

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ANA JULIA DA SILVA

CAPITALISMO DE PLATAFORMA E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO EM UMA
PERSPECTIVA DE RAÇA NA CIDADE DE ITUIUTABA, MINAS GERAIS, BRASIL

ITUIUTABA (MG)

2026

ANA JULIA DA SILVA

CAPITALISMO DE PLATAFORMA E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO EM UMA
PERSPECTIVA DE RAÇA NA CIDADE DE ITUIUTABA, MINAS GERAIS, BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Instituto de Ciências Humanas do Pontal da
Universidade Federal de Uberlândia como
requisito parcial para obtenção do título de
bacharelado e licenciatura.

Orientador: Prof. Dr. Antônio de Oliveira

ITUIUTABA (MG)

2026

ANA JULIA DA SILVA

CAPITALISMO DE PLATAFORMA E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO EM UMA
PERSPECTIVA DE RAÇA NA CIDADE DE ITUIUTABA, MINAS GERAIS, BRASIL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Instituto de Ciências Humanas do Pontal da
Universidade Federal de Uberlândia como
requisito parcial para obtenção do título de
bacharelado e licenciatura.

Orientador: Prof. Dr. Antônio de Oliveira

Ituiutaba, 09 de março de 2026

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Antônio de Oliveira Júnior – Universidade Federal de Uberlândia –
Instituto de Ciências Humanas do Pontal

Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki – Universidade Federal de Uberlândia –
Instituto de Ciências Humanas do Pontal

Profa. Dra. Joelma Cristina dos Santos – Universidade Federal de Uberlândia –
Instituto de Ciências Humanas do Pontal

O açougueiro explicou-me que o filé é mais caro. Pensei na desventura da vaca, a escrava do homem. Que passa a existência no mato, se alimenta com vegetais, gosta de sal mas o homem não dá porque custa caro. Depois de morta é dividida. Tabelada e selecionada. E morre quando o homem quer. Em vida dá dinheiro ao homem. E morta enriquece o homem. Enfim o mundo é como o branco quer. Eu não sou branca, não tenho nada com estas desorganizações.

(Jesus, Carolina Maria de, p. 71, 2004)

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Edilamar da Silva e Alziro José da Silva, agradeço imensamente e de todo o meu coração pela paciência, pelo amor e por toda uma vida de trabalho, que possibilitaram que eu chegasse até aqui e desse valor a esta etapa.

À minha vó Tereza Hipólito, que me ensinou o que é o amor, obrigada por isso e por ter sido essencial para a minha criação enquanto meus pais trabalhavam.

Agradeço à minha tia Tânia e ao meu vô Antônio, que não estão mais neste plano, mas permanecem vivos em meu coração.

Agradeço a minha irmã Caroline Augusta Hipólito, por sempre estar ao meu lado e por me ensinar a prática e a dinâmica da vida.

Agradeço grandemente a todos/as taxistas e mototaxistas que colaboraram para que esta pesquisa acontecesse.

Agradeço também a quem esteve comigo nos momentos de alegria e diversão, mas, sobretudo, a quem permaneceu nos momentos de desânimo, tristeza e dificuldade, em especial: Josy Dayanny Alves Souza, Luiza Araújo, Thifany Paiva, Fabricio Vilela, Mary Vilela e David Araújo.

À minha psicóloga, Gislayne Rosa, por auxiliar para que eu superasse a ansiedade social e conseguisse me superar a cada apresentação de seminário.

Aos professores da graduação, por todos os ensinamentos compartilhados ao longo dessa trajetória. Agradeço, com gratidão, ao meu orientador, Antônio Oliveira, que desde o início da graduação confiou em mim e ofereceu apoio por meio de bolsa acadêmica, possibilitando que eu me dedicasse integralmente aos estudos e à formação acadêmica.

A realização de concluir um curso em uma universidade federal possui um significado imensurável para mim, sobretudo por ser a primeira pessoa de minha família a alcançar essa etapa. Ser uma mulher negra no espaço acadêmico é, por si só, um ato de resistência e construção coletiva, que, sem dúvidas, é resultado de muitas lutas que vieram antes de mim.

Por fim, agradeço a mim, por não ter desistido.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo analisar as manifestações do capitalismo de plataforma e a uberização do trabalho a partir da realidade do município de Ituiutaba (MG), considerando as relações entre trabalho e raça. A pesquisa foi orientada pelo método materialista histórico-dialético e utilizou como procedimentos metodológicos a aplicação de questionários e a observação direta junto a 20 trabalhadores do setor de táxi e mototáxi.

Os resultados indicam que, embora Ituiutaba não apresente a presença consolidada de plataformas digitais baseadas em algoritmos e uso intensivo de dados, o setor investigado manifesta características associadas à uberização, como informalidade, ausência de direitos trabalhistas, jornadas flexíveis e transferência dos riscos da atividade para os trabalhadores. Observou-se ainda a predominância de trabalhadores negros e pardos, evidenciando a permanência das desigualdades raciais no mercado de trabalho.

Conclui-se que o caso de Ituiutaba expressa uma forma particular de territorialização da uberização, marcada pela coexistência entre serviços tradicionais e novas formas de intermediação, revelando a persistência histórica da precarização do trabalho sob novas dinâmicas.

Palavras-chave: Capitalismo de Plataforma; Uberização do Trabalho; Precarização do Trabalho; Globalização; Racismo Estrutural.

ABSTRACT:

This Undergraduate Thesis aims to analyze the manifestations of platform capitalism and the uberization of labor based on the reality of the municipality of Ituiutaba (MG), considering the relationships between labor and race. The research was guided by the historical-dialectical materialist method and used as methodological procedures the application of questionnaires and direct observation with 20 workers from the taxi and motorcycle taxi sector.

The results indicate that, although Ituiutaba (MG) does not present a consolidated presence of digital platforms based on algorithms and intensive data use, the investigated sector exhibits characteristics associated with uberization, such as informality, absence of labor rights, flexible working hours, and the transfer of activity-related risks to workers. It was also observed the predominance of Black and mixed-race workers, highlighting the persistence of racial inequalities in the labor market.

It is concluded that the case of Ituiutaba expresses a particular form of territorialization of uberization, marked by the coexistence between traditional services and new forms of intermediation, revealing the historical persistence of labor precarization under new dynamics.

Keywords: Platform Capitalism; Uberization of Labor; Labor Precarization; Globalization; Structural Racism.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1. Permanência das desigualdades estruturais na sociedade brasileira	26
Fotografia 2. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo.....	26
Fotografia 3. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo.....	27
Fotografia 4. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo.....	27
Fotografia 5. Centro comercial de Ituiutaba (MG).....	34
Fotografia 6. Foto de divulgação de um dos pontos de mototáxi.....	35
Fotografia 7. Processo de divulgação da central de atendimento de táxi e mototáxi	37
Fotografia 8. Processo de divulgação da central de atendimento de táxi e mototáxi parte 2 ...	38

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de localização de Ituiutaba (MG).....	14
Figura 2. Localização dos pontos de táxi e mototáxi na área central de Ituiutaba (MG)	16

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Ponto das empresas em que os prestadores de serviço trabalham.....	40
Gráfico 2. Perfil racial dos entrevistados	41
Gráfico 3. Gênero dos entrevistados.....	42
Gráfico 4. Distribuição Geográfica dos entrevistados.....	44
Gráfico 5. Distância entre Residência e Local de Trabalho dos entrevistados	45
Gráfico 6. Média de Viagens/Corridas Realizadas por Dia pelos entrevistados	46
Gráfico 7. Variação no Valor Médio das Viagens dos entrevistados.....	47
Gráfico 8. Fixação ou Variabilidade no Valor das Viagens	48
Gráfico 9. Distribuição Etária dos entrevistados	49
Gráfico 10. Fatores que Influenciam a Variação de Preço nas corridas.....	50
Gráfico 11. Distribuição de Chamadas de Corrida pelos Bairros de Ituiutaba (MG)	51
Gráfico 12. Impacto da Chegada do Ônibus Gratuito no Movimento de Corridas de Mototáxi e Táxi	52
Gráfico 13. Mudança no Preço das Corridas com a Chegada do Ônibus Gratuito	53
Gráfico 14. Distribuição dos Profissionais entre Taxistas e Mototaxistas	53
Gráfico 15. Forma de Trabalho entre prestadores dos entrevistados	54
Gráfico 16. Trabalho com entregas e/ou outros serviços	55
Gráfico 17. Discriminação ou Preconceito no Ambiente de Trabalho.....	58
Gráfico 18. Discriminação no trabalho	59
Gráfico 20. Pagamento de Taxa para a Prefeitura nos Pontos de Trabalho	62

LISTA DE TABELA

Tabela 1. Pontos de Mototaxistas/Taxistas Conhecidos pelos entrevistados	56
--	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
OBJETIVO GERAL.....	13
METODOLOGIA.....	13
CAPÍTULO 1: PLATAFORMAS E UBERIZAÇÃO.....	18
1.1 O capitalismo de plataforma: uma nova forma de organização econômica	18
1.2. A uberização do trabalho e a falsa autonomia	21
CAPÍTULO 2: PLATAFORMAS, UBERIZAÇÃO E A GEOGRAFIA.....	24
CAPÍTULO 3: RAÇA COMO MARCADOR SOCIAL DA DIFERENÇA NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO	29
3.1 Capitalismo de plataforma, uberização do trabalho e relações raciais no espaço urbano: O caso de Ituiutaba, Minas Gerais	32
RESULTADOS E DISCUSSÕES	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS	66

INTRODUÇÃO

Diante do contexto atual, torna-se fundamental que a Geografia analise o espaço geográfico a partir de uma perspectiva racial, social e cultural, voltando o olhar para as novas formas de trabalho contemporâneo. Nesse cenário, destaca-se o capitalismo de plataforma.

Um dos diversos conceitos do Capitalismo de Plataforma seria o uso intensivo de tecnologias digitais que intermediam a relação entre usuários e prestadores de serviço das empresas, promovendo serviços sob demanda, como transporte, entregas e atividades de suporte. Essas plataformas digitais, representadas por empresas como *Uber*, *Amazon*, *iFood* e *99*, surgiram como parte de uma nova economia digital impulsionada por avanços em telecomunicações e conectividade, modificando o mercado de trabalho e as dinâmicas de consumo ao redor do mundo. O desenvolvimento de atividades econômicas em plataformas que favorecem a troca de produtos e serviços entre pessoas e/ou empresas é uma das diversas manifestações das inovações tecnológicas no mundo digital. Os vários conceitos relativos a este fenômeno variam conforme a perspectiva e método analisado (Kalil, 2020).

Esse fenômeno é central para a transformação das relações de trabalho, pois altera profundamente os vínculos empregatícios e promove a chamada uberização, um modelo de trabalho em que as obrigações formais de contratação, benefícios e proteção trabalhista são substituídos pela informalidade e pela flexibilidade de horário, mas também pela precarização e instabilidade de renda dos trabalhadores (Antunes, 2019).

Na uberização do trabalho, a relação entre empregador e empregado é substituída por uma conexão direta entre prestadores de serviço e usuários via plataformas digitais. Em cidades de porte médio, como Ituiutaba (MG), essa transformação encontra desafios e adaptações próprias, já que o uso de plataformas digitais é limitado¹ em comparação a centros urbanos maiores. Nessa cidade, o serviço de transporte de passageiros ainda é dominado pelo sistema de transportes via táxi e mototáxi, que mantêm um vínculo direto com os clientes por meio de aplicativos de mensagens como o *WhatsApp*, em vez de plataformas estruturadas, isso não significa que as plataformas inexistem, mas, são menos utilizadas pela grande maioria da

¹ Embora não constitua o foco central desta pesquisa, a menor presença e adesão às plataformas digitais em cidades de porte médio, como Ituiutaba (MG), pode ser compreendida a partir de algumas hipóteses: a persistência de relações de proximidade e confiança entre prestadores e clientes; as dinâmicas locais de consumo, que nem sempre demandam intermediação por plataformas; possíveis limitações no acesso ou na apropriação de tecnologias digitais por parte de determinados grupos sociais; e, ainda, o interesse seletivo das próprias empresas, que tendem a priorizar mercados com maior densidade populacional e potencial de lucro. Dessa forma, tais limitações não se explicam apenas pela infraestrutura tecnológica, mas também por fatores socioeconômicos, culturais e territoriais.

população. Essa preferência local reflete as dinâmicas regionais de consumo e as barreiras tecnológicas e estruturais que dificultam a expansão das plataformas digitais.

No entanto, ainda que o alcance das plataformas digitais em Ituiutaba (MG) seja mais restrito, as lógicas do capitalismo de plataforma e da uberização já se fazem presentes, influenciando o modo de organização do trabalho e a forma como a cidade se insere nas redes produtivas contemporâneas. Além disso, observa-se que as desigualdades raciais históricas se reproduzem nesse contexto, uma vez que pessoas negras tendem a ocupar posições mais precárias e desprotegidas, revelando como a raça opera como marcador social da diferença dentro da lógica capitalista atual. Nesse sentido, buscamos analisar como o lugar se articula a essa lógica global de capitalismo de plataforma a partir da análise de plataformas locais e aplicativos de mensagens instantâneas como o *Whatsapp*.

Portanto, a escolha deste tema se justifica pela necessidade de compreender como as transformações do trabalho contemporâneo impactam as cidades médias, como Ituiutaba (MG), que muitas vezes são invisibilizadas nas análises sobre o capitalismo de plataforma. Além disso, ao considerar a dimensão racial, busca-se evidenciar como a precarização e a informalidade atingem de forma desigual grupos sociais, reproduzindo estruturas históricas de exclusão e desigualdade racial.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), pesquisas destacam que a desigualdade no período de 2012 a 2020 evidenciam que as mulheres possuem menores chances de conseguir trabalho, enquanto os negros e os jovens entre 18 a 29 anos possuem maiores chances. Essa vantagem está associada a maior rotatividade no mercado de trabalho e a maior facilidade em entrar em empregos informais (Ipea, 2021).

Neste sentido este trabalho de conclusão de curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – Campus Pontal visa contribuir para a compreensão das relações entre raça, e trabalho no contexto brasileiro atual.

O referencial teórico foi construído a partir de três eixos centrais: capitalismo de plataforma, uberização do trabalho e raça como marcador social da diferença.

O capitalismo de plataforma será abordado a partir da noção de sistema técnico-científico-informacional proposta por Milton Santos (2000), que permite compreender o papel das tecnologias na reorganização do território, articulada à concepção de capitalismo de plataforma desenvolvida por Renan Bernardi Kalil (2017), que analisa as transformações recentes do trabalho mediadas por plataformas digitais.

A uberização do trabalho será discutida com base nas contribuições de Ricardo Antunes e Vítor Filgueiras (2020), que analisam a falsa autonomia dos trabalhadores e o aprofundamento da precarização nas relações de trabalho contemporâneas.

Já a relação entre raça, capitalismo de plataforma e uberização do trabalho será analisada a partir de autores que discutem o racismo estrutural e a racialização do trabalho, como Cida Bento (2022), Amrute (2021), Mick e Nogueira (2021), Miriam Leitão (2000) e René Marc da Costa Silva (2023), possibilitando compreender como a população negra tende a ser inserida de forma mais intensa em ocupações precarizadas e invisibilizadas no contexto das novas formas de organização do trabalho.

OBJETIVO GERAL

O objetivo geral é analisar como o capitalismo de plataforma e a uberização do trabalho se manifestam no contexto da cidade de Ituiutaba (MG), considerando suas especificidades territoriais e a dimensão racial, a fim de compreender de que forma essas dinâmicas globais se expressam localmente por meio dos serviços de transporte de passageiros (táxi, mototáxi e plataformas digitais).

Já os objetivos específicos:

- Compreender o conceito de capitalismo de plataforma e suas implicações para a organização do trabalho contemporâneo;
- Discutir o processo de uberização do trabalho e suas consequências para as relações trabalhistas;
- Analisar a presença e o funcionamento dos serviços de táxi e mototáxi em Ituiutaba (MG);
- Analisar a distribuição espacial dos pontos de mototáxi e táxi na área central de Ituiutaba (MG).
- Investigar como as desigualdades raciais se articulam às dinâmicas do trabalho uberizado e precarizado no contexto local;

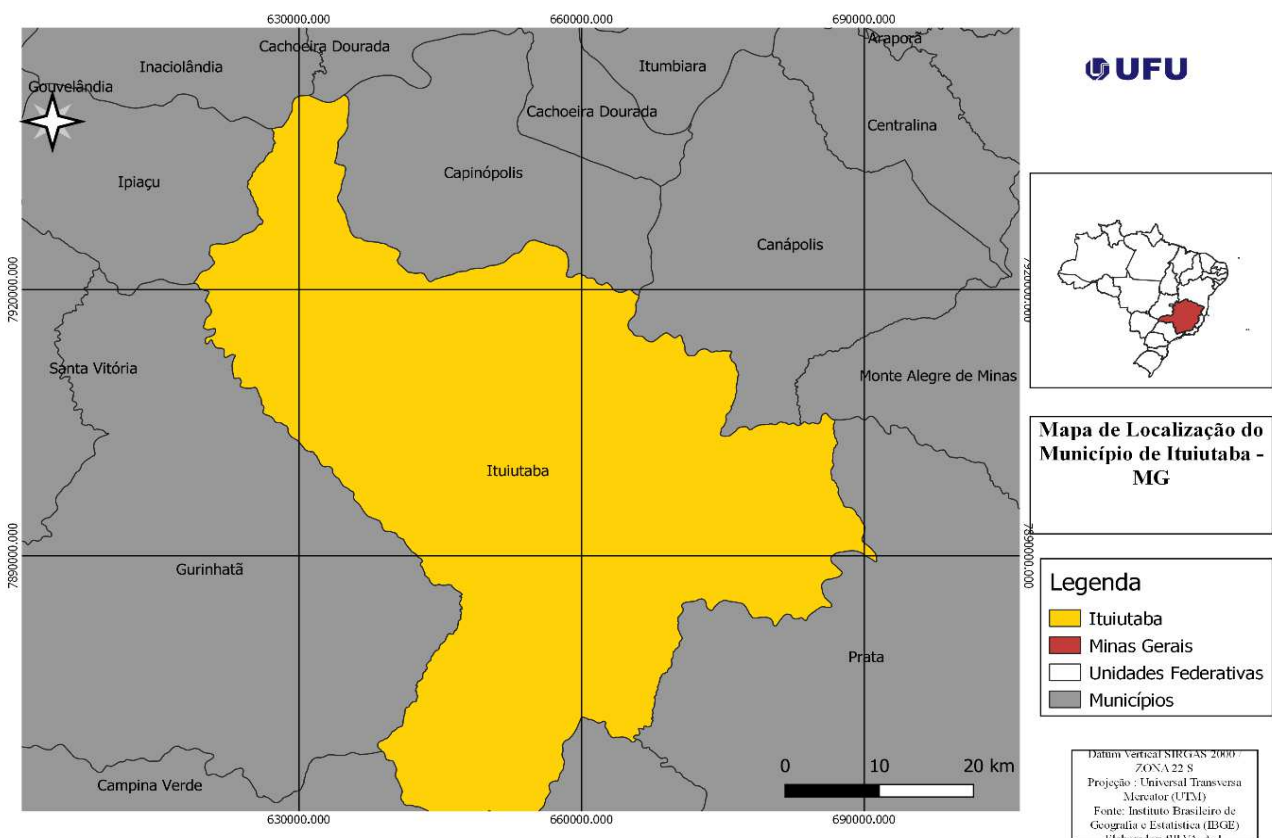
METODOLOGIA

O percurso metodológico foi realizado a partir das seguintes etapas: inicialmente, foi feito um levantamento bibliográfico sobre capitalismo de plataforma, uberização do trabalho e raça.

Posteriormente, aplicou-se um questionário composto por 20 questões fechadas, elaborado por meio da plataforma *Google Forms* e aplicado presencialmente a 20 trabalhadores do transporte de passageiros (taxistas e mototaxistas) no município de Ituiutaba (MG), buscando compreender suas condições de trabalho, formas de organização da atividade e relação com as tecnologias digitais.

A partir da análise da distribuição espacial dos pontos, foi delimitada a área de estudo por meio da criação de um polígono, representando a área central² do município. O polígono delimitado apresentou aproximadamente 1.324.028,520 m², equivalente a 132,40 hectares ou 1,324 km². O mapa (figura 2) apresenta a localização da área de estudo e a distribuição dos pontos de táxi e mototáxi na área central de Ituiutaba (MG).

Figura 1. Mapa de localização de Ituiutaba (MG)



Elaboração: Ana Julia da Silva (2025)

² A delimitação da área de estudo foi realizada especificamente para os fins desta pesquisa, considerando a maior concentração de atividades econômicas e de pontos de táxi e mototáxi, não correspondendo aos limites administrativos do bairro Centro ou a outras delimitações oficiais. Como referência, utilizou-se o estudo *A área central de Ituiutaba/MG*, de Priscila Araújo Moreira e Hélio Carlos Miranda de Oliveira, buscando uma aproximação com a centralidade urbana do município.

A aplicação do questionário foi realizada sem identificação nominal dos participantes e contou com observação direta, buscando compreender o perfil dos trabalhadores em termos de raça e gênero, a localização dos bairros onde atuam, as condições de trabalho, a percepção de discriminação e os impactos das transformações recentes no sistema de transporte urbano. Embora o instrumento tenha sido composto majoritariamente por questões fechadas, durante sua aplicação alguns participantes se sentiram à vontade para compartilhar comentários e experiências relacionadas ao trabalho.

A análise foi orientada pelo método materialista histórico-dialético, permitindo interpretar tanto os dados obtidos quanto essas manifestações dos trabalhadores como expressão de um contexto social mais amplo, marcado por contradições estruturais do mundo do trabalho.

Ressalta-se que o número de participantes não possui pretensão de representatividade estatística, mas de caráter exploratório, buscando levantar indícios e compreender aspectos das experiências vividas pelos trabalhadores no contexto local.

Os dados obtidos foram sistematizados por meio da elaboração de gráficos, permitindo a identificação de padrões nas respostas. A interpretação dessas informações foi realizada a partir de uma perspectiva qualitativa, buscando compreender os significados e as condições sociais que permeiam o fenômeno investigado. A pesquisa qualitativa consiste em uma abordagem metodológica voltada para a compreensão aprofundada dos fenômenos sociais, buscando interpretar significados, experiências e contextos nos quais os sujeitos estão inseridos.

Diferentemente das abordagens centradas na quantificação de dados, esse tipo de pesquisa prioriza a análise interpretativa das informações, considerando a complexidade das relações sociais, culturais e individuais presentes no objeto de estudo, permitindo uma compreensão mais ampla e contextualizada da realidade investigada (Guerra *et al.*, 2025).

Dessa forma, os resultados empíricos foram articulados com o referencial teórico adotado, de modo a interpretar as especificidades locais da uberização e do capitalismo de plataforma no contexto de Ituiutaba (MG).

Já para a representação espacial da área de estudo e da distribuição dos pontos de táxi e mototáxi, foram utilizadas geotecnologias aplicadas à análise espacial. O processamento dos dados foi realizado no software QGIS versão 3.40.4, em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG). Inicialmente, foram obtidas bases cartográficas oficiais junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referentes aos limites municipais de Ituiutaba (MG), organizadas no sistema de referência SIRGAS 2000 / UTM Zona 22S (EPSG:31982).

Os dados referentes aos pontos de táxi e mototáxi foram coletados por meio de trabalho de campo, com o auxílio do aplicativo Wikiloc, instalado em dispositivo móvel com receptor GNSS. Os pontos foram registrados diretamente em campo, assegurando sua georreferenciação. Posteriormente, os arquivos foram exportados e inseridos no QGIS como camada vetorial do tipo ponto.

A partir da análise da distribuição espacial dos pontos, foi delimitada a área de estudo por meio da criação de um polígono, representando a área central do município. O polígono delimitado apresentou aproximadamente 1.324.028,520 m², equivalente a 132,40 hectares ou 1,324 km². O mapa (figura 2) apresenta a localização da área de estudo e a distribuição dos pontos de táxi e mototáxi na área central de Ituiutaba (MG).

Figura 2. Localização dos pontos de táxi e mototáxi na área central de Ituiutaba (MG)



Elaboração: Rafael Rosa (2026).
Organização: Ana Julia da Silva (2025).

O mapa apresentado na Figura 2 evidencia a localização da área de estudo e a distribuição dos 12 pontos de táxi e mototáxi na área central de Ituiutaba (MG), constituindo um instrumento fundamental para a compreensão da organização espacial desses serviços e para a análise das relações entre trabalho e circulação urbana no município.

Este trabalho de conclusão de curso está organizado em quatro partes: Introdução; a Fundamentação Teórica, desenvolvida nos Capítulos 1, 2 e 3, que abordam, respectivamente, o capitalismo de plataforma e a uberização do trabalho; a relação entre plataformas, uberização e espaço geográfico; e a raça como marcador social nos fenômenos analisados; posteriormente, um capítulo dedicado à análise da realidade do município de Ituiutaba (MG); os resultados e discussões e, por fim, as Considerações Finais.

CAPÍTULO 1: PLATAFORMAS E UBERIZAÇÃO

Este capítulo tem como objetivo apresentar o referencial teórico que fundamenta a pesquisa, abordando as transformações contemporâneas no mundo do trabalho a partir do avanço do capitalismo de plataforma e do processo de uberização. Inicialmente, discute-se a emergência das plataformas digitais e suas implicações nas relações de trabalho, destacando as formas de precarização e flexibilização associadas a esse modelo. Em seguida, são analisadas as relações entre trabalho e desigualdades sociais, com ênfase na dimensão racial, buscando compreender como essas dinâmicas se manifestam no contexto brasileiro e contribuem para a interpretação do caso estudado no município de Ituiutaba (MG).

1.1 O capitalismo de plataforma: uma nova forma de organização econômica

Antes de compreendermos o capitalismo de plataforma, é necessário retomar os fundamentos do capitalismo, em especial a forma como se dá a produção de valor. Segundo Marx (2013), a produção capitalista se orienta pela extração de mais-valor, sendo este determinado pela relação entre o trabalho necessário e o mais-trabalho. Nesse sentido, a taxa de mais-valor não se define pela soma total do produto, mas pela proporção do trabalho excedente em relação ao trabalho necessário, isto é, pela parte do produto em que está incorporado o trabalho não pago.

Como afirma o autor:

Assim como a taxa de mais-valor é determinada por sua relação não com a soma total, mas com o componente variável do capital, também a grandeza do mais-produto é determinada por sua relação não com o resto do produto total, mas com a parte do produto em que está incorporado o trabalho necessário. Como a produção de mais-valor é o objetivo determinante da produção capitalista, o que mede o grau de riqueza não é a grandeza absoluta do produto, mas a grandeza relativa do mais-produto. A soma do trabalho necessário e do mais-trabalho, isto é, dos períodos em que o trabalhador produz o valor de reposição de sua força de trabalho e o mais-valor, constitui a grandeza absoluta de seu tempo de trabalho – a jornada de trabalho (*working day*) (Marx, 2013, p.220).

Assim, o grau de riqueza no capitalismo não é medido pela grandeza absoluta do produto, mas pela grandeza relativa do mais-produto, o que evidencia que a exploração da força de trabalho constitui o núcleo do processo de acumulação capitalista.

Dada a globalização do mundo digital e o avanço das tecnologias da informação, torna-se necessário analisar o papel central que essas inovações desempenham no capitalismo contemporâneo. O surgimento e a expansão das plataformas digitais estão diretamente ligados

à constituição de um sistema técnico-científico-informacional, que transformou profundamente as relações econômicas, sociais e territoriais.

Como aponta Milton Santos (2000), o fim do século XX foi marcado pela consolidação de um novo sistema de técnicas, construído a partir da informação, que passou a exercer o papel de elo entre as demais técnicas, assegurando uma presença planetária e possibilitando a integração instantânea de eventos e fluxos em escala global. Para o autor, a globalização não se limita à difusão das tecnologias, mas resulta também das ações políticas e econômicas que sustentam a emergência de um mercado mundializado, articulado pela busca incessante da mais-valia em escala global.

Os fatores responsáveis pela globalização atual incluem a existência de uma única forma de técnica dominante, a unificação dos acontecimentos em tempo real, o conhecimento do planeta como um todo e a presença de uma força motriz central, o capital, que utiliza os avanços tecnológicos para expandir seus domínios. Esse sistema global resulta, portanto, em uma globalização perversa, marcada pela concentração de poder, pela desigualdade e pela subordinação dos territórios e dos trabalhadores que ficam à mercê da lógica das grandes corporações. Caso o uso da técnica e da política fosse orientado por outros interesses, como o bem comum e a justiça social, os resultados desse processo seriam diferentes (Santos, 2000).

Assim, o capitalismo de plataforma representa a fusão entre o sistema técnico-informacional descrito por Milton Santos e a lógica de acumulação capitalista. Trata-se de uma forma de globalização que reorganiza o trabalho e o espaço urbano, ampliando as desigualdades e a dependência tecnológica, especialmente em territórios subdesenvolvidos a partir da lente do capitalismo, como os municípios do interior de Minas Gerais. Em cidades como Ituiutaba (MG), as transformações promovidas pelas plataformas chegam de forma desigual, revelando as contradições entre o alcance global da técnica e as condições locais de infraestrutura e trabalho.

Para a abordagem do contexto contemporâneo, emerge o que o autor Kalil (2020) denomina de capitalismo de plataforma, um fenômeno que se destaca pela nova forma de organização da produção trabalhista com foco na economia digital e no uso da tecnologia da informação e da comunicação com acesso a dados da internet, além das plataformas digitais que se tornam infraestruturas que viabilizam os negócios (Kalil, 2020). Segundo o autor as plataformas digitais têm 4 principais características, sendo elas:

A primeira é que não são empresas de internet ou tecnologia, mas entes que conseguem operar de qualquer lugar em que aconteça a interação digital. A segunda é que produzem e são dependentes dos efeitos em rede, tendo em vista que quanto mais usuários a plataforma tiver, mais valiosa será para todos. Contudo, isso gera um ciclo vicioso no qual o aumento de usuários tende

naturalmente à monopolização da atividade e ao aumento da quantidade de dados que consegue acessar. A terceira é o uso do subsídio cruzado, no qual enquanto uma parte da empresa reduz o preço do serviço ou do bem, chegando a oferecê-lo gratuitamente, a outra eleva os preços para compensar eventuais perdas. O objetivo da estrutura de preços das plataformas é atrair um grande número de usuários, para que se envolvam e acessem-nas frequentemente. A quarta é que as plataformas são projetadas para serem atraentes para os seus diversos usuários. Apesar de afirmarem ser um espaço vazio que deve ser preenchido pelos usuários, as plataformas têm políticas, sendo que as regras dos produtos e do desenvolvimento de serviços e as interações de mercado são definidas pelos proprietários da plataforma (Kalil, 2020 p. 70).

Outra característica marcante desse novo padrão de trabalho é a invisibilidade dos trabalhadores (Kalil, 2020). A partir dessa perspectiva, torna-se possível estabelecer uma relação entre o capitalismo de plataforma e os serviços prestados por mototaxistas e taxistas na cidade de Ituiutaba (MG). No contexto local, esses prestadores de serviço atuam como trabalhadores autônomos, sendo, em muitos casos, terceirizados e vinculados a pontos de táxi ou mototáxi, nos quais realizam suas atividades sem garantias trabalhistas formais.

Segundo Kalil (2020), as transformações recentes do mercado de trabalho não ocorreram de forma espontânea, mas resultam de decisões políticas e econômicas adotadas nas últimas décadas, que redefiniram as relações entre capital e trabalho. Nesse sentido, o autor afirma que:

Diversas decisões sobre política econômica tomadas ao longo nos últimos 40 anos moldaram as características do mercado atual e são responsáveis pelas perdas sofridas pelos trabalhadores nesse período. A desregulação de diversos setores econômicos, a abertura da economia para o comércio internacional, a redução de impostos para os mais ricos, a adoção de uma política monetária em que se obtinha uma inflação baixa às custas de um elevado número de desempregados, a erosão do poder de compra do salário mínimo pela ausência de reajustes por longos períodos e a adoção de uma postura governamental antissindical que enfraqueceu o poder coletivo dos trabalhadores são exemplos de decisões que, tomadas no âmbito das instituições, estruturaram o mercado e impactaram significativamente a organização do capital e do trabalho (Kalil, 2020, p.40).

Essa análise permite compreender que a precarização observada no trabalho de mototaxistas e taxistas em Ituiutaba (MG) está inserida em um processo mais amplo de reestruturação do mercado de trabalho, marcado pela flexibilização dos direitos e pela fragilização das formas coletivas de organização. Desse modo, ainda que esses trabalhadores não estejam diretamente vinculados às grandes plataformas digitais, suas condições de trabalho refletem a mesma lógica de desproteção e instabilidade que caracteriza a uberização.

1.2. A uberização do trabalho e a falsa autonomia

Antes de adentrar o fenômeno da uberização do trabalho, é necessário compreender o próprio conceito de trabalho no interior do modo de produção capitalista. Para Marx (2013), o trabalho assume uma centralidade na produção de valor, sendo que parte da jornada é destinada à reprodução da força de trabalho do trabalhador e outra parte é apropriada pelo capitalista na forma de mais-valor. Nesse sentido, o autor afirma:

O segundo período do processo de trabalho, em que o trabalhador trabalha além dos limites do trabalho necessário, custa-lhe, de certo, trabalho, dispêndio de força de trabalho, porém não cria valor algum para o próprio trabalhador. Ele gera mais-valor, que, para o capitalista, tem todo o charme de uma criação a partir do nada. A essa parte da jornada de trabalho denomino tempo de trabalho excedente [*Surplusarbeitszeit*], e ao trabalho nela despendido denomino mais-trabalho [*Mehrarbeit*] (*surplus labour*). Do mesmo modo como, para a compreensão do valor em geral, é indispensável entendê-lo como mero coágulo de tempo de trabalho, como simples trabalho objetivado. O que diferencia as várias formações econômicas da sociedade, por exemplo, a sociedade da escravidão daquela do trabalho assalariado, é apenas a forma pela qual esse mais-trabalho é extraído do produtor imediato, do trabalhador (Marx, 2013, p. 213).

Além disso, Marx (2013) destaca que, com o desenvolvimento da produção capitalista, o comando do capital sobre o trabalho deixa de ser apenas formal e passa a estruturar o próprio processo produtivo, transformando-se em condição indispensável da produção:

Do mesmo modo, o comando do capital sobre o trabalho parecia inicialmente ser apenas uma decorrência formal do fato de o trabalhar não trabalhar para si, mas para o capitalista e, portanto, sob o capitalista. Com a cooperação de muitos trabalhadores assalariados, o comando do capital se converte num requisito para a consecução do próprio processo de trabalho, numa verdadeira condição da produção. O comando do capitalista no campo de produção torna-se agora tão imprescindível quanto o comando do general no campo de batalha (Marx, 2013, p.280).

Nesse contexto, o avanço das tecnologias de informação e comunicação (TIC) e a difusão das plataformas digitais têm sido acompanhados por profundas transformações nas relações de trabalho. Um conceito que anda lado a lado do capitalismo de plataforma é a chamada uberização do trabalho que ressalta o modelo de negócios da empresa de transportes *Uber*, se tornando uma nova etapa da exploração da mão de obra trabalhista. Kalil (2020) discute este fenômeno em seu livro “A regulação do trabalho via plataformas digitais. Portanto a representação da uberização seria:

Em linhas gerais, ela entende ser uma intermediadora eletrônica entre oferta (motoristas) e demanda (clientes) e que atua no setor de tecnologia. O modelo

se caracteriza pela assimetria entre o poder social da máquina em face dos indivíduos separados e divididos. Além disso, é a maior expressão da terceirização no século XXI, em que se busca afastar a configuração da relação de emprego e, conseqüentemente, o reconhecimento de direitos trabalhistas. Esse mecanismo adotado pela empresa foi denominado de “modo Uber de precarização das contratações de trabalho” (Kalil, 2020, p.74).

Constata-se que embora apresentem como inovações que oferecem autonomia e flexibilidade, essas plataformas reproduzem e intensificam formas tradicionais de exploração capitalista sob novas roupagens.

Antunes e Filgueiras (2020) argumentam que as plataformas digitais, embora apresentadas como novas formas de organização do trabalho baseadas em tecnologias da informação e comunicação, constituem, na realidade, estratégias empresariais que mascaram relações assalariadas e ampliam o controle sobre a força de trabalho. Ao negar o vínculo empregatício e apresentar os trabalhadores como autônomos ou parceiros, as empresas transferem os riscos da atividade e aprofundam a exploração laboral. Nesse contexto, os autores destacam uma contradição no capitalismo contemporâneo: enquanto as tecnologias digitais poderiam facilitar a identificação e a garantia de direitos trabalhistas, o discurso empresarial sustenta que essas novas formas de trabalho não estariam sujeitas à regulação, contribuindo para legitimar e intensificar a precarização das relações de trabalho.

A partir dessa discussão, observa-se que o avanço das plataformas digitais no mundo do trabalho não representa necessariamente uma ruptura com as formas tradicionais de exploração, mas sim uma reconfiguração das estratégias de controle e gestão da força de trabalho. Ao se apresentarem como intermediadoras tecnológicas e não como empregadoras, essas empresas procuram afastar o reconhecimento do vínculo trabalhista, transferindo para os trabalhadores os custos e os riscos da atividade. Nesse sentido, a utilização das tecnologias da informação e comunicação passa a desempenhar um papel central na intensificação da precarização do trabalho, ao mesmo tempo em que dificulta a organização coletiva e a garantia de direitos trabalhistas.

Essa contradição revela que a chamada “autonomia” do trabalhador de plataforma é, na verdade, uma forma de intensificação da subordinação e da precarização do trabalho, coerente com as lógicas contemporâneas de acumulação capitalista. A precarização que marca o trabalho nas plataformas também se expressa na ausência de garantias mínimas e na total flexibilidade imposta aos trabalhadores. Conforme destaca Antunes (2020),

a instabilidade e a insegurança são traços constitutivos dessas novas modalidades de trabalho. Vide a experiência britânica do *zero hour contract* [contrato de zero hora], o novo sonho do empresariado global. Trata-se de uma espécie de trabalho sem contrato, no qual não há previsibilidade de horas a

cumprir nem direitos assegurados. Quando há demanda, basta uma chamada e os trabalhadores e as trabalhadoras devem estar *on-line* para atender o trabalho intermitente. As corporações se aproveitam: expande-se a ‘uberização’, amplia-se a ‘pejotização’, florescendo uma nova modalidade de trabalho: o escravo digital. Tudo isso para disfarçar o assalariamento (Antunes, 2020, p. 28).

Essas transformações não se restringem às relações de trabalho, mas também produzem novos arranjos territoriais. As corporações que comandam o capitalismo de plataforma impõem sua lógica sobre os espaços urbanos, moldando as dinâmicas locais a partir de seus próprios interesses. Santos (2000) denomina esse fenômeno de uso corporativo do território, caracterizado pela subordinação dos espaços e das políticas públicas aos objetivos das grandes empresas.

Segundo o autor:

(...) a tendência é a prevalência dos interesses corporativos sobre os interesses públicos, quanto à evolução do território, da economia e das sociedades locais. Dentro desse quadro, a política das empresas – isto é, sua *policy* – aspira e consegue, mediante uma *governance*, tornar-se política; na verdade, uma política cega, pois deixa a construção do destino de uma área entregue aos interesses privatísticos de uma empresa que não tem compromissos com a sociedade local (Santos, 2000, p.52).

Esse processo demonstra que o capitalismo de plataforma não apenas redefine o trabalho, mas também reorganiza o espaço urbano, submetendo cidades médias como Ituiutaba (MG) à lógica de empresas que controlam fluxos econômicos e informacionais, mas permanecem distantes das realidades locais. Assim, compreender a uberização exige também analisar como essas plataformas influenciam a configuração dos territórios e das relações socioespaciais como classe, renda e cultura do contexto urbano analisado.

CAPÍTULO 2: PLATAFORMAS, UBERIZAÇÃO E A GEOGRAFIA

Ao analisar a uberização a partir da Geografia, é fundamental compreender que essas novas formas de trabalho não emergem de maneira simples, ou seja, em um vazio social, mas se enraízam em desigualdades estruturais históricas do espaço urbano brasileiro. Conforme Santos, “o problema da habitação, do emprego e da marginalidade, o problema das migrações e do congestionamento urbano recebem então um tratamento que demonstra uma maior preocupação com as consequências da miséria urbana do que com suas causas” (Santos, 2023, p. 17). Essa leitura evidencia que a urbanização brasileira historicamente se estruturou sobre bases desiguais, nas quais alguns grupos populacionais, como a população negra, foram incorporados de forma precária às dinâmicas econômicas.

Nesse sentido, Amrute (2021) compreende a raça como um dispositivo de valor para as empresas, operando como um elemento distintivo na organização do trabalho e na distribuição desigual das oportunidades. Segundo o autor,

quando eu argumento que a raça opera algoritmicamente, quero dizer que funciona nos bastidores para classificar os trabalhadores de acordo com características racializadas e produz a raça como um marcador de diferenças valorizadas dentro das empresas. E tratam racismo como uma variável latente que existe fora das empresas de tecnologia, mesmo enquanto essas empresas permanecem cúmplices na criação das condições de trabalho que racializam trabalhadores dependentes de vistos como trabalhadores informais (Amrute, 2021. p. 13).

Assim, a lógica das plataformas digitais não rompe com o histórico processo de marginalização e informalidade no mercado de trabalho, mas o atualiza sob novas bases tecnológicas, reforçando a precarização e a desigualdade socioespacial que caracterizam o capitalismo.

Além disso, os espaços dos países subdesenvolvidos tendem a se organizar em função de interesses externos e de escala mundial, sendo afetados de maneira seletiva pelas forças da modernização (Santos; Kayser, 1971 *apud* Santos, 2023, p. 20). Isso significa que os processos técnicos e econômicos não se difundem de forma homogênea, mas se concentram em determinados pontos do território, produzindo assimetrias espaciais.

Nesse contexto, as plataformas digitais podem ser compreendidas como expressão contemporânea dessas forças seletivas, uma vez que se implantam prioritariamente em áreas com maior infraestrutura e potencial de consumo.

Diante disso, o espaço urbano nos países subdesenvolvidos também é marcado por profundas desigualdades de renda, que se manifestam na coexistência de atividades de mesma natureza, porém em níveis distintos. O nível de renda também é função da localização do

indivíduo, o qual determina, por sua vez, a situação de cada um como produtor e como consumidor. Tal dinâmica permite compreender a permanência de diferentes formas de trabalho no interior das cidades, desde atividades altamente capitalizadas até modalidades informais e precarizadas (Santos, 2023).

Nesse sentido, a teoria dos dois circuitos da economia urbana contribui para a compreensão das transformações recentes do trabalho. O circuito superior caracteriza-se pelo uso intensivo de tecnologia e capital, sendo fortemente articulado a interesses externos, enquanto o circuito inferior é composto por atividades de baixa capitalização, maior informalidade e forte dependência do trabalho direto (Santos, 2023). Pode-se, assim, estabelecer uma aproximação entre o circuito superior e as grandes empresas de plataforma, como *Uber* e 99, que operam com tecnologia sofisticada, controle de dados e lógica corporativa global, enquanto os trabalhadores autônomos, como mototaxistas e taxistas, aproximam-se das características do circuito inferior, por dependerem do trabalho próprio, da clientela local e de baixos níveis de capitalização.

Essa dinâmica é reforçada pela forma como as plataformas definem juridicamente e discursivamente a relação de trabalho.

Ou seja, de acordo com Antunes e Figueira (2019):

“Apps” e “plataformas digitais” impõem o/as trabalhadore/as, quase sempre, o rótulo de autônomo/as, sendo o trabalhador/a remunerado por tarefa ou lapsos temporais mínimos (como horas), sem qualquer garantia de jornada e de remuneração, o que acarreta implicações importantes na dinâmica da gestão e controle da força de trabalho (dada a ausência de compromisso explícito de continuidade). Enfeixa-se o ciclo da lógica da exploração nas grandes plataformas digitais, visto que as corporações alegam que: 1) são empresas de tecnologias digitais; 2) fazem a intermediação de atividades nas quais trabalhadores/as oferecem “serviços” de forma “autônoma”; 3) convertem a força de trabalho em “clientes”; 4) eliminam a subordinação, alegando liberdade para trabalhar quando, onde e como quisessem (Antunes; Figueiras, 2019, p. 66).

A partir dessa perspectiva, observa-se que as plataformas digitais estruturam um modelo de gestão do trabalho baseado na negação do vínculo empregatício e na intensificação da exploração da força de trabalho.

As desigualdades raciais estruturais discutidas anteriormente não se restringem ao passado, mas permanecem presentes na sociedade contemporânea, manifestando-se em diferentes esferas da vida social, inclusive no campo simbólico e midiático. Nesse sentido, expressões culturais e produções midiáticas contribuem para evidenciar a permanência dessas desigualdades no cotidiano (fotografia 1).

Fotografia 1. Permanência das desigualdades estruturais na sociedade brasileira



Fonte: Outras palavras (2022)

A frase “a carne mais barata do mercado é a carne negra”³, popularizada por Elza Soares, expressa de forma simbólica como o racismo estrutural moldou a sociedade brasileira ao longo do tempo. A metáfora evidencia a desvalorização histórica da população negra, indicando que, mesmo após transformações sociais e econômicas, os corpos negros continuam sendo os mais explorados e submetidos às condições mais precarizadas no mundo do trabalho.

Além das representações culturais, o racismo estrutural também pode ser observado por meio de evidências na mídia contemporânea. Nesse sentido, abaixo apresento manchetes de jornais (fotografia 2, 3 e 4) que evidenciam a permanência dessas desigualdades na atualidade.

Fotografia 2. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo

Racismo estrutural segrega negros no mercado de trabalho

Dados mostram que salários de trabalhadores negros são menores que dos brancos e eles ocupam postos mais precarizados e sem proteção social. “Herança da escravidão”, afirma dirigente da CUT

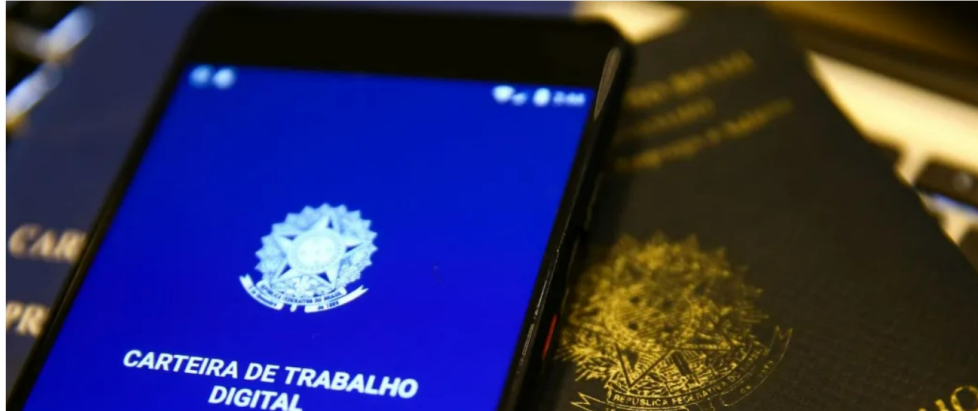
Fonte: CUT ORG (2020)

³ a carne mais barata do mercado é a carne negra” refere-se à música *A Carne*, interpretada pela cantora Elza Soares, lançada no álbum *Do Côccix até o Pescoço* (2002).

Fotografia 3. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo

Preconceito no trabalho atinge 28% dos trabalhadores negros, aponta pesquisa

Levantamento da Diversitera aponta que mulheres negras enfrentam barreiras salariais e são alvos frequentes de racismo no ambiente corporativo



Fonte: ALMA PRETA (2025)

Fotografia 4. Manchetes sobre racismo estrutural no Brasil contemporâneo

Violência contra entregadores tem herança escravista, diz pesquisador

Estudos mostram que entregadores são, em sua maioria, pretos e pardos

Fonte: AGÊNCIA BRASIL (2024)

As manchetes apresentadas evidenciam que essas desigualdades não pertencem apenas ao passado, mas continuam marcando a sociedade brasileira no presente. Ao exporem situações de discriminação, desigualdade de renda e exclusão social, essas produções midiáticas funcionam como uma comprovação de que o racismo estrutural permanece organizando as oportunidades e as condições de vida da população negra. Dessa forma, as transformações recentes no mundo do trabalho, incluindo a uberização e o capitalismo de plataforma, não rompem com essas estruturas, mas tendem a reproduzi-las sob novas dinâmicas.

Nesse contexto, a lógica de funcionamento das plataformas digitais reforça essas desigualdades ao classificar os trabalhadores como autônomos e remunerá-los por tarefa ou por períodos curtos. Essa forma de organização transfere para os próprios trabalhadores os riscos da atividade e elimina garantias tradicionalmente associadas ao trabalho assalariado, como estabilidade de renda e definição de jornada. Assim, a articulação entre controle tecnológico e o discurso de autonomia contribui, na prática, para o aprofundamento da precarização das

relações de trabalho no capitalismo contemporâneo, atingindo de forma mais intensa os grupos historicamente vulnerabilizados, como a população negra.

Do ponto de vista geográfico, essa suposta liberdade é limitada pelas condições materiais do território, pela distribuição desigual da demanda e pela necessidade de sobrevivência dos trabalhadores. A autonomia, portanto, apresenta-se como uma aparência, enquanto a gestão do trabalho ocorre por meio de algoritmos, avaliações e deslocamentos impostos pela lógica da demanda.

No contexto de Ituiutaba (MG), observa-se que os aplicativos de transporte, como *Uber* e 99, ainda não são amplamente utilizados pela população. O serviço tradicional de táxi e mototáxi permanece predominante, principalmente pela população mais velha, embora tenha passado por um processo de modernização, especialmente com o uso do *WhatsApp* para atender os clientes. Mesmo que não se enquadrem totalmente no modelo das grandes plataformas digitais, esses trabalhadores também vivenciam condições de insegurança trabalhista, sem direitos garantidos e submetidos a jornadas inflexíveis e instáveis.

Assim, ainda que Ituiutaba (MG) não esteja totalmente integrada às dinâmicas das plataformas globais, a lógica da uberização se manifesta de forma indireta, refletindo o avanço da precarização e da informalidade no mundo do trabalho. Essa realidade evidencia que o fenômeno da exploração sob aparência de autonomia não depende apenas da presença de aplicativos, mas de uma racionalidade capitalista que se expande sobre o território, conforme analisa Santos (2000), moldando as relações econômicas e sociais mesmo em contextos urbanos de menor escala.

A partir das discussões desenvolvidas neste capítulo, torna-se evidente que as transformações no mundo do trabalho no contexto do capitalismo de plataforma e da uberização estão profundamente relacionadas às desigualdades sociais historicamente construídas. Entre essas desigualdades, destaca-se a dimensão racial, que tem desempenhado um papel central na configuração das formas de inserção da população negra no mercado de trabalho brasileiro.

O capítulo seguinte busca aprofundar essa discussão ao analisar a raça como marcador social da diferença no contexto do capitalismo de plataforma e da uberização do trabalho, evidenciando como essas dinâmicas contribuem para a reprodução e atualização das desigualdades raciais.

CAPÍTULO 3: RAÇA COMO MARCADOR SOCIAL DA DIFERENÇA NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

A história do mercado de trabalho no Brasil, em especial para a população negra, é marcada por desigualdades estruturais que refletem um passado de exclusão e discriminação racial e de gênero. Com a dificuldade em acessar o mercado de trabalho formal após a longa transição entre o período escravista e o trabalho denominado “livre”, a população negra encontrou bastante dificuldade para ingressar no mercado formal, sendo constantemente empurradas para atividades informais e periféricas.

Nesse sentido Mick e Nogueira (2021) destacam que:

(...) negros e negras tiveram de segregar suas atividades nas periferias – na periferia do capitalismo emergente e na periferia dos espaços urbanos. As competências desses agentes, que haviam produzido a riqueza da colônia e do império, foram confinadas às margens e sistematicamente negadas: primeiro, pela estigmatização da capacidade de trabalho da população negra (ela não seria propensa ao trabalho livre, afirmavam analistas conservadores, liberais ou socialistas⁴), em seguida pela recusa continuada, pelo Estado, ao acesso à educação, ao direito à propriedade, a crédito, a todo recurso relevante para a constituição de empresas ou a operação no lado formal da economia. Não restou a negros e negras senão a viração, a correria – todo um modo de sobreviver fora de relações de trabalho normatizadas (Mick; Nogueira, 2021, p. 208).

Esse cenário, originado no período escravocrata e perpetuado pela marginalização econômica, molda as condições de trabalho, especialmente nos setores mais precarizados.

Diante da ausência de direitos, da proteção estatal limitada e das barreiras ao acesso a recursos econômicos, esses grupos precisaram desenvolver estratégias próprias de sobrevivência, baseadas na adaptação e na reinvenção cotidiana.

Conforme observa os autores (Mick e Nogueira, 2021), nas periferias urbanas, o jogo é marcado pela expertise, criatividade, flexibilidade e pela solidariedade, características indispensáveis à continuidade da vida em contextos de informalidade.

Portanto:

Criou-se ali, nas periferias, um mundo de astúcias. Sem direitos, sem proteção do Estado, vulnerável a toda sorte de riscos, no trabalho informal também se produziram agentes dotados de criatividade, flexibilidade, plasticidade, solidariedade: sem isso, seguir adiante seria impossível. As atividades econômicas da população negra e pobre jamais seriam inteiramente capitalistas, a despeito de se (des)integrarem precariamente no sistema (Mick; Nogueira, 2021, p. 208).

Estudos apontam que, mesmo em um modelo flexível como o da uberização, as desigualdades raciais e de gênero continuam a se manifestar. Grupos racializados enfrentam

condições desiguais, sendo mais vulneráveis à discriminação e tendo menos acesso a oportunidades ou rendimentos comparáveis aos de outros grupos.

Negros e negras nunca estiveram distribuídos nas atividades produtivas de forma homogênea. Como escravizados ou livres, exerceram papéis e funções determinantes na transição do trabalho escravo para as “novas” regras do trabalho livre, sobretudo a partir de 1850. Para a população negra, a educação e o trabalho poderiam ter sido, no passado, o caminho para sua participação no desenvolvimento da nação. No entanto, os marcos regulatórios que alimentaram a hidra racista no período pré-abolição asseguraram o pior destino para os milhões de trabalhadores livres e ex-escravizados. A Lei de Terras, de 1850, a Lei do Ventre Livre, de 1871, e a Lei de Locação de Serviços, de 1879 (Lamounier, 1988; Kowarick, 1994) criaram restrições evidentes ao exercício do trabalho livre para 56% da população brasileira, representada por negros, conforme o Censo de 1890 (Soares, 2008). Combinadas à exclusão sistemática de negros e negras do acesso à educação, tais medidas do Estado fixaram que a transição do trabalho escravo não se daria para o trabalho livre assalariado no Brasil (Theodoro, 2008) (Mick ; Nogueira, 2021, p.211).

A partir dessa perspectiva, observa-se que as desigualdades raciais no mercado de trabalho brasileiro possuem raízes históricas profundas, relacionadas ao processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre no século XIX. As legislações e políticas adotadas nesse período contribuíram para limitar o acesso da população negra à terra, à educação e a condições mais estáveis de trabalho, consolidando formas estruturais de exclusão social e econômica. Nesse sentido, as transformações contemporâneas no mundo do trabalho, incluindo aquelas associadas à uberização e ao capitalismo de plataforma, tendem a reproduzir e atualizar essas desigualdades históricas, mantendo a população negra em posições mais vulneráveis e precarizadas no mercado de trabalho.

Nesse sentido, Leitão (2010), na coluna Panorama Econômico do Jornal O Globo, apresenta o artigo “Negros e Pobres” como contribuição para o debate, afirmando que,

[...] o Brasil pode continuar dizendo que aqui não há preconceito racial, mas apenas diferenças sociais. Esta sempre foi a grande desculpa da elite. Mas os números do professor Paixão, os dados da Síntese dos indicadores Sociais, os estudos recentes do Ipea e do IBGE conspiram contra essa certeza. A velha desculpa não explica por que há tantos negros pobres e tão poucos entre os ricos (Leitão, 2010).

Para entender essas disparidades, é necessário voltar na história e examinar as condições de vida dos negros antes e após a abolição. O fim do uso da mão de obra escrava foi algo calculado pela elite brasileira como uma forma de acessar novas estratégias de acúmulo de riqueza, refletindo um projeto econômico e não social. Portanto não foi pensado sobre a humanização da população negra, mas sim em estratégias para melhorar o crescimento econômico pautado pela modernização e industrialização do país. Dessa forma, foram

realizadas ações privadas para atrair mão de obra imigrante branca, bem como políticas de Estado que redefiniram o papel do trabalhador no país, favorecendo a elite econômica e mantendo o racismo estrutural. (Silva, 2013).

No capitalismo contemporâneo, essas desigualdades são reatualizadas por meio das transformações no mundo do trabalho, especialmente no âmbito do capitalismo de plataforma. Bento (2022) discute o funcionamento da branquitude como um sistema de manutenção de privilégios no interior das instituições.

De acordo com a autora:

As instituições públicas, privadas e da sociedade civil definem, regulamentam e transmitem um modo de funcionamento que torna homogêneo e uniforme não só processos, ferramentas, sistema de valores, mas também o perfil de seus empregados e lideranças, majoritariamente masculino e branco. Essa transmissão atravessa gerações e altera pouco a hierarquia das relações de dominação ali incrustadas. Esse fenômeno tem um nome, branquitude, e sua perpetuação no tempo se deve a um pacto de cumplicidade não verbalizado entre pessoas brancas, que visa manter seus privilégios” (Bento, 2022, p. 18).

Diante disso, observa-se que a branquitude opera como um mecanismo de manutenção de privilégios dentro das instituições, contribuindo para a reprodução de desigualdades raciais ao longo do tempo. Por meio de práticas e normas muitas vezes naturalizadas, esse sistema tende a favorecer a permanência de pessoas brancas em posições de poder e liderança, enquanto limita as oportunidades de ascensão para outros grupos raciais. Dessa forma, as estruturas institucionais acabam reforçando hierarquias sociais que historicamente beneficiam determinados grupos em detrimento de outros.

Ainda que esse pacto não se estabeleça de forma explícita, ele se expressa por meio de práticas institucionais recorrentes que produzem exclusão e desigualdade. De outra maneira,

É evidente que os brancos não promovem reuniões secretas às cinco da manhã para definir como vão manter seus privilégios e excluir os negros. Mas é como se assim fosse: as formas de exclusão e de manutenção de privilégios nos mais diferentes tipos de instituições são similares e sistematicamente negadas ou silenciadas (Bento, 2022, p. 18).

Além disso, a exigência de determinados padrões de “competência” no mercado de trabalho está relacionada ao acesso a códigos culturais e redes institucionais que, historicamente, não estão disponíveis aos grupos racializados.

Portanto:

Há que se lembrar de que muitas vezes a ‘competência’ exigida está ligada a um tipo de familiaridade com códigos da cultura organizacional adquiridos ao frequentar instâncias mais estratégicas das instituições, bem como quando se tem algum tipo de relacionamento com lideranças de níveis hierárquicos mais

elevados. Essa experiência não é acessada, em geral, por grupos que carregam uma herança de discriminação e exclusão (Bento, 2022, p. 21).

A partir dessa análise, percebe-se que os critérios de competência valorizados nas instituições nem sempre estão relacionados apenas às habilidades profissionais, mas também ao acesso prévio a determinados espaços, relações e códigos da cultura organizacional. Dessa forma, grupos que historicamente enfrentaram processos de discriminação e exclusão acabam tendo menos oportunidades de acessar essas experiências, o que contribui para a reprodução das desigualdades raciais no interior das instituições.

No contexto do capitalismo de plataforma, essas dinâmicas assumem novas formas e embora as plataformas se apresentem como espaços neutros e meritocráticos, baseados em algoritmos e avaliações, operam dentro de uma sociedade marcada por desigualdades raciais estruturais. Assim, este estudo evidenciou que trabalhadores negros e pardos tendem a se concentrar em atividades mais precarizadas, como transporte e entregas, sendo mais expostos à informalidade, à instabilidade de renda e à discriminação cotidiana, mesmo que de forma velada.

A predominância de trabalhadores negros e pardos entre mototaxistas e taxistas, associada à ausência de direitos trabalhistas e à percepção de discriminação relatada por parte dos entrevistados, evidencia que o capitalismo de plataforma, mesmo quando se manifesta de forma indireta, reproduz padrões raciais de inserção subordinada no mundo do trabalho.

Desse modo, a raça constitui-se como um marcador social da diferença que organiza as oportunidades e as vulnerabilidades no interior do capitalismo contemporâneo, articulando-se às dinâmicas da uberização e às transformações territoriais do trabalho. A análise empírica desenvolvida neste estudo permite compreender que, longe de representar uma ruptura com o passado, o modelo de trabalho mediado por plataformas atualiza mecanismos históricos de desigualdade, agora sob a lógica da flexibilidade, da autonomia aparente e da gestão algorítmica do trabalho.

3.1 Capitalismo de plataforma, uberização do trabalho e relações raciais no espaço urbano: O caso de Ituiutaba, Minas Gerais

Para compreender como o conceito de capitalismo de plataforma se materializa em uma realidade local, torna-se necessário analisar previamente as características geográficas e econômicas do município. Ituiutaba está localizada na Região Geográfica Intermediária de Uberlândia e Região Geográfica Imediata de Ituiutaba, situando-se a oeste do estado de Minas Gerais, com área territorial de 2.598,046km², e população de 102.217 mil habitantes (IBGE,

2022). Essas características territoriais e demográficas condicionam as dinâmicas econômicas e o padrão de inserção do município nas transformações recentes do mundo do trabalho.

A economia de Ituiutaba (MG) está diretamente vinculada aos processos de urbanização e às transformações produtivas ocorridas na microrregião ao longo do tempo. De acordo com Oliveira (2013), o desenvolvimento urbano do município não pode ser compreendido de forma dissociada das atividades econômicas regionais, especialmente da agropecuária, que historicamente estruturou as relações entre campo e cidade e sustentou sua centralidade na rede urbana regional. Nesse sentido, a base produtiva local, fortemente relacionada ao agronegócio, configura um mercado de trabalho marcado por atividades ligadas ao setor primário e aos serviços urbanos de suporte a esse modelo produtivo.

A modernização da agricultura exerceu papel fundamental na redefinição da base econômica local. Conforme apontam Silveira e Bezzi (2018), a inserção do agronegócio, sobretudo da cultura da cana-de-açúcar, promoveu profundas transformações no espaço rural da microrregião de Ituiutaba, associadas à mecanização, à ampliação das áreas cultivadas e à atuação do Estado por meio de políticas públicas de incentivo. Essas transformações impactaram diretamente a organização econômica do município, fortalecendo a articulação entre produção agroindustrial e atividades urbanas, especialmente no comércio e nos serviços.

A expansão da cana-de-açúcar intensificou a relação entre o setor primário e o setor terciário, reforçando o papel de Ituiutaba (MG) como centro de serviços para o agronegócio regional (Silveira; Bezzi, 2018). Segundo Nascimento (2014), o município consolidou-se como polo de atração de fluxos populacionais e econômicos, concentrando serviços públicos, comércio e atividades educacionais, o que reforça sua função urbana regional no Triângulo Mineiro.

Segundo Sposito (2010), as cidades médias não podem ser definidas apenas por critérios demográficos, mas principalmente por suas funções urbanas e pela centralidade que exercem sobre outras cidades da região, concentrando serviços, comércio, infraestrutura e atividades administrativas. Essas cidades passam a desempenhar papel estratégico na rede urbana, mediando as relações entre os centros menores e os grandes centros metropolitanos.

Nesse sentido, quando as cidades médias exercem centralidade interurbana sobre um conjunto significativo de cidades pequenas, observa-se uma dinâmica de centralização econômica e política em favor dessas cidades, em detrimento dos municípios menores. Conforme aponta Sposito (2010), em regiões distantes dos grandes centros, essa relação tende a se intensificar, de modo que quanto mais as cidades pequenas perdem funções e dinamismo econômico, mais as cidades médias se fortalecem.

Essa lógica pode ser observada em Ituiutaba (MG), que se configura como cidade média ao concentrar atividades comerciais, serviços e funções urbanas que atendem não apenas sua população, mas também a de municípios do entorno. Tal centralidade urbana reforça sua importância regional e contribui para a intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e trabalho, especialmente no setor de serviços, como o transporte urbano, lócus desta pesquisa.

No que se refere ao centro comercial de Ituiutaba (MG) (fotografia 5), este expressa de forma concreta essas dinâmicas de centralidade regional. O comércio organiza-se, predominantemente, em duas ruas principais (rua 20 e 22), concentrando grande diversidade de estabelecimentos. Entre eles, destacam-se bancos, lotéricas, farmácias, escolas, lojas de vestuário, eletrodomésticos, calçados e brinquedos, além de lanchonetes, restaurantes, papelarias, gráficas e outros serviços voltados ao atendimento da população urbana e regional.

Fotografia 5. Centro comercial de Ituiutaba (MG)



Fonte: Ana Julia da Silva (2026)

Essa configuração espacial do comércio evidencia a centralidade do centro urbano como espaço de circulação de pessoas, mercadorias e serviços, o que favorece a presença e a atuação dos trabalhadores prestadores de serviço como táxi e mototáxi, inseridos diretamente na dinâmica cotidiana desse espaço.

Essa estrutura econômica e urbana condiciona a forma como o capitalismo de plataforma se insere no município. Em uma realidade marcada pela centralidade dos serviços tradicionais e por um mercado de trabalho fortemente vinculado a atividades presenciais, a difusão de plataformas digitais ocorre de maneira seletiva e desigual. No setor de transportes, por exemplo, predominam serviços tradicionais como táxi e mototáxi, que disputam espaço com os aplicativos de transporte, evidenciando que a plataformização do trabalho não se dá de forma homogênea, mas é mediada pelas condições socioespaciais locais.

A forma organizacional dos pontos de táxi e mototáxi (fotografia 6) em Ituiutaba (MG) segue um padrão relativamente homogêneo. Em geral, uma pessoa aluga e administra o espaço físico do ponto, enquanto os prestadores de serviço que desejam atuar vinculados a determinada empresa pagam uma taxa pela utilização do nome comercial. Esses pontos costumam contar com funcionários responsáveis pelo atendimento telefônico ou pelo gerenciamento das mensagens via aplicativos, que organizam e repassam as corridas aos motoristas conforme a proximidade geográfica do prestador em relação ao local da chamada ou à sua última corrida realizada. Nesse processo, a pessoa responsável pela central se comunica com os motoristas por meio de rádio, geralmente conectado ao aparelho telefônico. Ao ouvirem a informação sobre o bairro ou local da chamada, o motorista que estiver mais próximo se disponibiliza para realizar a corrida. Portanto, trata-se de uma proximidade estimada, definida sem o uso de tecnologias de localização.

Fotografia 6. Foto de divulgação de um dos pontos de mototáxi



Fonte: Wéverton Martins (2026)

Essa dinâmica se estrutura segundo uma lógica empreendedora individualizante, na qual o rendimento do trabalhador está diretamente condicionado à quantidade de corridas realizadas: quanto mais trabalha, mais ganha. Tal organização reforça a transferência dos riscos da atividade para o próprio trabalhador, que arca com os custos do veículo, da manutenção e da jornada ampliada, sem garantia de direitos trabalhistas.

Essa relação pode ser compreendida à luz da análise marxista sobre a venda da força de trabalho. Como aponta Marx (2013, p. 184), no modo de produção capitalista o trabalhador só recebe após já ter colocado sua força de trabalho em funcionamento, adiantando ao capitalista o valor de uso dessa mercadoria:

Em todos os países em que reina o modo de produção capitalista, a força de trabalho só é paga depois de já ter funcionado pelo período fixado no contrato de compra, por exemplo, ao final de uma semana. Desse modo, o trabalhador adianta ao capitalista o valor de uso da força de trabalho; ele a entrega ao consumo do comprador antes de receber o pagamento de seu preço e, com isso, dá um crédito ao capitalista” (Marx, 2013, p. 184).

No caso dos taxistas e mototaxistas, essa lógica se atualiza sob novas formas: o trabalhador antecipa seu tempo, sua energia e seus recursos próprios para somente depois receber pela corrida realizada, evidenciando a permanência de mecanismos clássicos de exploração do trabalho, ainda que organizados por meio de estruturas locais e sem mediação direta de grandes plataformas digitais.

Já no que se refere ao processo de globalização da informação e divulgação dos serviços de táxi e mototáxi em Ituiutaba (MG), expressa particularidades locais que evidenciam formas únicas de uso das tecnologias. Embora esses prestadores de serviço utilizem ferramentas digitais, como o *WhatsApp*, para intermediar as corridas, também recorrem a meios tradicionais de comunicação, como ligações a cobrar e a ocupação do espaço público para fins de divulgação (fotografia 7). Nesse sentido, observa-se o uso de placas em postes, no chão, em orelhões e até em árvores (fotografia 8), distribuídas em locais de maior circulação de pessoas, com o objetivo de divulgar os números das centrais de atendimento.

Fotografia 7. Processo de divulgação da central de atendimento de táxi e mototáxi



Fonte: Ana Julia da Silva (2025)

Fotografia 8. Processo de divulgação da central de atendimento de táxi e mototáxi parte 2



Fonte: Ana Julia da Silva (2025)

Essas estratégias revelam que a incorporação das tecnologias digitais ocorre de maneira parcial e adaptada às condições socioespaciais locais, não se configurando como uma transição plena para plataformas digitais formais. Assim, a comunicação dos serviços de transporte urbano em Ituiutaba (MG) expressa uma combinação entre práticas tradicionais e recursos tecnológicos, o que evidencia os limites e as especificidades da plataformização do trabalho em cidades médias do interior.

Dessa forma, o capitalismo de plataforma, ao se inserir em Ituiutaba (MG), não substitui totalmente as formas tradicionais de trabalho, mas passa a coexistir e tensionar estruturas já consolidadas. Assim, a realidade econômica do município, moldada historicamente pelo agronegócio e pela centralidade urbana regional, condiciona os limites e as possibilidades da expansão das plataformas digitais.

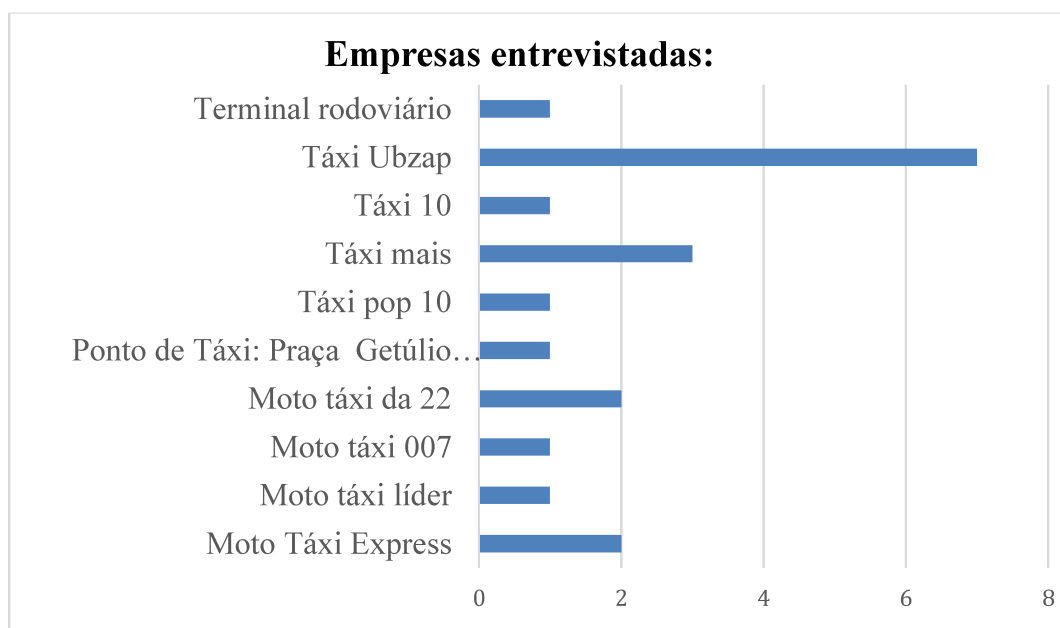
No entanto, tais limites não se apresentam de forma totalmente conclusiva, podendo estar relacionados a diferentes fatores, como o perfil do público consumidor local, as dinâmicas regionais de demanda e, ainda, o próprio desinteresse relativo das grandes plataformas em investir em mercados com menor densidade populacional e potencial de lucro. Nesse sentido, a plataformização do trabalho assume características e particularidades específicas quando observada em cidades médias do interior brasileiro.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A seguir, apresento os gráficos com os dados das entrevistas aplicadas aos prestadores de serviço, seguidos pela análise dos resultados.

O primeiro gráfico apresenta a distribuição das respostas para a pergunta "Nome da empresa", evidenciando que o serviço Ubzap⁴ foi o mais mencionado entre os entrevistados. Essa presença significativa do Ubzap demonstra uma adaptação local ao modelo de capitalismo de plataforma, indicando que, mesmo em uma cidade de porte médio como Ituiutaba (MG), há uma demanda por formas mais flexíveis de contratação de serviços, ainda que mediadas por tecnologias menos estruturadas.

Gráfico 1. Ponto das empresas em que os prestadores de serviço trabalham



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Apesar da predominância de uso de transporte a partir da empresa Ubzap, serviços tradicionais, como os moto-táxis (Moto Táxi Express, Moto Táxi Líder, Moto Táxi 007, entre outros) e táxis com pontos fixos (como o ponto na Praça Getúlio Vargas e no Terminal Rodoviário), ainda desempenham um papel relevante. Isso sugere que a economia de plataforma no setor de transporte está avançando, mas de forma particular, coexistindo com estruturas mais convencionais e adaptando-se às demandas locais.

⁴ Ubzap: Trata-se de uma iniciativa local de transporte que opera por meio do *WhatsApp*, funcionando como uma alternativa simplificada aos aplicativos tradicionais.

O segundo gráfico apresenta os dados obtidos para a pergunta "Como você se identifica em termos de raça?", evidenciando uma predominância de profissionais negros (12 respostas), seguidos por pardos (4 respostas) e brancos (4 respostas). Esses dados mostram que o setor de transporte em Ituiutaba (MG) conta majoritariamente com trabalhadores negros e pardos, o que pode refletir o impacto do racismo estrutural na inserção trabalhista desses grupos.

Gráfico 2. Perfil racial dos entrevistados



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esse cenário sugere que o racismo influencia as oportunidades de trabalho disponíveis para pessoas negras e pardas, muitas vezes restringindo o acesso a empregos mais formais e de maior prestígio, e direcionando esses trabalhadores para setores com maior precarização e menos direitos. O racismo, de fato

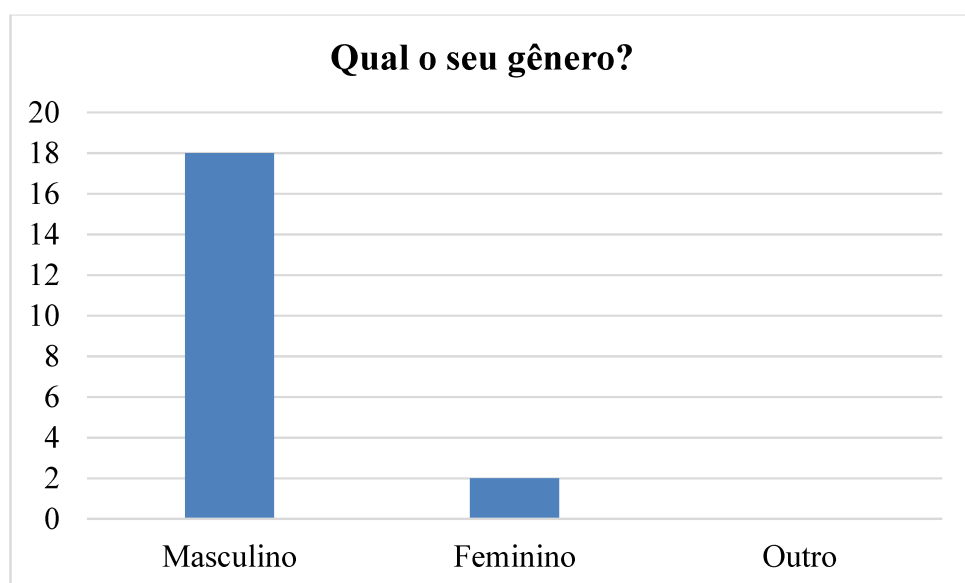
(...) configura as bases históricas que estruturam o trabalho informal e suas dinâmicas no Brasil. A informalidade caminha em paralelo à formalização da força de trabalho assalariado, indissociável da transição do trabalho escravo para as novas formas de contratação do trabalho livre assalariado. Não se deu uma dicotomia entre trabalho formal e informal, no âmbito de um mesmo capitalismo, mas uma reprodução social de um ciclo vicioso baseado na exclusão sistemática da população negra (Myrdal, 1944). Ao longo do tempo, as metamorfoses do capitalismo produzem novos serviços, atividades, ocupações e profissões, as quais mantêm as marcas das desigualdades de acesso a oportunidades entre negros e brancos. Não há propriamente “com petividade” sem igualdade, ou seja: se o acesso ao mercado de trabalho é racializado e confina sistematicamente metade da população do lado de fora dos empregos protegidos pela legislação (Mick; Nogueira, 2021, p.210).

Essa permanência da desigualdade racial também se expressa na segmentação ocupacional, na qual pessoas negras tendem a ser direcionadas para atividades socialmente desvalorizadas e mal remuneradas. Conforme analisa Almeida (2019), essa segregação racial nos espaços de trabalho costuma ser explicada por argumentos que naturalizam a desigualdade, atribuindo-a a supostas incapacidades individuais ou a escolhas pessoais, o que encobre os mecanismos históricos e institucionais que produzem tais assimetrias. Para o autor, embora seja verdadeiro que pessoas negras apresentam, em média, menor escolaridade, isso não pode ser compreendido sem considerar as estruturas que restringem o acesso à educação e aos espaços de prestígio social, ao mesmo tempo em que favorecem a população branca (Almeida, 2019).

Já no contexto do capitalismo de plataforma, essa dinâmica é ainda mais complexa, já que os trabalhadores racializados acabam por sustentar uma economia que, embora ofereça certa flexibilidade, muitas vezes reforça a falta de proteção social e a exposição a condições de trabalho desiguais.

O terceiro gráfico apresenta as respostas para a pergunta "Qual o seu gênero?", com 18 respostas de profissionais do sexo masculino e 2 de profissionais do sexo feminino. Vale destacar que o questionário não abrangeu todas as empresas de transporte da cidade, portanto, os dados não representam a totalidade do setor de transporte em Ituiutaba (MG). Mesmo assim, é possível observar que o setor é majoritariamente composto por homens, o que reflete uma tendência de masculinização dessa profissão.

Gráfico 3. Gênero dos entrevistados



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Essa predominância masculina pode estar relacionada às desigualdades estruturais que marcam o mercado de trabalho brasileiro, especialmente no que se refere à distribuição de rendimentos segundo gênero e raça.

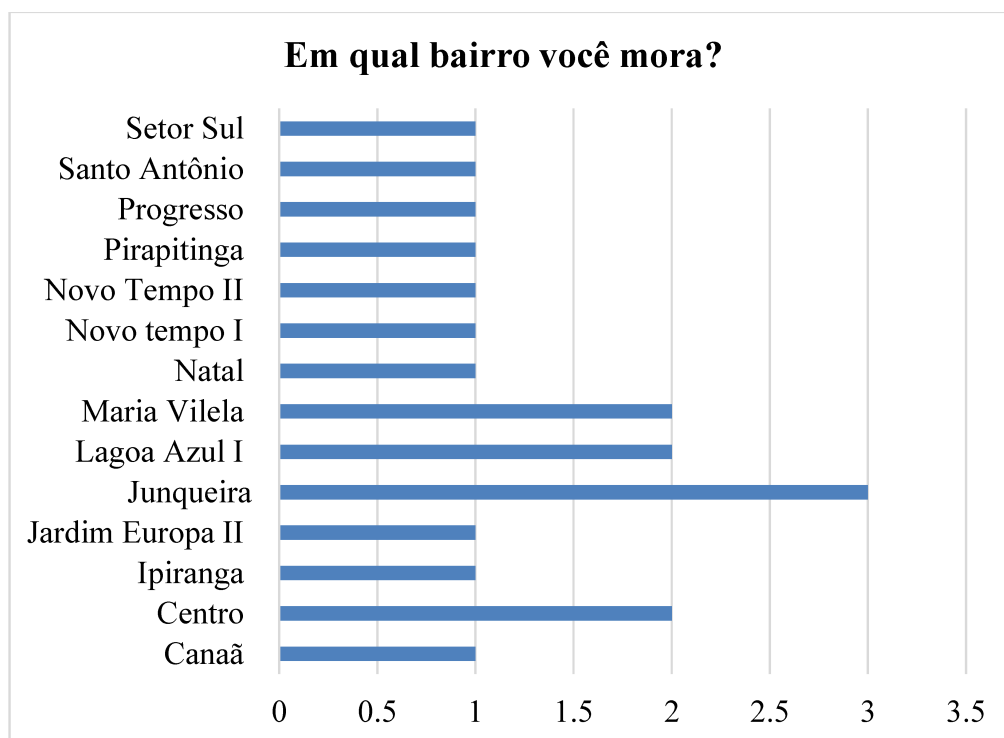
Conforme apontam Menezes e Dedecca (2019):

No que diz respeito ao gênero e a cor das pessoas que trabalham na informalidade percebe-se uma diferença muito grande entre os rendimentos do homem (R\$ 789) e da mulher (R\$ 436), bem como entre os rendimentos do branco (R\$ 805) em relação ao negro (R\$ 493). Essas diferenças podem ser explicadas por inúmeros aspectos relativos a essas duas modalidades de corte da força de trabalho informal. Explicações para essas diferenças, no entanto somente podem ser fornecidas a partir de testes estatísticos específicos, que ofereçam condições de separar os fenômenos relativos à desigualdade, segmentação e discriminação presentes no mercado de trabalho como um todo e no segmento informal em particular. Nesse momento, pretende-se realçar apenas o caráter da diferenciação entre os segmentos informais e formais, sabendo que muitos outros elementos se mesclam nesses dados, de maneira que dificilmente se pode manter uma explicação única (Menezes; Dedecca, 2012, p.27).

Essas desigualdades refletem processos mais amplos de segmentação e discriminação no mercado de trabalho, que afetam de forma diferenciada os grupos sociais. Embora a explicação dessas diferenças exija análises estatísticas específicas, os autores ressaltam que tais dados evidenciam o caráter desigual da inserção laboral no setor informal, no qual se combinam fatores de gênero, raça e posição social.

O quarto gráfico apresenta as respostas para a pergunta sobre o bairro de residência dos moto-taxistas e taxistas de Ituiutaba (MG). Os dados mostram uma diversidade de bairros, com a presença de profissionais em vários setores da cidade, incluindo Canaã I (1 pessoa), Centro (2 pessoas), Ipiranga (1 pessoa), Jardim Europa II (1 pessoa), Junqueira (3 pessoas), Lagoa Azul I (2 pessoas), Maria Vilela (2 pessoas), Natal (1 pessoa), Novo Tempo II (1 pessoa), Novo Tempo I (1 pessoa), Pirapitinga (1 pessoa), Platina (1 pessoa), Progresso (1 pessoa), Santo Antônio (1 pessoa) e Setor Sul (1 pessoa).

Gráfico 4. Distribuição Geográfica dos entrevistados

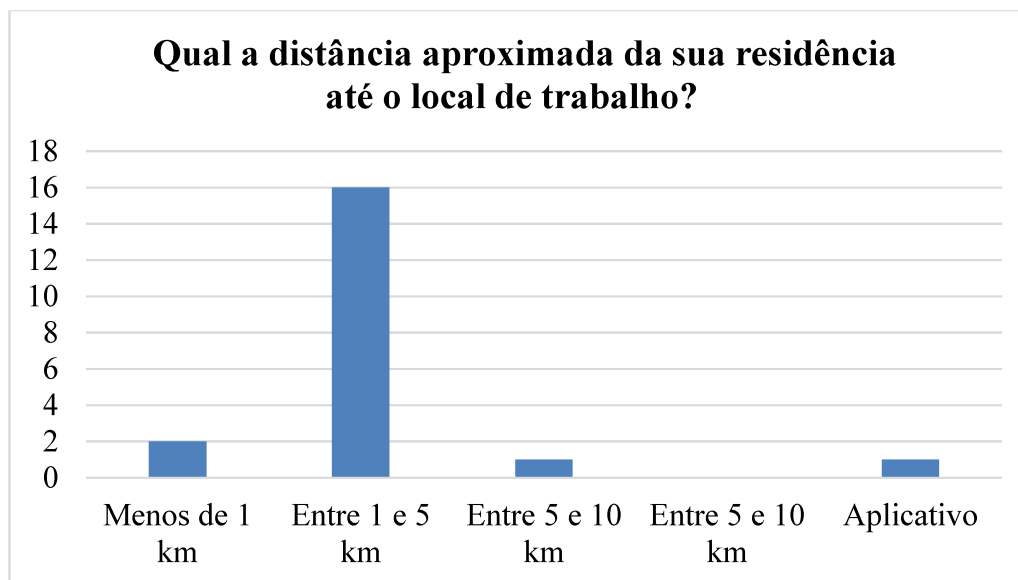


Org. Ana Julia da Silva (2024)

Essa distribuição nos bairros revela que os mototaxistas e taxistas de Ituiutaba (MG) estão espalhados por vários setores da cidade, com algumas áreas apresentando maior concentração de trabalhadores, como o bairro Junqueira, seguido por Lagoa Azul I e Maria Vilela.

O quinto gráfico apresenta as respostas à pergunta "Qual a distância aproximada da sua residência até o local de trabalho?", com a maior parte dos entrevistados (16 pessoas) indicando uma distância entre 1km e 5km. Além disso, 2 pessoas responderam que a distância é inferior a 1km, 1 pessoa indicou uma distância entre 5km e 10km, e 1 respondeu "aplicativo" (Táxi pop 10, atual DuGoiás), sugerindo que não há um ponto fixo de trabalho, como é o caso de motoristas que dependem de plataformas digitais.

Gráfico 5. Distância entre Residência e Local de Trabalho dos entrevistados

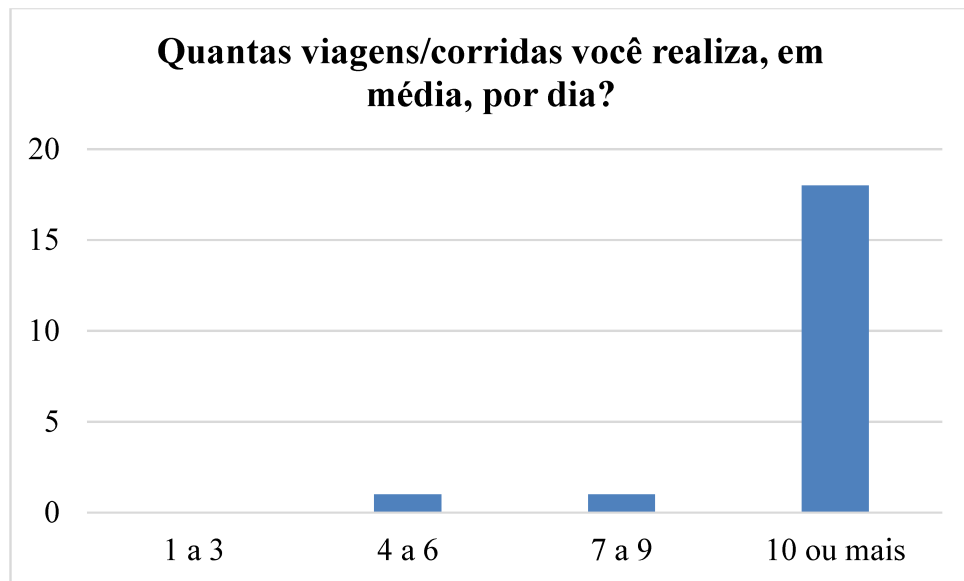


Org. Ana Julia da Silva (2024)

Essa distribuição de distâncias revela que a maioria dos profissionais trabalha relativamente próxima de suas residências, o que pode indicar uma redução no tempo e nos custos de deslocamento diário. No entanto, essa proximidade não significa necessariamente melhores condições de trabalho, uma vez que a dinâmica da atividade exige disponibilidade constante e flexibilidade de horários. Nesse contexto, muitos trabalhadores não possuem uma jornada fixa ou intervalos regulares, o que pode dificultar, por exemplo, a definição de horários estáveis para descanso ou alimentação ao longo do dia. A presença de um entrevistado que utiliza aplicativo também sugere que, no caso de mototaxistas e taxistas, nem todos dependem exclusivamente de pontos fixos de trabalho, o que pode estar relacionado à lógica das plataformas digitais, nas quais os trabalhadores precisam se deslocar de acordo com a demanda, ampliando a flexibilidade, mas também a instabilidade das condições de trabalho.

O sexto gráfico apresenta as respostas à pergunta "Quantas viagens/corridas você realiza, em média, por dia?". A maioria dos entrevistados (18 pessoas) indicou realizar 10 ou mais viagens diárias, enquanto 1 pessoa respondeu realizar de 7 a 9 viagens e 1 pessoa respondeu realizar entre 4 e 6 viagens.

Gráfico 6. Média de Viagens/Corridas Realizadas por Dia pelos entrevistados



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esse grande número de viagens diárias pode ser interpretado à luz da lógica capitalista de produtividade e intensificação do trabalho, característica do modelo de organização contemporâneo, especialmente no contexto do capitalismo de plataforma. A busca por maiores rendimentos leva os trabalhadores a prolongarem suas jornadas, muitas vezes em condições precárias e sem garantias trabalhistas.

Como aponta Antunes (2019), a ausência de reconhecimento do vínculo empregatício e a negação sistemática de direitos trabalhistas ampliam os riscos à saúde e à vida dos trabalhadores, situação que remete às formas mais intensas de exploração observadas desde a Revolução Industrial.

Portanto:

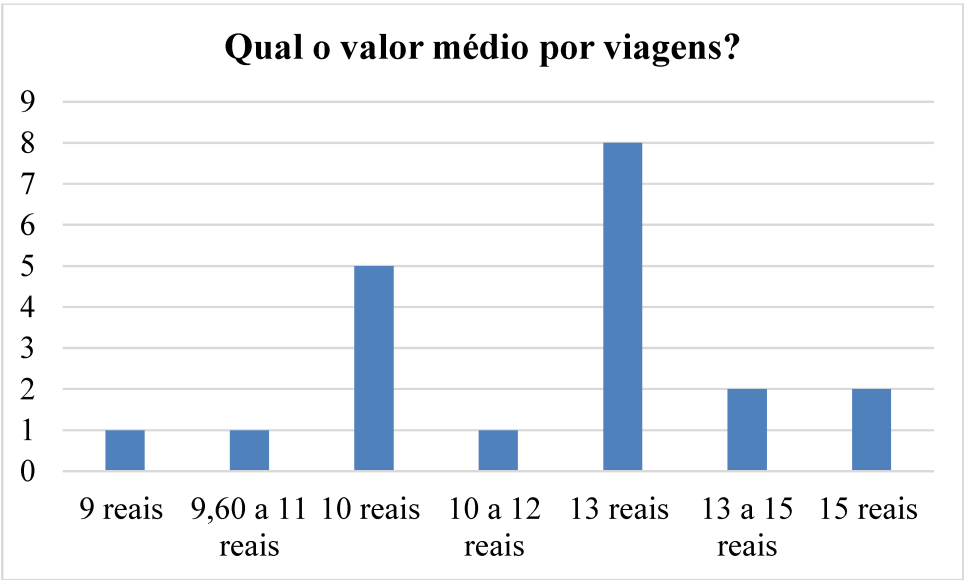
Nos arranjos sem reconhecimento do vínculo de emprego, as longas jornadas, que remetem aos primórdios da Revolução Industrial (Basso, 2018), bem como a negação completa de direitos do trabalho acentuam os riscos à própria vida do/as trabalhadora/as, pois as plataformas e aplicativos não se consideram responsáveis pela saúde e segurança do trabalho. Em julho de 2019, em São Paulo, o trabalhador (motoboy) Thiago de Jesus Dias, no exercício de seu trabalho para a Rappi, sofreu um AVC e, sem receber atendimento imediato da empresa, morreu alguns dias depois. O descaso, brutal e desumano, repercutiu fortemente na grande imprensa (Antunes, 2019, p. 548).

Nesse contexto, observa-se que o trabalho dos mototaxistas e taxistas exige esforço contínuo para a obtenção de renda, sobretudo em um setor marcado pela informalidade e pela ausência de proteção social. A variação nas respostas também indica a existência de diferentes

estratégias e condições de trabalho, em que alguns profissionais intensificam suas jornadas para ampliar seus ganhos, enquanto outros realizam menos corridas em função da demanda ou de fatores pessoais e estruturais.

O sétimo gráfico apresenta as respostas à pergunta sobre o valor médio por viagem realizado pelos mototaxistas e taxistas de Ituiutaba (MG). As respostas variaram entre valores como 10 reais (5 pessoas), 10 a 12 reais (1 pessoa), 13 reais (8 pessoas), de 13 a 15 reais (2 pessoas), 9 reais (1 pessoa), 9,60 a 11 reais (1 pessoa) e 15 reais (2 pessoas).

Gráfico 7. Variação no Valor Médio das Viagens dos entrevistados

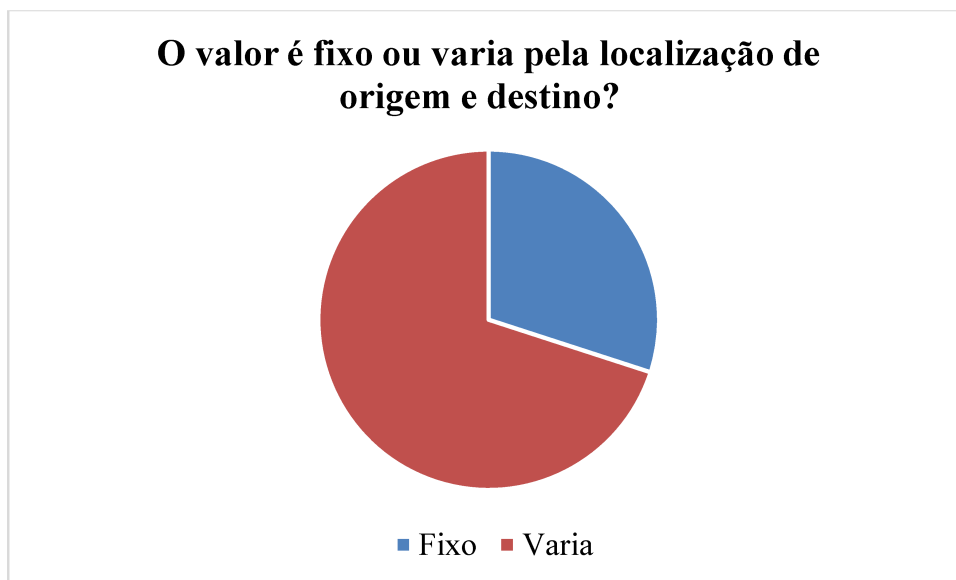


Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esses dados indicam uma variação significativa nos valores das corridas, com a maioria dos profissionais cobrando entre 10 e 13 reais por viagem. Essa diversidade de preços foi observada durante as entrevistas e os principais fatores evidenciados são: distância percorrida, demanda, tempo de serviço e a política individual de precificação adotada pelas empresas nas quais os trabalhadores prestam serviço.

O oitavo gráfico apresenta as respostas à pergunta "O valor é fixo ou varia pela localização de origem e destino?". A maioria dos entrevistados (14 pessoas) indicou que o valor das corridas varia conforme a localização de origem e destino, enquanto 6 pessoas afirmaram que o valor é fixo.

Gráfico 8. Fixação ou Variabilidade no Valor das Viagens

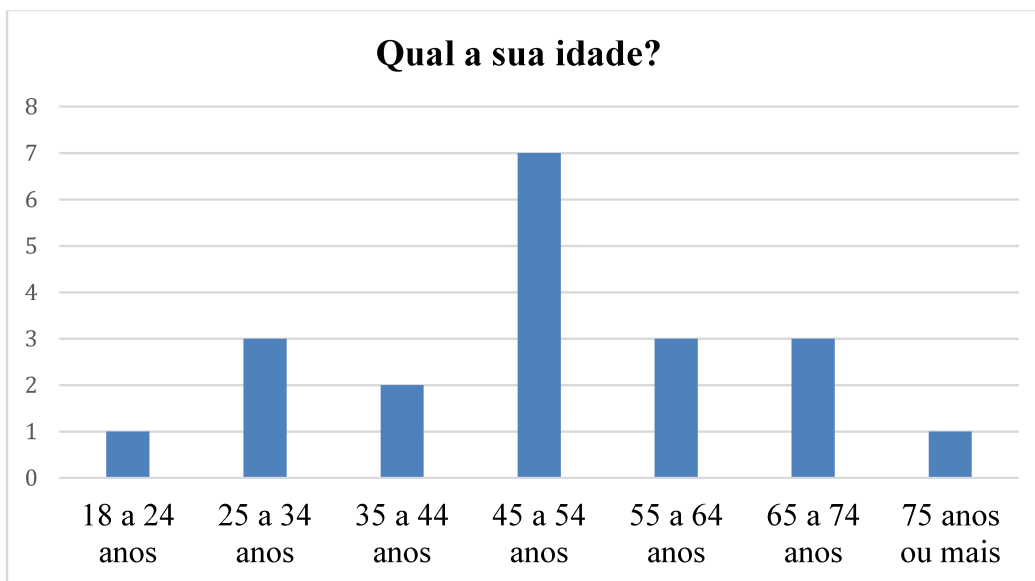


Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esses dados se interligam com a análise anterior sobre os valores médios das viagens, onde foi observado que há uma grande diversidade nos preços cobrados. A variação de preços, como indicado por 14 dos entrevistados, sugere que os moto-taxistas e taxistas entrevistados ajustam o valor das viagens com base em fatores como a distância, horário e fim de semana e feriados, o que explica a ampla gama de valores observados. Isso implica que, para a maioria dos profissionais, o preço da corrida não é rígido, mas flexível, dependendo das condições específicas de cada viagem. Por outro lado, a resposta de 6 profissionais que afirmaram que o valor é fixo pode estar relacionada a um modelo de operação mais padronizado, onde os preços são estabelecidos independentemente da localização, possivelmente influenciados por pontos fixos ou uma tabela de preços previamente definida.

O nono gráfico apresenta as respostas à pergunta "Qual a sua idade?". As faixas etárias mais representativas entre os entrevistados foram de 45 a 54 anos, com 7 pessoas, seguidas por 25 a 34 anos (3 pessoas), 55 a 64 anos (3 pessoas) e 65 a 74 anos (3 pessoas). Também houve representações menores nas faixas de 18 a 24 anos (1 pessoa) e 75 ou mais anos (1 pessoa), além de 2 respostas nas faixas de 35 a 44 anos.

Gráfico 9. Distribuição Etária dos entrevistados

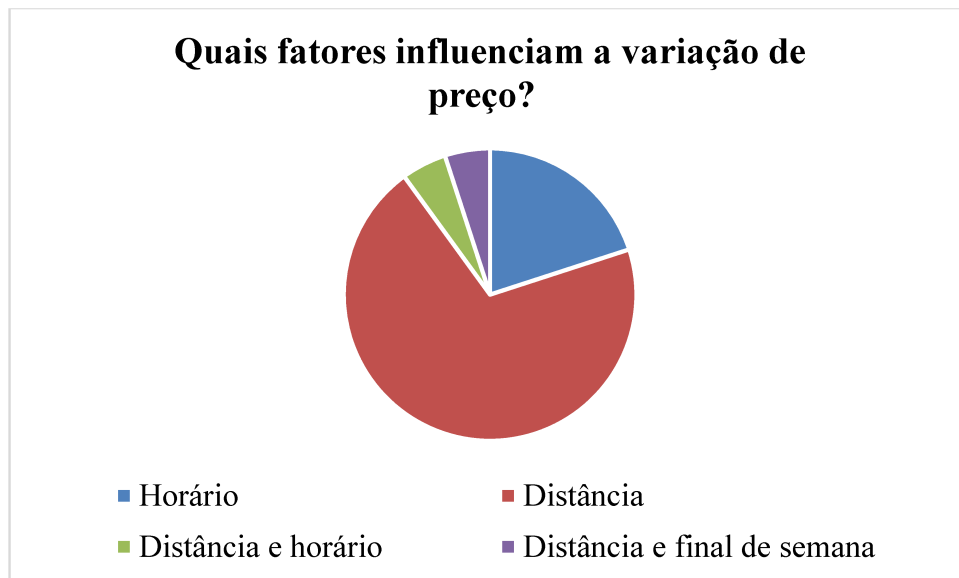


Org. Ana Julia da Silva (2024)

A predominância de trabalhadores mais velhos, especialmente nas faixas de 45 a 54 anos, 55 a 64 anos e 65 a 74 anos, pode refletir a dificuldade de encontrar empregos formais, com carteira assinada, para essas faixas etárias em um contexto urbano como o de Ituiutaba (MG). O setor de moto-táxi e táxi, caracterizado pela informalidade e flexibilidade, se torna uma alternativa de trabalho para aqueles que, por sua idade, encontram barreiras no mercado formal. Isso aponta para uma realidade onde muitos profissionais mais velhos acabam recorrendo a trabalhos autônomos e informais como forma de sustento, já que a inserção em empregos com as garantias trabalhistas do regime CLT se torna mais difícil à medida que se envelhece.

O décimo gráfico apresenta as respostas à pergunta "Quais fatores influenciam a variação de preço?". A grande maioria dos entrevistados (16 pessoas) apontou a distância como o principal fator que afeta o preço das corridas. Outros fatores mencionados foram o horário, com 4 respostas, e uma combinação de horário e final de semana (1 resposta) ou distância e horário (1 resposta).

Gráfico 10. Fatores que Influenciam a Variação de Preço nas corridas



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esses dados mostram que a maior parte dos mototaxistas e taxistas de Ituiutaba (MG) ajusta o preço das viagens com base na distância percorrida. Esse é um fator esperado, já que viagens de um extremo da cidade a outro demandam mais tempo e recursos. Além disso, a influência do horário, mencionada por uma quantidade menor de entrevistados, está relacionada a variações no valor durante a madrugada. A combinação de fatores como horário e final de semana ou distância e horário, embora menos mencionada, pode indicar que os profissionais também consideram outros elementos, como a maior demanda durante os fins de semana, ao definir o valor das corridas.

O décimo primeiro gráfico apresenta as respostas à pergunta "Quais são os bairros que mais recebem chamadas para corridas?". Observa-se que os bairros mais mencionados foram Nova Ituiutaba (11 respostas), seguida pelo Centro (4 respostas). Outros bairros destacados incluem Canaã, Junqueira, Natal, Nadime Derze, entre outros, com algumas combinações de bairros também sendo citadas.

Gráfico 11. Distribuição de Chamadas de Corrida pelos Bairros de Ituiutaba (MG)

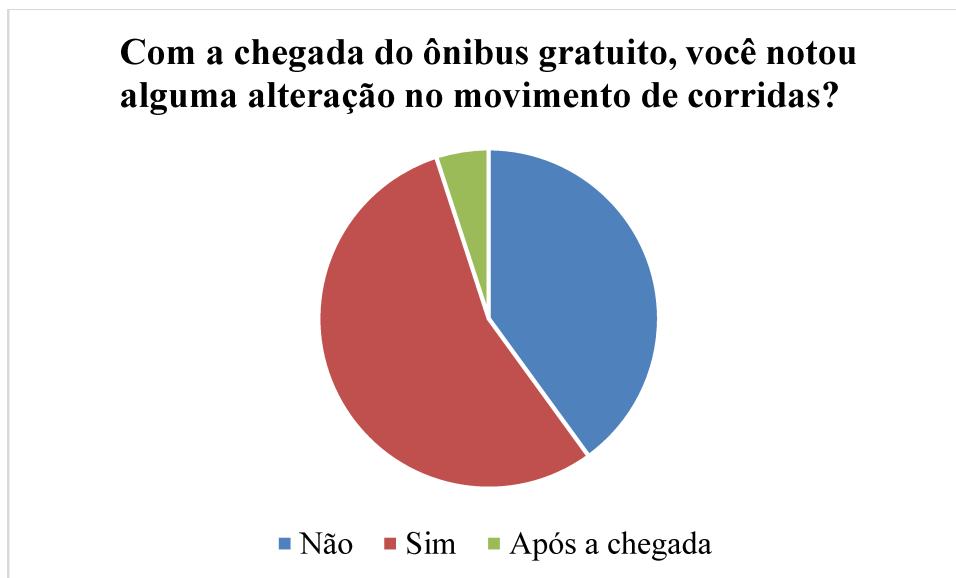


Org. Ana Julia da Silva (2024)

Embora o Centro da cidade seja um ponto de concentração de atividades comerciais e de serviços, a menor quantidade de chamadas para corridas nesta área pode ser explicada pelo fato de que os moradores ou frequentadores do centro, quando não têm horários específicos para retornar, frequentemente optam pelo transporte público gratuito, como o ônibus, em vez de utilizar serviços de moto-táxi ou táxi. Isso é especialmente relevante para pessoas que não precisam se deslocar com urgência ou a grandes distâncias, uma vez que o transporte coletivo oferece uma alternativa mais econômica e acessível. Já os bairros mais afastados, como Nova Ituiutaba e Canaã, podem carecer dessa opção de transporte público, tornando os serviços de moto-táxi e táxi mais essenciais para os deslocamentos da população.

O décimo segundo gráfico apresenta as respostas à pergunta "Com a chegada do ônibus gratuito, você notou alguma alteração no movimento de corridas?". Dentre os entrevistados, 11 pessoas afirmaram que sim, notaram uma alteração no movimento de corridas, enquanto 8 pessoas disseram que não houve alteração. Além disso, 1 pessoa mencionou que começou a trabalhar após a chegada do ônibus gratuito, portanto não tem uma base para responder a pergunta.

Gráfico 12. Impacto da Chegada do Ônibus Gratuito no Movimento de Corridas de Mototáxi e Táxi



Org. Ana Julia da Silva (2024)

A predominância de respostas afirmativas (11) indica que a introdução do transporte público gratuito pode ter impactado diretamente a demanda por corridas de moto-táxi e táxi, especialmente nas áreas mais centrais da cidade, onde a disponibilidade do transporte coletivo é mais acessível. A redução no movimento de corridas pode ser reflexo da escolha de muitos cidadãos por um meio de transporte mais econômico e de fácil acesso, como o ônibus. Por outro lado, a resposta de quem afirmou que não percebeu alterações pode refletir a continuidade da demanda por transporte privado, especialmente em áreas periféricas, onde o transporte público gratuito pode não ser uma alternativa viável para todos os moradores.

O décimo terceiro gráfico apresenta as respostas à pergunta "Caso tenha notado, houve mudança no preço das corridas?". A grande maioria dos entrevistados (18 pessoas) afirmou que não houve mudança no preço das corridas, enquanto 2 pessoas relataram que houve alteração.

Gráfico 13. Mudança no Preço das Corridas com a Chegada do Ônibus Gratuito



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esse dado sugere que, apesar da mudança no movimento de corridas com a introdução do ônibus gratuito, o preço das corridas não foi diretamente afetado. A estabilidade nos preços pode refletir a falta de uma alteração significativa na demanda ou uma tentativa dos motoristas de manter a competitividade dos preços frente à concorrência do transporte público gratuito. No entanto, as duas respostas afirmativas podem indicar casos isolados em que a oferta de corridas foi ajustada para compensar a possível diminuição na quantidade de passageiros.

O décimo quarto gráfico apresenta as respostas à pergunta "Você trabalha como:". Dentre os entrevistados, 15 pessoas se identificaram como taxistas e 5 pessoas como mototaxistas.

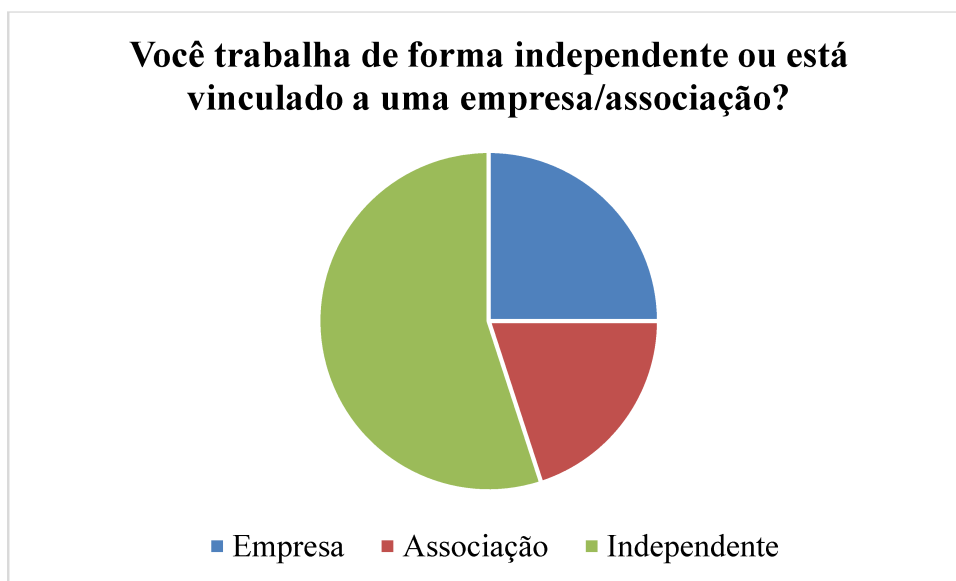
Gráfico 14. Distribuição dos Profissionais entre Taxistas e Mototaxistas



Org. Ana Julia da Silva (2024)

O décimo quinto gráfico mostra as respostas à pergunta "Você trabalha de forma independente ou está vinculado a uma empresa/associação?". Dos entrevistados, 11 afirmaram que trabalham de forma independente, enquanto 5 estão vinculados a uma empresa e 4 a uma associação.

Gráfico 15. Forma de Trabalho entre prestadores dos entrevistados



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Tanto os profissionais independentes quanto os vinculados a empresas relatam não contar com benefícios trabalhistas, revelando um efeito negativo do capitalismo de plataforma, que intensifica a precarização do trabalho. Nesse cenário, muitos optam pela independência na tentativa de obter maior flexibilidade e rendimentos. Contudo, essa escolha traz consigo a ausência de garantias, como acesso a seguro, auxílio em caso de doença, ou estabilidade financeira. Esse cenário pode ser compreendido à luz do processo mais amplo de terceirização e flexibilização das relações de trabalho.

De acordo com Antunes:

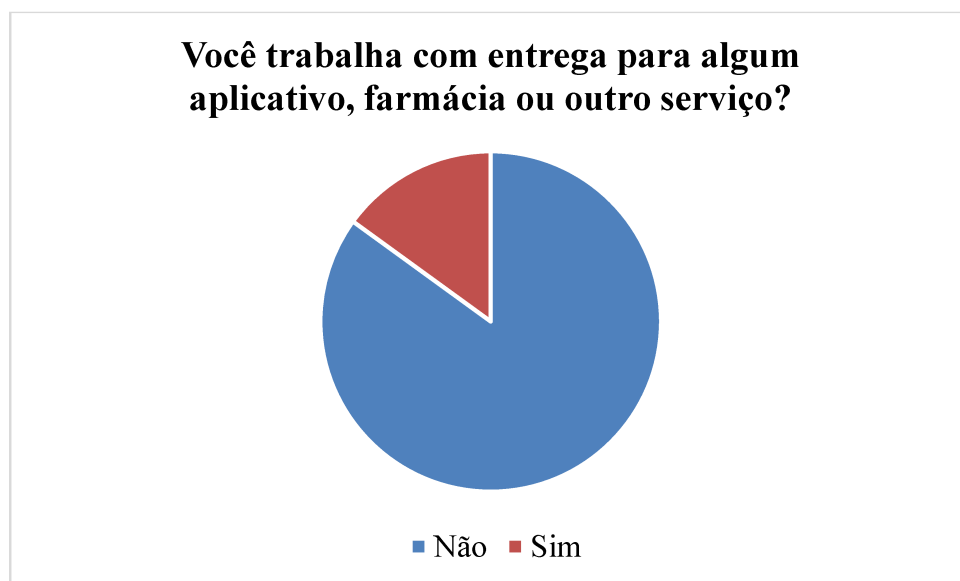
Em síntese, a terceirização é o fio condutor da precarização do trabalho no Brasil. Constitui-se num fenômeno onipresente em todos os campos e dimensões do trabalho, sendo uma prática de gestão/organização/controle que discrimina e, ao mesmo tempo, é uma forma de contrato flexível e sem proteção trabalhista. É também sinônimo de risco de saúde e de vida, responsável pela fragmentação da identidade coletiva dos trabalhadores, com a intensificação da alienação e da desvalorização do trabalho humano, assim

como é um instrumento de pulverização da organização sindical, que incentiva a concorrência entre os trabalhadores e seus sindicatos (Antunes, 2018, p.183).

Para aqueles que trabalham em empresas, a situação não é muito diferente: mesmo dentro dessas organizações, os entrevistados apontaram que não possuem benefícios, o que sugere que o modelo de negócio das empresas de transporte locais adota práticas de flexibilização e corte de custos semelhantes às das plataformas digitais. Esse ambiente competitivo, impulsionado pela lógica do capitalismo de plataforma, deixa os trabalhadores expostos a jornadas extensas e a uma constante pressão para reduzir preços, muitas vezes sem qualquer amparo legal ou trabalhista.

O décimo sexto gráfico ilustra as respostas à pergunta "Você trabalha com entrega para algum aplicativo, farmácia ou outro serviço?". A maioria dos entrevistados (17) respondeu que não, enquanto apenas 3 afirmaram que sim.

Gráfico 16. Trabalho com entregas e/ou outros serviços



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esses dados indicam que a participação em atividades de entrega é limitada entre os motoristas de táxi e mototáxi em Ituiutaba (MG). Isso pode refletir uma preferência por se concentrar no transporte de passageiros ou apontar barreiras para ingresso no setor de entregas, seja pela falta de demanda ou pelas condições de trabalho muitas vezes menos favoráveis associadas a esse tipo de serviço.

A baixa adesão sugere que, para esses profissionais, o transporte de passageiros ainda é a principal atividade, enquanto as entregas são vistas como complementares ou mesmo pouco viáveis em certas circunstâncias.

A décima sétima pergunta "Quais são os Pontos de Mototaxistas/Taxistas que você conhece?" busca identificar os locais mais comuns de operação dos motoristas, considerando tanto pontos fixos quanto a presença de diferentes empresas e serviços. Esta questão é importante para entender a distribuição geográfica dos serviços de transporte na cidade de Ituiutaba (MG) e como os pontos de atendimento são organizados, seja por meio de empresas estruturadas ou por iniciativas autônomas. Com isso, notou-se, a partir das respostas, que o serviço de transporte de passageiros ainda é amplamente dominado pelo sistema tradicional de táxi e mototáxi. Os aplicativos mencionados pelos entrevistados, como Bora Lá e Logo Ali, ambos aplicativos de mobilidade urbana próprios com atuação regional em algumas cidades de Minas Gerais; OiCar, de atuação local; Trips Passageiro, que opera em Itumbiara e região; e o antigo Pop10 (atual Dugoiás), também de alcance regional em cidades de Minas Gerais e Goiás, aparecem de forma minoritária.

Além disso, a análise dos pontos de atendimento pode evidenciar a concentração de serviços em áreas mais movimentadas ou de maior fluxo de pessoas, como o centro da cidade, rodoviária, e hospitais, além de áreas mais periféricas, mostrando também a presença de empresas tradicionais e a variedade de serviços oferecidos, como os mototáxis e os táxis. Esse levantamento permite compreender melhor a dinâmica de competição e a forma como as plataformas digitais e os serviços autônomos coexistem, muitas vezes sem regulamentação, nas cidades de médio porte como Ituiutaba (MG).

A seguir a tabela para complementar os dados;

Tabela 1. Pontos de Mototaxistas/Taxistas Conhecidos pelos entrevistados

Ponto do Pronto Socorro, Ponto da Praça Getúlio Vargas e alguns pontos no centro.
Moto Taxi Líder, Moto Taxi 007, Moto Táxi Express
Serviço de rádio
Ponto da 9 e da Praça Getúlio Vargas
Top 10, táxi mais, Oi Car, e os particulares.
Ponto da 36, da rodoviária e da Praça Getúlio Vargas
Táxi Top 10 e Táxi Ubzap
Moto táxi tijucano, Moto táxi andorinha e Moto táxi real

Moto táxi Andorinha, moto táxi Ipiranga, moto táxi Brasil, moto táxi 007, moto táxi Real, moto táxi União, moto táxi Tijucano
Táxi Uberzap, taxi mais, oicar
Moto táxi Lider, táxi mais
Ponto da Rodoviária, praça Getúlio Vargas, praça da prefeitura e pronto socorro
Posto, praças (lugares movimentados)
Pop 10, Top 10, Bora lá, Logo ali, Trips Passageiro, Ubzap, Táxi Mais
Táxi Ubzap, Táxi mais e Top 10
Táxi Ubzap, Taxi Mais
Ponto da Rua 20, da rua 17 e da rua 36 com a 11.
Ponto da 20, Moto táxi express, Moto táxi Ipiranga e Moto táxi Brasil
Ponto da 22 com a 17, ponto da 25, e ponto da 20
Táxi Top 10, taxi pop10 e táxi mais

Org: Ana Julia Silva (2024)

A tabela mostra a diversidade de pontos de mototáxis e táxis conhecidos pelos entrevistados. A Praça Getúlio Vargas é um ponto central, com várias menções, refletindo sua importância como local de trânsito e paradas. Outros pontos como a Rodoviária, o Pronto Socorro e pontos no centro também são bastante citados, mostrando a concentração de pontos de transporte nas áreas mais movimentadas e centrais da cidade.

Quando questionados sobre "Você já enfrentou alguma forma de discriminação ou preconceito no trabalho?", (11) pessoas responderam que não e (9) responderam que sim. Esta questão busca entender as possíveis vivências de discriminação ou preconceito entre os mototaxistas e taxistas da cidade de Ituiutaba (MG), revelando como fatores como raça, gênero ou classe social podem influenciar as relações de trabalho no setor.

Gráfico 17. Discriminação ou Preconceito no Ambiente de Trabalho



Org. Ana Julia da Silva (2024)

A presença de relatos de discriminação pode ser interpretada à luz das desigualdades raciais historicamente construídas no mercado de trabalho brasileiro. Soares (2000) demonstra que homens negros, além de receberem salários inferiores aos homens brancos, sofrem discriminações estruturais relacionadas à sua inserção ocupacional. Segundo o autor:

Já os homens negros também sofrem alguma discriminação na hora do contra cheque – recebem algo em torno de 5% a 20% menos que os homens brancos, sen do que esse diferencial cresce com a renda do homem negro. Entretanto, nas primeiras duas etapas, são pesadamente discriminados. Os homens negros perdem algo em torno de 10% por trabalharem em setores ou terem vínculo com o mercado de trabalho inferiores aos dos homens brancos. O restante do preço da cor é paga mento pela discriminação sofrida durante os anos formativos – é na escola, e não no mercado de trabalho, que o futuro de muitos negros é selado (Soares, 2000, p.23).

Essa desigualdade não se expressa apenas por meio da renda, mas também por mecanismos simbólicos de inferiorização e exclusão. Fanon (2008) analisa como os povos colonizados internalizam padrões culturais impostos pela sociedade dominante, associando o afastamento de sua identidade racial à possibilidade de ascensão social. Para o autor:

Todo povo colonizado – isto é, todo povo no seio do qual nasceu um complexo de inferioridade devido ao sepultamento de sua originalidade cultural – toma posição diante da linguagem da nação civilizadora, isto é, da cultura metropolitana. Quanto mais assimilar os valores culturais da metrópole, mais o colonizado escapará da sua selva. Quanto mais ele rejeitar sua negridão, seu mato, mais branco será (Fanon, 2008, p.34).

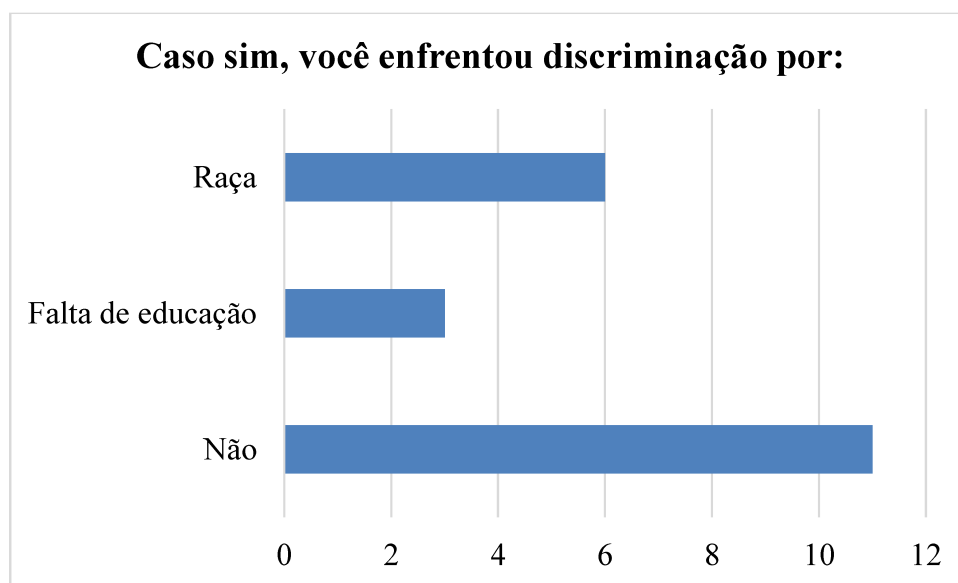
Essas interpretações permitem compreender que a discriminação no trabalho não se manifesta apenas de forma explícita, mas também por meio de práticas cotidianas, hierarquias simbólicas e expectativas sociais que naturalizam a desigualdade racial. No contexto desta

pesquisa, considerando que a maioria dos entrevistados se identifica como negros ou pardos, é possível levantar a hipótese da presença de formas de racismo velado, nas quais a discriminação não é sempre reconhecida como tal, mas afeta negativamente a experiência desses trabalhadores no exercício de suas atividades.

Assim, mesmo quando parte dos entrevistados afirma não ter sofrido preconceito, os dados devem ser analisados à luz das estruturas sociais mais amplas, que condicionam as oportunidades de trabalho e a valorização social dos sujeitos de maneira racialmente desigual.

O décimo sétimo gráfico exibe as respostas à pergunta "Caso sim, você enfrentou discriminação por:". A maioria dos entrevistados (11) afirmou que nunca enfrentou discriminação no trabalho, enquanto 6 indicaram discriminação por raça e 3 por falta de educação.

Gráfico 18. Discriminação no trabalho



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Embora a maior parte dos entrevistados não tenha vivenciado discriminação, uma parcela significativa relatou experiências de preconceito, com destaque para a discriminação racial, que se reflete em uma questão de desigualdade estrutural que permeia o cotidiano desses trabalhadores. O relato de discriminação por falta de educação também indica que, em certos casos, aspectos sociais e comportamentais podem ser fatores de julgamento no ambiente de trabalho.

Esses dados revelam a presença de formas de discriminação racial velada, sustentadas pelo racismo estrutural que organiza a sociedade brasileira. Conforme analisa Bento (2022), a branquitude mantém uma posição privilegiada nas estruturas sociais e institucionais,

reproduzindo hierarquias raciais que impactam diretamente as oportunidades e a valorização social das pessoas negras e pardas. Para a autora, as discriminações raciais, muitas vezes sutis, fazem parte de uma estrutura que favorece os brancos e, simultaneamente, invisibiliza as experiências de opressão vividas pelos grupos racializados.

Silvio Almeida (2019) contribui para essa reflexão ao demonstrar como o racismo é reforçado por um complexo imaginário social, produzido e reproduzido por diferentes instâncias, como os meios de comunicação, a indústria cultural e o sistema educacional. Segundo o autor:

O racismo constitui todo um complexo imaginário social que a todo momento é reforçado pelos meios de comunicação, pela indústria cultural e pelo sistema educacional. Após anos vendo telenovelas brasileiras, um indivíduo vai acabar se convencendo de que mulheres negras têm uma vocação natural para o trabalho doméstico, que a personalidade de homens negros oscila invariavelmente entre criminosos e pessoas profundamente ingênuas, ou que homens brancos sempre têm personalidades complexas e são líderes natos, meticolosos e racionais em suas ações. E a escola reforça todas essas percepções ao apresentar um mundo em que negros e negras não têm muitas contribuições importantes para a história, literatura, ciência e afins, resumindo-se a comemorar a própria libertação graças à bondade de brancos conscientes (Almeida, 2019, p.41).

Dessa forma, a discriminação racial vivenciada por parte dos motoristas de táxi e moto-táxi pode ser compreendida como expressão desse racismo estrutural, que não se manifesta apenas de forma explícita, mas também por meio de práticas cotidianas, naturalizadas e institucionalizadas desde o período colonial. Portanto, trata-se de uma opressão que opera de modo velado, sendo frequentemente pouco reconhecida ou combatida por aqueles que usufruem dos privilégios associados à branquitude.

Quando questionados sobre “A empresa oferece algum tipo de suporte ou benefício para os motoristas?”, todas as 20 respostas foram negativas, com todos os entrevistados afirmando que não recebem suporte ou benefícios das empresas. Como apontado na pergunta 15, a maioria dos motoristas trabalha de forma independente ou está vinculada a uma associação, refletindo a falta de regulação e a precarização das condições de trabalho.

Esse resultado dialoga com estudos que demonstram como trabalhadores negros e negras, mesmo quando inseridos em atividades autônomas, enfrentam obstáculos adicionais impostos pelo racismo estrutural. Pesquisa realizada pela Rede Brasil Afroempreendedor (REAFRO) constatou que, embora negros e negras representem cerca de metade dos empreendedores e trabalhadores por conta própria no Brasil, esses sujeitos encontram dificuldades que não se impõem da mesma forma aos empreendedores brancos, como restrições

de acesso a crédito, fornecedores e clientela, além de maior exposição à violência, inclusive estatal (IAB; Ceabra; Sebrae, 2016).

Historicamente, esse processo remonta à própria formação do mercado de trabalho brasileiro. Conforme analisa Theodoro (2008), com a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, grande parte da população negra passou a ocupar atividades de subsistência ou pequenos serviços urbanos, mal remunerados e socialmente desvalorizados, dando origem ao que mais tarde seria denominado “setor informal”. Segundo o autor:

O perfil de ocupação da força de trabalho assumirá então nova conformação. Enquanto os imigrantes se ocupam cada vez mais da produção de café, uma parte crescente da população liberada, até então escrava, vai se juntar ao contingente de homens livres e libertos, a maioria dos quais dedicada à economia de subsistência ou a alguns ramos assalariados – especialmente nos pequenos serviços urbanos⁷. O nascimento do mercado de trabalho ou, em outros termos, a ascensão do trabalho livre como base da economia, foi acompanhado pela entrada contínua da população negra em atividades de subsistência e mal remuneradas. Este processo vai dar origem ao que, algumas décadas mais tarde, será denominado o “setor informal” no Brasil (Theodoro, 2008, p.24).

Nesse sentido, a ausência de suporte ou benefícios relatada pelos motoristas de táxi e mototáxi de Ituiutaba (MG) evidencia a permanência de um padrão histórico de inserção precária da população negra no mundo do trabalho. Trata-se de um modelo que nega direitos fundamentais, como acesso à saúde, férias remuneradas e segurança no emprego, reproduzindo formas contemporâneas de vulnerabilidade no ambiente de trabalho. Assim, tanto as plataformas digitais quanto as empresas locais de transporte tendem a operar segundo uma lógica de redução de custos e flexibilização extrema, transferindo integralmente os riscos da atividade para os trabalhadores.

Em relação à pergunta sobre o pagamento de taxas para a prefeitura nos pontos de trabalho, 13 entrevistados afirmaram que sim, há cobrança, enquanto 7 responderam que não.

Gráfico 19. Pagamento de Taxa para a Prefeitura nos Pontos de Trabalho



Org. Ana Julia da Silva (2024)

Esse dado sugere que a maior parte dos prestadores de serviço que atuam em pontos regulamentados precisa arcar com taxas municipais. Para os motoristas que não pagam, há a possibilidade de estarem operando de forma irregular, sem o alvará necessário para o funcionamento legal, o que pode gerar insegurança tanto para os trabalhadores quanto para os clientes. A cobrança de taxas por parte da prefeitura nos pontos regulamentados pode representar um custo adicional, muitas vezes dificultando a formalização e regularização do serviço prestado.

Os resultados obtidos permitem afirmar que o modelo de organização do trabalho dos táxis e mototáxis em Ituiutaba (MG) apresenta diversas características associadas ao processo de uberização, ainda que não se configure plenamente como capitalismo de plataforma. Conforme analisa Kalil (2020), a uberização se caracteriza por um modelo de intermediação que busca afastar o reconhecimento do vínculo empregatício, transferindo os riscos da atividade para os trabalhadores e negando direitos trabalhistas fundamentais.

Para o autor,

a uberização, que ressalta o modelo de negócios da empresa de transportes Uber. Em linhas gerais, ela entende ser uma intermediadora eletrônica entre oferta (motoristas) e demanda (clientes) e que atua no setor de tecnologia. O modelo se caracteriza pela assimetria entre o poder social da máquina em face

dos indivíduos separados e divididos. Além disso, é a maior expressão da terceirização no século XXI, em que se busca afastar a configuração da relação de emprego e, conseqüentemente, o reconhecimento de direitos trabalhistas. Esse mecanismo adotado pela empresa foi denominado de “modo Uber de precarização das contratações de trabalho” (Kalil, 2020, p.74).

No caso de Ituiutaba (MG), como o foco da pesquisa não foi a análise do uso sistemático de plataformas digitais baseadas em algoritmos e coleta massiva de dados, observou-se uma organização do trabalho marcada pela informalidade, pela ausência de benefícios, pela responsabilização individual do trabalhador e pela flexibilidade extrema das jornadas de trabalho elementos centrais do processo de uberização. Assim, mesmo sem a presença plena de empresas típicas do capitalismo de plataforma, a lógica da precarização e da terceirização encontra-se presente no cotidiano desses trabalhadores.

O capitalismo de plataforma, conforme destaca Kalil (2020), depende do uso intensivo de dados como recurso estratégico, possibilitando o controle algorítmico do trabalho, a coordenação da terceirização e a otimização do processo produtivo. Segundo o autor:

O uso de dados pelas empresas para promover os seus negócios não é uma atividade inédita. Contudo, as inovações tecnológicas do século XXI tornou o registro de dados mais barato, simples e possível de ocorrer em grandes quantidades. Nesse sentido, novos setores surgem para extrair esses dados e utilizá-los para otimizar o processo produtivo, acessar preferências dos consumidores, controlar trabalhadores, oferecer novas mercadorias e serviços e vender produtos para anunciantes. Dessa forma, o uso de dados passa a ser um recurso central para os negócios e desempenha diversas funções: (i) treinam e aprimoram algoritmos; (ii) permitem a coordenação da terceirização de trabalhadores; (iii) viabilizam a otimização e flexibilização do processo produtivo; (iv) transformam bens com baixas margens de lucro em serviços com altas margens; (v) a análise dos dados, em si, é geradora de outros dados, o que cria um ciclo virtuoso (Kalil, 2020, p.77).

Entretanto, no contexto empírico analisado, o uso de dados e algoritmos ainda se apresenta de forma limitada, não se configurando como elemento central na organização do trabalho, sendo substituído por formas mais simples de intermediação, como o *WhatsApp* e o atendimento por ligação telefônica. Dessa forma, o que se observa em Ituiutaba (MG) é uma aproximação com a lógica da uberização, mas sem a consolidação plena de um modelo típico de capitalismo de plataforma, caracterizado pela extração e exploração sistemática de dados.

Colaborando com essa narrativa, Kalil (2020) destaca que:

A principal adversidade enfrentada pelas empresas é que os antigos modelos de negócios não foram concebidos para extrair e usar dados. As empresas funcionavam para produzir os bens em uma fábrica onde a informação era

perdida e não havia aprendido a respeito do consumidor ou de como o produto era usado. Apesar das mudanças introduzidas com a produção enxuta e os avanços na logística global, o modelo continuou com muitas perdas. Houve a necessidade de emergir um novo modelo de negócios em que as empresas fossem capazes de aproveitar a queda do custo de registro de dados, sendo que é nesse processo que surge a plataforma (Kalil, 2020, p. 78).

Portanto, os dados empíricos indicam que o setor de táxi e mototáxi em Ituiutaba (MG) vivencia um processo de precarização do trabalho que dialoga com a uberização, ainda que adaptado às condições locais e às suas particularidades, sendo também marcado pela permanência de formas tradicionais de organização do serviço. Trata-se, assim, de uma expressão local de um fenômeno mais amplo de reestruturação do trabalho, no qual a informalidade, a flexibilidade e a transferência de riscos para o trabalhador se mantêm como traços centrais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de curso teve como objetivo analisar e investigar como o capitalismo de plataforma e a uberização do trabalho se manifestam na cidade de Ituiutaba (MG), considerando as particularidades locais e a dimensão racial, a partir dos prestadores de serviço das empresas de moto táxi e táxi. Os resultados evidenciam que, embora o município não esteja plenamente ligado as grandes plataformas digitais que são baseadas em algoritmos e uso intensivo de dados, as lógicas de da uberização do trabalho já se fazem presentes de maneira indireta, principalmente por meio da informalidade, flexibilização das jornadas de trabalho e da insegurança gerada a partir da falta de benefício trabalhista.

A pesquisa empírica destacou que mesmo que existam aplicativos de transportes, os mototaxistas e taxistas permanecem majoritariamente organizados por meio de formas tradicionais, como pontos de táxi e mototáxi e o uso de aplicativos de mensagens, sobretudo o *WhatsApp*. Mesmo não sendo aplicativos, essas formas de organização reproduzem elementos centrais da uberização, como a ausência de vínculo empregatício, a inexistência de benefícios trabalhistas e a responsabilização individual do trabalhador pela manutenção de sua renda, material de serviço, saúde e segurança.

No que se refere à dimensão racial, os dados indicaram a predominância de trabalhadores negros e pardos no setor analisado, o que reforça a interpretação de que a população negra continua sendo inserida de maneira desigual no mercado de trabalho, concentrando-se em atividades mais precarizadas e desprovidas de proteção social. Esse resultado evidencia que o capitalismo de plataforma, mesmo quando não se apresenta de forma totalmente estruturada, opera sobre bases históricas de desigualdade racial, utilizando padrões antigos de exploração sob novas roupagens tecnológicas e organizacionais.

A partir da abordagem geográfica, foi possível compreender que essas dinâmicas não se distribuem de forma homogênea no território, mas se articulam às características das cidades médias, como Ituiutaba (MG), marcadas pela coexistência entre formas tradicionais e novas modalidades de trabalho. Assim, o espaço urbano torna-se um elemento central para entender como a uberização se adapta às realidades locais, sem romper com estruturas históricas de informalidade e marginalização.

Dessa forma, conclui-se que o caso de Ituiutaba (MG) expressa uma aproximação à lógica do capitalismo de plataforma, ainda que sem sua consolidação plena, evidenciando que a precarização do trabalho não depende exclusivamente da presença de grandes aplicativos, mas de uma racionalidade mais ampla de organização do trabalho contemporâneo. Essa

racionalidade se sustenta na flexibilização extrema, na negação de direitos e na naturalização da instabilidade como condição permanente de vida para os trabalhadores.

Por fim, este estudo contribui para o debate sobre trabalho e raça ao evidenciar que as transformações recentes do mundo do trabalho não representam uma ruptura com o passado, mas a atualização de mecanismos históricos de desigualdade. A análise do setor de transporte em Ituiutaba (MG) revela que a uberização se insere em um contexto já marcado pela informalidade e pelo racismo estrutural, reforçando a necessidade de políticas públicas e de regulamentação que considerem as especificidades locais e a dimensão racial das relações de trabalho.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Silvio Luiz de. *Racismo estrutural*. São Paulo: Sueli Carneiro; Pólen, 2019.

AMRUTE, Sareeta. Raça como algoritmo: trabalhadores de tecnologia entediados sendo casualmente racistas. *Revista Fronteiras*, v. 23, n. 1, p. 11-28, jan./abr. 2021. DOI: <https://doi.org/10.4013/fem.2021.231.0>.

ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo (org.). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida*. v. 4. São Paulo: Boitempo, 2019.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2020.

BENTO, Cida. *O pacto da branquitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

CHIARINI, Túlio; SILVA NETO, Victor José da; PEREIRA, Larissa de Souza; SZIGETHY, Leonardo. *Plataformas digitais: mapeamento semissistemático e interdisciplinar do conhecimento produzido nas universidades brasileiras*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2023. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>. Acesso em: 20 maio 2025.

FANON, Frantz. *Pele negra, máscaras brancas*. Tradução de Renato da Silveira. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2008.

GUERRA, Avaetê de Lunetta e Rodrigues et al. *Pesquisa qualitativa e seus fundamentos na investigação científica*. Revista de Gestão e Secretariado, v. 15, n. 7, 2025. DOI: <https://doi.org/10.7769/gesec.v15i7.4019>.

IAB – INSTITUTO ADOLPHO BAUER; CEABRA – COLETIVO DE EMPRESÁRIOS E EMPREENDEDORES AFRO-BRASILEIROS; SEBRAE – SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS. *Igualdade racial, desenvolvimento, empreendedorismo e solidariedade: desafios para o Brasil contemporâneo*. Curitiba: Instituto Adolpho Bauer, 2016.

JESUS, Carolina Maria de. *Quarto de despejo: diário de uma favelada*. 10. ed. São Paulo: Ática, 2004.

KALIL, Renan Bernardi. *A regulação do trabalho via plataformas digitais*. São Paulo: Blucher, 2020.

LEITÃO, Miriam. Negros e pobres. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 out. 2000. Coluna Panorama Econômico.

MARQUES, Léa (org.). *Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2021.

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livro I: o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MOREIRA, Priscila Araujo; OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de. A área central da cidade de Ituiutaba/MG. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium*, Ituiutaba, v. 9, n. 2, p. 105–128, jul./dez. 2018. Disponível em: [Acessar artigo](#). Acesso em: 23 mar. 2025.

NASCIMENTO, Plínio Andrade Guimarães do. *Dinâmica urbana e reestruturação econômica de Ituiutaba (MG)*. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2014.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de. *Urbanização e cidades: análises da microrregião de Ituiutaba (MG)*. 2013. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013. Disponível em:

<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/15977/1/UrbanizacaoCidadesAnalise.pdf>.

Acesso em: 4 mar. 2026.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Tradução de Myrna T. Rego Viana. 2. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2023.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SILVA, René Marc da Costa. História dos trabalhadores negros no Brasil e desigualdade racial. *Universitas JUS*, v. 24, n. 3, p. 93-107, 2013. Disponível em: <https://www.uhumanas.uniceub.br/jus/article/viewFile/2542/2123>. Acesso em: 13 maio 2025.

SILVEIRA, Eduardo Marques; BEZZI, Meri Lourdes. A organização espacial de Ituiutaba/MG mediada pela cultura da cana-de-açúcar. *Revista Ra'e Ga*, Curitiba, v. 45, p. 187-199, 2018. DOI: 10.5380/raega. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/52461>. Acesso em: 4 mar. 2026.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *Geografia*, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, 2010.

THEODORO, Mário. A formação do mercado de trabalho e a questão racial no Brasil. In: THEODORO, Mário (org.). *As políticas públicas e a desigualdade racial no Brasil: 120 anos após a abolição*. Brasília: Ipea, 2008. p. 15-43.