

O “custo” da entrega em um dia: um estudo de caso do trabalho em galpão logístico na cidade de Cajamar/SP

Calvin Monteiro Borges¹

Daniel de Mello Sanfelici²

RESUMO

A presente pesquisa investiga a reestruturação do capital impulsionada pela logística e pelo comércio eletrônico, analisando como o galpão se consolida como a forma geográfica que territorializa novas dinâmicas de acumulação e exploração. O estudo se baseia na revisão crítica de autores que debatem a circulação como esfera de produção de valor e a produção espacial, sendo o referencial teórico-metodológico sustentado pela análise de dados secundários e pesquisa qualitativa. Os resultados preliminares apresentam um estudo de caso do município de Cajamar/SP, reconhecido como a "Disney dos Galpões", que sofreu uma expansão logística superior a 120% pós-2019, consolidando a logística como eixo empregatício. A análise versa sobre características centrais da organização do trabalho em uma variante de acumulação capitalista descrita como capitalismo de plataforma, evidenciada pela intensa precarização do trabalho. Mecanismos como salários baixos, a terceirização massiva e o uso de dispositivos disciplinares, como o bônus por presenteísmo, revelam uma gestão algorítmica combinada a formas pretéritas de controle da força de trabalho que maximiza a extração de valor em detrimento da saúde e da agência dos trabalhadores. A conclusão aponta que a logística se configura como um campo crucial para o entendimento da contradição entre a fluidez do capital e o custo humano no capitalismo de plataforma.

Palavras-chave: Logística, Precarização do trabalho, E-commerce

ABSTRACT

This research investigates the restructuring of capital driven by logistics and e-commerce, analyzing how the warehouse consolidates itself as the geographical form that territorializes new dynamics of accumulation and exploitation. The study is based on a critical review of authors debating circulation as a sphere of value production and spatial production, with the theoretical-methodological framework supported by secondary data analysis and qualitative research. Preliminary results present a case study of the municipality of Cajamar/SP, recognized as the "Warehouse Disney," which underwent a logistics expansion exceeding 120% post-2019, consolidating logistics as the primary employment axis. The analysis focuses on central characteristics of labor organization within a capitalist accumulation variant described as platform capitalism, evidenced by intense labor precarization. Mechanisms such as low wages, massive outsourcing, and the use of disciplinary devices, such as the presenteeism bonus, reveal an algorithmic management combined with past forms of labor control that maximizes value extraction at the expense of workers' health and agency. The conclusion points out that logistics configures a crucial field for understanding the contradiction between the fluidity of capital and the human cost under platform capitalism.

Keywords: Logistics, Labor precarization, E-commerce

¹ Autor: Mestrando do Curso de Geografia da Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói
calvinmonteiro@id.uff.br

² Professor orientador: Doutor, Programa de Pós Graduação em Geografia - UFF, Niterói,
danielsanfelici@gmail.com



Introdução

O mundo impulsionado pela globalização e pelo neoliberalismo vem se transformando, mas características fundamentais – como a financeirização e a flexibilização trabalhista – permanecem e ganham novas formas. A internacionalização produtiva, indispensável para esses fenômenos, exige materialidade e infraestrutura. Desde a década de 1970, com a crescente complexidade das redes de produção e distribuição e o surgimento do comércio eletrônico, as atividades logísticas se desenvolveram significativamente, originando grandes zonas logísticas com armazéns localizados nos subúrbios das áreas urbanas (Raimbault, 2022).

A desconcentração industrial e o *outsourcing* elevaram a logística à condição de elemento central na divisão territorial do trabalho, configurando-se como um dos traços fundamentais da etapa neoliberal. Armazéns e galpões logísticos tornam-se então ativos estratégicos para as empresas (Gutelius e Pinto, 2023). Enquanto a dinâmica pandêmica catalisou mudanças significativas nos hábitos de consumo, exigindo grandes investimentos em redes logísticas para garantir entregas rápidas – em um dia ou menos – próximas aos centros urbanos.

"Com a explosão da fábrica ao longo das cadeias produtivas globais, proporcionada pelas finanças, pelas tecnologias da informação e pelo avanço nos transportes, a logística se torna uma forma de poder para reestabelecer o controle e a unidade da produção e circulação de mercadorias, acelerando os ciclos de acumulação e ampliando as formas de extração de valor." (YASSU, 2022)

A procura por empresas como Amazon e Mercado Livre – que oferecem entregas no mesmo dia ou até no próprio dia – aumenta a demanda por galpões logísticos para abastecer regiões de alta fluidez (Venceslau, 2021), mobilizando também operadores logísticos e investidores, em uma cidade cada vez mais pautada como negócio imobiliário.

Os galpões, assim, passam a se consolidar como ativos financeiros-imobiliários, regidos por padrões métricos e técnicas financeiras (Magnani et al., 2024; Barros et al., 2025). Essa assetização do espaço (Birch e Ward, 2022), com a introdução de novas formas espaciais, altera as paisagens urbanas e o metabolismo social (Santos, 1996). Contudo, os investimentos imobiliários-financeiros não se sustentam em um galpão sem funcionar. Assim como surgem novos objetos técnicos e formas econômicas que estruturam cidades, são geradas novas morfologias do trabalho. Nos galpões, esse novo “chão de fábrica”, evidenciam-se, por um lado, as novas formas de exploração, como o controle algorítmico, e,



por outro, as “velhas” práticas, como padrões repetitivos e hierarquias de trabalho. (Ribeiro, 2022).

O objetivo deste estudo foi analisar as características centrais da organização do trabalho logístico dentro da divisão territorial do trabalho, no âmbito de uma pesquisa ainda em andamento. Para tanto, restringiu-se a investigação às condições de trabalho nos galpões na cidade de Cajamar, importante polo logístico nacional na região metropolitana de São Paulo, que atende às demandas expressas de empresas como Mercado Livre e Amazon na região Sudeste. A cidade abriga o maior centro de distribuição da Amazon no Brasil (Crus, 2025) e, segundo a prefeitura de Cajamar, em 2022, 40% das compras feitas pela internet no Brasil foram processadas no município (Brigatti, 2022).

Para a realização deste trabalho foi adotada uma abordagem de métodos mistos de natureza exploratória e descritiva. Os caminhos metodológicos empregados combinam a análise documental e bibliográfica com a sistematização de dados empíricos. Foram coletados dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) sobre número de vínculos e média salarial – considerando os vínculos relacionados ao grupo CNAE 2.0, números 42.1, 52.5 e 53.1 – ocupações ligadas ao trabalho em galpões e de correio. Dados populacionais dos Censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010 e 2022. Imagens de satélite retiradas do Google Earth.

O período inter-censos foi utilizado para comparação dos dados da RAIS e das imagens de satélite, mas os dados RAIS focaram também no período 2019 (pré-pandemia) e 2024. Além disso, analisamos grupos no Facebook que anunciam vagas na região de Cajamar e no setor logístico coletados entre janeiro e março de 2025 e reportagens coletadas de jornais como Folha de São Paulo, Tab/Uol, O Globo e Destaque Regional. Por fim, realizamos um trabalho de campo exploratório em 2024.

A pesquisa se debruça sobre os fenômenos relacionados ao trabalho circunscritos ao município de Cajamar e também às dinâmicas corporativas das empresas de *e-commerce*, que atuam no mercado nacional e precisam de certos padrões e racionalidades para o funcionamento de suas atividades. A cidade de Cajamar, dessa maneira, passa a ter considerável participação da sua população inserida no circuito logístico. Nesse contexto, as características do trabalho, no bojo das discussões sobre “empreendedorismo” e “fim da CLT”, constituem-se pelo trabalho formal³ em um formato em que o que era “máximo virou regra”: a escala 6x1 e a ampla terceirização. Nos galpões, ao diminuir a escala, as métricas

³ Não é nosso intuito aqui realizar uma discussão crítica sobre os limites da concepção dicotômica de formal-informal, ainda que a realidade imponha um “trabalho CLT” enquanto formal.



financeiras tornam-se altas metas de produtividade, com consequências à saúde e à vida dos trabalhadores.

Tal relação escalar nos leva a crer para além, da importância da relação entre formas geográficas e estrutura social e de abstrações corretas, que o estudo da cidade de Cajamar possibilita, elementos concretos da ligação entre categoria disciplinares distintas - financeirização e trabalho -, na totalidade do meio urbano do município. E assim, é mister aprofundar a compreensão da expressão destes fenômenos no espaço para colaboração aos estudos das alterações do capitalismo atual, em suas rupturas e continuidades, frente à emergência de questionamentos à padrões de trabalho como a escala 6x1.

Referencial Teórico

A logística ascendeu de uma função operacional para, como já mencionado, "forma de poder para restabelecer o controle e a unidade da produção e circulação de mercadorias" (Yassu, 2022). Seu papel estratégico consiste em acelerar os ciclos de acumulação e ampliar as formas de extração de valor, onde a temporalidade e espacialidade ganham devida importância.

Igor Venceslau (2021), ao se dedicar a refletir sobre a história e as alterações no território brasileiro a partir da ótica dos correios e da logística, ilustra como a esfera dos serviços pode ser vista como uma “nova mercadoria”. O autor analisa o objeto postal⁴, em que a carta é o ponto central de sua análise, mas que também abrange as encomendas típicas do comércio eletrônico. Para Venceslau (*idem*), a invenção do selo e o pagamento pela correspondência inauguram a mercantilização das atividades de correio — um processo destrinchado em sua obra. Hoje, mesmo que por vezes, não haja sequer o pagamento do frete, ampliam-se as formas de mercantilização.

Neste ponto, nos interessa mais que, a partir do momento em que a encomenda passa do produtor para o serviço de entrega, seu conteúdo desaparece. Para o capital responsável pela logística, o que está dentro da caixa pouco importa. O valor se concentra no trabalho exercido na coleta, na triagem, no empacotamento, no deslocamento e na entrega. Esse processo de abstração, no qual o produto — qualquer que seja — ganha um código de barras, por exemplo, depende de mais uma camada de trabalho humano. Dessa forma, segundo Lencioni (2011), as estruturas materiais logísticas devem ser entendidas como uma planta

⁴ Qualquer item (físico ou, em certos casos, digital) que é aceito, expedido, transportado e entregue pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (Correios) como parte dos serviços postais. Conforme estabelecido no Decreto nº 12.464, de 2025.(BRASIL, 2025)



produtiva, uma extensão do ciclo de produção na circulação de mercadorias. Já Antunes (2023) frisa as contribuições de Marx analisando a indústria de transportes e de armazenamento, observando que apesar de não se efetivar uma produção material, isso não impede uma geração de mais-valor. Os galpões, por exemplo, podem passar a ser considerados um novo “chão de fábrica”, em que evidencia-se um desenvolvimento de novas variantes de acumulação e exploração. Para Antunes,

“estamos presenciando uma variante de acumulação ao mesmo tempo muito digital e abusivamente primitiva. Um capitalismo de plataforma que parece ter algo em comum com a protoforma do capitalismo. Isto porque, uma vez mais, o sistema de metabolismo antissocial do capital impõe seu curso, articulando o moderno, que se encontra, por exemplo, na inteligência artificial, com o arcaico, intensificando o binômio exploração e espoliação.” (Antunes, 2023, p.29)

O trabalho algoritmizado (ou digital), as plataformas e a robotização se expandiram com a pandemia, promovendo uma maior integração entre os circuitos de produção e circulação. Essa dinâmica ampliou a valorização do capital e, ao reduzir o tempo de giro, resultou em um aumento significativo da margem de lucro. A digitalização do trabalho para o autor é entendida como,

“uma forte fragmentação do processo produtivo; uma aceleração igualmente forte do ciclo de valorização das mercadorias (na produção, na gestão das cadeias de abastecimento, nas vendas); uma significativa decomposição da força de trabalho (reduzindo sua concentração física); uma intensa individualização das relações e dos contratos de trabalho”. E essa grande transformação da economia foi “baseada em um alto grau de informatização, automação e robotização, sob a égide das tecnologias digitais” (Antunes, 2023, p. 19)

E desenvolve sobre a crise pandêmica,

“converte-se em momento que impulsionou novos laboratórios de experimentação do capital, aparentemente contingenciais, mas que incidiram nas mais distintas atividades, sejam ela produtivas ou reprodutivas, abrindo caminho para a acentuação significativa da precarização do trabalho no período pós-pandemia. [...] A intensidade e os ritmos de trabalhos são exercitados ao limite, sendo que as mistificações subjacentes ao trabalho que deixou de ser trabalho, ao assalariamento que milagrosamente se converteu em “empreendedorismo” em “autonomia”, são por demais evidentes.” (Antunes, 2023, p.31)

Sendo assim, tem inserida também em suas características, aspectos de contra-tendência à uma crise, a partir da produção de novos espaços dentro dos quais a produção capitalista possa prosseguir no crescimento do comércio e dos investimentos diretos e no teste de novas possibilidades de exploração da força de trabalho, em uma combinação de reajuste espaço-temporal e de desvalorização de mercadoria (Harvey, 1992). A produção espacial logística emerge, então para nós, enquanto elo físico que conecta a abstração do capital financeiro à fluidez do capitalismo de plataforma⁵. As plataformas são definidas por

⁵ Antunes (2023), vai criticar o termo e utilizá-lo somente de forma descritiva, ainda que sem desenvolver. Concordamos sua apreciação, e tampouco é nosso objetivo aqui discutir o conceito de capitalismo de plataforma.



Antunes (2023) como “empresas que, além de detentoras de informação, são cada vez mais proprietárias da infraestrutura da sociedade, com forte potencial monopolista e concentracionista no conjunto da economia global”. A Amazon, por exemplo, para o autor, como “singelamente afirma em seu universo publicitário, de A a Z, tudo se encontra na Amazon. *As suas consequências, no universo laborativo, do mesmo modo se esparramam pelo mundo*”.⁶ Milton Santos opina que essa época inaugurada pelas finanças e a acumulação flexível facilitou “o mecanismo de expansão do capital no espaço através do uso da forma” (Santos, 2014 [1979], p.188) em que as “formas transferidas de uma formação socioeconômica para outra podem comportar a força de modificar esta última” (idem, p.187).

Os padrões, métricas e racionalidades imbuídas e territorializadas pelas plataformas digitais no espaço se encontram e produzem novas morfologias do trabalho na reprodução do capital, mas não podem ser consideradas em absoluto, como aponta Milton Santos sobre a técnica,

“os lugares, já vimos, redefinem as técnicas. Cada objeto ou ação que se instala se inscreve num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes. [...] Os respectivos tempos das técnicas industriais e sociais presentes se cruzam, se intrometem e acomodam.” (Santos, 2020 [1996], p. 59)

Milton Santos conclui esse argumento a partir do exemplo de uma fábrica – aqui poderíamos usar um galpão –, e relaciona as “características técnicas”, com a modificação de divisões territoriais do trabalho e formações socioespaciais.

“suas características técnicas induzem certo desempenho em função da utilização de um certo capital de giro, uma certa quantidade e qualidade de mão de obra, uma certa quantidade de energia. Assim, a idade dos instrumentos de trabalho tem implicações com o resto da economia (em virtude das possibilidades concretas de relações) e com o emprego (em virtude da possibilidade concreta de postos de trabalho). Como essas relações presidem à hierarquia entre lugares produtivos, as possibilidades de expansão ou de estancamento diferem para cada lugar. Essa situação relativa é resultado não apenas da produção local, mas do que é produzido no conjunto de lugares de um espaço dado, e envolve lugares próximos, e também longínquos, graças ao alargamento dos contextos tornado possível com os progressos nos transportes e nas comunicações e com a standardização da produção.” (Santos, 2020 [1996], p. 59)

Essa relação no debate entre espaço e economia é abordada por Tozi (2025), retomando os escritos miltonianos sobre formas geográficas para interpelar a temática da digitalização do território. A leitura do autor sobre Milton Santos o leva a pontuar uma caracterização do conceito de espaço geográfico relacionando formas e contexto social, a partir de, respectivamente, trabalho morto e trabalho vivo. Desse modo, em um contexto de “globalização e de uma mais valia global, amparada em uma fragmentação planetária das etapas produtivas e nova composição de capital produtivo e capital fictício” (Tozi, 2025),

⁶ Grifos nossos



chama atenção para a transposição de formações socioeconômicas distintas, a partir das formas geográficas - que engendram como formas-conteúdo - trabalho específicos à outras. Strauss (2017), por sua vez, ao abordar a centralidade do trabalho reivindica que haja uma compreensão geográfica robusta da natureza multidimensional da precariedade contemporânea que engloba os conceitos de trabalho, vida e agência dos trabalhadores.

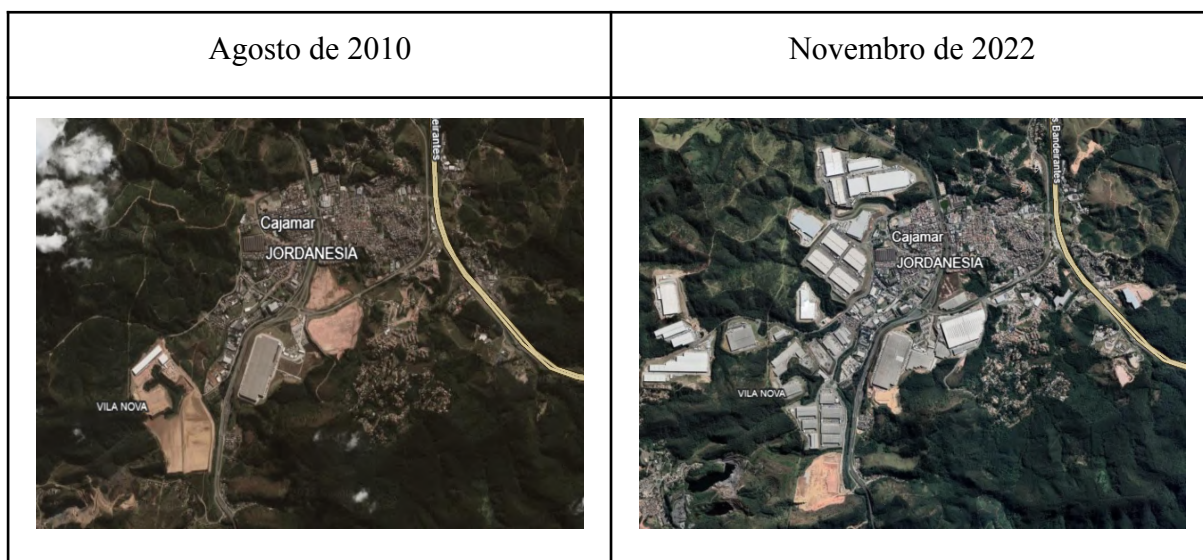
Ao olharmos a questão logística e as condições de trabalho no galpão logístico - aqui tomado como objeto técnico - na literatura, observamos em pesquisas sobre galpões na região de subúrbio de Chicago (Strauss, 2015), a intensa hierarquização entre efetivos e terceirizados (ou temporários), com direitos, salários e condições de trabalho e de vida distintas, além de diferenças raciais. Isto é, uma constituição de temporários por imigrantes com salários mais baixos, possibilidade de demissão maiores, entre outras questões que aborda a autora (*idem*). Já diretamente a Amazon, segundo Gutelius e Pinto (2023) em um survey realizado com mais de 1000 trabalhadores e ex trabalhadores da Amazon nos Estados Unidos, 41% dos trabalhadores relatam ter sofrido lesões enquanto trabalhavam em um depósito da Amazon; 51% dos funcionários com mais de três anos de empresa sofreram lesões. 69% tiveram que tirar licença não remunerada devido a dores ou exaustão causadas pelo trabalho na empresa no último mês; 34% tiveram que fazer isso três ou mais vezes. 52% se sentem esgotados com o trabalho na Amazon, entre aqueles que trabalham na empresa há mais de três anos, 60% relatam sentir-se esgotados. 41% sempre/na maioria das vezes sentem pressão para trabalhar mais rápido, e outros 30% sentem isso ocasionalmente e 60% experimentam mais monitoramento no local de trabalho na amazon do que em empregos anteriores. Para Alimahomed-Wilson e Reese (2021), a Amazon encontra resistências para a sua dominação como no mercado americano na América Latina, principalmente pela atuação de empresas como Mercado Livre. Na Argentina, as práticas corporativas demonstram uma preferência pela jornada de trabalho 6x1 e práticas antissindicaais, com manobras para haver representação sindical de seus trabalhadores de sindicatos mais “negociadores”.

A próxima seção, ao apresentar os resultados preliminares, visa justamente contribuir ao debate sobre espaço e economia, com centralidade na questão do trabalho e a territorialização de plataformas digitais. A análise do caso de Cajamar/SP e de sua expansão logística expressiva desse município, apelidado de "Disney dos Galpões", configura um laboratório onde é possível investigar a materialização dos padrões teóricos discutidos, examinando as alterações na paisagem urbana, no perfil de emprego e, crucialmente, nas condições de trabalho impostas pelo capitalismo de plataforma.

Resultados

O município de Cajamar passou, principalmente a partir de 2020, a receber vultuosos empreendimentos logísticos que lhe renderam títulos como “Disney dos Galpões” ou “Faria Lima dos Galpões”. Essa expansão do espaço logístico da cidade foi possibilitada por mudanças legais, alianças entre atores locais, investidores institucionais, empresas do ramo logístico/e-commerce, tendências político-econômicas (Barros et al., 2025) e alterações nos hábitos de consumo. Como apontam os autores, a cidade teve um crescimento do estoque logístico acima da média nacional e estadual. Os resultados preliminares desta pesquisa apontam para a partir do enfoque do trabalho, as mudanças sociais e para as condições do trabalho que se realiza na cidade.

Figura 1 - Comparação de imagens de satélite de Cajamar entre 2010 e 2022



Elaboração própria, com imagens do Google Earth Pro.

Cajamar evoluiu de uma cidade com 64 mil habitantes em 2010 para mais de 90 mil em 2022. O estoque logístico da cidade cresceu 120% entre 2019 (antes da pandemia) e 2022 (Barros et al., 2025), alterando a paisagem urbana e do trabalho, como mostra a Figura 1. O setor econômico de “Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes” (Divisão 52 da Classificação Nacional das Atividades Econômicas [CNAE]) passou de 8,4% dos empregados na cidade para 14,6% no mesmo período, e os empregos relacionados aos galpões cresceram mais de 900% entre os censos, totalizando mais de 11 mil trabalhadores em 2020, auge das construções de armazéns. Esta transformação evidencia o que Lencioni (2011) e Antunes (2023) definem como a extensão do ciclo de produção, onde o galpão logístico se consolida como uma 'planta produtiva'. A centralidade da CNAE 52 na matriz empregatícia atesta que a geração de valor local se concentra no trabalho da circulação e do

armazenamento, e não mais na produção industrial-extrativa em sentido estrito, base da economia da cidade por boa parte do século XX. (Leite, 2022)

A análise atenta das imagens (Figuras 1 e 2) revela duas constatações centrais: a projeção da placa quase hollywoodiana da Prologis e a construção dos galpões em volta de um núcleo praticamente inalterado, o distrito de Jordanésia, ao longo da Avenida Dr. Antonio João Abdalla. A importante presença desses galpões na cidade, portanto, denota uma representação do poder corporativo e do uso corporativo do território (Venceslau, 2021) por parte dessas empresas logísticas. Desse modo, a forma geográfica (Santos, 2020 [1996]) se insere no tecido social preexistente, redefinindo o uso do espaço sem necessariamente promover uma integração orgânica com a vida local, notadamente enquanto os galpões se multiplicavam, os aluguéis residenciais também subiam (Brigatti, 2022; Gagliani, 2022).

Figura 2: Placa do galpão da Prologis, Cajamar/SP



Fonte: Fotografia realizada pelo autor em trabalho de campo, dezembro de 2023

Mais de 70% dos trabalhadores receberam entre 1 e 4 salários mínimos, entre 2022 e 2024, e os salários dos trabalhadores dos galpões ficaram abaixo da média da cidade (Gagliani, 2022). Ou seja, aparece um teto de 4 salários mínimos, em que na realidade em torno de 35% das vagas refletem o que são oferecidas em sites e grupos do facebook de “Auxiliares logísticos” com salários de 1700 a 1900 reais. Esses salários, com direito a Vale-Alimentação, têm embutidos um bônus por “presenteísmo” de 100 reais, isto é, uma parte do salário que possa ser retirada de forma legal caso o trabalhador adoeça ou falte por algum motivo, que a empresa considere injustificável, como já analisou Atzeni (2023) sobre os processos do trabalho no MercadoLivre na Argentina.

Figura 3: Vagas de emprego nos postes do distrito de Jordanésia, Cajamar/SP



Fonte: Fotografia realizadas pelo autor em trabalho, 2024

Para garantir as entregas expressas – de um dia útil ou menos – os galpões operam sem interrupção. Em um dos anúncios, como pode ser observado na figura 3, o galpão Prologis III, operado pela Mercado Livre, conta turnos de 00h às 07h40; 07:20 às 15h; 15h às 22h40; 09h às 18h. As jornadas variam entre 6x1 e 6x2, aplicadas principalmente pelo Mercado Livre, 12x36 e 3x2 pela Amazon. Dessa maneira, existem duas formas de operar um objeto técnico de modo em que não haja interrupção do funcionamento. A terceirização, os assédios, as metas irreais de produtividade e os discursos de superação também marcam esse segmento, que sustenta a “infraestrutura do desejo” (De Lara, 2018 apud Gutelius e Pinto, 2023).



Os mecanismos de dominação da plataforma se espalham por meio da terceirização e da fragmentação da força de trabalho. Se já se observa uma separação entre Operador Logístico, propriedade do imóvel e plataforma digital, também aparece espalhada, horizontalizada a questão do trabalho, com a atuação de empresas internacionais especializadas em mão de obra temporária, com a Randstad e Adecco. Sobre isso em 2024, um trabalhador terceirizado de um galpão da Mercado Livre, funcionário da Randstad, cometeu suicídio dentro do seu local de trabalho após ser informado de sua demissão.

Segundo colegas, o galpão não parou de funcionar. As metas chegavam a 120 entregas por hora – ou duas por minuto – conforme relatado por uma ex-funcionária (Ribeiro, 2024). Outros ex-trabalhadores mencionaram metas de 2 mil pacotes por dia, em jornadas 6x1 com salário mínimo. As altas metas aliadas aos movimentos repetitivos de leitura de código de barras geraram dificuldades de movimentação em três dedos das mãos de um trabalhador (Negreiros, 2024). Além dos fatores materiais do trabalho, “falsas esperanças” de contratação por parte dos supervisores eram veiculadas. De acordo com colegas de trabalho, Luis Felipe tinha como certa a sua efetivação. Para Gutelius (2015), essa hierarquia, como entre efetivos e terceirizados e sua diferenciação, não é uma “escada profissional” vendida pelos gerentes e supervisores, mas um dispositivo de controle e uma estratégia para fragmentar a agência dos trabalhadores e manter os ritmos de trabalho no limite, reproduzindo localmente as dinâmicas de precarização observadas globalmente.

Conclusão

A presente pesquisa buscou investigar a partir da logística eixos de manifestações da reestruturação capitalista, propondo que o galpão logístico pode ser interpretado como a forma geográfica que territorializa novas dinâmicas de acumulação e exploração. O objetivo deste trabalho foi contribuir para o debate sobre a materialização da logística no espaço brasileiro, a partir da análise das condições de trabalho no contexto de plataformas digitais.

O município de Cajamar, tomado como estudo de caso, se mostra de forma preliminar, um excelente ambiente para a compreensão das condições de trabalho levadas à frente pelas grandes varejistas do e-commerce e sua ligação com distintos setores econômicos, como representantes do capital financeiro e imobiliário.

O crescimento logístico da cidade, ilustrado aqui principalmente a partir do enfoque do trabalho, demonstra como a lógica financeira e de controle da exploração do trabalho se encontram no espaço da cidade. A pesquisa sugere, ainda, que a fragmentação da força de trabalho, por meio da terceirização e da manutenção de hierarquias (terceirizados vs.



efetivos), é um fator-chave no controle da mão de obra e na limitação da agência dos trabalhadores (Gutelius, 2015; Strauss, 2017). O incidente do suicídio do trabalhador terceirizado é um indicativo do custo humano extremo subjacente à fluidez e eficiência vendidas pelo capitalismo de plataforma. A jornada de trabalho 6x1 e suas variações, utilizadas nos galpões da cidade, ganhou recentemente reconhecimento e revolta, com a Proposta de Emenda à Constituição que pede sua abolição. Dessa maneira, olhar atentamente à cidade e suas dinâmicas entre capital e trabalho pode aprofundar o entendimento entre mudanças e continuidades do neoliberalismo após décadas da hegemonia neoliberal e da crise de 2008.

Em termos de contribuição, este estudo visa alimentar o debate acadêmico ao fornecer evidências concretas da materialização dos padrões globais de acumulação em um contexto geográfico brasileiro específico - o surgimento de um importante polo logístico que abastece as principais concentrações metropolitanas. Não foi aprofundado o papel do arcabouço legal e político local que facilitou o ajuste espacial em Cajamar, já previamente descrito por Leite (2022) e Barros et al (2025). Sugere-se a necessidade de pesquisas futuras que se aprofundem nesses aspectos, tanto em âmbito local quanto nacional, e também em: 1) relação entre as desigualdades raciais e migratórias e a estratificação da força de trabalho; 2) as visões subjetivas de trabalhadores, da população de Cajamar e de referências do e-commerce e do capital financeiro sobre as mudanças no município e sua localização na divisão territorial do trabalho; 3) as iniciativas de resistência e organização que buscam enfrentar este modelo de exploração.

Referências Bibliográficas

- ALIMAHOMED-WILSON, J.; REESE, E. (EDS.). The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy. [s.l.] Pluto Press, 2021.
- ANTUNES, Ricardo. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era de desantropomorfização do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023. Cap. 1. p. 11-40.
- ATZENI, M. The labour process and workers' rights at Mercado Libre: hiding exploitation through regulation in the digital economy. *Work in the Global Economy*, v. 3, n. 2, p. 181-200, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1332/27324176Y2023D000000003>. Acesso em: 29 out. 2025.
- BARROS, Gabriel Amilton; BORGES, Calvin Monteiro; PRINCIGALLI, Otto Couto. INVESTIDORES INSTITUCIONAIS DO MERCADO IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO DE CAJAMAR/SP. **Anais do VIII Congresso Brasileiro de Geógrafas e Geógrafos**, São Paulo, 2025.
- BRASIL**. Decreto nº 12.464, de 21 de maio de 2025. Dispõe sobre a prestação de serviços postais e de telegrama no território nacional e para o exterior. **Diário Oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, p. 8, 22 de maio de 2025. Disponível em:



- <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-12.464-de-21-de-maio-de-2025-631022054>. Acesso em: 03 nov. 2025.
- BIRCH, Kean; WARD, Callum. Assetization and the 'new asset geographies'. **Dialogues in Human Geography**, [s. l.], 2022.
- BRIGATTI, Fernanda. Faltam casas e sobram vagas nas cidades dos galpões. **Folha de São Paulo**, [S. l.], p. 1-1, 26 mar. 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/03/faltam-casas-e-sobram-vagas-nas-cidades-dos-galpoes.shtml>. Acesso em: 31 de março de 2025.
- CRUS, Fernando. Maior centro logístico da Amazon, no Brasil, é inaugurado em Cajamar. **Destaque Regional**, [S. l.], p. //, 8 fev. 2025. Disponível em: <https://destaqueregional.com.br/maior-centro-logistico-da-amazon-no-brasil-e-inaugurado-em-cajamar>. Acesso em: 31 mar. 2025.
- GAGLIONI, Cesar. Como a invasão de galpões de ecommerce mudou Cajamar. **Nexo Jornal**, [S. l.], p. 1-1, 8 jun. 2022. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/reportagem/2022/06/08/como-a-invasao-de-galpoes-de-ecommerce-mudou-cajamar>. Acesso em: 6 de março de 2025.
- GUTELIUS, Beth. Disarticulating distribution: Labor segmentation and subcontracting in global logistics. **Geoforum**, v. 60, p. 53-61, mar. 2015.
- GUTELIUS, B.; PINTO, S. **Pain Points**: Data on Work Intensity, Monitoring, and Health at Amazon Warehouses. . [S.l.]: University of Illinois Chicago. Disponível em: <https://doi.org/10.25417/uic.24435124.v2> . Acesso em: 8 abr. 2025. , 10 out. 2023
- LEITE, Mayara Bispo. O bairro Gato Preto e seu patrimônio cultural diante da hegemonia logística na (re)produção do espaço urbano em Cajamar-SP. 2022. 71 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.
- MAGNANI, Maira; SANFELICI, Daniel; ADISSON, Félix; HALBERT, Ludovic. Assetising Brazilian logistics: power, spaces and scales under asset management capitalism. **Finance and Space**. v. 1, n. 1, p. 240-258, 2024.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital*. 2. ed. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017.
- NEGREIROS, Adriana. O que explica o sucesso do Mercado Livre, maior varejista online do Brasil. **Tab/Uol**, [S. l.], p. //, 15 maio 2024. Disponível em: <https://tab.uol.com.br/noticias/redacao/2024/05/15/o-que-explica-o-sucesso-do-mercado-livre-maior-varejista-online-do-brasil.htm>. Acesso em: 31 mar. 2025.
- RAIMBAULT, Nicolas. Outer-suburban politics and the financialisation of the logistics real estate industry: The emergence of financialised coalitions in the Paris region. **Urban Studies**, [s. l.], v. 59, p. 1481–1498, 2022.
- RIBEIRO, Paulo Victor. Funcionários do Mercado Livre tiveram que continuar trabalhando após colega morrer no galpão. **The Intercept Brasil**, [S. l.], p. 1-1, 28 fev. 2024. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2024/02/28/funcionarios-do-mercado-livre-tiveram-que-continuar-trabalhando-apos-colega-morrer-no-galpao/>. Acesso em: 31 de março de 2025.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 1996.
- SANTOS, Milton. **Economia Espacial**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2014
- STRAUSS, K. Labour geography 1: Towards a geography of precarity? Towards a geography of precarity? **Progress in Human Geography**, Thousand Oaks, CA, v. 42, n. 4, p. 622-630, 2017. DOI: 10.1177/0309132517717786.
- VENCESLAU, Igor. **Correios, Logística e usos do Território Brasileiros**. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Consequência Editora, 2021.