



TRABALHO, PLATAFORMAS DIGITAIS E PRECARIZAÇÃO DA VIDA: os aplicativos de transporte de passageiros em Catalão e Goiânia (GO)

Jean Silveira dos Santos ¹
Marcelo Rodrigues Mendonça ²

RESUMO

O mundo do trabalho tem passado por transformações desde a sua origem. Atualmente, as suas dinâmicas apontam para novos conteúdos nas relações entre capital e trabalho, graças ao uso antagônico das Tecnologias da Informação e Comunicação. As contradições entre burguesia e proletariado, ou seja, frações das classes empresariais e trabalhadoras, projetam-se no espaço urbano a partir do fenômeno dos aplicativos de transporte de passageiros, sobretudo quando se lança luz sobre a racionalidade da uberização. Para compreender essas questões, recorre-se a autores como Antunes (2020), Tozi (2021), Harvey (2005; 2008), Smicek (2017), Slee (2017), Abílio (2020; 2021), Santos (2008) e outros. O presente estudo analisa a territorialização das empresas-aplicativos de transporte de passageiros em Catalão e Goiânia. A metodologia combina levantamento teórico, documental e conversas informais com os trabalhadores em ambos os campos de pesquisa. Os resultados apontam para uma distinção na disputa desigual de mercado global e local entre as duas cidades, mas prevalece a ideia de generalização da precarização da vida dos trabalhadores submetidos à lógica do trabalho uberizado. Nesse viés, o território, utilizado como recurso, cumpre papel primordial, independente da escala de análise.

Palavras-chave: Uberização, Território, Espaço urbano, Contradições, Plataformização.

RESUMEN

El mundo del trabajo ha pasado por transformaciones desde su origen. Actualmente, sus dinámicas apuntan a nuevos contenidos en las relaciones entre capital y trabajo, gracias al uso antagónico de las Tecnologías de la Información y la Comunicación. Las contradicciones entre la burguesía y el proletariado, es decir, las fracciones de las clases empresariales y trabajadoras, se proyectan en el espacio urbano a partir del fenómeno de las aplicaciones de transporte de pasajeros, especialmente cuando se arroja luz sobre la racionalidad de la uberización. Para comprender estas cuestiones, se recurre a autores como Antunes (2020), Tozi (2021), Harvey (2005; 2008), Smicek (2017), Slee (2017), Abílio (2020; 2021), Santos (2008) y otros. El presente estudio analiza la territorialización de las empresas-aplicaciones de transporte de pasajeros en Catalão y Goiânia. La metodología combina el levantamiento teórico, documental y conversaciones informales con los trabajadores en ambos campos de investigación. Los resultados apuntan a una distinción en la disputa desigual de mercado global y local entre las dos ciudades, pero prevalece la idea de generalización de la precarización de la vida de los trabajadores sometidos a la lógica del trabajo uberizado. En este sentido, el territorio, utilizado como recurso, cumple un papel primordial, independientemente de la escala de análisis.

Palabras clave: Uberización, Territorio, Espacio urbano, Contradicciones, Plataformización.

INTRODUÇÃO

A discussão proposta concentra-se na análise de uma categoria de trabalho dentre as mais vilipendiadas e contraditórias da fase atual do capitalismo: o trabalho por aplicativos de transporte de passageiros. Entende-se que o fenômeno em questão é multiescalar e, portanto, abrange desde o âmbito local até o global, incluindo cidades médias e metropolitanas. Por esse

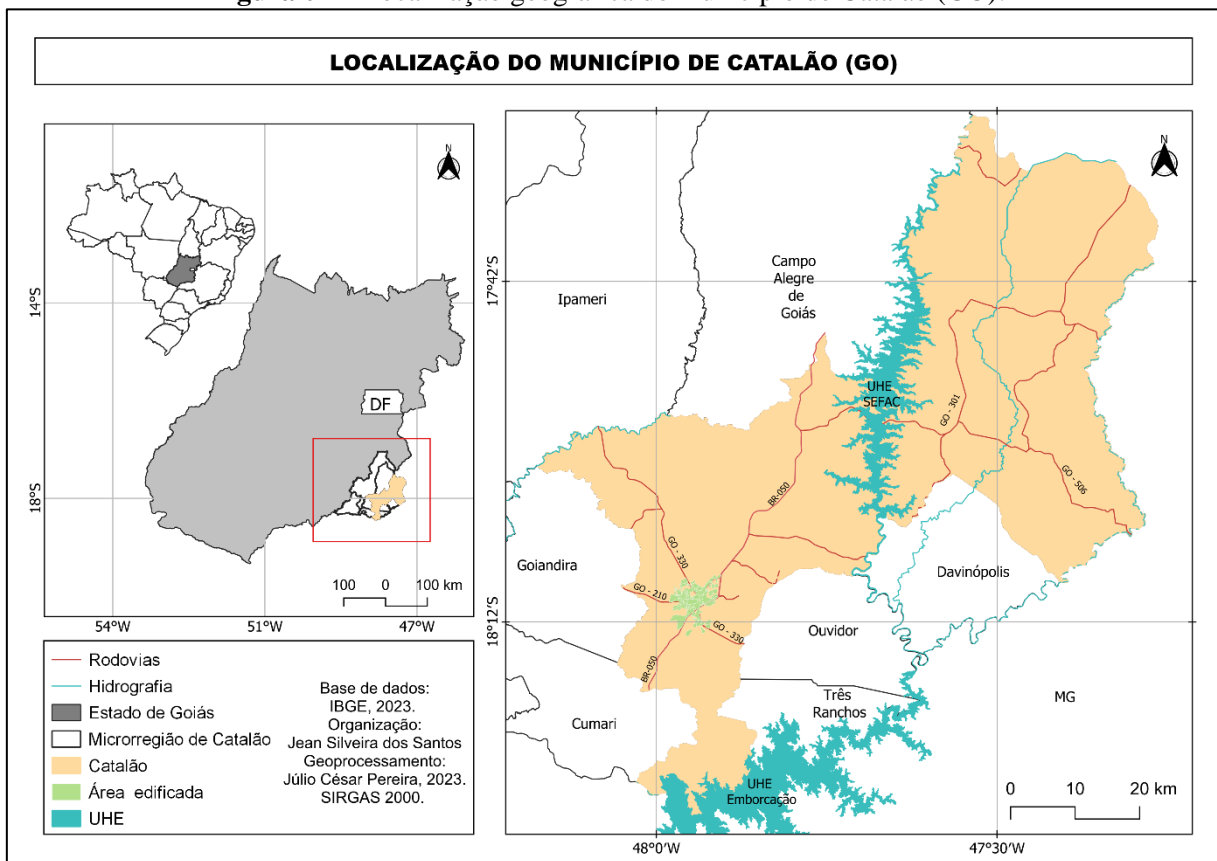
¹ Pós-graduando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Goiás - UFG, jeansilveira@discente.ufg.br;

² Professor dos Cursos de Graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás - UFG, marcelomendonca@ufg.br

motivo, a geografia é uma das áreas do conhecimento privilegiadas, pois oferece um arcabouço teórico-metodológico consolidado que permite uma compreensão da totalidade espacial através de categorias, conceitos e pesquisas empíricas.

Nesse enfoque, pretende-se estudar a realidade de duas cidades goianas em relação ao fenômeno em tela: Catalão e Goiânia. A primeira está situada no sudeste goiano, a aproximadamente 260 km da capital do estado (Figura 01), onde a uberização das empresas-aplicativo de transporte de passageiros apresenta uma perspectiva peculiar, caracterizada pela primazia de aplicativos regionais e locais em detrimento dos globais. Já a segunda cidade está localizada na região central de Goiás (Figura 02), sendo essa a capital deste estado, e sintetiza a conjuntura global da uberização das empresas-aplicativo.

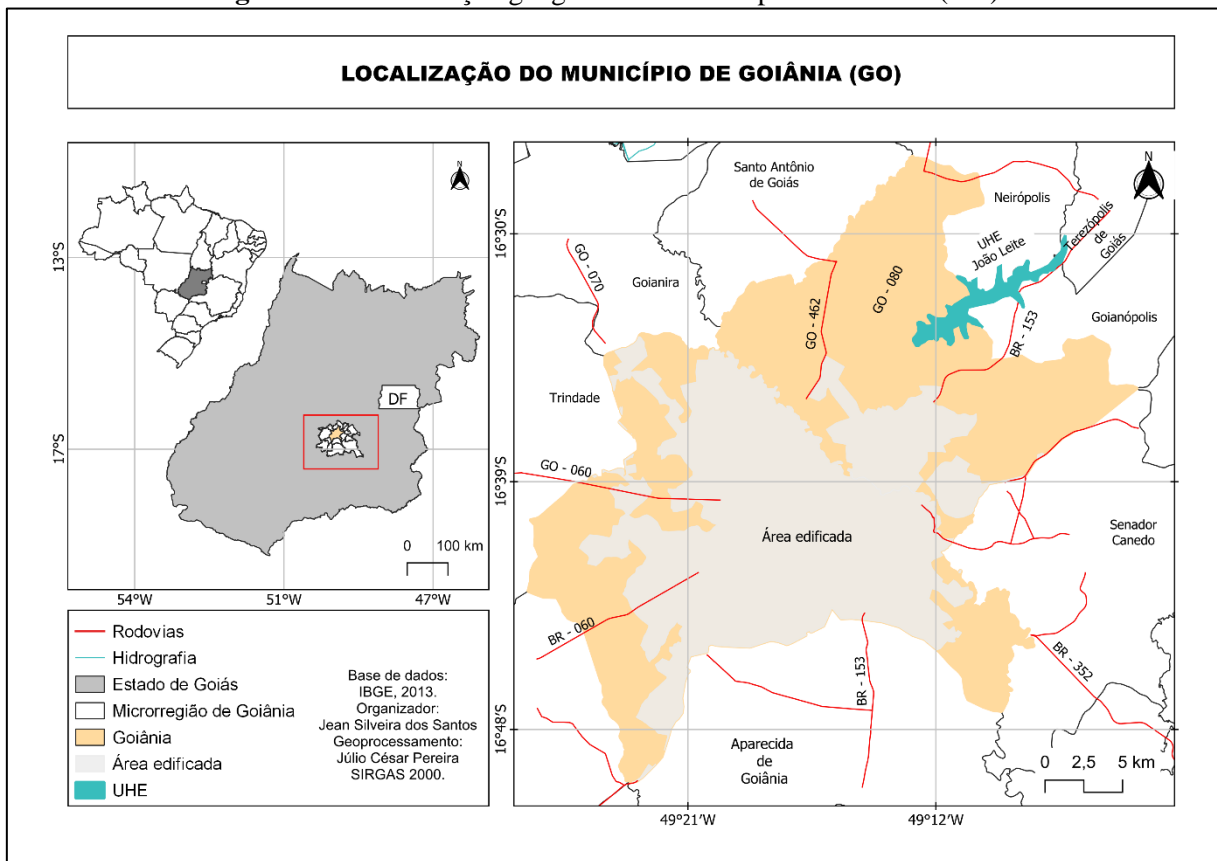
Figura 01 – Localização geográfica do município de Catalão (GO).



Fonte: IBGE/SIRGAS, 2000. **Geoprocessamento:** Pereira (2023).
Organizado pelos autores.



Figura 02 – Localização geográfica do município de Goiânia (GO).



Fonte: IBGE/SIRGAS, 2000. **Geoprocessamento:** Pereira (2023).
Organizado pelos autores.

O objetivo deste artigo é compreender a territorialização das empresas-aplicativo de transporte de passageiros em Goiânia e Catalão. Para tanto, o texto está organizado, além desta introdução, por cinco seções: metodologia, referencial teórico, resultado e discussões e referências bibliográficas. Como síntese, adianta-se que as empresas-aplicativos operam suas atividades mediante o conhecimento apurado do território urbano, controle jurídico de leis que determinam a mobilidade urbana e se beneficiam das vigentes leis trabalhistas no país. Ainda, há uma hipótese de que, em cidades com menor densidade demográfica, as empresas-aplicativos locais desafiam a hegemonia das globais, por oferecer certos benefícios aos motoristas. Todavia, a precarização, expressa pela recusa dos vínculos formais, é similar.

METODOLOGIA

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa de cunho bibliográfico, documental e descritivo (CHIZZOTI, 1991). Assim, buscou aporte teórico-conceitual para compreender as relações sócio-históricas a partir das categorias trabalho, espaço e território (ABÍLIO, 2020, 2021; ANTUNES, 2020; MARINI, 2022; MARX, 2011; SANTOS, 2008; TOZI, 2021) e os

conceitos de uberização, tecnologia, plataformas digitais e aplicativos (ABÍLIO, 2020, 2021; ANTUNES; 2020; SLEE, 2017; SRNICEK, 2017). Para tanto, livros, artigos, reportagens, teses e dissertações foram as fontes para embasar a discussão.

Além disso, as diretrizes nacionais que definem a política regulatória do trabalho por aplicativos no Brasil se tornaram objeto de investigação. Essas diretrizes estão estabelecidas na Lei nº 12.587/2012 e suas posteriores modificações, as quais descentralizam a gestão para os municípios. No caso de Goiânia, a norma de referência é o Decreto nº 2.890, datado de 06 de outubro de 2017, o qual estabelece as regras para a exploração da atividade econômica de transporte privado remunerado de passageiros e o uso intensivo do viário urbano da cidade, por meio da utilização de aplicativos de Operadoras de Tecnologia. Por outro lado, Catalão não possui um regulamento próprio para esse fim.

Adicionalmente, foram elaborados dois mapas temáticos que abordam a territorialização da Uber, um a nível global e outro sobre a territorialização dessa empresa-aplicativo em solo brasileiro. Também foi realizado um levantamento descritivo das empresas-aplicativos de transporte de passageiros em Catalão e Goiânia. Essas informações contribuem para uma compreensão da territorialização das empresas-aplicativos nos dois campos de análise. Portanto, parte-se de um entendimento escalar do fenômeno diante de uma visão geral para o particular.

Por fim, recorreu-se a diálogos informais como meio para interagir com teorias e dados sistematizados. Essas conversas ocorreram entre agosto de 2022 e agosto de 2023, com o propósito de compreender a natureza do trabalho em duas cidades de diferentes perfis, isto é, população e extensão territorial, número de empresas e trabalhadores, forças políticas contestadoras e cooperativismo, entre outros. Esses elementos estão diretamente ligados à oferta e demanda, consciência política e precarização do trabalho, nesse popularmente conhecido serviço de mobilidade por meio de aplicativos de transporte de passageiros.

REFERENCIAL TEÓRICO

Os anos 1970 marcam uma nova conjuntura para o mundo do trabalho e a interação entre países em escala planetária. O meio técnico-científico-informacional, como sugerido pelo geógrafo brasileiro Milton Santos, tornou-se a condição para o fenômeno da globalização, pois possibilitou a ampliação dos processos de subordinação dos países subdesenvolvidos pelas nações no centro do capitalismo, por meio do crivo imperialista (SANTOS, 2008). O sociólogo espanhol Manuel Castells, na mesma época, discutia a primazia das redes enquanto uma



expressão do novo paradigma tecnológico no qual impactaria a cultura, economia e política no mundo (CASTELLS, 1990).

Observa-se que o trinômio técnica, ciência e informação é substancial para implicar um rearranjo territorial diferente do que estava estabelecido até então e novos conteúdos para as relações capital x trabalho. O primeiro aspecto se refere à divisão internacional do trabalho, enquanto o segundo retrata a reestruturação produtiva do capital, baseada na flexibilização das relações trabalhistas e no esgotamento parcial da indústria de massa fordista-taylorista. Tal racionalidade imposta encontrou justificativa na rigidez dos processos produtivos que impediam a escalada da reprodução de capitais (ANTUNES, 2020; HARVEY, 2008).

Por consequência, esses elementos anunciam a precarização do trabalho sob a égide do toyotismo, fenômeno baseado no tripé flexibilização, terceirização e informalidade, sobretudo nos países subdesenvolvidos. Nesse contexto, a telemática foi essencial, pois facilitou a informação e a comunicação quase instantânea entre as cadeias de comando globais e essas nações exploradas (CASTELLS, 1990; ANTUNES, 2020). Com um mercado de trabalho desestruturado, como no caso brasileiro, a sofisticação tecnológica operada dentro de um quadro político a serviço das classes dominantes mostrou o lado perverso da globalização (SANTOS, 2008).

Considera-se que houve uma ruptura paradigmática na primeira década do século XXI com a Indústria 4.0, caracterizada pelo uso ampliado de tecnologias sofisticadas, incluindo big data, algoritmos, inteligência artificial, robôs, microchips, etc. (GONSALES, 2020). A contínua incorporação de técnicas como essas resulta em uma necessária qualificação para manusear os equipamentos produtivos. No entanto, essa questão também tem gerado demissões em massa, pois uma máquina tende a realizar a produção de um grupo de pessoas com rapidez e eficiência.

A Indústria 4.0 foi um laboratório para a uberização (ABÍLIO, 2020, 2021; SLEE, 2017). Experimentos tecnológicos, como os algoritmos, no âmbito dessa Quarta Revolução Industrial, tornaram-se o prelúdio para sua utilização fora do espaço fabril. Diante dos números do desemprego estrutural, da necessidade material de milhões de trabalhadores e de uma forte imposição ideológica do empreendedorismo, veiculada pelos meios de comunicação, tem-se observado o aumento de trabalhadores plataformizados (HUWS, 2021; SRNICEK, 2017) e uberizados no ramo do transporte no Brasil.

A digitalização dos processos produtivos, a automação, a monitorização em tempo real do trabalho e a utilização de inteligência artificial para a tomada de decisões, características da Indústria 4.0 (GONSALES, 2020), são desdobramentos da reestruturação produtiva contínua



do capital, acompanhados pelas mudanças no ideário econômico, político e ideológico global: o neoliberalismo de hegemonia financeira, sofisticado, tecnológico e informacional.

Tais tecnologias, que surgem e se desenvolvem inicialmente no setor industrial, não se limitam a essa realidade. Pelo contrário, a partir do momento em que empresas de variados ramos utilizam informação e comunicação para geração de valor, múltiplas mudanças no trabalho e no território se tornam aparentes. Destaca-se a importância dos algoritmos, que estabelecem uma nova lógica de controle do trabalho a partir do conhecimento sistemático do território (TOZI, 2021).

As Tecnologias da Informação e Comunicação do presente momento histórico, articuladas ao controle do aparato jurídico, propõem uma atualização dos processos produtivos, sob a perspectiva da superexploração do trabalho (MARINI, 2022). Nunca se presenciou antes uma expropriação tão grande. Sem barreiras físicas e fiscais, essas atividades se instalam em qualquer lugar e, na ausência de condições técnicas ideais, esses requisitos são provocados mediante articulações político-parlamentares, financiamentos, investimento tecnológico, lobbys (TOZI, 2021). Catalão e Goiânia têm presenciado essa questão de forma diferenciada.

Na realidade catalana, há uma dinâmica em que empresas locais de transporte de passageiros dominam esse mercado, desafiando a hegemonia da Uber ou da In-Drive. Não existem outras empresas globais como a 99, mas apenas aplicativos da região e, sobretudo, locais (SANTOS; MENDONÇA, 2022). Por sua vez, no contexto goianiense, diferentes empresas desse ramo disputam, de forma desigual, um espaço, incluindo as grandes citadas e outras intermediárias.

Independentemente da escala, enquanto centenas de milhares ou milhões de pessoas buscam uma alternativa para o desemprego nesse trabalho, diferentes consequências para a sociedade e desafios para o poder público vêm à tona. Por exemplo, a destruição do planejamento urbano democrático, os congestionamentos e a diminuição do poder governamental frente à expansão do número de empresas, conforme iniciativas orientadas pelo mercado, são algumas delas (MOTTA JÚNIOR, 2019).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

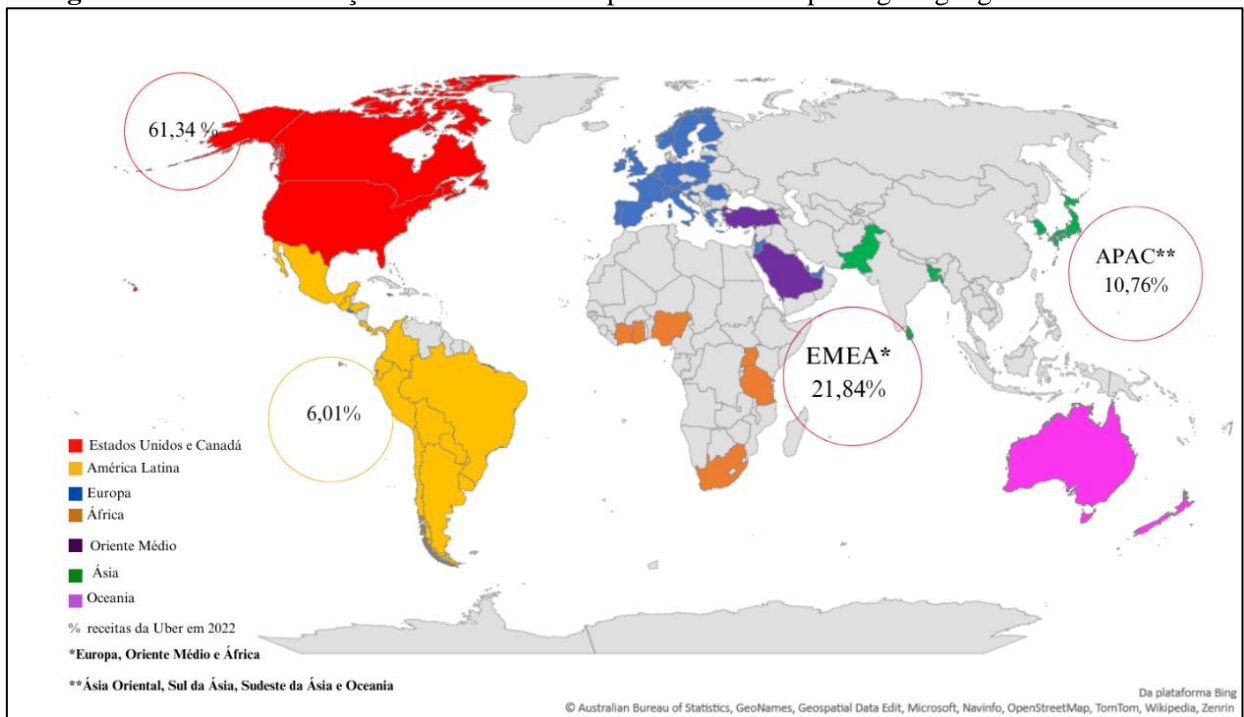
No quarto trimestre de 2022, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizou uma pesquisa inédita sobre o módulo “teletrabalho” e divulgou os resultados em outubro de 2023. Segundo o levantamento, cerca de 2,1 milhões de trabalhadores atuavam em plataformas digitais no Brasil nesse período. A maioria era composta por homens (81,3%),



enquanto as mulheres representavam 18,7%. Além disso, 77,1% dos trabalhadores eram autônomos. Entre os ramos de atividade, o transporte de passageiros por aplicativos se destacava, com 47,2% do total, ou seja, aproximadamente 992.400 trabalhadores (IBGE, 2023).

Recorre-se ao geógrafo britânico David Harvey para dialogar com essas informações. Para o autor, o sistema capitalista é de natureza expansiva e, por isso, “suscita a questão da organização espacial e da expansão geográfica como produto necessário para o processo de acumulação” (HARVEY, 2005, p. 48). Se assim for, o mundo do trabalho, de característica técnico-científico-informacional, apresenta condições para ampliar esses números expostos em escalas inimagináveis. Basta olhar a territorialização da Uber e suas receitas em 2022 (Figura 03).

Figura 03 – Territorialização da Uber e suas respectivas receitas por região geográfica em 2022.



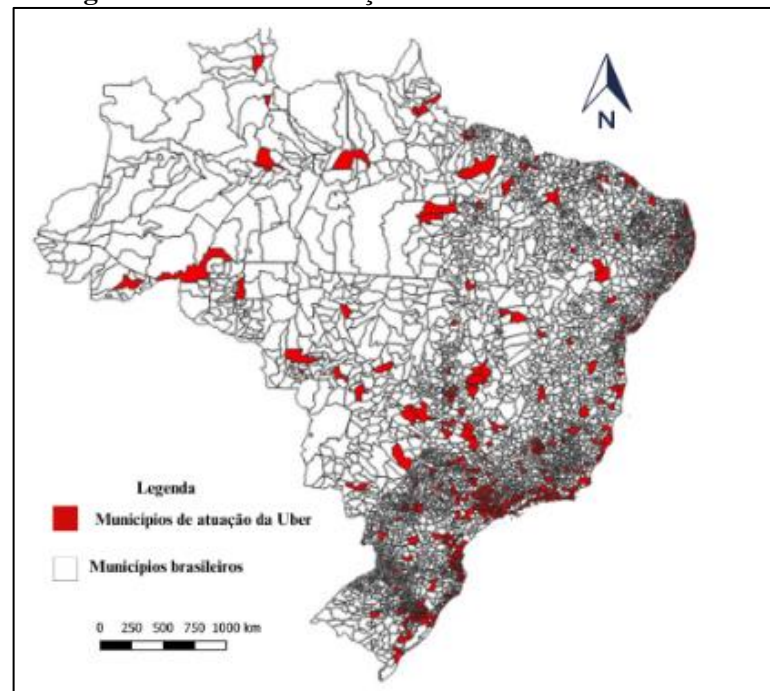
Fonte: Uber (2023).
Organizado pelos autores.

A Uber é uma empresa global que está presente em mais de dez mil cidades. Sua expansão mercadológica é contínua, tendo realizado 32 bilhões de viagens ou entregas de 2009 a 2023. Com uma base de cerca de 6 milhões de trabalhadores (UBER, 2023), ela tem atraído muitos adeptos, especialmente em um contexto de desemprego e precarização que se tornou o padrão de acumulação do sistema capitalista após a década de 1970 (ANTUNES, 2020). Além disso, essa empresa-aplicativo usa o apelo ideológico de “ser seu próprio patrão”, que na verdade significa o autogerenciamento dos riscos do trabalho pelos trabalhadores (ABÍLIO, 2020; 2021).

Por meio de aplicativos e plataformas digitais (SRNICEK, 2017), as empresas-aplicativo de transporte de passageiros transformam o espaço citadino em um negócio estratégico quase inesgotável (TOZI, 2021). Para isso, elas recorrem a diversas estratégias, como a via jurídica, por exemplo, para se articularem politicamente com o objetivo de controlar o território urbano. Um caso emblemático, em escala nacional, é o das diversas alterações – na verdade, ajustes para interesses dominantes e disputas por regulação do trabalho – da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política de mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Essa via jurídica tem garantido a territorialização da Uber no Brasil (Figura 04). As receitas dessa empresa-aplicativo no país correspondem a 5% do total mundial, consolidando-o como seu principal mercado na América Latina (UBER, 2023). Esse fato é interessante para sustentar a tese de que, dificilmente, esse conglomerado deixaria de operar em solo brasileiro diante de uma regulamentação que o obrigasse a pagar direitos trabalhistas aos motoristas.

Figura 04 – Territorialização da Uber no Brasil em 2023.



Fonte: Uber (2023).
Organizado pelos autores.

A Figura 04 mostra os municípios onde a Uber operava até abril de 2023. Percebe-se uma maior concentração nas regiões Sul e Sudeste do país, bem como sua presença ao longo da costa até a região Nordeste, onde há uma significativa densidade demográfica e urbana. Em contrapartida, a região Norte é a que tem menor presença da empresa-aplicativo em questão.



Esse cenário revela a importância do aparato jurídico para a geração de valor das empresas-aplicativo de transporte de passageiros no país, pois desde 2012 até 2020, último ano de alteração da Lei nº 12.587, houve disputas de interesses políticos e influência de conglomerados globais sobre o controle do espaço urbano. Um exemplo disso é o PLC 28/2017, de autoria do Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP) e outros.

A redação original do PLC 28/2017 estabelecia uma série de exigências para as empresas-aplicativo, visando garantir as condições de trabalho dos trabalhadores por aplicativos e a regulamentação municipal do serviço. Entre as exigências, estavam: a) uso de placas vermelhas nos automóveis; b) contratação de seguros de acidentes para motoristas e passageiros; c) pagamento do seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); d) comprovante de inscrição como contribuinte no Instituto Nacional de Seguro Social (INSS); e) autorização emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local do serviço e outros (BRASIL, 2017a).

O exemplo apresentado mostra condições mínimas para o trabalho, ainda distantes de uma realidade aceitável. No entanto, representa um avanço para os motoristas. Por outro lado, para os conglomerados que compõem o grupo das empresas-aplicativo territorializadas no Brasil, como a Uber, 99 e In-Drive, significaria custos para o trabalho, contrariando, portanto, a lógica em que elas operam, a da uberização, que se aproveita da aparência de prestação de serviços tecnológicos mediadores, potencializados pelo uso de aplicativos e plataformas digitais, para ocultar as condições de trabalho e assalariamento (ABÍLIO, 2020; 2021; ANTUNES, 2020; SLEE, 2017).

Por isso, houve uma forte pressão dessas empresas, entre outras, contra o PLC 28/2017, que incentivou protestos, carreatas e usou propagandas em redes sociais para introduzir o ideário dessas frações de classes dominantes na sociedade civil, sobretudo, entre os próprios motoristas e consumidores, de que o PLC em questão seria prejudicial para esses dois grupos sociais. Ou seja, supostamente, iria gerar custos que ambos teriam que arcar e haveria gastos que inviabilizariam a permanência dessas empresas no mercado brasileiro (BRASIL, 2017a).

O projeto de lei mencionado foi modificado com o objetivo de “suavizar” a operação das empresas-aplicativo de transporte de passageiros em território nacional. As modificações incluíram a manutenção quase total da responsabilidade da seguridade social e dos custos do trabalho para os próprios trabalhadores. Diante disso, não há dúvidas de que as condições precárias são um pressuposto para a operacionalização das atividades uberizadas das empresas-aplicativo no país (ABÍLIO, 2021; BRASIL, 2017a; UOL, 2017).



Em consonância com essa realidade, prevalece um componente substancial na realidade brasileira: a ausência de direitos trabalhistas legitimada pela reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017). Dentro dessa (contra)reforma trabalhista, um aspecto reforça a fluidez laboral e a incerteza dos trabalhadores: a intermitência. Essa prerrogativa jurídica sustenta um quadro de precarização sistêmica que remonta à essência do modo de produção capitalista: a intensificação do trabalho morto e o decréscimo de trabalho vivo (MARX, 2011) para redução dos custos do trabalho com uso do aparato tecnológico.

Quanto à natureza desse trabalho, trata-se de cargas horárias superiores a dez horas, por vezes ininterruptas; adoecimentos mentais e físicos; instabilidade de renda; riscos de acidentes no trânsito; falta de direitos previdenciários, férias, folgas remuneradas e décimo terceiro; impossibilidade de se ausentar do trabalho devido a mortes de familiares, adoecimento e compromissos pessoais; dificuldades em acessar, quando existem, auxílios para a manutenção do veículo, entre outros (ABÍLIO; 2020, 2021; ANTUNES, 2020). Trata-se, em regra, de um impulso diante da necessidade de reprodução familiar e da própria vida, e não de uma opção motivada pela livre iniciativa.

Essas questões teóricas vão ao encontro da realidade empírica encontrada em Catalão e Goiânia, com exceção de uma particularidade identificada na primeira cidade em que os trabalhadores relataram maior tempo de “espera” entre uma corrida e outra. Ocorre que esse tempo ocioso não remunerado, como dito, é legitimado pela reforma trabalhista que criou, por meio do § 3º do art. 443 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a modalidade de trabalho intermitente (BRASIL, 2017a).

Para a socióloga Ludmila Costhek Abílio (2020), essa é uma das características do trabalho uberizado. De acordo com a autora, a uberização é uma nova etapa de organização do trabalho em escala global, em que, nesse processo, o trabalhador fica permanentemente disponível para executar uma atividade. Entretanto, só recebe remuneração quando uma tarefa é realizada, ao mesmo tempo em que não possui garantias quanto à remuneração ou a outros direitos trabalhistas. Ela descreve esse trabalhador como “trabalhador *just-in-time*”.

Sob essa perspectiva teórica, apresenta-se a periodização das empresas-aplicativos em Catalão (Tabela 01). Catalão é uma cidade média não metropolitana, com população de 114.427 habitantes e extensão territorial da sua malha urbana de 36,14 km² (IBGE, 2023). O poder público municipal não redigiu um regulamento próprio sobre esse trabalho, embora a atividade esteja consolidada com a presença de conglomerados como a Uber e In-Drive, empresas regionais e locais. Portanto, há, de fato, um desprestígio para com a categoria, o que torna a

situação precária, desprotegida, ao ponto de associar o trabalho dos motoristas a uma atividade amadora (ABÍLIO, 2020)³.

Tabela 01 – Empresas-aplicativo de transporte de passageiros em Catalão (GO).

| Empresas-aplicativo em Catalão | Inícios das atividades | Aplicativos operantes ou fim das atividades |
|---------------------------------------|-------------------------------|--|
| Karona Mobilidade Urbana | 2019 | Ainda opera |
| Rota 66 | 2019 | Ainda opera |
| UbCatalão | 2021 | 2022 |
| Pop Move | 2022 | Ainda opera |
| MazimCar | 2023 | Ainda opera |
| Uber | 2023 | Ainda opera |
| Pop 10 Brasil | 2023 | Ainda opera |
| In-Drive | 2023 | Ainda opera |

Organizado pelos autores.

Dos aplicativos expostos na Tabela 01, Karona, Rota 66, UbCatalão e MazimCar foram idealizados por empresários locais. A Uber, estadunidense, tem alcance global, como já exposto, assim como a In-Drive, enquanto a Pop 10 Brasil, que tem como foco de mercado cidades médias, está em três estados: São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Por fim, a Pop Move é uma plataforma intermediária e atua em diferentes estados – todavia não detalha em sua plataforma em quais cidades está atualmente. Apenas a UbCatalão não opera mais na cidade.

Goiânia apresenta um contexto distinto do de Catalão. Com uma população de 1.437.366 habitantes, malha urbana de 301,55 km², há uma situação explícita de competição entre as empresas-aplicativo que implica obstáculos para as intermediárias se manterem nesse mercado. Mesmo porque, será possível observar na Tabela 02, que parte das empresas-aplicativo são de alcance global e nacional, tais como as gigantes Uber, 99 e In-Drive, ainda operantes na cidade.

³ Para Abílio (2020), na uberização, é notável que as empresas se apresentem como intermediárias de serviços por meio de suas plataformas e aplicativos. Todavia, na realidade, essas empresas utilizam as tecnologias para gerenciar o trabalho, subordinando os motoristas em benefício próprio por meio do uso de algoritmos. A autora emprega a expressão “gerenciamento algorítmico do trabalho” para descrever esse processo.

Além disso, as mudanças nessa forma de trabalho envolvem a transformação de um tipo específico de profissionais em uma multidão de pessoas disponíveis para o trabalho. O controle e a subordinação desses novos tipos de trabalho intermediados por aplicativos ocorrem com indeterminação quanto ao número de trabalhadores, seu perfil, tempo e remuneração. Agora, são as empresas-aplicativo que estabelecem as normas e fiscalizam o trabalho, anteriormente de responsabilidade do Estado. No entanto, além das empresas-aplicativo, os consumidores passam a fiscalizar esses trabalhos por meio de comentários e avaliações nos próprios aplicativos. Essa complexa situação é compreendida pela autora por meio da expressão “*crowdsourcing*” (colaboração coletiva).

“Todos esses elementos também envolvem a transição da identidade profissional do trabalho para a do trabalho amador, um componente poderoso dessa nova forma de informalização do trabalho” (ABÍLIO, 2020, p. 114).



Tabela 02 – Empresas-aplicativo de transporte de passageiros em Goiânia (GO).

| Empresas-aplicativo em Goiânia | Inícios das atividades | Aplicativos operantes ou fim das atividades |
|--------------------------------|------------------------|---|
| 99 | 2012 | Ainda opera |
| Uber | 2016 | Ainda opera |
| Cabify | 2017 | 2021 |
| In-Drive | 2019 | Ainda opera |
| Moobi | 2019 | 2020 |
| Sity Inc | 2020 | 2021 |
| UP Trip | 2021 | 2022 |
| Lady Drive | 2021 | Ainda opera |

Organizado pelos autores.

De acordo com a Tabela 02, a empresa espanhola Cabify encerrou suas operações na cidade – e no país – em 2021. Outros aplicativos, como Moobi, Sity Inc e UP Trip, também deixaram de atuar em Goiânia, permanecendo apenas um ano no mercado. Chama a atenção, nessa análise, o caso do aplicativo Lady Drive, voltado para mulheres motoristas e passageiras. Esse aplicativo parece resistir por conta da especificidade do seu público alvo, um diferencial competitivo baseado na segurança de gênero.

Diante dessa singularidade no cenário de Goiânia, torna-se relevante compreender os aspectos que envolvem a regulamentação do trabalho. Conforme já mencionado, o uso do viário urbano em Goiânia está regulamentado pelo Decreto nº 2.890 de 06 de outubro de 2017. No Capítulo III, Seção I, “Das Operadoras de Tecnologia”, o Art. 11 e seu parágrafo único estabelecem:

A exploração da atividade econômica do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros com uso intensivo do viário urbano do Município de Goiânia condiciona-se ao cadastramento e à autorização prévia às empresas Operadoras de Tecnologia-OT pela Administração Municipal, por ato próprio.

Parágrafo único. Poderão habilitar-se à autorização pessoas jurídicas operadoras de tecnologia que sejam titulares do direito de uso de programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação em rede destinado à prestação dos serviços definidos neste Decreto que estejam com todas obrigações municipais, tributárias e não tributárias, devidamente quitadas (GOIÂNIA, 2017, p. 03).

O próprio decreto apresenta uma contradição. Ele reconhece que o trabalho realizado por meio dos aplicativos envolve a mobilidade urbana e que as empresas-aplicativos pertencem ao setor de transporte. Essa visão contraria a narrativa dominante, que as define como “empresas tecnológicas intermediárias de serviços” e não como empresas de “mobilidade”. No entanto, no parágrafo único, a legislação permite a prática da “pejotização”, um fenômeno em que o trabalhador, acreditando ser um empreendedor, passa a “prestar serviços” como se fosse “sua própria empresa”, em um regime flexível que o precariza.



Vale lembrar que, em 2017, o Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu que a Uber ou empresas-aplicativos com atividades similares não fazem parte do setor de tecnologia, pois elas obtêm os seus lucros a partir da circulação espacial de pessoas ou mercadorias (MUÑOZ; ABELLÁN, 2017)⁴. Em 2022, a 4ª Câmara do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região da cidade de Campinas também reconheceu, pela primeira vez no Brasil, a relação de emprego entre um motorista e a Uber⁵.

O poder público de Goiânia tentou regulamentar a atividade por meio de outra exigência: que os veículos fossem licenciados exclusivamente na cidade. No entanto, essa cobrança foi suspensa por uma decisão liminar, após um pedido da Associação Nacional de Empresas de Aluguel de Veículos e Gestão de Frotas (ANAV). A associação alegou, na ocasião, que tal exigência restringia a oferta e prejudicava a livre concorrência. E que, por se tratar de uma atividade econômica privada, não deveria sofrer interferência do poder público sem previsão na legislação federal (TJGO, 2019)⁶.

Esse é um dos desafios que a gestão pública municipal, a sociedade civil e os movimentos sociais terão de enfrentar daqui em diante, em oposição à hegemonia do espaço urbano pelas empresas-aplicativo, que visam o seu direcionamento ao mercado (MOTTA JÚNIOR, 2017). Em Catalão, Goiânia e nas cidades brasileiras como um todo, o território urbano, nas suas dimensões materiais e imateriais, expressará as lutas de classes em tempos de uberização do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O novo padrão de desenvolvimento das forças produtivas do sistema capitalista tem destacado a importância da ciência, informação e comunicação para a reprodução ampliada do capital. Essa tese não é recente, uma vez que Milton Santos e Manuel Castells identificaram essa tendência na década de 1990, a partir da popularização do meio técnico-científico-

⁴ A matéria encontra-se disponível em:

https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/20/economia/1513755526_225314.html. Acesso em: 17 out. 2023.

⁵ Confira no link a seguir a íntegra Processo: <https://trt15.jus.br/noticia/2022/4a-camara-reconhece-relacao-de-emprego-entre-motorista-e-uber>. Acesso em: 17 out. 2023.

⁶ A decisão foi fundamentada nas diretrizes da Lei Federal nº 12.587/12, que estabelece a política nacional de mobilidade urbana, fazendo distinção entre o transporte individual particular e o transporte público individual, bem como na Lei Federal nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. Além disso, foi considerado o artigo 120 do Código de Trânsito Brasileiro, que determina que os veículos devem ser registrados no município de domicílio ou residência do proprietário, sem restrições de circulação em outras localidades. Com base nesses argumentos, concluiu-se que o Município de Goiânia não pode impor restrições à circulação de veículos licenciados em outros municípios, reforçando a validade da decisão liminar (TJGO, 2019).

informacional, que é uma condição para a globalização, e da disseminação das redes técnicas, característica do novo paradigma tecnológico. Pode-se afirmar que o século XXI consolida essas teses e reforça uma precarização sistêmica do trabalho, que teve início na década de 1970 com esses fenômenos articulados com a reestruturação produtiva do capital e a consequente divisão internacional do trabalho.

Os aplicativos de transporte de passageiros exemplificam a penetração dos objetos técnicos-informacionais no território urbano. Com o estágio atual de sofisticação da tecnologia, empresas globais e locais que conseguem replicar os algoritmos de georreferenciamento estão introduzindo novos elementos nas relações capital x trabalho, apresentando desafios para os estudos geográficos sobre o uso corporativo do território (TOZI, 2021). Além disso, a gestão pública democrática do espaço urbano está em xeque, visto que essas atividades predominam no tecido urbano com o objetivo de explorar a mais-valia, priorizando o mercado em detrimento da qualidade da mobilidade urbana.

Os casos de Catalão e Goiânia ilustram as diferenças entre uma metrópole e uma cidade média do interior no que diz respeito à territorialização das empresas-aplicativos de transporte de passageiros. Enquanto na primeira, há uma tendência de empresas locais e regionais dominarem esse mercado, principalmente devido às relações de proximidade e cobrança de taxas dos motoristas relativamente baixas; na segunda, prevalece a lógica capitalista em sua perversidade, com a livre concorrência levando à oligopolização das empresas-aplicativos globais e à decadência das intermediárias.

No final das contas, quem sofre as consequências são os trabalhadores, que são submetidos à ideologia empreendedora em uma realidade de precarização e desemprego. Por essa razão, não se deve aceitar ou normalizar a uberização do trabalho em aplicativos, independentemente da escala de análise.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*?. **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização como apropriação do modo de vida periférico. In: GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas**. São Paulo: Boitempo, 2021.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.



BRASIL. Diário Oficial da União. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 28/2017**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília: Câmara dos Deputados, 2017.

BRASIL. Diário Oficial da União. **Lei nº 13.467/2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília: Diário Oficial da União, 2017.

CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1991.

GOIÂNIA. (Cidade). Prefeitura Municipal. **Decreto nº 2.890**, de 06 de outubro de 2017. Estabelece normas para exploração da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros [...]. Goiânia: Prefeitura Municipal, 2017.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades: **Catalão**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/catalao/panorama>. Acesso em: 05 jul. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades: **Goiânia**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goiania/panorama>. Acesso em: 05 jul. 2023.

IBGE. IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional de Amostras por Domicílios Contínua Anual – 4º Trimestre de 2022. **Teletrabalho**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html>. Acesso em: 07 nov. 2023.

MARINI, Ruy Mauro. **“Dialética da dependência” e outros escritos**. Roberta Transpadini; João Pedro Stedile (org.). 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2022.

MOTTA JÚNIOR., Paulo Roberto M. da. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. **Anais... XVI SIMPURB**. Vitória - ES, UFES, 2019.

MUNICÍPIO não pode exigir que veículos locados sejam licenciados localmente para fins de transporte privado. **TJGO – Tribunal de Justiça do Estado de Goiás**. 31 de outubro de 2019. Disponível em: <https://www.tjgo.jus.br/index.php/institucional/centro-de-comunicacao-social/147-destaque2/1060-municipio-nao-pode-exigir-que-veiculos-locados-sejam-licenciados-localmente-para-fins-de-transporte-privado>. Acesso em: 13 jul. 2023.



MUÑOZ, Ramón; ABELLÁN, Lucía. União Europeia endurece regulação do serviço do Uber. **El País**. Madrid, 20 de dezembro de 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/20/economia/1513755526_225314.html. Acesso em: 17 out. 2023.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: EdUSP, 2008.

SANTOS, Jean Silveira dos; MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. O trabalho dos motoristas e entregadores por aplicativos em Catalão (GO): considerações teóricas preliminares. **Anais... VII Colóquio Internacional do Museu Pedagógico**. Vitória da Conquista – BA, UESB, 2022.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SENADO aprova PLC que envolve apps como Uber; emendas favorecem aplicativos. **UOL**. São Paulo, 31 de outubro de 2017. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2017/10/31/senado-uber.htm>. Acesso em: 14 mar. 2023.

SENADO notícias. Projeto de regulamentação do Uber é alterado e volta para Câmara. **Agência Senado**. Brasília, 31 de outubro de 2017.

TOZI, Fábio. Plataformas digitais de transporte e uso algorítmico do território brasileiro. **Anais... XIV ENANPEGE**, edição online, 2021.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.