no que diz respeito as práticas cotidianas de consumir, trabalhar, interagir, lazer e outras. Em contraponto as transformações no espaço urbano induzidas pelo aparecimento do *food truck*, Resende (2017) aponta que apesar dos *food trucks* serem um comércio que oferece a opção de mobilidade, levam a exploração de diversos locais, ele afirma que muitas dessas áreas são oferecidas através de contratos, logo a ideia de revitalização e ocupação está ligada a uma iniciativa privada. Conclui-se que todo esse apelo da “boa comida” está desempenhando um papel na transformação de bairros urbanos que estão passando a serem mais valorizados. Bairros antes marginalizados tem se tornado lugares atraentes para se aventurar gastronomicamente e mais baratos para empreendedores que desejam entrar no ramo, logo a comida se torna parte de um processo de gentrificação¹⁵ do espaço geográfico. A gentrificação é marcada pelo processo de transformação ou substituição das paisagens urbanas em uma localidade popular que é rapidamente substituída por uma expressão geográfica referente ao espaço nobre ou sobretudo em áreas que possuam estado de especulação imobiliária, fundidária e/ou cultural. (Hanser; Hayde, 2014).

3.2 Reconstrução histórica dos *food trucks*

¹⁵ Fruto de um neologismo proveniente da língua inglesa O termo *gentry* pode ser entendido como “de origem nobre” fazendo uma alusão ao “aburguesamento” do espaço geográfico. Atribui-se a criação do termo à socióloga Ruth Glass, 1960.

Segundo o SEBRAE (2015) define o *food truck* como uma cozinha móvel sobre rodas, de pequenas dimensões. A sua infraestrutura é planejada a modo de conseguir realizar a preparação de adequadas dos alimentos de forma itinerante. O *food truck* surge no final do século XIX, no Texas - Estados Unidos, influenciado por Charles Goodnigth que adaptou um caminhão militar para o transporte de alimentos e que com o passar do tempo surgiram outros tipos de veículos com o objetivo de vender alimentos como pães e cafés (Resende, 2017). Após a criação se disseminar pelo país, começou a ter a sua própria evolução industrial em vários momentos da história (Brasil Food Truck, 2019):

- 1872: Na cidade de Providence, nos Estados Unidos, surgia outro precursor dos atuais *food trucks* – Walter Scott que era um empresário que vendia tortas e sanduíches para trabalhadores de fábricas;
- 1894: fornecedores de salsicha começam a surgir em volta do campus da *Ivy League Universite* (universidade de Harvard, Yale, Columbia, Brown, Dratmouth, Princeton, Cornell e Pennsylvania);
- 1936: Oscar Mayer cria o primeiro carrinho portátil de cachorro-quente;
- 1950: Nasce o caminhão de sorvete e os carrinhos de comida cada vez mais populares;
- 1970: Surgimento dos caminhões de taco com o aumento de imigrantes mexicanos.

Mesmo com todos esses avanços até o ano 2000, o *food truck* era considerado baixa gastronomia, pois não ofereciam a qualidade dos restaurantes tradicionais, mas em 2008 com a crise econômica sofrida pelo mercado financeiro ocorreu o fechamento de restaurantes, e devido ao desemprego crescente começou a se observar uma intensa migração dos grandes chefes de cozinha para os *food trucks*, como alternativa de baixo investimento (pois não necessitava-se da aquisição de um ponto comercial e o pagamento dos seus encargos), e com a qualidade oferecida nos estabelecimentos tradicionais, gerando assim uma nova configuração desse tipo de serviço (Resende, 2017). Esses chefes estabeleceram uma nova configuração e recriaram um modelo de negócios no setor gastronômico. Eles se utilizaram da tecnologia a partir das redes sociais para informar ao público onde

estavam estacionados e para divulgação dos seus produtos vendidos. A utilização dos meios de comunicação permitiu atingir um público cada vez maior e diferenciado. (Kregor, 2015). Essa mudança do status do modelo *food truck* e que levou ao encarecimento dos custos de ser ter ou manter um restaurante aos moldes tradicionais (imóvel, edificações), foram acarretados por consequências causadas a partir da ampliação da financeirização/especulação imobiliária. A especulação imobiliária pode levar a uma valorização significativa dos imóveis em determinadas áreas urbanas. Isso resulta em custos mais altos para alugar ou comprar propriedades para restaurantes tradicionais.

Segundo uma pesquisa realizada pela Ross *et al.* (2015) os três principais fatores que os consumidores procuram são a qualidade, o valor e a velocidade. Os *food trucks* acabam na maioria das vezes superando os restaurantes e *fast foods* em todas essas áreas. Os veículos geralmente utilizados para o serviço do *food truck* são (Figura 2): caminhonetes, furgões, trailers, caminhões, ônibus adaptados, triciclos, *food bikes*, kombi, vans ou cart (equipamento separado do motor do carro, anexado ao carro mestre). Podendo ser operados de duas formas: com alimentos elaborados anteriormente utilizando o ponto móvel apenas a venda, ou com alimentos manipulados, ou seja, aqueles que são finalizadas nos veículos. (Queiroz, 2014; SEBRAE, 2015).

Figura 2 - Os diversos modelos de *food trucks*



Fonte: Compilação do autor¹⁶.

¹⁶ Montagem a partir de imagens coletadas no site do Pinterest.

3.3 O surgimento dos *food trucks* no cenário brasileiro

Em meio a tudo isso, muitos dos empresários brasileiros viram uma oportunidade para empreender, expandir ou abrir seu primeiro negócio com um baixo custo, alta flexibilidade e sem encargos. Logo, trouxeram para o Brasil o novo modelo de negócio que já tinha se tornado tendência fora do País. Por volta do ano de 2012 na cidade de São Paulo/SP surge no cenário brasileiro os primeiros empreendedores que montaram os seus *trucks* (Figura 3) copiando o modelo de negócio que tinha sido sucesso nas cidades americanas.

Rapidamente essa tendência se espalhou por diversas cidades brasileiras como exemplo do Rio de Janeiro, Paraná, Rio Grande do Sul, Bahia, Brasília, e Minas Gerais. (SEBRAE, 2015). Em 2013, o prefeito de São Paulo aprovou a lei municipal para regular a comercialização de comida de rua na cidade. A lei 15.947/2013 visa assegurar que os vendedores de rua estejam regularizados e de acordo com os padrões de saneamento básico para a venda dos alimentos. Sendo assim a cidade de São Paulo a pioneira no país em relação a regulamentação de comida de rua gerou o incentivo para o *food trucks* no país.

O primeiro *food truck* brasileiro que se tem notícias é o chamado: Buzina *Food truck* que começou a servir comida artesanal com a praticidade de um *fast food*. Segundo Márcio Silva, um dos chefs, fala que a ideia surgiu quando ainda estavam nos Estados Unidos, onde ambos moravam, e onde a atividade já era comum. Eles decidiram fechar seu restaurante devido aos altos encargos e viram esse modelo de negócio como uma saída para o seu desenvolvimento. (Empresas & Negócios, 2013). Esse *food truck* chegou a ser considerado um dos três que vendiam comidas de alta culinária em torno de R\$ 20,00. O sabor da comida não deixava a desejar para um prato de um restaurante tradicional. Além disso ganharam diversas premiações como o melhor *food truck* nos anos de 2014, 2015, 2016, e 2017. (Galante, 2017). A partir dessas informações, podemos garantir que a especulação imobiliária/financeirização criou a necessidade de adaptarem a prestação do serviço alimentar sem o uso de imóveis.

Figura 3 - Primeira edição do evento (Chefs na Rua) que marcou o início do movimento *food truck* no Brasil¹⁷



Fonte: Folha, 2013¹⁸.

Diante desse crescimento agressivo entre os anos de 2014 e 2015 chegando a ter mais de 400 *food trucks* em circulação na cidade de São Paulo, ocorreu uma desaceleração do mercado. Em 2017 funcionava ativamente uma média de 200 unidades. (Guia Food Truck, 2017). Um dos motivos relatados para essa redução segundo Madureira (2023) é que depois que regulamentada a comida de rua na capital paulistana começou a deixar de atrair empreendedores. O que antes era uma “febre”, se tornou uma exceção nos bairros e restrito a eventos específicos. Se destaca ainda que no período da pandemia, em 2020, o mercado de alimentação fora do lar se deteriorou. Os chefs do Buzina Food Truck que possuíam dois trucks em circulação acabaram vendendo o seu primeiro truck em 2019, devido a desaceleração do negócio e o outro em 2021 já após o período pandêmico. Afirma que o recuo do mercado foi ainda antes da pandemia e colocam três motivos da queda. O primeiro motivo seria o aumento do valor dos alimentos, o segundo motivo é que segundo a legislação estabelecida os trucks teriam lugares específicos para venda, e o terceiro motivo seria a entrada de diversos indivíduos despreparados. Dentre esses fatores, optaram por alugar um espaço físico para a venda do seu

¹⁷ O evento ocorreu em 12 de abril de 2012 na Virada Cultural na cidade de São Paulo/SP e contou com diversos chefs renomados no Brasil.

¹⁸ Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/comida/2013/09/1339464-veja-cronologia-dos-eventos-de-comida-de-rua-na-cidade-de-sao-paulo.shtml> Acesso em: 10 set. 2023.

produto. (Madureira, 2023). Com o fim da alta do *food truck* muitos empreendedores se reinventaram e seguiram para se estabelecerem em pontos como os *food parks* com o pagamento mensal de um aluguel, ou optaram por abrir seus próprios restaurantes. A ideia inicial em relação ao local de atuação dos *food trucks*, era que se movimentassem vendendo seus produtos de forma itinerante, mas as cidades não dispõem de legislação para esse fim, logo foram optando pela atuação em áreas fixas, áreas privadas ou até em eventos privados. Levando a oportunizar a abertura dos chamados *food parks* (Figura 4). Esses espaços começaram a oferecer ao público não apenas uma variedade de opções na escolha de alimentos, através dos diversos *food trucks* instalados no local, mas também entretenimento, com áreas de música ao vivo, cinema ao ar livre, apresentações culturais e áreas de lazer. Se tornando praças de alimentação a céu aberto com iluminação e decoração projetadas para o consumo e conforto. (Schneider, 2017; SEBRAE, 2015). Podemos pontuar que essa movimentação é uma expressão socioespacial urbana da flexibilização imposta pelo modo de acumulação e reprodução do capitalismo atual.

Figura 4 - Food Park localizado na cidade de São Luís e nos EUA



Fonte: Compilação do autor¹⁹.

3.4 A estruturação dos *food parks* na cidade do Recife

Em algumas cidades o modelo de negócio *food truck* chegou tardiamente e acabou enfrentando situações de uma alta e depois uma redução na sua procura. Assim foi na cidade do Recife, chegando no ano de 2014, porém a norma que vem regulamentar a atividade só é aprovada em 2017, diferente de outras capitais

¹⁹ Montagem a partir de imagens coletadas nos sites do Pinterest e via foodparksaoluis.com.

brasileiras que a atividade foi regulamentada em curto tempo. Isso gerou a desistência por parte de muitos empreendedores, por não possuírem regras claras referente ao funcionamento.

Finalmente estabelecida a lei número 18.422/2017 publicada no Diário oficial do Recife, regulamenta a manipulação, armazenamento, transporte e a comercialização dos alimentos em veículos automotores ou reboques. O veículo deve estar licenciado no Detran, e o comércio registrado junto ao cadastro Mercantil do Contribuinte da secretaria de finanças da PCR. No artigo 4º da lei, informa que a sua comercialização poderá ser exercida em área privada ou pública. Se atuar em área pública, é necessário que seja definida como Área Específica para Comercialização (AEC) e uma permissão de uso do local expedido pela prefeitura. (Jornal do Comércio de Pernambuco, 2017).

Essa pesquisa teve início em 2019, antes da pandemia da COVID-19, quando foi realizado um levantamento a partir de sites²⁰ de divulgação da atividade, por meio das redes sociais e em alguns locais de forma presencial nos espaços que os *food parks* se encontravam ativos na cidade do Recife. Com o levantamento realizado conseguimos verificar que em 2019 possuía 24 *food parks* ativos, conforme o Quadro 3.

Quadro 3 - Food Parks em funcionamento na cidade do Recife em 2019

FOOD PARK	ENDEREÇO
ESTAÇÃO FOOD PARK COQUEIRAL	RUA GUANABARA, 81 – COQUEIRAL
NAS UBAIAS FOOD PARK	ESTRADA DAS UBAIAS, 456 – CASA FORTE
FOOD PARK ROSARINHO	R. JULIÃO NETO, 551 – ENCRUZILHADA
CANGACEIRO FOOD TRUCK	R. GEN. ABREU E LIMA, 375 – TAMARINEIRA
EMBRASANDO FOOD TRUCK	R. JOSE DA SILVA LUCENA, 457 – IMBIRIBEIRA

²⁰ BAGESTEIRO, Eduarda. Mapa mostra food parks da RMR mais perto de você: moda leva diversidade e gastronomia a bairro da RMR. Curiosamente. Disponível em: <curiosamente.diariodepernambuco.com.br/project/mapa-mostra-food-parks-mais-perto-de-voce-moda-leva-diversidade-e-gastronomia-bairros-da-rmr/>

GARAGE FOOD PARK	R. FIGUEIRA FILHO, 77 - PARNAMIRIM
SOUL FOOD PARK	R. NESTOR SILVA, 162 – POÇO DA PANELA
JARDIM DA BOA VISTA FOOD PARK	AV. GOV. CARLOS DE L. CAVALCANTI, 50 - BOA VISTA
NA REAL FOOD PARK	R. REAL DA TORRE, 1022 – TORRE
CAMPAO FOOD PARK	R. JERONIMO VILELA, 100 – CAMPO GRANDE
BLACK BIRD FOOD PARK	R. ALUIZIO DE AZEVEDO, 916 – SANTO AMARO
PRACINHA RECIFE	R. PADRE CARAPUCEIRO, 777 – BOA VIAGEM
BOA VIAGEM SUL FOOD PARK	R. FRANCISCO DA CUNHA, 223 – BOA VIAGEM
ARENA DEGUSTA FOOD PARK	R. JOAO CARDOSO AIRES, 469 – BOA VIAGEM
GRAÇAS FOOD PARK	R. DAS PERNAMBUCANAS, 476 – GRAÇAS
MARVERICK DINER FOOD TRUCK	AV. RUI BARBOSA, 896 – GRAÇAS
VILA CARDEAL FOOD PARK	R. CARDEAL ARCOVERDE 289 – GRAÇAS
MADÁ FOOD PARK	R. DR. BATISTA DE CARVALHO, 45 – MADALENA
MADALENA COMIDAS DE RUA	AV. VISCONDE DE ALBUQUERQUE, 802 – MADALENA
TRUCK HOUSE MADALENA	R. COSTA GOMES, 129 – MADALENA
UNIVERSITÁRIOS FOOD PARK	R. ABATIA, 59-90 – VÁRZEA
FOOD PARK NA CIDADE	R. VISCONDE DE BARBACENA, 342 – VÁRZEA
POINT CDU	R. GENERAL POLIDORO, 841 – VÁRZEA
SAIDA DE EMERGENCIA FOOD TRUCK	R. VISCONDE DE BARBACENA, 300 – VÁRZEA

No intuito de ajudar as interpretações socioeconômicas e delimitar a área de estudo, realizei a distribuição dos *food parks* por Região Político Administrativa (RPA)²¹, conforme o Quadro 4 e a Figura 5, onde conseguimos observar que o maior quantitativo de *food parks* se localizavam na Região Político Administrativa – RPA 4, nos bairros da Várzea e Madalena e na Região Político Administrativa – RPA 3, nos bairros das Graças, Tamarineira, Espinheiro, Parnamirim e Poço da Panela.

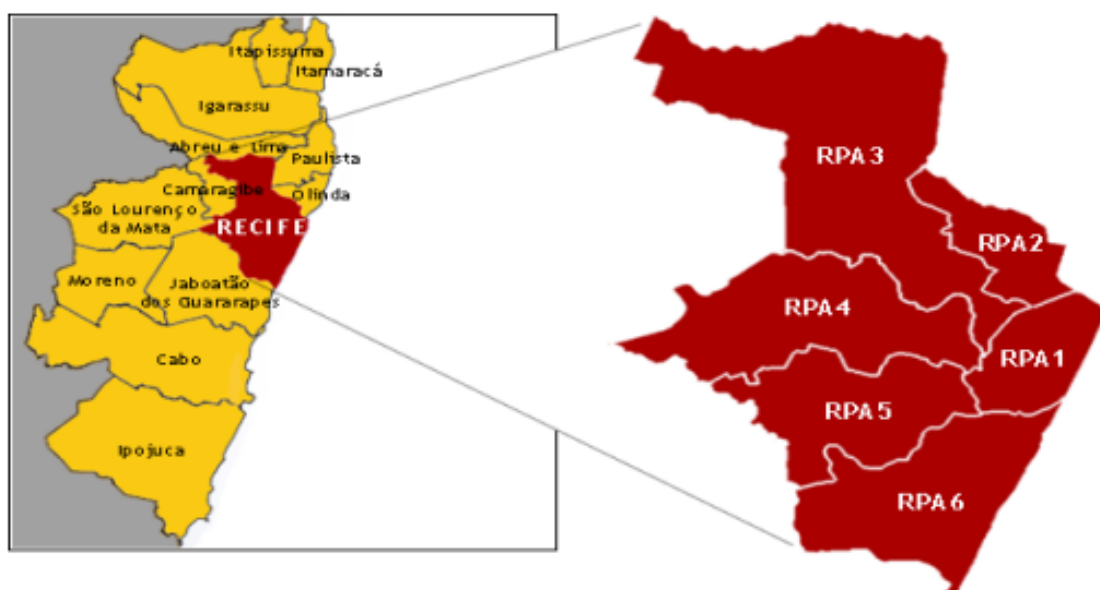
Quadro 4 - Distribuição dos *food parks* em funcionamento na cidade do Recife em 2019 dividido por RPA

RPA	ZONA	QUANTIDADE
1	CENTRO	2
2	NORTE	2
3	NORDESTE	7
4	OESTE	8
5	SUDESTE	1
6	SUL	4

Fonte: Autoria Própria (2019)

²¹ Região Político Administrativa (RPA) - A cidade do Recife se divide em seis Regiões Político-Administrativas – RPAs, conforme a Lei Municipal nº 16 293, de 22 de janeiro de 1997 essa divisão política administrativa serve para a organização e gestão dos espaços da cidade.

Figura 5 - Região Metropolitana do Recife e Regiões Político-Administrativas do Recife



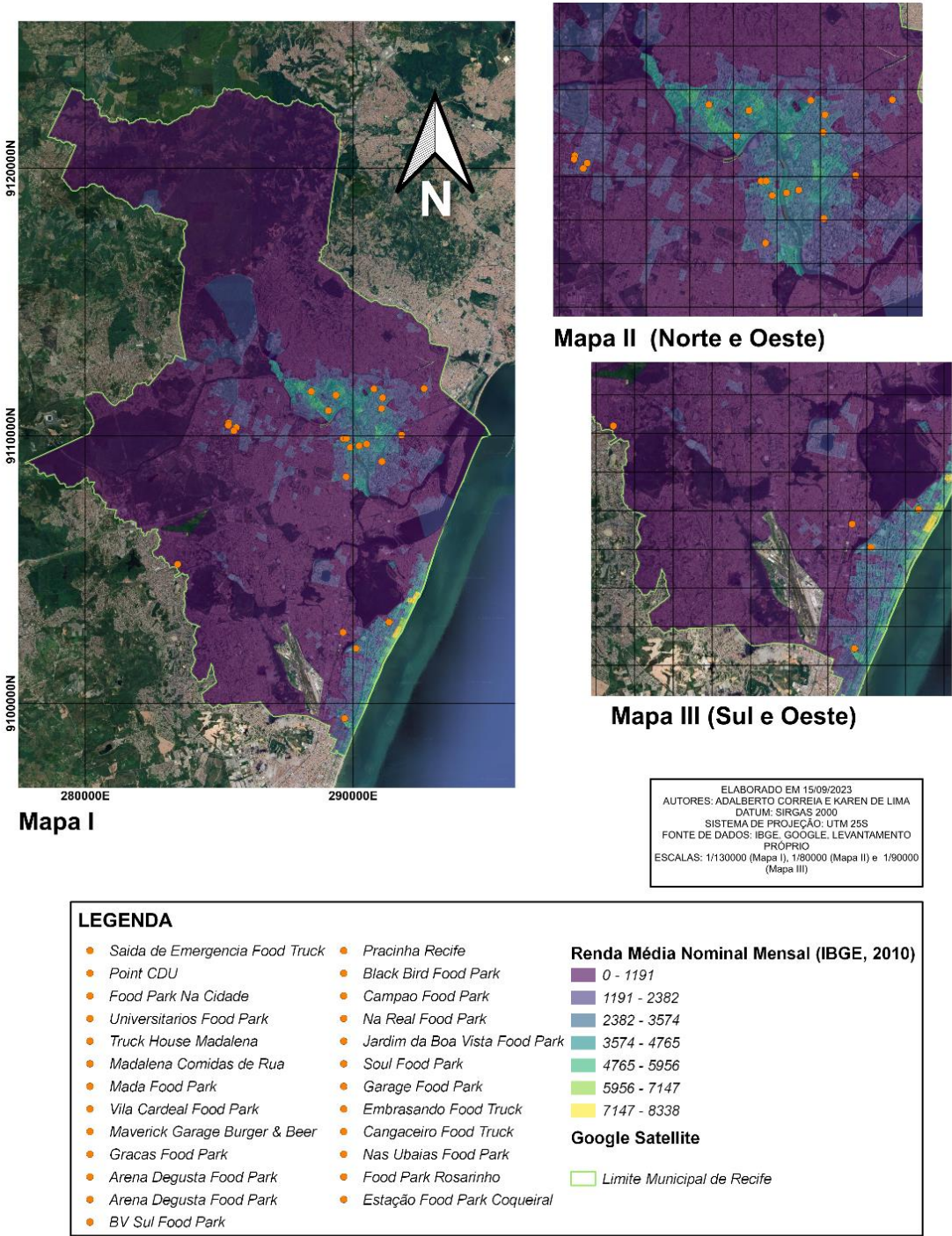
Fonte: Prefeitura do Recife

Observa-se que a maioria dos *food parks* localizados na Região Político Administrativa–RPA 4 se encontravam perto de instituições públicas de ensino, como universidades, escolas, e cursos técnicos. Já os *food parks* localizados na Região Político Administrativa – RPA 3 se encontravam em uma localização mais central em relação à cidade como o bairro das Graças, sendo um dos bairros adensados e que recebeu uma grande atração do mercado imobiliário. Juntamente com o bairro do Espinheiro que possui uma importância bem significativa pois apresenta um perfil misto entre comércio e habitações. (Nunes, 2008). A Cidade do Recife tem um recorte fragmentado entre o mar e os morros que limitam ao norte e ao sul, fazendo-a compacta, mas ao mesmo tempo de situações e paisagens diversas, tendo seu território desde o começo de sua história, e as classes mais e menos favorecidas convivendo lado a lado. Devido a esses fatores é possível analisar um contraste com a renda média nominal mensal por setores censitários versus a localização dos *food parks* em 2019, conforme a Figura 9. No mapa é possível observar uma divisão entre Norte e Sul, onde se concentram a maior parte dos *food parks*. Podemos refletir a princípio as diferenças de renda nos bairros. Segundo o IBGE (2019) apontou o Recife como a capital brasileira com maior índice de desigualdade, e como o terceiro estado no país com maior concentração de

renda, ou seja, a renda concentrada nas mãos de poucas pessoas. O conjunto de bairros com menor desigualdade de renda e dos mais ricos da cidade: Graças, Aflitos, Derby, Espinheiro. Já a maior desigualdade é encontrada na porção de Boa Viagem onde estão as Zeis Entra Apulso e Ilha do Destino. Podemos observar que tanto num trecho mais homogêneo quanto mais heterogêneo em relação a renda, ambos são considerados as áreas mais ricas da capital pernambucana: a orla de Boa Viagem/Pina e áreas ao entorno do Shopping Recife, e o agregado dos bairros residenciais de Graças/Aflitos/Derby/Espinheiro. E é nesses bairros que se concentram a maior parte dos *food parks* da cidade. Logo, podemos analisar que esse tipo de modelo de negócio não atende as diferentes classes sociais, mas as classes sociais mais favorecidas. O sucesso do movimento *food park* na cidade do Recife não atendeu uma diversidade de públicos, pois se manteve concentrada tanto para um determinado público, quanto em áreas específicas na cidade. Sendo assim um modelo de negócio que tanto para empreendedores quanto para os consumidores, é necessária uma renda considerável. Em segundo lugar, podemos extrair que se possui uma segregação espacial envolvida em relação à localização dos *food parks*. Pois mesmo que geograficamente os diferentes grupos vivem próximos uns dos outros, a utilização dos serviços é distinta. Demonstrando assim, que na cidade do Recife existe de forma exposta uma segregação espacial no uso e na prestação desse serviço.

Figura 6 - Georreferenciamento da localização dos *food parks* em 2019 x Renda média nominal mensal no Recife

LOCALIZAÇÃO DOS FOOD PARKS (2019)
X RENDA MÉDIA NOMINAL MENSAL
(IBGE, 2010) NO RECIFE



Fonte: Autoria Própria (2023)

Em 2023, após a pandemia, observa-se uma redução considerável da ocupação dos *food parks* na cidade do Recife, conforme o Quadro 5 e Figura 6.

Quadro 5 - Food parks em funcionamento na cidade do Recife em 2023

FOOD PARK	ENDEREÇO
BV SUL FOOD PARK	R. FRANCISCO DA CUNHA, 223 – BOA VIAGEM
NAS UBAIAS FOOD PARK	ESTRADA DAS UBAIAS, 456 – CASA FORTE
ESTAÇÃO FOOD PARK COQUEIRAL	RUA GUANABARA, 81 – COQUEIRAL
JADINS DA VÁRZEA FOOD PARK	RUA GENERAL POLIDORO, 345 – VÁRZEA
MICASA CENTRO GASTRONÔMICO	RUA DA HORA, 855 - ESPINHEIRO

Fonte: Autoria Própria (2023)

Figura 7 - Logo dos food parks em Funcionamento em 2023 na cidade do Recife



Fonte: Autoria Própria (2023)

No levantamento realizado, observa-se uma redução de mais da metade dos *food parks* que se tinha em 2019. Diversos são os fatores apontados para a redução, como exemplo da migração dos empreendedores para outros mercados devido à baixa procura, as rígidas legislações que não favorecem o mercado, e até mesmo o período da pandemia, que enfraqueceu o comércio de rua. Segundo o Quadro 6, os *food parks* foram drasticamente reduzidos ficando um total de cinco unidades espalhadas por região político administrativa, com ausência das RPAs 1 e 2. Pode-se observar através do georreferenciamento dos *food parks*, a sua distribuição, fazendo assim um comparativo entre aqueles que estavam ativos desde as suas primeiras aparições na cidade até o ano de 2019 (Figura 7) e a sua distribuição no ano de 2023 (Figura 8).

Quadro 6 - Distribuição dos *food parks* em funcionamento na cidade do Recife em 2023 dividido por RPA

RPA	ZONA	QUANTIDADE
1	CENTRO	0
2	NORTE	0
3	NORDESTE	2
4	OESTE	1
5	SUDESTE	1
6	SUL	1

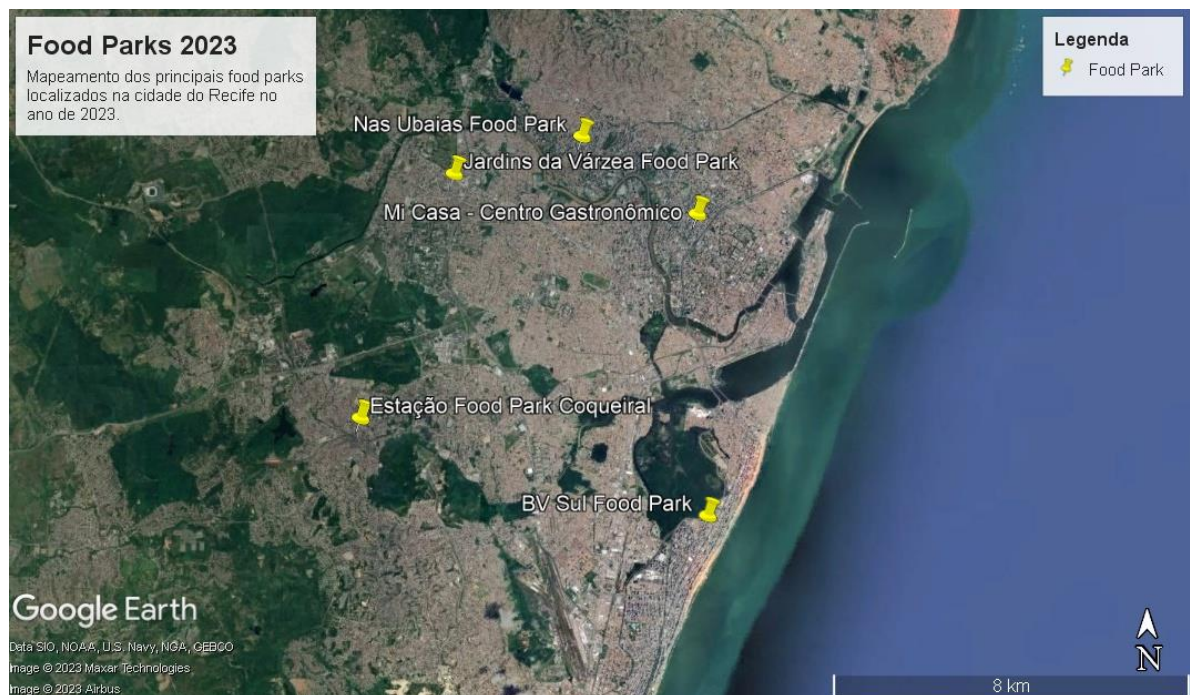
Fonte: Autoria Própria (2023)

Figura 8 - Georreferenciamento dos principais *food parks* na cidade do Recife, desde o seu surgimento em 2016 até 2019



Fonte: Autoria Própria (2019)

Figura 9 - Georreferenciamento dos principais *food parks* na cidade do Recife em 2023



Fonte: Autoria Própria (2023)

Em 2019, compareci a um dos eventos realizados pelos *food trucks* na cidade (Figura 9) e em 2023 realizei uma conversa informal com o dono do *food truck* da Recife Salgados e recolhi algumas informações. Ele relatou que decidiu vender seus produtos no *food truck* pois estava sendo uma opção mais viável financeiramente do que pagar o aluguel de um estabelecimento.

Assim eles atuavam em um ponto específico e estratégico na cidade que era em frente algumas universidades, além disso, atuavam também em eventos privados. Ele relatou que encontrou muitas dificuldades burocráticas com a prefeitura para a liberação do seu truck e da sua atividade. Devido a isso, e conjunto com o início da pandemia, decidiram vender o truck e voltar às atividades apenas com pedidos pelas redes sociais. Apesar das dificuldades, ele recomenda a atividade para os empreendedores que desejam divulgar o seu produto, porém destaca ressalvas sobre a importância da qualidade do produto e a busca de um local de venda estratégico para que se obtenha um bom lucro.

Figura 10 - Evento de *food trucks* na cidade do Recife em novembro de 2019



Fonte: Autoria Própria (2019)

Em 2023, conforme a Figura 10, foi realizada pesquisa com questionários para os três tipos de agentes envolvidos nos *food parks*. É importante ressaltar que foi encontrada dificuldades nas entrevistas de campo, primeiro em relação ao ambiente de trabalho que por vezes é conturbado, quanto um material limitado em relação a revisão da literatura na área de pesquisa, principalmente em Geografia.

O primeiro agente envolvido são os trabalhadores que atuam como funcionários nos *food trucks*. Participaram da entrevista 5 funcionários de cada uma

das unidades de *food parks* espalhadas na cidade do Recife. Todos os cinco funcionários eram do sexo feminino e possuíam uma faixa etária bem variada, entre 22 anos até 50 anos de idade.

A maior parte dos funcionários se consideram pardos e com o ensino médio completo, não estavam fazendo outro curso ou atividade extra, e se encontravam nessa atividade há cerca de 1 ano. Foi observado que a maioria dos entrevistados começaram a trabalhar nesse ramo devido a condução de familiares, ou seja, tanto os donos de food trucks quanto os trabalhadores fazem parte da mesma família, ou possuem relações próximas.

A renda mensal desses funcionários possui uma média de R\$ 2.108,00 reais e não possui nenhum contrato de trabalho. Em relação ao turno de trabalho, a maior parte trabalha de terça a domingo das 17h até 23h. A maior parte anteriormente não trabalhava no ramo da alimentação e considerava o ambiente de trabalho atual tranquilo e agradável. Quando perguntado se esse trabalho lhe permitia uma maior flexibilidade em comparação ao trabalho formal, todos os entrevistados afirmaram que sim, devido aos horários de trabalho e que não possuía muita burocracia em relação a solicitação de folgas.

Quando se perguntado qual era a maior vantagem de se trabalhar nesse ambiente, a maior parte afirmou, que era o trabalho com o público e a experiência adquirida na área de alimentação sem necessitar de uma formação específica. E as maiores desvantagens, variam entre a falta de benefícios e horários de fechamento. Quando perguntado se indicaria esse tipo de trabalho para outra pessoa e o motivo, todos responderam positivamente e relataram diversos motivos, dentre eles, a diminuição de vagas no trabalho formal, e uma oportunidade para quem não possui experiência ou formação específica.

O segundo agente envolvido foram os donos do *food trucks* que se encontravam estabelecidos nos *food parks* da cidade do Recife. Participaram da entrevista um total de 4 entrevistados. A maior parte era do sexo feminino e possuíam uma faixa etária bem variada, entre 19 até aos 60 anos de idade. Em relação como se classificavam em relação a cor a maior parte se considera parda e todos os entrevistados possuíam superior completo ou com o curso superior em andamento.

Em relação às áreas de formação eram bastante variadas, contendo áreas como a fisioterapia, analista de sistema, administração e nutrição. A ideia de possuir

um *food truck* veio a partir de uma oportunidade através de pesquisas de mercado, outro já relatou que foi uma alternativa devido à crise financeira que se encontrava durante a pandemia. A maior parte entrou no ano de 2022 e investiram na compra do *truck* um valor em torno de R\$ 30.000,00 reais em média. Todos possuem um contrato de aluguel e pagam mensalmente uma média de R\$ 2.400,00 reais, isso incluindo água, luz e o pagamento do *couvert* artístico.

A maioria deles não possui outro ponto, mas pretendem adquirir outros *trucks* para serem instalados em outros espaços. Quando perguntado em relação a necessidade de um conhecimento específico para entrada nesse ramo, a metade deles informaram que sim, principalmente na área de gastronomia e marketing. E outra metade informou que foi necessário. Em relação a renda mensal desse tipo de empreendimento a média foi de R\$ 10.000,00 reais.

Quando perguntado em relação a maior vantagem de possuir um *food truck* foi a autonomia e a chance de obter maior divulgação para a sua marca. E em relação às desvantagens, relataram a sazonalidade de clientes, e os horários de trabalho que devem seguir as normas estabelecidas pelo espaço. Quando perguntado se indicaria esse tipo de trabalho para outra pessoa e o motivo, todos responderam positivamente e relataram diversos motivos, dentre eles, o lucro financeiro que consideravam mais alto do que em um trabalho formal, o baixo custo para entrada nesse mercado, e por causa da autonomia de ter seu próprio negócio. E o terceiro agente de trabalho envolvido são os proprietários dos *food parks*.

Participaram da entrevista um total de 3 entrevistados, duas do sexo feminino e 1 do sexo masculino. A maior parte possui superior completo e com área de formação em administração. A oportunidade de ser dono desse espaço foi através de pesquisa no mercado e a maior parte atua nesse ramo há cerca de 5 anos. Quando perguntado quais eram os requisitos para que os *food trucks* pudessem se estabelecer naquele espaço, todos relataram que era necessário apenas os segmentos das normas estabelecidas no espaço em comum, além de estar em dia com as suas documentações necessárias, como exemplo da vigilância sanitária. Além de possuir qualidade nos seus produtos e um preço justo.

Todos relataram que todos os *food trucks* ali estabelecidos assinam um contrato de aluguel de 1 ano em média. Em relação ao tipo de alimento oferecido nesses espaços, todos relataram que deve ser um diferente do outro para que não ocorra concorrências dentro desses espaços. Em relação a maior vantagem de ser o

proprietário desses espaços, era a comodidade que esses espaços possuem aos moradores dos bairros, conforto esse que só se pode encontrar numa praça de alimentação de shoppings.

Além disso, foi relatado a importância do *networking*, ou seja, a troca de experiências e aprendizados com o público que se encontra presente nesses espaços. Em relação às desvantagens, foi relatado que uma das maiores dificuldades é o gerenciamento, devido a quantidade de pessoas que trabalham nesses espaços. E quando perguntado se esses proprietários sugeriram a entrada de outros empreendedores nesse ramo, todos eles afirmaram positivamente e relataram que esse mercado ainda possui muito a ser explorado e por possuir bastante espaço para diversos empreendedores.

Figura 10 - Visitação nos *Food Parks* da cidade do Recife



Fonte: Autoria Própria (2023)

4 CONCLUSÃO

Esse trabalho buscou responder à seguinte problemática: Como estão estruturados os food parks na cidade do Recife? Logo, a partir das informações coletadas acerca da estruturação do modelo de negócio dos *food park* na cidade do Recife podemos tirar as seguintes considerações finais e assim responder ao problema de pesquisa levantado:

1. Existem diferenças financeiras em relação aos diferentes tipos de agentes envolvidos dos *food parks*. Diferenças significativas nos ganhos entre os diversos agentes envolvidos nos *food parks*, desde trabalhadores a proprietários de *food trucks* e de *food parks*, evidenciando assim as

desigualdades socioeconômicas presentes nesse modelo de negócio. Essas desigualdades abrangem desde o alto investimento inicial necessário até a necessidade de adquirir conhecimentos específicos para garantir a permanência e relevância no mercado.

2. Pode-se também destacar diferenças socioespaciais significativas entre localização dos *food parks* e renda mensal por bairros, acarretado pelo acesso dos diferentes grupos sociais e região geográfica. Diferenças essas que intensificam as desigualdades ao tipo de serviço oferecido pelos *food parks*. Diferentemente das cidades estadunidenses, que foi observado um processo de gentrificação na emergência dessa atividade, na cidade do Recife o que ocorre é uma exposta segregação socioespacial no uso e na prestação do serviço.
3. Não foi apenas a pandemia que ocasionou a redução da quantidade de *food parks* na cidade do Recife, mas também a entrada de diversas pessoas sem conhecimento específico e estratégias específicas para manter o negócio ativo e atrativo. Além disso, questões burocráticas com a legislação.
4. A maior parte das pessoas envolvidas nesse ramo são formadas por membros de uma mesma família, ou pessoas próximas à família, que se juntaram e decidiram abrir um próprio negócio, a fim de terem uma maior flexibilidade em relação a um trabalho formalizado.
5. Foi observado que, muitos trabalhadores expressaram insatisfação com o mercado de trabalho formal devido à falta de oportunidades, baixos salários e alta demanda. Portanto, para muitos deles, o trabalho informal tem sido mais vantajoso devido à possibilidade de ingressar facilmente na atividade, mesmo sem experiência, e à chance de ganhar mais do que em um emprego formal, além da baixa demanda exigida pois é considerado por muitos um ambiente de trabalho tranquilo que facilita a fluidez das atividades.
6. Para os donos dos *food trucks*, esse negócio foi importante para que eles pudessem ter a oportunidade de abrir seu próprio negócio sem correr riscos altíssimos, e a possibilidade de fazer a divulgação de seu produto em um espaço que já possuem pessoas fidelizadas. Para os proprietários de *food trucks*, esse negócio representa uma oportunidade de abrir seu

próprio empreendimento sem assumir riscos excessivos e de promover seu produto em um espaço com uma base de clientes fiel. Isso permite que os clientes fiéis conheçam seus produtos e comecem a consumi-los.

Recomenda-se para pesquisas futuras um acompanhamento mais extenso acerca da permanência ou saída dos trabalhadores desse modelo de negócio, além da observação do surgimento de outros modelos de negócio na área de alimentação de rua que podem vir ser adotados. Sugere-se também uma análise para projetos futuros, se houve um retorno dos empreendedores aos imóveis pós a pandemia. Analisando assim se foi uma tendência pontual ou geral.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

BAGESTEIRO, E. Mapa mostra food parks da RMR mais perto de você: moda leva diversidade e gastronomia a bairro da RMR. **Curiosamente**, 17 ago. 2017. Disponível em: curiosamente.diariodepernambuco.com.br/project/mapa-mostra-food-parks-mais-perto-de-voce-moda-leva-diversidade-e-gastronomia-bairros-da-rmr/. Acesso em: 5 set. 2021.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização**: na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 1996.

BIANCHETTI, L. **As novas tecnologias e o devassamento do espaço**: tempo do saber tácito dos trabalhadores. In: AUED, Bernardete W. (org.). **Quando estar liberto da necessidade do emprego é um tormento**. 1.ed. Petrópolis: Vozes, 1999. p. 136.

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BCG. **“Man and Machine in Industry 4.0.”**2015.

BULGACOV, Y. L. M.; CUNHA, S. K.; CAMARGO, D.; MEZA, M. L.; BULGACOV, S. Jovem empreendedor no Brasil: a busca do espaço da realização ou a fuga da exclusão?. **Revista de Administração Pública**, V.45, n.3, p. 695-720, 2011. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/7012>.

A HISTÓRIA DOS FOOD TRUCKS. **Brasil food truck**, 2019. Disponível em: <https://brasilfoodtrucks.com.br/a-historia-dos-food-trucks/>. Acesso em: 10 jul. 2023.

CARRÃO, A. M. R.; JOHNSON, G. F.; MONTEBELO, M. I. L. A Influência do grau de escolaridade do pequeno empresário sobre sua percepção de negócio. **Revista**

Eletrônica de Administração, 56. ed., v. 13, n. 2, p. 1-25, 2007. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/read/article/view/39953>. Acesso em: 02 jun. 2020. CARVALHO, G. C. **Significado e concepções de empreendedorismo**: uma visão das beneficiárias de políticas públicas de Pernambuco. Aracaju: Interfaces Científicas – Humanas e Sociais, 2017.

CHIAVENATO, I. **Empreendedorismo**: dando asas ao espírito empreendedor: empreendedorismo e viabilidade de novas empresas: um guia eficiente para iniciar e tocar seu próprio negócio. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

DOLABELA, F. **Oficina do empreendedor**. Rio de Janeiro: Sextante, 2008.

DORNELAS, J. C. **Empreendedorismo**: transformando ideias em negócios. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

DUTRA, R. C. A. Comida de rua: estilo alimentar, temporalidade e sociabilidade nas ruas da cidade. *In*: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS.36, Águas de Lindóia. **Anais**, 2012. Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/papers-36-encontro/gt-2/gt07-2/7917-comida-de-rua-estilo-alimentar-temporalidade-e-sociabilidade-nas-ruas-da-cidade/file>. Acesso em: 10 ago. 2023.

EMPRESAS & NEGÓCIOS. **Dupla Inaugura food truck em São Paulo**, 2013. Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Banco-de-ideias/Alimentacao/noticia/2013/12/dupla-inaugura-food-truck-em-sao-paulo.html>. Acesso em: 10 ago. 2023.

FERNADES, D. V. D. H.; SANTOS, C. P. dos. **Orientação empreendedora**: um estudo sobre as consequências do empreendedorismo nas organizações. RAE-Eletrônica, São Paulo, v. 7, n. 1, Art. 6, 2008. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1676-56482008000100007>. <https://www.scielo.br/j/raeel/a/NtHGbs3BCYB4yq9dPNk8Fwx/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 abr. 2023.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Veja cronologia dos eventos de comida de rua na cidade de São Paulo**, 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/comida/2013/09/1339464-veja-cronologia-dos-eventos-de-comida-de-rua-na-cidade-de-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 10 abr. 2023.

FIORINI, F. T. A. **A indústria 4.0 e seus reflexos na precarização do trabalho no Brasil**. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2022.

GALANTE, H. Três *Food Trucks* para comer com R\$20,00. **Veja São Paulo**, 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/delicia-de-conta/tres-food-trucks-para-comer-com-r-20-00/>. Acesso em: 15 set. 2023.

GARCIA, R. W. D. Reflexos da globalização na cultura alimentar: considerações sobre as mudanças na alimentação urbana. **Revista de Nutrição**, Campinas, v.16, n. 4, p. 483-492, 2003. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1415-52732003000400011>. <https://www.scielo.br/j/rn/a/XBYLXK3XtmDgRfTbq7mKwYb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 set. 2023.

GASTAL, S. PERTILE, K. As comidas de Rua entre fixos e fluxos. *In*: X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 2013, Caxias do Sul. **Turismo, Gastronomia e Restauração**, 2013. Disponível em: [https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/10/\[107\]x_anptur_2013.pdf](https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/10/[107]x_anptur_2013.pdf). Acesso em: 10 set 2023.

GUIA FOOD TRUCKS. **A ascensão e a queda dos food trucks em SP**. 2017. Disponível em: <https://www.vice.com/pt/article/pgw8wg/a-ascensao-e-a-queda-dos-food-trucks-em-sp>. Acesso em: 20 set. 2023.

Global Entrepreneurship Monitor. **Empreendedorismo no Brasil**, 2011.

Global Entrepreneurship Monitor. **Empreendedorismo no Brasil**, 2016.

Global Entrepreneurship Monitor. **Empreendedorismo no Brasil**, 2019.

GORZ, A. **Critique of Economic Reason**. Londres: Verso, 1989.

GOUNET, T. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 2002.

GONÇALVES, L. A. A. Entre a norma urbana e a resistência: a espacialidade do comércio ambulante de confecção no centro de Fortaleza – Ceará. **Revista GeoUECE**, Fortaleza, v. 3, n. 1, p. 128-148, 2014. Disponível em: <https://revistas.uece.br/index.php/GeoUECE/article/view/6955>. Acesso em: 11 jun. 2023.

GROHMANN, R.; OLIVEIRA, M. R. O jornalista empreendedor: uma reflexão inicial sobre jornalismo, flexibilização do trabalho e os sentidos do empreendedorismo no campo profissional. **Revista Libero**, São Paulo, v. 18, n. 35, p. 123-132, 2015. Disponível em: <https://seer.casperlibero.edu.br/index.php/libero/article/view/79>. Acesso em: 11 dez. 2022.

HANSER, A. HYDE, Z. Foodies remaking cities. **Contexts**, Canadá, v. 13, n.3, p.44-9, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1177/1536504214545760>. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/153650421454576>. Acesso em: 20 set. 2023.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HISRICH, R. D.; MICHAEL P. P.; DEAN A. S. **Empreendedorismo**. Rio Grande do Sul: Amgh, 2002.

HOBSBAWM, E. **A Era dos Extremos: o breve século XX: 1914 - 1991**. 2 ed. São Paulo: Cia das Letras. 2009.

HOWELL, A. **Food Trucks as Urban Revitalization Catalysts: Microenterprise, interim land use, and the food economy**. (Master's Thesis) - University of Texas, Texas, 2011. Disponível em: <https://repositories.lib.utexas.edu/bitstreams/2823c9b8-de9e-4908-ae6c-7b8ad786d109/download>. Acesso em: 15 out. 2023.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: [IBGE | Censo 2010](#)

JORNAL DO COMÉRCIO. **Lei regulamenta food trucks no Recife.** 2017. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/peernambuco/noticia/2017/11/28/lei-regulamenta-food-trucks-no-recife-317684.php>

KREGOR, E. **Food Trucks, Incremental Innovation, and Regulatory Ruts.** The University of Chicago Law Review, 2015.

LIMA, J. C.; OLIVEIRA, R. V. O Empreendedorismo como discurso justificador do trabalho informal e precário. **Contemporânea**, São Carlos, v.11, n. 3, p.905-932, 2021. DOI: <https://doi.org/10.4322/2316-1329.2021028>. <https://www.contemporanea.ufscar.br/index.php/contemporanea/article/view/1062/481>. Acesso em: 20 jan. 2023.

LOOMIS, J. M. **Moveable Feasts: Locating food trucks in the cultural economy.** 2013. Disponível em: https://uknowledge.uky.edu/geography_etds/12/

MACEDO, E. Currículo e competência. In: MACEDO, E.; LOPES, C. A. (org.). **Disciplinas e integração curricular: história e políticas.** Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

MACIEL, C. O. Comportamento empreendedor e capacidade organizacionais: hierarquização e mensuração de seus efeitos no desempenho de empresas de pequeno porte. **Revista Alcance**, Vale do Itajaí, v. 16, n. 1, p. 26-44, 2009. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/ra/article/view/1046/855>. Acesso em: 01 fev. 2023.

MADUREIRA, D. Fim da era dos *Food Trucks* expõe desafios da comida de rua em SP. **Abrasel**, 16 jan. 2023. Disponível em: <https://abrase.com.br/noticias/noticias/fim-da-era-dos-food-trucks-expoe-desafios-da-comida-de-rua-em-sp/#:~:text=%22Muita%20gente%20est%C3%A1%20em%20home,para%20se%20sentar%22%2C%20diz>. Acesso em: 20 de janeiro de 2023.

MILLANI, R. **“Como será o engenheiro do futuro?”.** 2016. Disponível em: <https://blogs.siemens.com/conexaosiemens/stories/26320/>. Acesso em: 30 abr. 2020.

NETTO, J.P. **Crise do socialismo e ofensiva neoliberal.** São Paulo: Cortez, 1994.

NISHIMURA, J. R., PIGATTO, G. O Perfil do empreendedor no serviço de alimentação de rua. In: **XXXII Encontro Nacional de Engenharia de produção.** Rio Grande do Sul, 2012. Disponível em: https://abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_TN_STO_157_913_19545.pdf. Acesso em: 20 jan. 2020.

NUNES, A. F. **O impacto da “Lei dos doze bairros” sobre a construção civil na cidade do Recife**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: <http://tede2.unicap.br:8080/handle/tede/32>. Acesso em: 20 jan. 2020.

OLIVEIRA, E. N. P.; MOITA, D. S.; AQUINO, C. A. B. O Empreendedor na Era do Trabalho Precário: relações entre empreendedorismo e precarização laboral. **Revista Psicologia Política**, São Paulo, v. 16, n. 36, p. 207-226, 2016. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rpp/v16n36/v16n36a06.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2023.

QUEIROZ, M. **Food truck carioca – comida sobre rodas**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: www.foodtruckcarioca.com. Acesso em: 27 set. 2023.

RESENDE, M. T. C. **Do homem das cavernas aos food trucks: A alimentação como prática social em constante mudança**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

ROOS, E. C.; VEDANA, S. B.; PASLAUSK, C. A.; SCHIAVI, C. S.; BARCELLOS, M. D. *Food Trucks* guiando a inovação: um estudo sobre motivações e inovação no modelo de negócios no setor gastronômico de Porto Alegre. In: **XVIII SEMEAD Seminários em Administração**, 18., 2015, Porto Alegre. Anais Eletrônicos. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/283570347_Food_Trucks_guiando_a_inovacao_um_estudo_sobre_motivacoes_e_inovacao_no_modelo_de_negocios_no_setor_gastronomico_de_Porto_Alegre. Acesso em: 09 jan. 2023. SEBRAE, **Food Truck Sebrae**, Brasília – DF, 2015. Disponível em: [https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/32748b6a9b2d815bb459a3574ca39872/\\$File/5335a.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/32748b6a9b2d815bb459a3574ca39872/$File/5335a.pdf). Acesso em: 18. ago de 2023.

SALGADO, J. Corpo miserável, espírito empreendedor: empreendedorismo, pobreza e desemprego no Brasil. **Revista em Pauta**, Rio de Janeiro, n. 30, v. 10, p. 129-147, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/5108/3749>. Acesso em: 01 fev. 2023.

SANTIAGO, E. G. Fundamentos filosóficos dos programas de microcrédito na América Latina: década de 90. In: **Seminário Internacional Ideias Sociais e políticas na América Latina e Caribe**, 2000, Brasília, DF. Anais Brasília, DF: Faculdade Latino-americana de Ciências Sociais, 2000.

SCHWAB, K. **A Quarta Revolução Industrial**. São Paulo: Edipro, 2017.

SCHNEIDER, M. F. **Caracterização do desempenho de food trucks localizados em food parks de Florianópolis/SC e São José/SC**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gastronomia) - Instituto Federal de Educação, Ciência e tecnologia de Santa Catarina, Instituto Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ifsc.edu.br/handle/123456789/987>. Acesso em: 20 jan. 2023.

SILVA, M. C. A; GASPARIN, J. L. A Segunda Revolução Industrial e suas Influências sobre a Educação Escolar Brasileira. *In: VII Seminário Nacional de estudos e Pesquisas*. Campinas: Histedbr, 2006.

STRAND, K. **Food Truck Frenzy: Na Analysis of the Gourmet *Food Truck* in Philadelphia.** Sociology/Anthropology Department Swarthmore College. Swarthmore, 2015.

HANSER, A.; HYDE, Z. Foodies remaking cities. **Contexts**, Canadá, v. 13, n.3, p. 44-9, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1177/1536504214545760>. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/1536504214545760>. Acesso em: 20 set. 2023.

World Economic Forum, relatório publicado em 20 de outubro de 2020. Disponível em: <https://www.weforum.org/reports/the-future-of-jobs-report-2020>. Acesso em: 10 set. 2023.