

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

BRUNA CAROLINE FERREIRA MOREIRA

**O PROCESSO DE UBERIZAÇÃO EM ITUIUTABA (MG): IMPACTOS DO
AUMENTO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO PARA A CATEGORIA DOS
TAXISTAS**

ITUIUTABA-MG

2026

BRUNA CAROLINE FERREIRA MOREIRA

O processo de Uberização em Ituiutaba (MG): Impactos do aumento dos motoristas de aplicativo para a categoria dos taxistas

Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia,
entregue ao Instituto de Ciências Humanas do
Pontal da Universidade Federal de Uberlândia
como requisito parcial para obtenção do título
de Bacharela em Geografia.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Joelma Cristina dos Santos

ITUIUTABA - MG

2026

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

M838
2026 Moreira, Bruna Caroline Ferreira, 2001-
 O PROCESSO DE UBERIZAÇÃO EM ITUIUTABA (MG): [recurso
 eletrônico] : impactos do aumento dos motoristas de aplicativo
 para a categoria dos taxistas. / Bruna Caroline Ferreira Moreira. -
 2026.

Orientadora: Joelma Cristina dos Santos.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade
Federal de Uberlândia, Graduação em Geografia.

Modo de acesso: Internet.

Inclui bibliografia.

Inclui ilustrações.

1. Geografia. I. Santos, Joelma Cristina dos ,1979-, (Orient.). II.
Universidade Federal de Uberlândia. Graduação em Geografia. III.
Título.

CDU: 910.1

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091

Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074

BRUNA CAROLINE FERREIRA MOREIRA

O processo de Uberização em Ituiutaba (MG): impactos do aumento dos motoristas de aplicativo para a categoria dos taxistas.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia, cuja sede se localiza no Instituto de Ciências Humanas do Pontal, da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharela em Geografia.

Ituiutaba, 15 de julho de 2026

Banca Examinadora:

Prof^ª. Dra. Joelma Cristina dos Santos - ICHPO/UFU (orientadora)

Prof^ª. Dra. Andréia Cristina da Silva Almeida - ICHPO/UFU (membro)

André Luís Bueno Silva – Doutorando em Geografia - UNESP/Presidente Prudente (membro)

Dedico este trabalho à minha querida
mãe, Ligia Fernandes Ferreira. Obrigada
por ser o meu porto seguro, pela força e
acolhimento! Este trabalho é para você!

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi realizado graças ao apoio e acolhimento de pessoas, às quais tenho profunda gratidão.

A Deus pelo dom da vida, saúde e proteção. Que guiou todos os meus passos e me concedeu à sabedoria de encarar a vida sem medos e inseguranças. A certeza de um futuro repleto de sonhos e verdades.

Ao meu querido pai Carlos, pelo amor, acolhimento e carinho, sem os quais não iria conseguir superar tamanhos desafios.

À minha família por completo, minha irmã Lorraine, minha vó Arlete, minha tia Leila e minha tia Leiliane que me deram esperanças, forças e inúmeras razões para continuar.

À minha orientadora, Joelma Cristina dos Santos, por sua orientação e conselhos. Seus conhecimentos foram essenciais para a conclusão deste trabalho. Obrigada pela paciência e dedicação ao longo de todo o processo.

Aos taxistas, em especial meu avô Alaor, que criou nossa família com o fruto de seu trabalho e aos ubers da cidade de Ituiutaba-MG, pela confiança, entendimento e por se disponibilizarem a me ajudar na construção deste respectivo estudo.

A todos os docentes, que fizeram parte da minha trajetória ao longo da graduação, que me permitiu a construção do conhecimento científico e conhecimento pessoal, que exaltaram o papel da Educação como forma primordial para a veracidade da vida.

À Universidade Federal de Uberlândia por fornecer acolhimento, recursos e o ambiente necessários para a realização deste trabalho.

A todos que me ajudaram na construção deste trabalho, direta ou indiretamente o meu sincero, muito obrigada!

“Na era da acumulação flexível, ampliam-se as formas de trabalho desprovido de direitos e intensifica-se a precarização estrutural.”

(Antunes, 2018)

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo analisar o processo de uberização do transporte individual de passageiros no município de Ituiutaba-MG e seus impactos sobre a categoria dos taxistas. A expansão das plataformas digitais de transporte modificou significativamente a dinâmica da mobilidade urbana e as relações de trabalho, promovendo o aumento do número de motoristas de aplicativos e ampliando a concorrência no setor. Nesse contexto, busca-se compreender como essas transformações afetam a atividade dos taxistas, considerando aspectos econômicos, sociais e territoriais. A pesquisa fundamenta-se em revisão bibliográfica sobre uberização, plataformização do trabalho e reestruturação produtiva, além de análise documental e levantamento de dados junto aos profissionais do transporte individual de passageiros. Os resultados indicam que o crescimento dos serviços por aplicativos provocou redução na demanda por corridas de táxi, diminuição da renda dos taxistas, perda de territorialidade e necessidade de adaptação da categoria às novas formas de concorrência. Observa-se também que as plataformas digitais redefinem as relações de trabalho ao introduzir modelos marcados pela flexibilidade, uso intensivo de tecnologias e novas formas de gestão algorítmica. Conclui-se que a uberização representa uma transformação significativa no setor de transportes urbanos, gerando desafios e impactos para a categoria dos taxistas e demandando discussões sobre regulamentação, condições de trabalho e políticas públicas voltadas à mobilidade urbana de Ituiutaba-MG.

Palavras-chave: mundo do trabalho; taxistas; uberização; precarização do trabalho; Ituiutaba (MG).

ABSTRACT

This course completion work aims to analyze the process of "Uberization" in individual passenger transport in the municipality of Ituiutaba, Minas Gerais, and its impacts on the taxi driver profession. The expansion of digital transport platforms has significantly altered urban mobility dynamics and labor relations, driving an increase in the number of app-based drivers and intensifying competition within the sector. In this context, the study seeks to understand how these transformations affect taxi drivers' work, considering economic, social, and territorial aspects. The research is grounded in a literature review covering Uberization, the platformization of labor, and productive restructuring, alongside document analysis and data collection among individual passenger transport professionals. The results indicate that the growth of app-based services has led to reduced demand for taxi rides, lower incomes for taxi drivers, a loss of territorial presence, and a need for the profession to adapt to new forms of competition. It is also observed that digital platforms are redefining labor relations by introducing models characterized by flexibility, intensive technology use, and new forms of algorithmic management. The study concludes that Uberization represents a significant transformation in the urban transport sector, creating challenges and impacts for taxi drivers and necessitating discussions regarding regulation, working conditions, and public policies focused on urban mobility in Ituiutaba, MG.

Keywords: world of work; taxi drivers; Uberization; labor precarization; Ituiutaba (MG).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Ponto de táxi em exercício na Praça da 26 c/19 em Ituiutaba - MG (Brasil).	50
Figura 2: Ponto de táxi em exercício na Praça Cônego Ângelo em Ituiutaba - MG (Brasil). ..	51
Figura 3: Ponto de táxi em exercício na Rodoviária em Ituiutaba - MG (Brasil).	52
Figura 4: Ponto de táxi localizado na praça da rua 26 c/19 Ituiutaba-MG (Brasil).	53
Figura 5: Ocupação de vagas destinadas aos taxistas por outros veículos. Ituiutaba-MG (Brasil).	54
Figura 6: marketing digital do aplicativo 99 em ramais via Instagram e via Facebook	60
Figura 7: Divulgação da plataforma/aplicativo da 99 nas vias públicas de Ituiutaba (MG). Brasil	61
Figura 8: Ponto não regulamentado e propaganda dos motoristas de aplicativo do Top10 em Ituiutaba (MG). Brasil.	62

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Faixa etária dos taxistas entrevistados em Ituiutaba-MG. (Brasil).....	48
Gráfico 2: Tempo de atuação dos taxistas entrevistados em Ituiutaba-MG (Brasil).	49
Gráfico 3: Ano de ingresso dos entrevistados no mercado de transporte por aplicativo em Ituiutaba-MG.....	57
Gráfico 4: Fatores motivacionais para o ingresso na atividade de motorista por aplicativo em Ituiutaba-MG.....	58
Gráfico 5: Comparação da renda média mensal entre as categorias de motoristas em Ituiutaba (MG).	68
Gráfico 6: Jornada diária de trabalho dos taxistas e motoristas de aplicativo em Ituiutaba (MG)	70
Gráfico 7: Frequência semanal de trabalho dos taxistas e motoristas de aplicativo em Ituiutaba (MG)	72
Gráfico 8: Jornada diária de trabalho e frequência semanal dos motoristas de aplicativo em Ituiutaba-MG. Brasil	73
Gráfico 9: Levantamento de perspectiva futura dos taxistas de Ituiutaba (MG). Brasil	76
Gráfico 10: Métodos de recebimento utilizados pelos motoristas de aplicativos em Ituiutaba-MG. Brasil.	79

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização do Município de Ituiutaba - MG/Brasil.....	17
Mapa 2 : Localização do Município de Ituiutaba-MG e sua malha urbana.....	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Gastos das famílias com transporte urbano no Brasil.	28
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Indicadores demográficos e territoriais de Ituiutaba (MG). Brasil.	44
Tabela 2: Comparativo do número de taxistas em Ituiutaba-MG: período de maior expansão e situação atual.....	47

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
EAR	Exercício de Atividade Remunerada
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICHPO	Instituto de Ciências Humanas do Pontal
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMTTRAM	Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
UFU	Universidade Federal de Uberlândia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	16
2 METODOLOGIA.....	19
2.1 Estrutura da Pesquisa.....	20
3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	22
4 UBERIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO.....	26
4.1 O Sistema de Transportes e a Produção do Espaço Geográfico.....	26
4.2 O conceito de uberização e o capitalismo de plataforma.....	30
4.3 Reestruturação produtiva e precarização do trabalho.....	33
4.4 Mobilidade urbana e novas tecnologias de transporte.....	36
4.5 A regulamentação do transporte por aplicativo no Brasil.....	39
4.6 Relações de trabalho: autonomia ou informalidade?.....	40
5 O PROCESSO DE UBERIZAÇÃO EM ITUIUTABA (MG).....	42
5.1 Caracterização socioeconômica de Ituiutaba (MG).....	42
5.2 Histórico do trabalho de taxistas no município.....	46
5.3 Crescimento do número de motoristas de aplicativo e as consequências para os motoristas de táxi.....	56
5.4 Legislação municipal e organização da categoria dos taxistas.....	62
6 IMPACTOS DO AUMENTO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO PARA OS TAXISTAS.....	67
6.1 Mudanças na renda e nas condições de trabalho.....	68
6.2 Alterações na jornada e organização do trabalho.....	70
6.3 Concorrência e reconfiguração do espaço urbano.....	74
6.4 Percepções dos taxistas sobre a uberização.....	75
6.5 Estratégias de adaptação e perspectivas futuras.....	79
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	81
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	83
APÊNDICES.....	86

1 INTRODUÇÃO

O avanço das tecnologias digitais e o crescimento das plataformas digitais têm modificado profundamente as relações de trabalho nas cidades brasileiras. O fenômeno da uberização¹ do trabalho expressa esse processo de transformação, marcado pela flexibilização, pela informalidade e pela fragilização dos direitos trabalhistas (ANTUNES, 2020; ABÍLIO, 2020). No contexto urbano contemporâneo, o trabalho mediado por aplicativos vem se consolidando como uma das principais alternativas de geração de renda para parcela significativa da população, sobretudo da população mais carente e especialmente em um cenário marcado pelo desemprego estrutural e pela ampliação das formas precárias de inserção no mercado de trabalho.

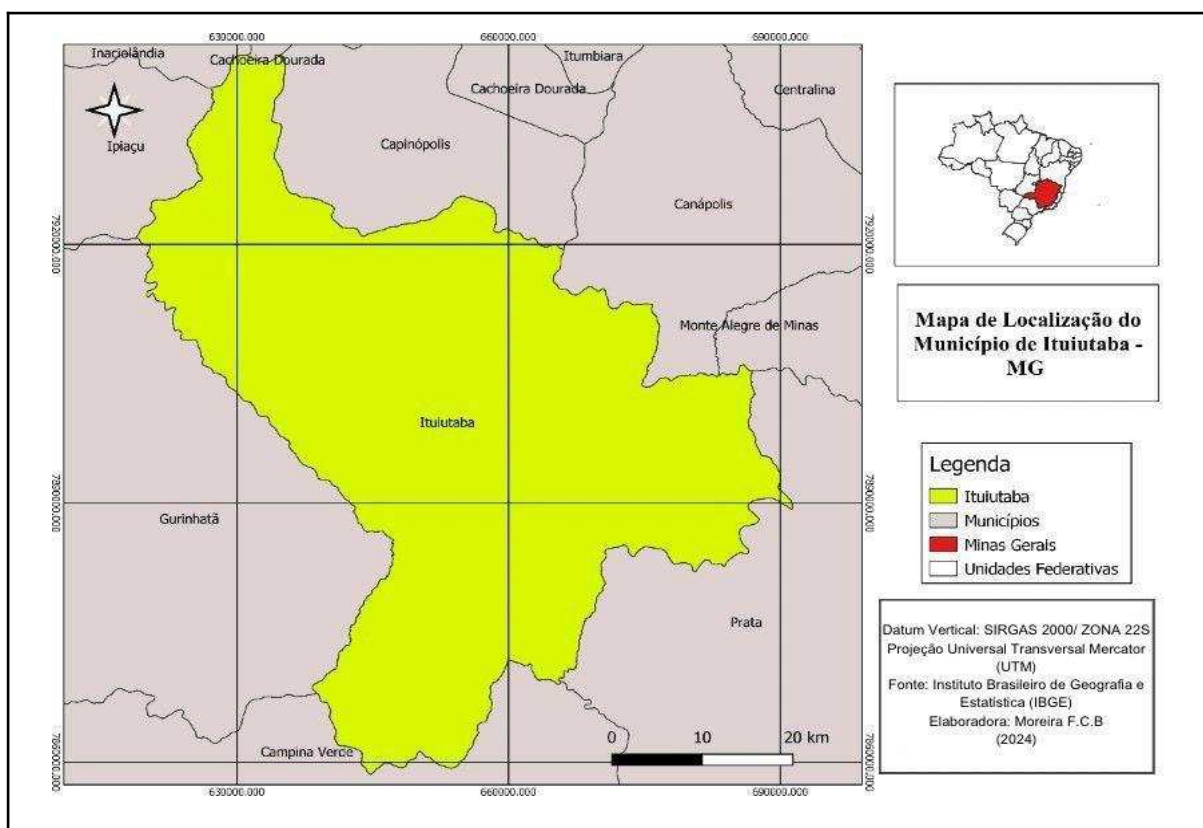
No setor de transportes urbanos, tais mudanças tornaram-se ainda mais evidentes com a expansão das plataformas digitais, que passaram a reorganizar a mobilidade urbana e a forma como o transporte individual de passageiros é ofertado. Mais do que uma inovação tecnológica, o transporte por aplicativo representa uma nova forma de organização do trabalho, na qual o discurso da autonomia e da flexibilidade muitas vezes mascara relações marcadas pela instabilidade, pela ausência de garantias e pela transferência de custos e responsabilidades aos próprios trabalhadores.

Nesse sentido, a uberização configura-se como um fenômeno que intensifica a precarização estrutural do trabalho, ao instituir novas formas de exploração mediadas por plataformas digitais e por mecanismos de controle algorítmico. Assim, torna-se fundamental compreender como esse processo tem se materializado não apenas nos grandes centros urbanos, mas também em cidades médias brasileiras, onde seus impactos assumem características próprias.

É nesse contexto que se insere o município de Ituiutaba (MG), localizado na região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, conforme retrata o mapa 1 a seguir.

¹ A uberização do trabalho refere-se a uma nova forma de gestão e controle da força de trabalho mediada por plataformas digitais, caracterizada pelo gerenciamento algorítmico, pelo trabalho sob demanda e pelo autogerenciamento subordinado, em que o trabalhador assume os custos e riscos da atividade sem garantia de direitos trabalhistas (ANTUNES, 2020; BRITO, 2020; PONTE, 2021).

Mapa 1 - Localização do Município de Ituiutaba - MG/Brasil.



Fonte: Moreira (2024) **Org:** Moreira (2026)

O município vem passando por importantes transformações econômicas e urbanas, marcadas pela expansão do setor de serviços, pelo crescimento da circulação urbana e pela incorporação crescente de tecnologias digitais nas práticas cotidianas de deslocamento. Nesse cenário, a inserção dos aplicativos de transporte passou a produzir mudanças significativas na dinâmica local, especialmente para categorias tradicionais do transporte individual, como os taxistas.

A chegada e a expansão dessas plataformas no município introduziram novas formas de concorrência e reorganizaram a lógica do transporte urbano local. Além disso, provocaram mudanças nas relações de trabalho e no modo como esses trabalhadores se inserem e disputam espaço dentro da cidade. Dessa forma, analisar esse processo em Ituiutaba se torna relevante para compreender como transformações relacionadas à economia de plataforma se expressam em escala local.

Diante disso, este trabalho busca responder à seguinte problemática que trouxe a premissa deste trabalho, isto é: de que forma o avanço do transporte por aplicativo tem impactado a categoria dos taxistas e reconfigurando as relações de trabalho no município de Ituiutaba (MG)?

Estou partindo da hipótese de que a expansão das plataformas digitais de transporte, embora apresentada como alternativa moderna, flexível e inovadora, tem intensificado processos de precarização do trabalho e provocado impactos significativos para a categoria dos taxistas, alterando suas condições de trabalho, sua renda e sua atuação no espaço urbano.

A partir dessa problemática, o objetivo geral desta pesquisa consiste em compreender o processo de uberização em Ituiutaba (MG) e o impacto gerado para a categoria dos taxistas. Para alcançar esse objetivo, os objetivos específicos perpassou por:

- I. Analisar o processo de transporte brasileiro, o fenômeno do transporte por aplicativo e transformações no mundo do trabalho;
- II. Analisar o processo de uberização em Ituiutaba (MG);
- III. Compreender qual o impacto do aumento dos motoristas de aplicativo para os taxistas.

Com base na problemática, hipótese e objetivos supracitados, a realização deste Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia - UFU - Campus de Ituiutaba (MG), cidade onde nasci e resido, se justifica pela crescente centralidade que as plataformas digitais de transporte vêm assumindo na organização da mobilidade urbana e nas transformações contemporâneas do trabalho, especialmente em cidades médias brasileiras.

Embora o debate sobre a uberização tenha avançado nos últimos anos, grande parte das pesquisas que analisei nos referenciais teóricos se concentra em grandes centros urbanos, existindo ainda uma lacuna no que se refere à compreensão desse fenômeno aqui no município de Ituiutaba.

Para além disso, acredito que essa pesquisa se mostra relevante para a Geografia, na medida em que permite compreender como as transformações no mundo do trabalho impactam diretamente a produção do espaço urbano, reconfigurando territorialidades, fluxos e formas de circulação. Ao analisar a realidade local, a pesquisa também busca contribuir para ampliar as discussões sobre precarização do trabalho, mobilidade urbana e capitalismo de plataforma.

Já do ponto de vista social, o trabalho torna-se importante por possibilitar uma compreensão crítica dos impactos gerados para os taxistas diante da expansão dos aplicativos, evidenciando os desafios impostos por esse novo modelo de organização do transporte individual.

2 METODOLOGIA

A presente pesquisa adotou uma abordagem de caráter qualitativo, cujo objetivo, conforme explicitado na introdução, consiste em compreender o processo de uberização do trabalho no município de Ituiutaba (MG) e seus impactos sobre a categoria dos taxistas. Nessa perspectiva, tal abordagem possibilita analisar não apenas os dados qualitativos e quantitativos identificados nos referenciais teóricos pesquisados, mas também as percepções, experiências e estratégias construídas pelos trabalhadores investigados diante das transformações recentes no mundo do trabalho no setor de transportes.

Já do ponto de vista do método, a pesquisa fundamenta-se no materialismo histórico-dialético, o que permite compreender a mobilidade urbana como expressão das transformações socioespaciais engendradas pelo capitalismo, bem como analisar a uberização do trabalho enquanto desdobramento das novas formas de acumulação flexível e reorganização produtiva, conforme discutido por Antunes (2020) e Harvey (2008).

A partir dessa perspectiva, acredito que, à luz da ciência geográfica, possibilita não apenas analisar, mas também compreender as relações entre capital e trabalho a partir de suas contradições, evidenciando os processos de precarização, flexibilização e intensificação da exploração do trabalho no município de Ituiutaba (MG) e seus impactos para a categoria dos taxistas.

No que se refere aos procedimentos metodológicos, a pesquisa se desenvolve em três etapas principais. A primeira, como já dito, consiste em revisão bibliográfica, com base em autores que discutem a uberização, a precarização do trabalho, a reestruturação produtiva e a plataformização das relações de trabalho, visando assim extrair e analisar os dados encontrados. Nesse sentido, foram mobilizadas contribuições de Antunes (2018; 2020), Thomaz Júnior (2002), Abílio (2020), Harvey (2008), Grohmann (2020), Kalil (2020) e Oliveira (2021), cujas análises permitem compreender as transformações contemporâneas do mundo do trabalho, marcadas pela flexibilização das relações de trabalho, pela intensificação da exploração da força de trabalho e pela reconfiguração socioespacial decorrente do avanço do capitalismo.

De forma complementar, incorporam-se as contribuições de Srnicek (2017), ao discutir o capitalismo de plataformas e as novas formas de acumulação baseadas em dados que problematiza a chamada economia do compartilhamento, e de Rosenblat (2018), ao evidenciar os mecanismos de controle algorítmico e gestão do trabalho nas plataformas digitais.

A segunda etapa consiste no levantamento de dados de fonte secundária, o que inclui dados obtidos das pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Instituto Brasileiro de Geografia e estatística (IBGE), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), bem como legislações do município de Ituiutaba (MG) relacionadas ao transporte urbano. Contudo, a obtenção e sistematização de tais dados tem por objetivo compreender de forma qualitativa e quantitativa as questões relacionadas à mobilidade urbana, sobretudo, no que tange o fenômeno da uberização no município de Ituiutaba.

A terceira etapa da estrutura da pesquisa corresponderá à pesquisa de campo, realizada no município de Ituiutaba (MG), focada nas duas categorias, ou seja, os motoristas por aplicativos e a dos taxistas. De modo que para a coleta de dados, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com trabalhadores atuantes na cidade, buscando compreender as transformações nas condições de trabalho, renda, jornada e organização da atividade após a expansão dos aplicativos de transporte. De modo que, as entrevistas também buscarão captar as percepções desses trabalhadores acerca da concorrência com motoristas de aplicativo e das mudanças no mercado de trabalho local.

Visando encontrar os resultados da pesquisa, foram realizadas 12 entrevistas semiestruturadas com taxistas e 15 entrevistas com motorista de aplicativos, distribuídas entre trabalhadores com diferentes tempos de atuação na atividade, visando contemplar distintas experiências e percepções acerca das transformações decorrentes da uberização. A seleção dos participantes foi realizada de forma intencional, no caso dos taxistas a prioridade é motoristas com experiência anterior e posterior à chegada dos aplicativos, de modo a possibilitar uma análise comparativa das transformações ocorridas. Já no caso dos motoristas por aplicativos, a aplicação dos formulários se dá de forma aleatória. As entrevistas foram realizadas presencialmente, em pontos de táxi e locais de trabalho, respeitando a disponibilidade dos participantes.

2.1 Estrutura da Pesquisa

A estrutura deste trabalho está organizada em sete seções, construídas de forma a conduzir o leitor de uma compreensão mais ampla e teórica sobre o tema até a análise empírica do fenômeno estudado no município de Ituiutaba-MG. Após esta introdução, a segunda seção apresenta os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa, evidenciando os caminhos percorridos para a construção e análise dos dados.

A terceira seção, intitulada “Revisão Bibliográfica”, sustenta teoricamente a

problemática da pesquisa com base nos principais pesquisadores que debatem as questões relacionadas à mobilidade urbana, às transformações no mundo do trabalho e ao fenômeno da uberização, especialmente no contexto das plataformas digitais e do chamado capitalismo de plataforma.

Na sequência, a quarta seção, intitulada “Uberização e Transformações no Mundo do Trabalho”, aborda o debate teórico-conceitual sobre a temática. Para isso, parte-se da relação entre transporte e produção do espaço geográfico, avançando para a definição de uberização e sua inserção no contexto do capitalismo de plataforma. Nessa perspectiva, o capítulo contempla ainda a discussão sobre reestruturação produtiva, precarização do trabalho e as mudanças na mobilidade urbana a partir do uso das novas tecnologias.

Já a quinta seção, denominada “Processo de Uberização em Ituiutaba-MG”, traz a análise do contexto local, apresentando a caracterização socioeconômica do município, seguida pelo histórico do trabalho dos taxistas, em sequência realiza a análise referente ao crescimento dos números de aplicativo e as consequências para os motoristas de táxi, além do enfoque a legislação municipal e organização da categoria dos taxistas.

Posteriormente, a sexta seção, nomeada “Impactos do Aumento dos Motoristas de Aplicativos para os Taxistas”, buscará discutir os principais desdobramentos desse processo para a categoria apresentando os impactos do aumento dos motoristas de aplicativos para os taxistas, irá apresentar as mudanças na renda e nas condições de trabalho, alterações na jornada e organização do trabalho, apresentação da concorrência e reconfiguração do espaço urbano, ênfase das percepções dos taxistas mediante ao processo de uberização, além das estratégias de adaptação e perspectivas futuras da categoria. Por fim, a sétima seção, correspondente às “Considerações Finais”, onde apresento as principais reflexões e resultados encontrados ao longo da pesquisa.

3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O presente referencial teórico discute as transformações contemporâneas do mundo do trabalho, com ênfase nos processos de uberização, precarização e plataformização no contexto das novas estruturas do capitalismo contemporâneo. Busca-se articular tais dinâmicas com as mudanças observadas na mobilidade urbana e no sistema de transportes, compreendendo esses fenômenos como parte de um mesmo processo de reestruturação produtiva e reorganização do espaço.

A partir das contribuições de Antunes (2020), Abílio (2020) e da Geografia do Trabalho, procura-se evidenciar como o avanço do neoliberalismo e das tecnologias da informação redefine as relações de trabalho, bem como vem transformando profundamente os serviços urbanos, especialmente o transporte individual de passageiros.

Nesse sentido, tornou-se fundamental compreender o papel estruturante do sistema de transportes na organização da sociedade e na dinâmica do espaço geográfico. Conforme destaca Brandão (1996, p. 15), “os transportes desempenham papel fundamental no desenvolvimento espacial, econômico e tecnológico”, sendo elementos essenciais tanto para a integração territorial quanto para a qualidade de vida da população. Essa compreensão permite superar uma visão restrita do transporte como mero serviço técnico, reconhecendo-o como componente central das relações sociais, econômicas e espaciais. Nessa perspectiva, a relevância dos transportes pode ser compreendida de forma ampliada.

O transporte não se limita ao deslocamento físico de pessoas e mercadorias, mas constitui elemento essencial na estruturação do território, influenciando diretamente a localização das atividades econômicas, a organização das cidades e a integração entre diferentes regiões. Sua ausência ou precariedade compromete não apenas a mobilidade, mas o próprio desenvolvimento social e econômico. (CENEVIVA, 2007, p. 97).

A partir dessa leitura, podemos evidenciar que o transporte atua como mediador entre produção, circulação e consumo, desempenhando papel estratégico na organização do espaço geográfico. Assim, sua precariedade não representa apenas um problema operacional, mas uma limitação concreta ao acesso da população aos bens, serviços e oportunidades urbanas, contribuindo para a reprodução das desigualdades socioespaciais. Ao levar em conta essa perspectiva, o sistema de transportes é compreendido como condição e resultado das dinâmicas econômicas e sociais, participando ativamente da produção do espaço.

De acordo com Albano (2016), o sistema de transportes é constituído por um conjunto de subsistemas interdependentes, como infraestrutura viária, veículos, usuários e operações, que se articulam para viabilizar os deslocamentos. Ou seja, ao classificar o conjunto completo da estrutura articulada pelo sistema de transportes, Albano (2016) evidencia que os problemas de mobilidade não podem ser analisados isoladamente, pois envolvem múltiplas dimensões interligadas.

Nesse contexto, a mobilidade urbana assume papel estratégico, sendo diretamente associada ao exercício da cidadania. Para Bergman e Rabi (2005, p. 11), trata-se de um sistema que deve garantir “o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades”. Essa definição, contudo, amplia o entendimento da mobilidade para além da circulação, incorporando sua dimensão social e política. Garantir mobilidade significa, portanto, garantir acesso à cidade e aos seus recursos, tornando o transporte elemento fundamental na efetivação de direitos.

Ademais, a Constituição Federal brasileira reforça essa compreensão ao assegurar o direito à locomoção, ao dizer que “Todos são iguais perante a lei [...] XV, é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz [...]” (BRASIL, 1988, art. 5º, XV).

Apesar desse reconhecimento jurídico pela Carta Magna, a realidade urbana brasileira revela profundas contradições entre o direito formal e sua efetivação. A precariedade dos sistemas públicos de transporte, associada à expansão urbana desordenada, limita o acesso de grande parte da população, especialmente nas periferias, evidenciando a persistência de desigualdades estruturais.

Diante dessas limitações, observa-se o crescimento de alternativas informais e privadas de transporte, impulsionado pela incapacidade do Estado em atender plenamente às demandas urbanas. Conforme aponta Couto (2009, p. 59), “as brechas provocadas pela ineficiência do sistema formal de transporte contribuíram para a expansão de serviços alternativos nas cidades”. Esse fenômeno revela uma lógica de adaptação da população frente às falhas estruturais, na qual o transporte passa a ser organizado por múltiplos agentes, muitas vezes de forma fragmentada e desigual. Corroborando essa análise, o IPEA (2012, p. 103) destaca que “a deficiência na oferta de transporte público adequado impulsiona a busca por soluções individuais ou informais de deslocamento”, contribuindo para a fragmentação do sistema de mobilidade urbana.

Paralelamente, o avanço da globalização e das tecnologias digitais promove uma profunda reconfiguração das relações sociais, econômicas e espaciais. Castells (2005, p. 17-18) afirma que a sociedade contemporânea é estruturada em redes, nas quais fluxos de

informação, capital e serviços organizam as dinâmicas sociais em escala global, nas palavras do próprio autor “A nova estrutura social dominante está organizada em torno de redes, apoiadas por tecnologias de informação e comunicação [...]”.

Com isso, as plataformas digitais emergem como expressão direta da sociedade em rede, atuando como infraestruturas que conectam diferentes agentes e reorganizam setores inteiros da economia, incluindo o transporte urbano.

É nesse cenário que surgem empresas de plataformas digitais como a Uber, e outras que se apresentam como soluções inovadoras e contraditórias para os problemas de mobilidade. Essas plataformas introduzem um novo modelo de organização do trabalho, baseado na intermediação digital e no uso intensivo de dados. Segundo Srnicek (2017), esse modelo caracteriza o capitalismo de plataformas, no qual o controle das infraestruturas digitais e das informações se torna central para a acumulação de capital.

Entretanto, tais transformações não podem ser compreendidas apenas sob a ótica da inovação tecnológica. Conforme argumenta Antunes (2020, p. 7), “as tecnologias informacionais não libertaram o trabalho, mas intensificaram as formas de exploração e controle”. Nesse sentido, o fenômeno da uberização representa uma nova etapa da precarização do trabalho, marcada pela flexibilização extrema das relações laborais, pela transferência de riscos aos trabalhadores e pela ausência de direitos.

Abílio (2020, p. 5) aprofunda essa análise ao definir a uberização como “a generalização da condição de trabalhador autônomo, fragmentado e controlado por sistemas digitais invisíveis”. Essa forma de organização cria uma aparência de autonomia, mas mantém mecanismos sofisticados de controle, baseados em algoritmos, avaliações e monitoramento constante do desempenho.

No âmbito da Geografia do Trabalho, Thomaz Júnior (2002, p. 15) contribui ao demonstrar que o trabalho é categoria central na produção do espaço geográfico, “O trabalho deve ser entendido como categoria central na produção do espaço geográfico [...]”.

Essa perspectiva permite compreender que as transformações nas relações de trabalho implicam mudanças diretas na organização espacial. Assim, a uberização deve ser analisada como fenômeno socioespacial, que redefine o uso do território urbano, reorganiza fluxos e altera a dinâmica das cidades.

É nesse ponto que se insere a análise dos taxistas, categoria central desta pesquisa. Historicamente, o serviço de táxi constituiu uma atividade regulamentada, organizada sob controle estatal e caracterizada por certa estabilidade econômica. Contudo, a entrada das plataformas digitais no setor provocou profundas transformações, alterando as condições de

trabalho, a renda e a organização da atividade.

A concorrência com motoristas de aplicativo, muitas vezes operando sob menor regulação, intensificou a competitividade e contribuiu para a desvalorização da atividade. Nesse sentido, a uberização não afeta apenas os trabalhadores inseridos diretamente nas plataformas, mas reconfigura atividades tradicionais, ampliando a lógica da precarização para todo o setor. Como afirma Antunes (2020, p. 8), “a chamada economia de compartilhamento não compartilha nada, apenas intensifica a exploração sob o disfarce da liberdade individual”.

Além disso, a precarização contemporânea também atinge a dimensão subjetiva dos trabalhadores. Dardot e Laval (2016) argumentam que o neoliberalismo produz sujeitos que internalizam a lógica empresarial, tornando-se responsáveis por sua própria inserção no mercado. Esse processo é perceptível entre taxistas que, diante da concorrência com aplicativos, passam a adotar estratégias individuais de adaptação, evidenciando a fragilização das formas coletivas de organização.

No contexto urbano brasileiro, essas transformações se articulam às desigualdades socioespaciais e à fragilidade das políticas públicas. Estudos recentes indicam que a expansão das plataformas digitais redefine os fluxos urbanos e amplia a vulnerabilidade dos trabalhadores, especialmente em cidades médias, onde as oportunidades são mais limitadas.

Dessa forma, a análise dos taxistas permite compreender que a uberização extrapola o universo das plataformas digitais, configurando um processo mais amplo de reestruturação do trabalho e do espaço urbano. Trata-se de um fenômeno que articula tecnologia, economia e território, exigindo uma abordagem crítica e multidimensional capaz de revelar suas múltiplas determinações.

4 UBERIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO

A presente seção tem por objetivo discutir os fundamentos teóricos que permitem compreender o fenômeno da uberização no contexto das transformações contemporâneas do mundo do trabalho. Nesse sentido, parte-se da relação entre sistema de transportes e produção do espaço geográfico, avançando para o debate acerca do capitalismo de plataforma, da reestruturação produtiva e das novas formas de precarização do trabalho. Busca-se, assim, construir o aporte analítico necessário para compreender como tais transformações se materializam no setor de transporte individual urbano, especialmente no contexto investigado nesta pesquisa.

4.1 O Sistema de Transportes e a Produção do Espaço Geográfico

O sistema de transportes e a mobilidade urbana ocupa papel central na organização da sociedade e na dinâmica do espaço geográfico, constituindo-se como elemento fundamental para a articulação entre território, economia e vida social. Conforme destaca Brandão (1996), os transportes são essenciais para a integração territorial e o desenvolvimento socioeconômico, na medida em que viabilizam a circulação de pessoas, mercadorias e informações, permitindo o funcionamento das atividades produtivas e a reprodução da vida urbana.

Nessa perspectiva, o transporte não deve ser compreendido apenas como um serviço técnico, mas como um elemento estruturante das relações sociais e espaciais, diretamente vinculado à produção e à organização do território. Tal entendimento é aprofundado por Ceneviva (2007), ao afirmar que os sistemas de transporte exercem influência direta sobre a localização das atividades econômicas, a organização das cidades e a integração entre diferentes regiões, configurando-se como componente essencial da estrutura territorial.

A partir dessa abordagem, evidencia-se que o sistema de transportes atua como mediador das dinâmicas espaciais, influenciando, portanto, a distribuição das atividades econômicas, a organização urbana e o acesso da população aos serviços. Dessa forma, sua estrutura e funcionamento não apenas refletem as desigualdades socioespaciais existentes, mas também contribuem para sua reprodução, especialmente em países marcados por profundas assimetrias, como o Brasil.

Nesse contexto, a Geografia desempenha papel fundamental na análise das dinâmicas dos transportes e da mobilidade urbana, ao investigar os fluxos, redes e deslocamentos que estruturam o espaço. Conforme aponta Santos (2010), o espaço geográfico constitui-se pela

articulação entre sistemas de objetos e sistemas de ações, trazendo essa perspectiva para a mobilidade urbana, a circulação passa a ser elemento indispensável para a compreensão das dinâmicas territoriais. Desse modo, o deslocamento deve ser compreendido não apenas como necessidade funcional, mas como prática social que expressa relações de poder e desigualdades socioespaciais. De modo que, o deslocamento das pessoas deve ser compreendido não apenas como uma necessidade funcional, mas como uma prática social que expressa relações de poder, desigualdades e estratégias de sobrevivência no espaço urbano.

Adicionalmente, a estrutura dos transportes está intrinsecamente relacionada à rede urbana, influenciando processos de valorização e desvalorização do espaço. Áreas dotadas de maior acessibilidade tendem a concentrar investimentos e atividades econômicas, enquanto regiões com menor acesso permanecem marginalizadas, reforçando processos de segregação socioespacial.

De acordo com Albano (2016), o sistema de transportes é composto por subsistemas interdependentes, vias, veículos, usuários e operações, cuja articulação garante o deslocamento de pessoas e mercadorias. No entanto, no contexto brasileiro, observa-se historicamente a insuficiência de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana. Conforme aponta o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), essa limitação resulta em sistemas precários, desiguais e incapazes de atender adequadamente às demandas da população.

Essa precariedade estrutural impacta diretamente a produção do espaço urbano, ao restringir o acesso a determinadas áreas da cidade e reforçar a segregação socioespacial. Ao mesmo tempo, cria condições para o surgimento de alternativas de transporte, frequentemente informais ou baseadas na iniciativa privada.

Nesse cenário, a análise empírica da mobilidade urbana no Brasil revela tendências estruturais relevantes no padrão de consumo e acesso aos sistemas de transporte. Conforme dados do IPEA (2018), apresentados no Quadro 1, observa-se o peso significativo dos gastos com transporte urbano no orçamento das famílias brasileiras, bem como a predominância do transporte individual motorizado em relação ao transporte coletivo.

Quadro 1: Gastos das famílias com transporte urbano no Brasil.

Indicador	Valor (%)
Famílias com gastos em transporte coletivo	45,5%
Famílias com gastos em transporte individual	71,4%
Participação no orçamento familiar	14,0%

Fonte: IPEA (2018) **Org:** Moreira (2026)

Os dados apresentados no Quadro 1 evidenciam, contudo, a crescente centralidade do transporte individual na mobilidade urbana brasileira, em detrimento do transporte coletivo. Essa tendência se associa tanto à insuficiência e à precarização dos serviços públicos quanto às políticas históricas de incentivo ao setor automotivo, reforçando um modelo de mobilidade desigual e pouco eficiente do ponto de vista social e ambiental.

Nesse sentido, destaca-se o processo histórico de priorização do transporte individual no Brasil, associado à expansão da malha rodoviária e aos incentivos estatais à aquisição de veículos. Tal modelo contribuiu para a intensificação de problemas urbanos, como congestionamentos, poluição ambiental e redução da eficiência do transporte coletivo, configurando uma contradição central, ou seja, ao mesmo tempo em que o transporte é indispensável para a reprodução da vida urbana, sua organização desigual gera impactos negativos que comprometem a qualidade de vida da população e a funcionalidade das cidades.

A consolidação do sistema de transportes brasileiro ocorreu sob forte influência de um modelo de desenvolvimento centrado na expansão da infraestrutura rodoviária e na valorização do transporte individual motorizado. Tal orientação, intensificada ao longo da segunda metade do século XX, estruturou não apenas a circulação urbana, mas também a própria organização espacial das cidades, promovendo a dispersão territorial, o espraiamento urbano e a crescente dependência do automóvel como principal meio de deslocamento. Esse processo produziu profundas transformações na mobilidade urbana, ao mesmo tempo em que intensificou desigualdades no acesso à cidade.

No contexto brasileiro, a priorização histórica do transporte rodoviário esteve associada tanto à consolidação da indústria automobilística quanto à formulação de políticas públicas voltadas ao incentivo à aquisição de veículos particulares. Conforme aponta Harvey (2006), a reorganização espacial promovida pelo capitalismo contemporâneo atende às exigências da acumulação, moldando as infraestruturas urbanas segundo interesses econômicos específicos. Dentro dessa perspectiva, a mobilidade urbana brasileira passa a ser

organizada de forma seletiva, subordinando o direito ao deslocamento às dinâmicas do mercado.

Ademais, essa lógica contribuiu para a formação de um modelo urbano excludente, no qual o acesso à mobilidade se encontra condicionado à capacidade de inserção dos indivíduos no consumo de meios privados de transporte. Como resultado, a insuficiência do transporte coletivo, aliada à expansão periférica das cidades, ampliou significativamente os tempos de deslocamento da população trabalhadora, aprofundando desigualdades socioespaciais e restringindo o pleno exercício do direito à cidade.

De acordo com Santos (2010), a circulação constitui elemento essencial da produção do espaço, sendo diretamente determinada pelas formas de organização econômica e social. Nesse sentido, as dificuldades de deslocamento observadas nas cidades brasileiras não podem ser compreendidas como meros problemas técnicos ou operacionais, mas como expressões das contradições inerentes ao próprio processo de urbanização capitalista.

A expansão das periferias urbanas, associada à concentração de empregos, serviços e equipamentos públicos em áreas centrais ou mais valorizadas, impôs à população trabalhadora deslocamentos cada vez mais longos, onerosos e desgastantes. Tal configuração evidencia que a mobilidade urbana se insere no conjunto das desigualdades estruturais da cidade, reproduzindo barreiras de acesso que afetam diretamente as condições de reprodução social.

Paralelamente, observa-se a progressiva deterioração dos sistemas de transporte coletivo em diversas cidades brasileiras. O aumento das tarifas, a precariedade da infraestrutura, a superlotação e a redução da eficiência operacional contribuíram para a perda de atratividade desse modal. Esse cenário impulsionou o crescimento do transporte individual motorizado, tanto por meio da ampliação da frota de veículos particulares quanto pela diversificação de serviços privados de deslocamento.

Essa tendência revela uma contradição central da mobilidade urbana contemporânea, ou seja, ao mesmo tempo em que a circulação é condição indispensável para a reprodução da vida urbana e das atividades econômicas, sua organização desigual compromete a funcionalidade das cidades e agrava problemas como congestionamentos, poluição ambiental, acidentes e exclusão territorial.

Na interpretação de Harvey (2008), tais transformações estão vinculadas ao processo de compressão espaço-tempo característico da acumulação flexível, no qual o capitalismo busca acelerar fluxos e reduzir barreiras espaciais para ampliar sua capacidade de reprodução. No espaço urbano, essa dinâmica se materializa na busca constante por formas mais rápidas,

flexíveis e individualizadas de deslocamento, frequentemente apresentadas como soluções inovadoras para problemas produzidos pelo próprio modelo de urbanização capitalista.

É nesse contexto de crise estrutural da mobilidade urbana brasileira que emergem novas formas de mediação dos deslocamentos, apoiadas no avanço das tecnologias digitais e na crescente plataformização dos serviços urbanos. A insuficiência e a precarização do transporte coletivo, associada à demanda social por rapidez, flexibilidade e acessibilidade, criou condições favoráveis para a expansão de plataformas digitais de transporte, que passaram a ocupar papel cada vez mais relevante na dinâmica de circulação das cidades.

Mais do que uma inovação tecnológica, esse fenômeno expressa uma reconfiguração mais ampla das relações entre mobilidade, território e trabalho, inserindo-se no conjunto de transformações promovidas pelo capitalismo contemporâneo. Nesse cenário, a mobilidade urbana deixa de ser mediada exclusivamente por sistemas públicos ou serviços regulados tradicionalmente, passando a ser reorganizada por plataformas digitais que articulam deslocamento, consumo e trabalho sob novas formas de controle e exploração.

É a partir dessa reestruturação que se torna possível compreender o avanço da plataformização da mobilidade urbana e, conseqüentemente, o processo de uberização do trabalho, tema que será discutido na seção seguinte.

4.2 O conceito de uberização e o capitalismo de plataforma

A compreensão da uberização do trabalho insere-se no conjunto das transformações estruturais do capitalismo contemporâneo, especialmente no contexto da reestruturação produtiva intensificada a partir das últimas décadas do século XX. Tal processo encontra-se diretamente associado à crise do modelo fordista de produção e à consolidação de novas formas de acumulação, marcadas pela flexibilização das relações laborais, pela desregulamentação dos mercados e pela crescente incorporação das tecnologias digitais aos processos produtivos. Essas transformações provocaram alterações profundas na organização do trabalho, possibilitando o surgimento de novas estratégias de exploração e controle da força laboral, entre as quais se destaca o denominado capitalismo de plataforma.

A reestruturação produtiva, impulsionada pelas transformações técnico-científicas e pela expansão das políticas neoliberais, redefiniu as formas tradicionais de organização do trabalho ao promover a descentralização produtiva, a terceirização e a flexibilização das relações contratuais. Nesse contexto, a lógica empresarial passou a priorizar a redução de custos fixos, a ampliação da competitividade e a transferência crescente de responsabilidades

aos trabalhadores, criando condições para o desenvolvimento de formas laborais cada vez mais fragmentadas e precarizadas (ANTUNES, 2020).

É nesse cenário que se consolida o capitalismo de plataforma, entendido como uma nova etapa da acumulação capitalista baseada na centralidade dos dados, na mediação digital das atividades econômicas e na reorganização das relações produtivas por meio de infraestruturas tecnológicas. Conforme argumenta Srnicek (2017), as plataformas digitais tornaram-se estruturas fundamentais da economia contemporânea ao operar como intermediárias entre diferentes agentes econômicos, articulando consumo, circulação e trabalho por meio da coleta, do processamento e do controle de informações.

Nesse modelo, as empresas deixam de atuar exclusivamente como prestadoras diretas de serviços e passam a desempenhar funções de coordenação e gestão dos fluxos econômicos, organizando interações entre consumidores e trabalhadores sem necessariamente assumir responsabilidades trabalhistas tradicionais. O controle sobre os dados e sobre a circulação de informações converte-se, assim, em elemento estratégico para a ampliação dos processos de acumulação capitalista, conferindo às plataformas significativa capacidade de regulação sobre as atividades mediadas digitalmente (SRNICEK, 2017).

A partir dessa transformação estrutural emerge a uberização como uma forma específica de organização do trabalho mediada por plataformas digitais. Mais do que uma inovação tecnológica restrita ao setor de transportes, a uberização constitui uma reconfiguração das relações laborais, expressando novas formas de exploração da força de trabalho ajustadas às exigências do capitalismo contemporâneo.

Segundo Antunes (2020), a uberização representa uma etapa avançada da precarização laboral, caracterizada pela apropriação das tecnologias informacionais pelo capital como instrumento de intensificação da exploração, redução de custos operacionais e ampliação dos mecanismos de controle. Nesse arranjo, o trabalhador é formalmente apresentado como autônomo, empreendedor ou parceiro, mas permanece materialmente subordinado às diretrizes operacionais, aos algoritmos e às regras estabelecidas unilateralmente pelas empresas-plataforma.

Essa configuração evidencia uma transformação qualitativa nas relações laborais, uma vez que o vínculo empregatício tradicional é progressivamente substituído por formas flexíveis de contratação marcadas pela instabilidade da renda, pela ausência de garantias trabalhistas e pela transferência integral dos custos e riscos da atividade ao trabalhador. Dessa forma, despesas relacionadas à manutenção dos instrumentos de trabalho, ao combustível, à depreciação patrimonial, à seguridade social e à proteção previdenciária passam a ser

individualizadas, reforçando processos de vulnerabilidade e desproteção social (ANTUNES, 2020).

A lógica da uberização articula-se diretamente ao avanço das políticas neoliberais, que promovem o enfraquecimento dos mecanismos de proteção social e a progressiva responsabilização individual pela sobrevivência econômica. Nessa perspectiva, o discurso da autonomia e do empreendedorismo aparece como elemento legitimador de relações laborais profundamente assimétricas, ocultando formas sofisticadas de subordinação e exploração.

Ao analisar esse fenômeno, Abílio (2020) destaca que a uberização fundamenta-se em uma lógica de gestão que combina a aparência de liberdade com mecanismos contínuos de subordinação algorítmica. Para a autora, trata-se da generalização de um modelo de trabalho marcado pela disponibilidade permanente, pela instabilidade contínua e pela responsabilização individual do trabalhador pela sua própria reprodução social, condição que se aproxima daquilo que se denomina “viração”.

Essa aparente autonomia constitui uma das principais contradições da uberização. Embora o trabalhador possua liberdade formal para definir sua jornada, sua permanência na atividade encontra-se condicionada a critérios de desempenho, sistemas de avaliação, taxas de aceitação, distribuição algorítmica das demandas e dinâmicas tarifárias estabelecidas unilateralmente pelas plataformas. Assim, o controle empresarial não desaparece; ao contrário, assume formas mais difusas, opacas e continuamente monitoradas por sistemas digitais, dificultando inclusive sua identificação enquanto relação de subordinação.

Esse modelo revela uma sofisticada reconfiguração do controle sobre o trabalho. Diferentemente das formas tradicionais de supervisão direta, a gestão algorítmica opera por meio de incentivos, penalizações, ranqueamentos e avaliações permanentes, disciplinando comportamentos e orientando a atividade laboral segundo os interesses das empresas-plataforma. Trata-se, portanto, de um controle descentralizado, mas altamente eficiente, capaz de intensificar a produtividade ao mesmo tempo em que obscurece os mecanismos clássicos de exploração.

Para além da esfera estritamente laboral, a uberização produz impactos significativos sobre a organização espacial das cidades. Ao transformar o espaço urbano em suporte direto da produção, as plataformas passam a reorganizar fluxos, deslocamentos e territorialidades, fazendo da mobilidade um elemento central da acumulação contemporânea.

Nesse contexto, os trabalhadores passam a utilizar a cidade como meio imediato de trabalho, deslocando-se continuamente em função de demandas espacialmente desiguais e condicionadas pela lógica algorítmica. A distribuição das corridas, a concentração de

chamadas em determinadas áreas e a maior rentabilidade de certos trajetos evidenciam que o espaço urbano não constitui mero cenário neutro da atividade, mas componente ativo da dinâmica produtiva.

Essa reorganização espacial intensifica desigualdades socioespaciais, uma vez que o acesso às oportunidades de trabalho passa a depender de fatores como localização, densidade de demanda, infraestrutura urbana, conectividade digital e capacidade individual de circulação. Desse modo, a uberização não apenas redefine as relações laborais, mas também reconfigura a própria produção do espaço urbano, evidenciando a estreita articulação entre mobilidade, território e acumulação capitalista.

Sob a perspectiva geográfica, tal fenômeno revela como as transformações contemporâneas do trabalho se materializam concretamente no espaço, reorganizando territorialidades, redefinindo usos da cidade e aprofundando assimetrias já existentes. A cidade torna-se, simultaneamente, meio de produção, espaço de circulação e território de disputa entre distintas formas de apropriação econômica.

Diante disso, a uberização deve ser compreendida como expressão concreta das transformações contemporâneas do capitalismo, articulando dimensões econômicas, tecnológicas e espaciais. Longe de representar mera inovação ou modernização dos serviços, esse fenômeno evidencia o aprofundamento de formas precarizadas de trabalho e o fortalecimento de novos mecanismos de controle, revelando as contradições estruturais que caracterizam o capitalismo de plataforma.

4.3 Reestruturação produtiva e precarização do trabalho

A análise da uberização do trabalho, conforme discutido na seção anterior, não pode ser dissociada do processo mais amplo de reestruturação produtiva que marca o capitalismo contemporâneo. Intensificado a partir das últimas décadas do século XX, esse processo está diretamente associado à incorporação de novas tecnologias, à flexibilização das relações de trabalho e à reorganização dos processos produtivos, tendo como objetivo central a ampliação da acumulação de capital por meio da redução de custos, da intensificação da produtividade e da redefinição das formas de exploração da força de trabalho.

Ademais, a reestruturação produtiva emerge, nesse contexto, como resposta às crises do modelo fordista-keynesiano, promovendo a substituição progressiva das formas tradicionais de emprego, caracterizadas pela estabilidade contratual e pela relativa proteção social, por arranjos laborais flexíveis, fragmentados e crescentemente desregulamentados. Conforme argumenta ANTUNES (2020), esse movimento resultou na constituição de um

novo proletariado de serviços, marcado pela instabilidade, pela intensificação das jornadas, pela fragmentação das atividades e pela ampliação das formas de subordinação mediadas por dispositivos tecnológicos.

Sob essa perspectiva, a precarização do trabalho não deve ser compreendida como fenômeno periférico ou conjuntural, mas como elemento estrutural da dinâmica contemporânea do capitalismo. Trata-se de um processo que se manifesta por meio da instabilidade da renda, da ausência de garantias trabalhistas, da ampliação das jornadas, da transferência de riscos ao trabalhador e da intensificação do controle, ainda que frequentemente encoberto pelo discurso da autonomia, da flexibilidade e do empreendedorismo individual.

Segundo ABÍLIO (2020), a precarização contemporânea apresenta especificidades importantes ao ser mediada pelas plataformas digitais, uma vez que tais mecanismos articulam formas sofisticadas de gestão algorítmica com a responsabilização individual pela sobrevivência econômica. Nessa configuração, o trabalhador é simultaneamente compelido à disponibilidade permanente e submetido à lógica concorrencial imposta pelas plataformas, tornando-se integralmente responsável pela sua reprodução social.

Esse processo evidencia que a flexibilização do trabalho, frequentemente apresentada como modernização das relações produtivas, constitui, na prática, uma estratégia de reorganização da exploração sob novas bases tecnológicas. Como destaca Antunes (2020), o avanço das plataformas digitais não elimina as relações tradicionais de subordinação; ao contrário, redefine-as por meio de mecanismos menos visíveis, porém altamente eficazes de controle e disciplinamento da força de trabalho.

As evidências empíricas produzidas em diferentes contextos territoriais reforçam essa interpretação. Estudos desenvolvidos sobre a atuação de plataformas de transporte em distintas cidades brasileiras demonstram que a promessa de autonomia e flexibilidade frequentemente se traduz em jornadas extensas, remuneração instável e ausência de proteção social. Pesquisas realizadas junto a motoristas vinculados à Uber evidenciam que, para alcançar rendimentos minimamente satisfatórios, os trabalhadores precisam permanecer conectados por longos períodos, submetendo-se a ritmos intensificados de trabalho e à imprevisibilidade da demanda.

Estudo desenvolvido por Ponte (2021)², ao analisar a atuação da empresa-aplicativo

² Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE), realizado em 2021, de autoria de Karina Furini da Ponte, docente da Universidade Federal do Acre (UFAC), com pesquisa voltada à análise das condições de trabalho dos motoristas vinculados à plataforma Uber em Rio Branco (AC).

Uber em Rio Branco (AC), evidenciou que os trabalhadores vinculados à plataforma enfrentam jornadas prolongadas, remuneração instável e ausência de garantias trabalhistas, além de impactos significativos sobre a saúde física e mental.

A pesquisa identificou que, diante da baixa remuneração repassada pelas corridas e dos elevados custos operacionais assumidos integralmente pelos motoristas, a ampliação da jornada de trabalho torna-se estratégia necessária para assegurar condições mínimas de reprodução material. Tal realidade demonstra que a flexibilidade amplamente anunciada pelas plataformas digitais converte-se, na prática, em intensificação do trabalho, desgaste físico e emocional e ampliação da insegurança laboral, evidenciando as contradições inerentes ao trabalho mediado por aplicativos (PONTE, 2021).

No contexto de Ituiutaba, os resultados apresentados por Oliveira (2021)³ evidenciam condições de trabalho convergentes com aquelas observadas em outros contextos territoriais marcados pela expansão do trabalho mediado por plataformas digitais. Ao analisar a atuação de motoristas vinculados a esses aplicativos no município, a autora identificou jornadas médias de aproximadamente 13 horas e 40 minutos diários, frequentemente realizadas sem pausas adequadas para descanso ou alimentação, além da inexistência de vínculo empregatício formal e da ausência de infraestrutura mínima para o desenvolvimento da atividade.

Tais elementos revelam que a lógica de funcionamento das plataformas impõe aos trabalhadores uma intensa utilização do tempo e do corpo como instrumentos diretos de produção, transferindo integralmente os custos operacionais e as responsabilidades pela manutenção da atividade. Nesse sentido, a realidade observada em Ituiutaba explicita como a flexibilização do trabalho, apresentada sob o discurso da autonomia, materializa-se concretamente em formas ampliadas de precarização e desproteção laboral (OLIVEIRA, 2021).

Os dados supracitados, contudo, evidenciam que a precarização do trabalho mediado por plataformas digitais não se limita à dimensão contratual ou à ausência de garantias formais, manifestando-se também na materialidade concreta do trabalho. Os motoristas permanecem grande parte de suas jornadas em circulação contínua ou aguardando chamadas em diferentes pontos da cidade, frequentemente sem acesso a condições adequadas para repouso, alimentação ou higiene. Tal realidade expressa a intensificação do uso do tempo e do

³ Estudo (dissertação de mestrado) realizado por Fábiana Riza de Andrade Oliveira, defendido em 2021 na Universidade Federal de Uberlândia (UFU), acerca das condições de trabalho dos motoristas de aplicativo em Ituiutaba (MG), evidenciando jornadas extensas e ausência de proteção trabalhista.

corpo como instrumentos diretos de produção, subordinados à lógica da disponibilidade permanente imposta pelas plataformas.

Essa condição revela uma dimensão espacial da precarização frequentemente negligenciada nas análises sobre o trabalho por aplicativos. O espaço urbano deixa de configurar-se apenas como cenário onde a atividade se realiza e passa a integrar diretamente o próprio processo produtivo. Nessa perspectiva, a cidade transforma-se simultaneamente em meio de trabalho, espaço de circulação e território de disputa econômica, condicionando de maneira decisiva as possibilidades de reprodução material desses trabalhadores.

A organização espacial dessa atividade passa a ser determinada por elementos como a densidade da demanda, a distribuição territorial das corridas, a concentração dos fluxos urbanos e os padrões espacialmente seletivos de consumo. Como resultado, determinadas áreas urbanas tornam-se mais rentáveis e intensamente disputadas, enquanto regiões periféricas ou de baixa demanda tendem a representar maiores tempos de espera, menor retorno financeiro e ampliação da instabilidade laboral.

Articulado a essa dimensão territorial, outro aspecto relevante identificado pelas pesquisas empíricas refere-se aos mecanismos de controle exercidos pelas plataformas digitais. Por meio de sistemas de avaliação, gestão algorítmica, distribuição seletiva de demandas e definição unilateral das tarifas, essas empresas regulam o comportamento dos motoristas, estabelecem padrões de desempenho e condicionam sua permanência na atividade.

Ainda que não exista subordinação formal nos moldes tradicionais das relações empregatícias, observa-se a constituição de formas sofisticadas de controle mediadas tecnologicamente. O monitoramento contínuo, a opacidade dos critérios algorítmicos e a imprevisibilidade da remuneração configuram mecanismos permanentes de disciplinamento, reforçando relações de dependência e subordinação que, embora revestidas pelo discurso da autonomia, expressam novas formas de exploração do trabalho no capitalismo contemporâneo.

4.4 Mobilidade urbana e novas tecnologias de transporte

A mobilidade urbana, entendida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, constitui um elemento central na organização das cidades e na produção do espaço geográfico. Conforme discutido nos tópicos anteriores, as transformações no mundo do trabalho e a reestruturação produtiva também impactam diretamente as dinâmicas de mobilidade, evidenciando a relação intrínseca entre circulação, tecnologia e organização socioespacial.

Nesse sentido, a mobilidade urbana não deve ser compreendida apenas como um problema técnico ou de infraestrutura, mas como uma questão social e política, diretamente relacionada ao acesso à cidade e à reprodução das desigualdades. Conforme apontado por Santos (2008), o espaço urbano é produzido por diferentes agentes e marcado por contradições, sendo a circulação um dos elementos fundamentais para sua compreensão.

Conforme aponta Santos (2008), a circulação, ao lado da produção e do consumo, constitui um dos elementos essenciais para a compreensão do espaço geográfico, pois é por meio dela que se realizam os fluxos que articulam os diferentes lugares e permitem o funcionamento da sociedade.

A partir dessa perspectiva, observa-se que o acesso aos sistemas de transporte e às infraestruturas de mobilidade não ocorre de forma homogênea, sendo condicionado por fatores econômicos, sociais e espaciais. Em contextos marcados por desigualdades socioespaciais, como o brasileiro, a precariedade do transporte público e a insuficiência de investimentos estatais contribuem para a exclusão de parcelas da população, limitando seu acesso a serviços, trabalho e oportunidades.

Conforme já discutido, a ausência de políticas públicas eficazes no setor de transportes tem levado à busca por alternativas de deslocamento, muitas vezes impulsionadas pelo avanço das tecnologias digitais. Nesse contexto, emergem as chamadas novas tecnologias de transporte, especialmente aquelas baseadas em plataformas digitais, que reorganizam a oferta e a demanda por mobilidade urbana.

De acordo com Castells (2005), o desenvolvimento das tecnologias da informação e comunicação promove a constituição de uma sociedade em rede, na qual os fluxos de informação passam a desempenhar papel central na organização econômica e social.

Nesse cenário, as plataformas digitais de transporte, como a Uber, emergem como expressões dessa nova lógica, articulando mobilidade e tecnologia por meio de sistemas baseados em geolocalização, algoritmos e conectividade em tempo real. Essas plataformas não apenas intermediam o transporte, mas também reorganizam a forma como o espaço urbano é utilizado, ao direcionar fluxos, definir rotas e distribuir a força de trabalho no território.

A introdução dessas tecnologias promove mudanças significativas na mobilidade urbana, ampliando a oferta de serviços e oferecendo alternativas ao transporte público tradicional. No entanto, conforme já apontado nas seções anteriores, essas inovações estão inseridas em um contexto de precarização do trabalho, no qual os motoristas assumem os custos da atividade e operam sob controle algorítmico.

Além disso, estudos empíricos indicam que a expansão dessas plataformas está diretamente relacionada à deficiência dos sistemas públicos de transporte. No caso de Ituiutaba (MG), por exemplo, a pesquisa de Oliveira (2021) identificou a atuação de múltiplas plataformas digitais no transporte de passageiros, evidenciando a diversificação dos serviços de mobilidade urbana no município. A autora destaca que tais plataformas surgem como resposta à demanda por deslocamentos mais rápidos e acessíveis, ainda que operem em condições precárias de trabalho.

Outro aspecto relevante refere-se à forma como essas tecnologias reconfiguram o uso do espaço urbano. Os motoristas de aplicativos passam a circular constantemente pela cidade, guiados por aplicativos que indicam áreas de maior demanda, promovendo uma dinâmica de mobilidade orientada por dados. Essa lógica intensifica a fluidez espacial, ao mesmo tempo em que reforça padrões de concentração e desigualdade, uma vez que determinadas áreas tendem a concentrar maior oferta de serviços.

Nesse sentido, a mobilidade urbana mediada por plataformas digitais contribui para a constituição de novas territorialidades, nas quais o espaço é apropriado de forma dinâmica e fragmentada, em função das demandas do mercado e das estratégias das empresas-plataforma. Tal processo evidencia a centralidade da tecnologia na produção contemporânea do espaço urbano.

Entretanto, é importante destacar que essas transformações não eliminam os problemas estruturais da mobilidade urbana, mas, em muitos casos, os reconfiguram. A coexistência entre transporte público, transporte individual e serviços por aplicativo revela um cenário de disputas e contradições, no qual diferentes agentes, Estado, empresas e trabalhadores, atuam na organização do sistema de transportes.

Sem a pretensão de esgotar o tema, pode-se afirmar que as novas tecnologias de transporte representam uma dimensão fundamental das transformações contemporâneas da mobilidade urbana, articulando inovação tecnológica, reestruturação produtiva e produção do espaço. Nesse processo, evidenciam-se tanto as potencialidades quanto as contradições dessas tecnologias, que, ao mesmo tempo em que ampliam as possibilidades de deslocamento, também reforçam desigualdades e precarizam as relações de trabalho.

Dessa forma, a análise da mobilidade urbana no contexto das plataformas digitais torna-se essencial para compreender as dinâmicas atuais das cidades, permitindo identificar como as tecnologias reconfiguram os fluxos, os usos do território e as condições de trabalho, aspectos que serão aprofundados na análise empírica do presente estudo.

4.5 A regulamentação do transporte por aplicativo no Brasil

A expansão dos serviços de transporte por aplicativo no Brasil, sobretudo a partir da década de 2010, está diretamente relacionada ao avanço das tecnologias digitais e à consolidação do capitalismo de plataforma. Empresas como a Uber passaram a atuar de forma intensa nas cidades brasileiras, promovendo mudanças significativas na mobilidade urbana e nas relações de trabalho no setor de transporte individual de passageiros.

Inicialmente, a ausência de regulamentação específica gerou intensos conflitos entre motoristas de aplicativos, taxistas e o poder público. Esse cenário evidenciou a necessidade de normatização da atividade, uma vez que os serviços operavam em um campo de indefinição jurídica. Nesse contexto, foi sancionada a Lei nº 13.640/2018, que alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587/2012, reconhecendo o transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por plataformas digitais e estabelecendo diretrizes para a sua regulamentação no país (BRASIL, 2018).

De acordo com a referida legislação, a competência para regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte por aplicativo foi atribuída aos municípios e ao Distrito Federal. Entre as exigências estabelecidas, destacam-se a obrigatoriedade da Carteira Nacional de Habilitação com autorização para a atividade remunerada, a contratação de seguros, a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o cumprimento de requisitos relacionados à segurança e a qualidade do serviço (BRASIL, 2018).

No entanto, a descentralização da regulamentação resultou em uma grande diversidade de normas entre os municípios brasileiros. Segundo Grohmann (2010), essa heterogeneidade reflete as especificidades locais, mas também evidencia a dificuldade de estabelecer padrões regulatórios em um contexto marcado pela rápida expansão das plataformas. De modo, que tendem a ocorrer esse processo permeando e revelando desafios institucionais e fiscalizatórios nas adaptações às novas dinâmicas trabalhistas e de mobilidade.

Além dos aspectos legais, a regulamentação do transporte por aplicativo também suscita debates no campo das relações de trabalho. Para Antunes (2018), a formalização da atividade não elimina as condições de precarização, uma vez que os motoristas continuam inseridos em um modelo que combina autonomia aparente com mecanismos de controle digital. Nesse sentido, a legislação brasileira reconhece a atividade, mas não define de maneira clara o vínculo trabalhista entre os motoristas e as plataformas.

4.6 Relações de trabalho: autonomia ou informalidade?

Essas transformações recentes e temporais no mundo do trabalho vem intensificando o debate acerca da natureza das relações laborais contemporâneas, especialmente no que se refere à dicotomia entre autonomia e informalidade. As expansões das plataformas digitais de trabalho, como a Uber, têm contribuído para a redefinição de conceitos clássicos do direito do trabalho, tais como subordinação, vínculo empregatício e proteção social.

De acordo com Antunes (2018), observa-se o surgimento de uma nova morfologia do trabalho, marcada pela flexibilização das relações laborais, pela fragmentação dos vínculos e pela crescente precarização. Nesse contexto, o discurso da autonomia do trabalhador ganha centralidade, sendo frequentemente utilizado pelas empresas e plataformas como justificativa para a ausência de garantias trabalhistas e seguros. Contudo, essa autonomia apresenta limites evidentes quando analisada sob a perspectiva das condições reais de trabalho.

Conforme argumenta Abílio (2020), o trabalho mediado por plataformas digitais configura um modelo de “autogerenciamento subordinado”, no qual o trabalhador assume os riscos da atividade, como custos operacionais e ausência de direitos, ao mesmo tempo que se submete a mecanismos de controle indireto, como algoritmos, metas e avaliações constantes. Tal dinâmica revela que a autonomia, embora presente no discurso, não se concretiza plenamente na prática.

No Brasil, a discussão sobre a informalidade ganha ainda mais relevância diante dos dados apresentados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), em 2023, aproximadamente 39% da população ocupada encontrava-se em situação de informalidade, evidenciando a persistência de um mercado de trabalho marcado pela precariedade e pela ausência de proteção social.

Ademais, estudos desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), indicam que trabalhadores vinculados a plataformas digitais frequentemente enfrentam jornadas extensas e rendimentos instáveis. Na maioria dos casos, esses trabalhadores ultrapassam 10 horas diárias de trabalho para garantir uma renda mínima, o que relativiza a ideia de flexibilidade e autonomia frequentemente associada a esse tipo de ocupação.

Do ponto de vista jurídico, Maurício Godinho Delgado (2019), retrata que a caracterização do vínculo empregatício não depende exclusivamente da subordinação direta, sendo possível identificar formas de subordinação estrutural nas relações mediadas por

plataformas digitais. Nesse sentido, a dependência econômica e o controle indireto exercido pelas empresas podem configurar elementos suficientes para o reconhecimento do vínculo de trabalho.

Dessa forma, as relações de trabalho contemporâneas não podem ser compreendidas de maneira simplista como autônomas ou informais. Trata-se de um fenômeno complexo e híbrido, no qual a autonomia é frequentemente limitada por mecanismos de controle e a informalidade se consolida como estratégia da flexibilização das relações de trabalho. Assim, torna-se fundamental analisar criticamente essas transformações, considerando seus impactos sociais, econômicos e territoriais.

5 O PROCESSO DE UBERIZAÇÃO EM ITUIUTABA (MG)

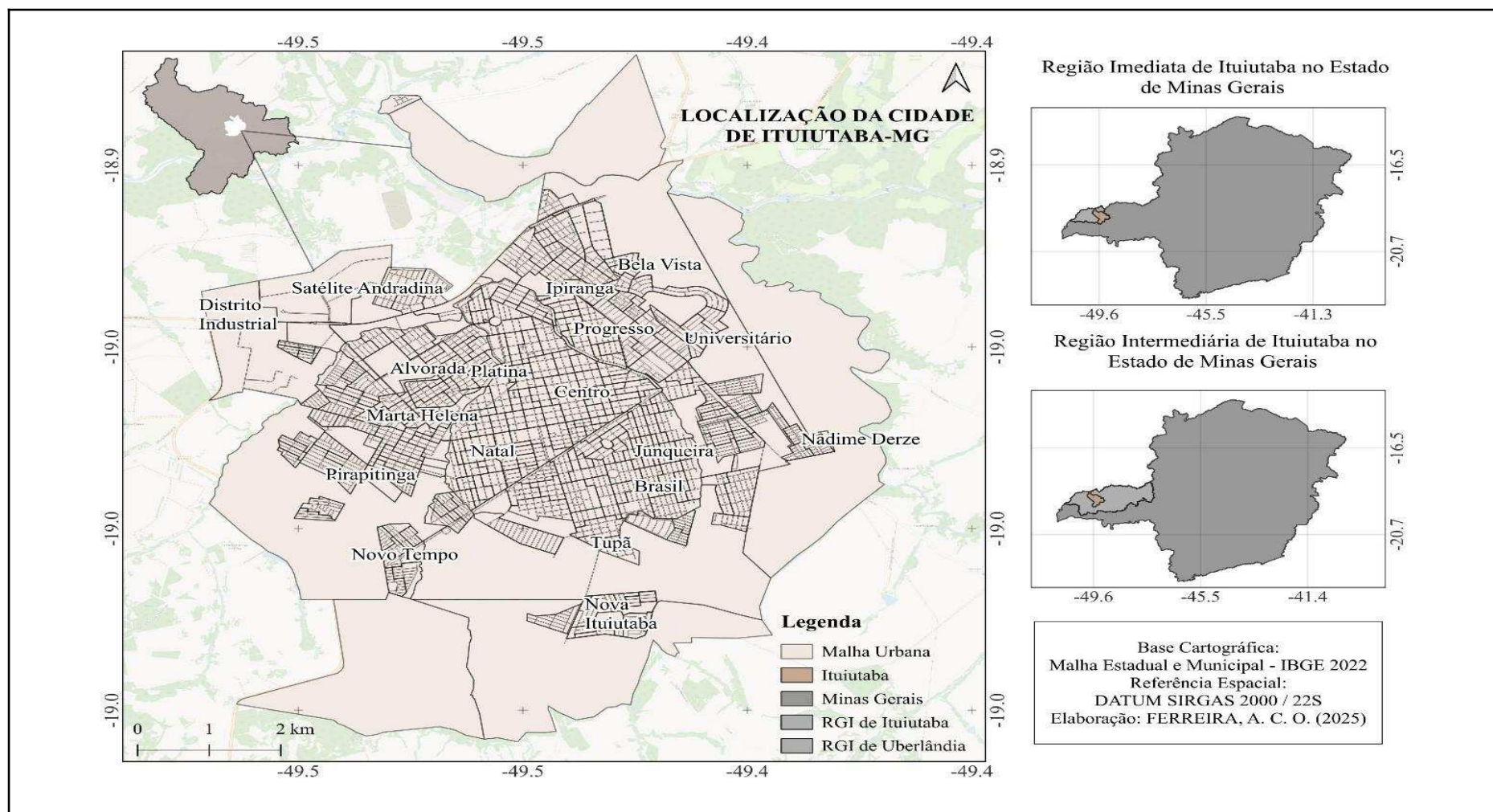
Após a discussão teórica desenvolvida nos capítulos anteriores, torna-se necessário analisar como o processo de uberização se materializa empiricamente no espaço urbano. Nesse sentido, este capítulo tem como objetivo examinar a inserção e a consolidação do transporte por aplicativos no município de Ituiutaba, buscando compreender seus impactos sobre a mobilidade urbana e sobre as relações de trabalho no transporte individual de passageiros.

A escolha do município como recorte espacial justifica-se por sua relevância regional no contexto do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e pelas transformações observadas em sua dinâmica econômica e urbana nas últimas décadas. Enquanto cidade média de centralidade regional, Ituiutaba apresenta características que permitem analisar como a expansão das plataformas digitais reconfigura a circulação urbana e produz novas formas de precarização do trabalho. Dessa forma, este capítulo busca evidenciar como a uberização assume especificidades no contexto local, articulando transformações econômicas, espaciais e as condições de trabalho.

5.1 Caracterização socioeconômica de Ituiutaba (MG)

O município de Ituiutaba-MG está localizado na mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, uma das áreas de maior dinamismo econômico do estado de Minas Gerais. Situado na porção oeste do estado, o município ocupa posição estratégica na rede urbana regional, estabelecendo relações econômicas, sociais e territoriais com importantes centros urbanos do Triângulo Mineiro e desempenhando funções de centralidade para diversos municípios do entorno. O mapa 2 a seguir, apresenta a localização geográfica de Ituiutaba no contexto local, estadual e regional, evidenciando sua inserção na região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba.

Mapa 2: Localização do Município de Ituiutaba-MG e sua malha urbana.



Fonte: IBGE (2022) Elaborado por: Ferreira 2025.

Historicamente, a formação socioeconômica de Ituiutaba esteve associada ao desenvolvimento das atividades agropecuárias e, posteriormente, ao processo de modernização da agricultura ocorrido na região. Essas transformações contribuíram para a intensificação dos fluxos migratórios campo-cidade e para a concentração progressiva da população na área urbana, consolidando o município como importante centro regional de comércio e serviços.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), Ituiutaba possui área territorial de 2.598,046 km² e população total de 102.217 habitantes. Desse contingente, 98.459 residem na área urbana e apenas 3.758 na zona rural, resultando em um grau de urbanização de 95,84%. A densidade demográfica municipal é de 39,34 habitantes por quilômetro quadrado.

Tabela 1: Indicadores demográficos e territoriais de Ituiutaba (MG). Brasil.

Indicador	Valor
Área territorial	2.598,046 km ²
População total	102.217 habitantes
População urbana	98.459 habitantes
População rural	3.758 habitantes
Grau de urbanização	95,84%
Densidade demográfica	39,34 hab./km ²

Fonte: IBGE (2022) Org: Moreira 2026.

A elevada concentração populacional na área urbana evidencia a predominância das atividades urbanas na dinâmica econômica e social do município. Entretanto, essa urbanização não ocorreu de forma homogênea, mas acompanhada por processos de expansão territorial e diferenciação socioespacial que contribuíram para a formação de áreas com distintos níveis de infraestrutura, acessibilidade e oferta de serviços.

Nesse contexto, Ituiutaba consolidou-se como importante cidade média regional, exercendo influência sobre municípios vizinhos por meio da oferta de serviços especializados nas áreas de comércio, saúde, educação e administração pública. Conforme destacam Barros e Soares (2021, p. 47), a cidade configura-se como um “núcleo intermediário no espaço regional, exercendo funções de centralidade que extrapolam seus limites municipais”. Tal condição fortalece a circulação diária de pessoas provenientes de municípios vizinhos, ampliando os fluxos urbanos e a demanda por deslocamentos no interior da cidade.

A expansão urbana observada nas últimas décadas também produziu transformações significativas na organização espacial do município. Novos loteamentos e bairros foram incorporados à malha urbana, ampliando as distâncias entre áreas residenciais e os principais polos de comércio, serviços e emprego. Esse processo contribuiu para a intensificação dos deslocamentos cotidianos e para o aumento da importância dos sistemas de transporte na articulação do espaço urbano.

Sob a perspectiva da Geografia Urbana, o espaço da cidade deve ser compreendido como produto das relações sociais e econômicas que se materializam no território. Conforme argumenta Corrêa (1995, p. 16), o espaço urbano constitui-se simultaneamente como “reflexo e condicionante social”, expressando as desigualdades e contradições produzidas pela sociedade. Em Ituiutaba, tais processos manifestam-se na distribuição desigual da infraestrutura urbana e na concentração de equipamentos, serviços e oportunidades econômicas em determinadas áreas da cidade.

A segregação socioespacial decorrente dessa dinâmica influencia diretamente as condições de mobilidade da população. Enquanto áreas centrais concentram maior oferta de serviços e atividades econômicas, parcelas significativas da população residem em bairros periféricos, necessitando realizar deslocamentos diários para acessar locais de trabalho, estudo, saúde e consumo. Dessa forma, a mobilidade urbana torna-se elemento fundamental para a reprodução da vida cotidiana e para a integração das diferentes porções do espaço urbano.

Nesse sentido, Santos (2008) destaca que o espaço geográfico constitui-se por um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, articulados por fluxos que garantem o funcionamento da sociedade. A circulação de pessoas, mercadorias e informações assume, portanto, papel central na organização das cidades contemporâneas. Em Ituiutaba, essa dinâmica é observada na crescente intensificação dos deslocamentos urbanos e na ampliação da demanda por diferentes modalidades de transporte.

Paralelamente às transformações espaciais, a economia municipal apresenta forte influência das atividades agropecuárias, especialmente da produção de grãos, da cana-de-açúcar e da pecuária. Embora essas atividades contribuam significativamente para a geração de riqueza no município, sua modernização esteve associada à redução da demanda por mão de obra e à intensificação da concentração fundiária. Conforme observam Moraes, Silva e Silva (2022, p. 163), a modernização agrícola no Triângulo Mineiro amplia a produtividade, mas também contribui para a restrição das oportunidades de trabalho para parcelas significativas da população.

Ao mesmo tempo, o setor de serviços tornou-se um dos principais responsáveis pela absorção da força de trabalho urbana. Dados do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE, 2023), com base na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), indicam que o município possuía, em 2022, um total de 22.909 empregos formais, com remuneração média de R\$ 2.508,44. Apesar da relativa importância desse mercado formal, persistem situações de informalidade e inserção precária no trabalho, especialmente em atividades vinculadas ao comércio, aos serviços e às novas formas de trabalho mediadas por plataformas digitais.

Como destacam Barros e Soares (2021), a expansão do setor terciário em Ituiutaba ocorre de maneira desigual, coexistindo atividades formalizadas com formas flexíveis e precárias de ocupação. Nesse cenário, observa-se o crescimento de atividades relacionadas ao comércio ambulante, aos serviços de entrega e ao transporte individual mediado por aplicativos, fenômenos que acompanham transformações mais amplas observadas no mercado de trabalho brasileiro.

A elevada urbanização, a centralidade regional, a intensificação dos deslocamentos urbanos e as transformações recentes no mundo do trabalho criam condições favoráveis para a expansão dos serviços mediados por plataformas digitais. Dessa forma, Ituiutaba insere-se em um contexto mais amplo de difusão da chamada uberização do trabalho, fenômeno que vem redefinindo as relações laborais e a organização da mobilidade urbana em diversas cidades brasileiras.

Diante desse cenário, torna-se necessário compreender como se estruturava o transporte individual de passageiros antes da chegada dos aplicativos digitais ao município. Assim, a próxima seção analisa o histórico da atividade dos taxistas em Ituiutaba, destacando sua consolidação como modalidade tradicional de transporte urbano e sua importância na dinâmica da mobilidade local.

5.2 Histórico do trabalho de taxistas no município

Antes da inserção das plataformas digitais de transporte, o serviço de táxi constituía uma das principais modalidades de transporte individual de passageiros em Ituiutaba (MG), desempenhando papel relevante na mobilidade urbana local. Durante décadas, os taxistas atenderam a população em deslocamentos cotidianos, especialmente em períodos nos quais o transporte coletivo apresentava limitações relacionadas à cobertura territorial, à frequência de horários e à disponibilidade de linhas. Nesse contexto, os táxis assumiram importante função na articulação dos deslocamentos urbanos, atendendo moradores, trabalhadores, estudantes e

visitantes que circulavam pela cidade.

De acordo com informações obtidas junto à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de Ituiutaba (2026), os primeiros registros da atividade de táxi no município remontam à década de 1970. Desde então, a prestação do serviço passou a ser regulamentada pelo poder público municipal mediante concessão de permissões e autorizações, em conformidade com a legislação referente ao transporte individual de passageiros.

Ao longo de sua trajetória, a atividade estruturou-se por meio de pontos de táxi distribuídos em locais estratégicos da cidade, especialmente na região central, na rodoviária, em unidades de saúde, órgãos públicos e áreas de intenso fluxo comercial. Posteriormente, a categoria passou a contar com sistemas de rádio-táxi, associações e representação sindical, mecanismos que contribuíram para a organização profissional dos trabalhadores e para a ampliação do atendimento à população.

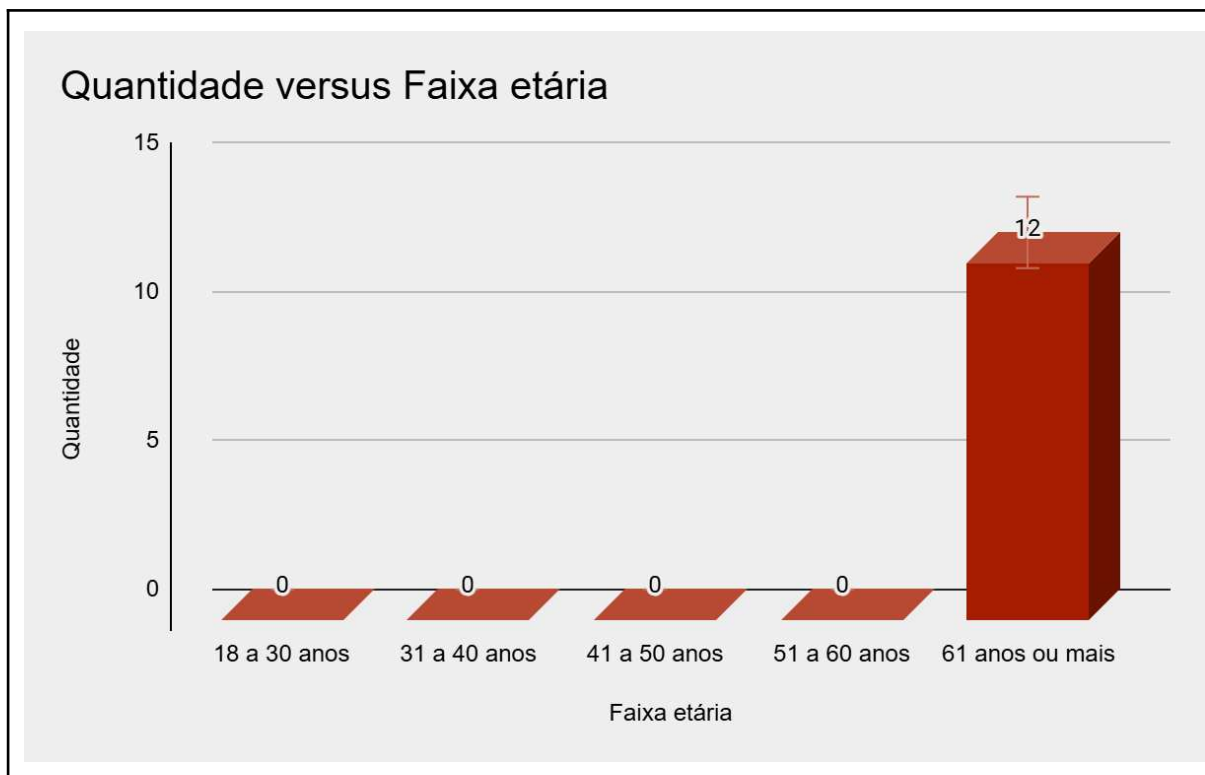
Segundo dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, a categoria chegou a contar com aproximadamente 90 taxistas em atividade no município, representando o período de maior expansão do serviço. Entretanto, nas últimas décadas, observou-se uma redução gradual desse contingente, processo intensificado após a chegada e consolidação das plataformas digitais de transporte. Atualmente, o município registra cerca de 23 taxistas em atividade, dos quais apenas 12 encontram-se devidamente regularizados junto aos órgãos competentes.

Tabela 2: Comparativo do número de taxistas em Ituiutaba-MG: período de maior expansão e situação atual.

Evolução do número de taxistas em Ituiutaba-MG	Quantidade
Período de maior expansão	90
Situação atual	23
Regularizados	12

Fonte: pesquisa de campo (2026) **Org.:** Moreira (2026)

Os doze taxistas regularizados e entrevistados são do gênero masculino. Com o objetivo de caracterizar o perfil sociodemográfico da categoria, investigou-se a faixa etária dos participantes da pesquisa, conforme apresentado no gráfico 1 a seguir.

Gráfico 1: Faixa etária dos taxistas entrevistados em Ituiutaba-MG. (Brasil).

Fonte: pesquisa de campo (2026)Org. Moreira (2026).

Os dados apresentados no gráfico 1 demonstram que 100% dos taxistas entrevistados possuem 61 anos ou mais. Esse resultado evidencia o envelhecimento da categoria em Ituiutaba, indicando que a atividade é exercida predominantemente por trabalhadores idosos. Tal característica sugere dificuldades de renovação geracional no setor e pode estar associada às transformações ocorridas no mercado de transporte individual de passageiros, especialmente após a expansão das plataformas digitais de transporte.

Além da faixa etária, a pesquisa investigou o tempo de atuação profissional dos entrevistados, buscando compreender a trajetória desses trabalhadores no setor de transporte individual de passageiros. Conforme o gráfico 2.

Gráfico 2: Tempo de atuação dos taxistas entrevistados em Ituiutaba-MG (Brasil).



Fonte: pesquisa de campo (2026)Org. Moreira (2026).

Os dados apresentados no gráfico 2 demonstram que a totalidade dos taxistas entrevistados atua na profissão há mais de 20 anos. Esse resultado evidencia a expressiva experiência profissional dos trabalhadores em atividade no município, indicando tratar-se de uma categoria composta por sujeitos que acompanharam diferentes transformações na dinâmica da mobilidade urbana local ao longo das últimas décadas.

A predominância de taxistas com longo tempo de atuação permite afirmar que os entrevistados vivenciaram períodos anteriores à inserção das plataformas digitais de transporte, possuindo, portanto, referências empíricas diretas sobre as mudanças ocorridas no setor. Nesse sentido, suas percepções constituem fonte relevante para a análise dos impactos da uberização sobre a atividade tradicional de táxi em Ituiutaba (MG), uma vez que articulam experiências históricas e leituras contemporâneas das transformações em curso.

Historicamente, a organização do trabalho dos taxistas esteve vinculada à existência de pontos fixos distribuídos em áreas estratégicas da cidade. Esses espaços desempenhavam função central na estruturação da atividade, atuando como locais de espera por passageiros, espaços de sociabilidade entre os trabalhadores e referências territoriais da categoria no espaço urbano.

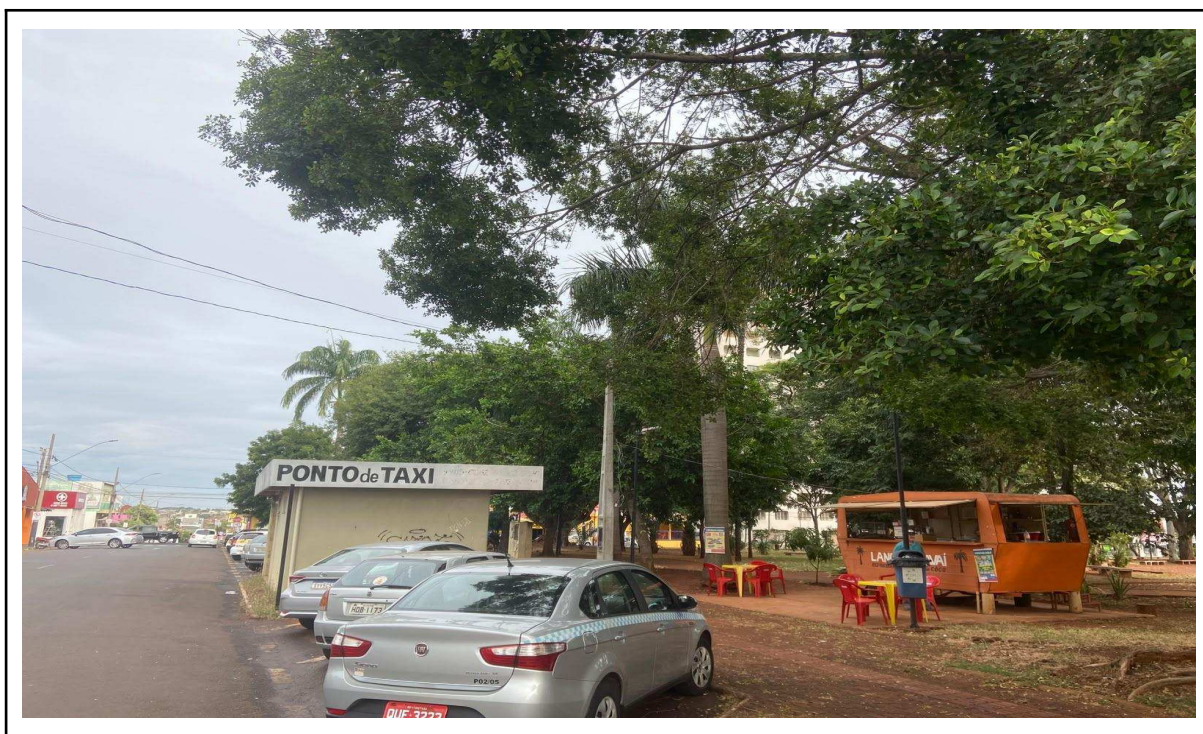
Com o avanço das transformações recentes no sistema de transportes, observa-se uma reconfiguração progressiva desses usos. A redução do número de taxistas em atividade,

associada à expansão do transporte individual e, sobretudo, à consolidação dos aplicativos de mobilidade, resultou na diminuição gradual da centralidade desses pontos na dinâmica do serviço.

Atualmente, permanecem em funcionamento apenas três pontos de táxi regulamentados pelo poder público municipal, devidamente sinalizados e destinados ao estacionamento dos veículos autorizados. Ainda assim, esses espaços mantêm relevância simbólica e funcional para a categoria, embora com menor intensidade de uso em relação a períodos anteriores.

A figura 1 e as demais subsequentes apresentam os principais pontos de táxi ainda existentes em Ituiutaba (MG), evidenciando a permanência de territorialidades historicamente construídas pela categoria, mesmo diante das transformações recentes observadas no setor de transporte urbano.

Figura 1: Ponto de táxi em exercício na Praça da 26 c/19 em Ituiutaba - MG (Brasil).



Fonte: Pesquisa de campo (2026) **Org.:** Moreira (2026).

O ponto localizado na Praça da 26 com a Rua 19 constitui um dos principais espaços historicamente utilizados pela categoria. Além das vagas destinadas aos veículos, o local dispõe de uma estrutura física de apoio utilizada pelos taxistas para descanso, acesso a sanitários e consumo de água durante a jornada de trabalho.

Figura 2: Ponto de táxi em exercício na Praça Cônego Ângelo em Ituiutaba - MG (Brasil).



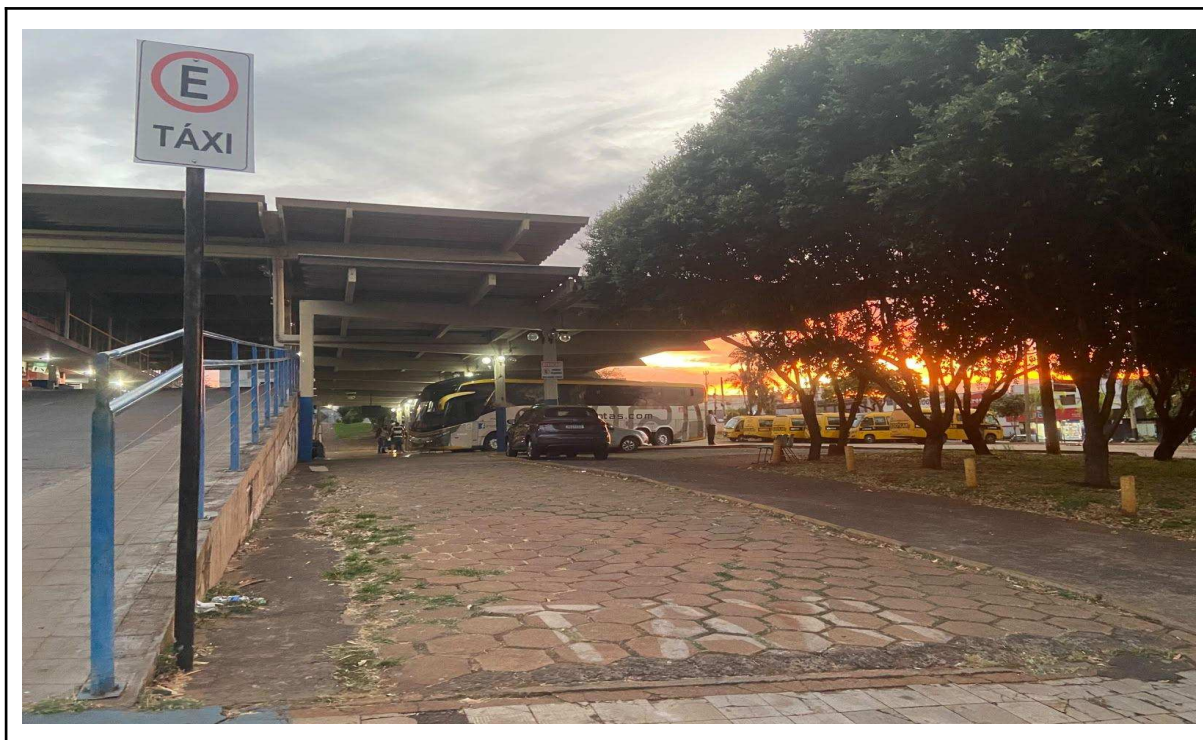
Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

Situado em área central da cidade, o ponto da Praça Cônego Ângelo permanece como referência para parte dos profissionais que atuam no município. Sua localização estratégica favorece o atendimento de usuários que circulam pela região comercial, bem como daqueles vinculados a órgãos públicos instalados nas proximidades, o que contribui para a manutenção de sua relevância funcional no sistema local de transporte individual.

O terceiro ponto - Figura 3 regulamentado encontra-se nas dependências da rodoviária municipal, espaço tradicionalmente associado ao embarque e desembarque de passageiros. Historicamente, esse local concentrou parcela significativa da demanda pelos serviços de táxi, especialmente de usuários oriundos de outros municípios, configurando-se como um importante nó de articulação entre mobilidade urbana e interurbana.

Entretanto, a redução do número de taxistas em atividade no município tem se refletido diretamente na dinâmica de ocupação desses espaços. Durante a pesquisa de campo, observou-se que pontos anteriormente caracterizados por fluxo constante de veículos e espera ativa de passageiros apresenta, atualmente, baixa movimentação, evidenciando as transformações recentes no setor de transporte individual urbano, especialmente após a expansão das plataformas digitais de mobilidade.

Figura 3: Ponto de táxi em exercício na Rodoviária em Ituiutaba - MG (Brasil).



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

A redução do número de profissionais em atividade também se expressa na ocupação dos pontos de táxi distribuídos pela cidade. Durante a pesquisa de campo, constatou-se que diversos espaços anteriormente destinados exclusivamente aos taxistas passaram a apresentar baixa utilização ou, em alguns casos, a serem ocupados por outros tipos de veículos.

Em determinados pontos, observou-se a presença predominante de automóveis vinculados a autoescolas e de motoristas associados a plataformas digitais de transporte, o que evidencia alterações significativas na dinâmica de uso desses espaços urbanos. Tais mudanças indicam não apenas a redução da centralidade do táxi tradicional na mobilidade urbana local, mas também uma reconfiguração das territorialidades associadas ao transporte individual no município.

Figura 4: Ponto de táxi localizado na praça da rua 26 c/19 Ituiutaba-MG (Brasil).



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org.:** Moreira (2026).

A figura 4 acima evidencia as condições atuais da principal estrutura de apoio utilizada pelos taxistas do município. Embora o espaço permaneça em funcionamento e seja considerado, pelos entrevistados, adequado para o desenvolvimento das atividades cotidianas, foram identificados sinais de desgaste físico e presença de pichações na edificação.

Trata-se de um equipamento urbano destinado ao apoio direto ao trabalho dos taxistas, compreendendo funções básicas como descanso, acesso a sanitários e disponibilidade de água potável. Nesse sentido, sua conservação assume importância significativa para as condições de trabalho da categoria, especialmente considerando que, segundo os entrevistados, os demais pontos de táxi existentes no município não dispõem de estruturas semelhantes de apoio.

Durante a pesquisa de campo, os trabalhadores relataram que, embora o espaço seja funcional, seriam necessárias melhorias relacionadas à manutenção, segurança e conservação, de modo a garantir melhores condições de uso e permanência no local. Esses elementos indicam uma precarização gradual das condições materiais de suporte ao trabalho, mesmo em espaços institucionalmente regulamentados.

Adicionalmente, a observação em campo permitiu identificar situações de uso inadequado das vagas destinadas aos taxistas no entorno do ponto da Praça da 26, onde se

verificou a ocupação por outros veículos, o que reforça as transformações em curso na organização e no uso desses espaços urbanos.

Figura 5: Ocupação de vagas destinadas aos taxistas por outros veículos.

Ituiutaba-MG (Brasil).



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org.:** Moreira (2026).

As figuras analisadas evidenciam que os pontos de táxi, anteriormente caracterizados pela presença constante de taxistas em espera por passageiros, já não desempenham a mesma centralidade funcional observada em períodos anteriores. Em diversos casos, a baixa ocupação desses espaços reflete a redução da demanda pelo serviço tradicional, resultado das transformações recentes no mercado de transporte individual urbano. Esse processo indica que os impactos da uberização não se restringem às relações de trabalho, mas se expressam também na organização espacial da cidade, produzindo alterações nos usos, fluxos e territorialidades historicamente constituídas pelos taxistas.

Durante a pesquisa de campo, observou-se que parte desses espaços encontra-se subutilizada ou passou a ser ocupada por veículos particulares, automóveis de autoescolas e, em alguns casos, por motoristas vinculados a plataformas digitais de transporte, além da presença de pichações e sinais de degradação física. Essa reconfiguração evidencia não apenas a transformação estrutural do setor de transporte individual, mas também a ausência de políticas públicas capazes de adequar esses espaços às novas dinâmicas da mobilidade urbana contemporânea.

Embora motoristas de aplicativo, taxistas e mototaxistas permaneçam grande parte de suas jornadas em circulação pela cidade, verifica-se a inexistência, no município de Ituiutaba, de uma infraestrutura pública específica voltada ao descanso, à alimentação ou à higiene desses trabalhadores. Nesse contexto, a discussão sobre a criação de espaços de apoio para trabalhadores vinculados às plataformas digitais têm ganhado relevância no debate público nacional.

Em março de 2026, o Governo Federal anunciou um conjunto de medidas voltadas à melhoria das condições de trabalho de entregadores e motoristas por aplicativo, incluindo a implantação de pontos de apoio equipados com banheiros, água potável, áreas de alimentação, descanso, vestiários e acesso à internet. A iniciativa prevê a instalação inicial de até cem unidades em cidades com maior concentração desses trabalhadores, reconhecendo a necessidade de condições mínimas para a reprodução da força de trabalho e para a garantia da dignidade laboral (BRASIL, 2026).

Embora Ituiutaba não esteja contemplada entre os municípios inicialmente incluídos na política federal, a proposta evidencia uma problemática cada vez mais presente nas cidades médias brasileiras. A expansão dos serviços mediados por plataformas digitais tem ampliado o contingente de trabalhadores submetidos a longas jornadas de circulação urbana, frequentemente sem acesso a espaços adequados de repouso, alimentação e higiene.

Nesse sentido, a criação de pontos de apoio ou a readequação de estruturas já existentes, como antigos pontos de táxi atualmente subutilizados, emerge como uma possibilidade de intervenção pública diante das novas demandas impostas pela mobilidade urbana contemporânea. Tal discussão evidencia que os efeitos da uberização extrapolam as relações econômicas e alcançam diretamente a produção do espaço urbano.

As plataformas digitais se apropriam intensamente da infraestrutura das cidades para viabilizar suas atividades, enquanto os custos associados às condições de trabalho são transferidos aos próprios trabalhadores. Dessa forma, a ausência de espaços de apoio adequados revela uma dimensão estrutural da precarização do trabalho por aplicativos, reforçando a necessidade de políticas públicas capazes de responder às transformações impostas pelo capitalismo de plataforma.

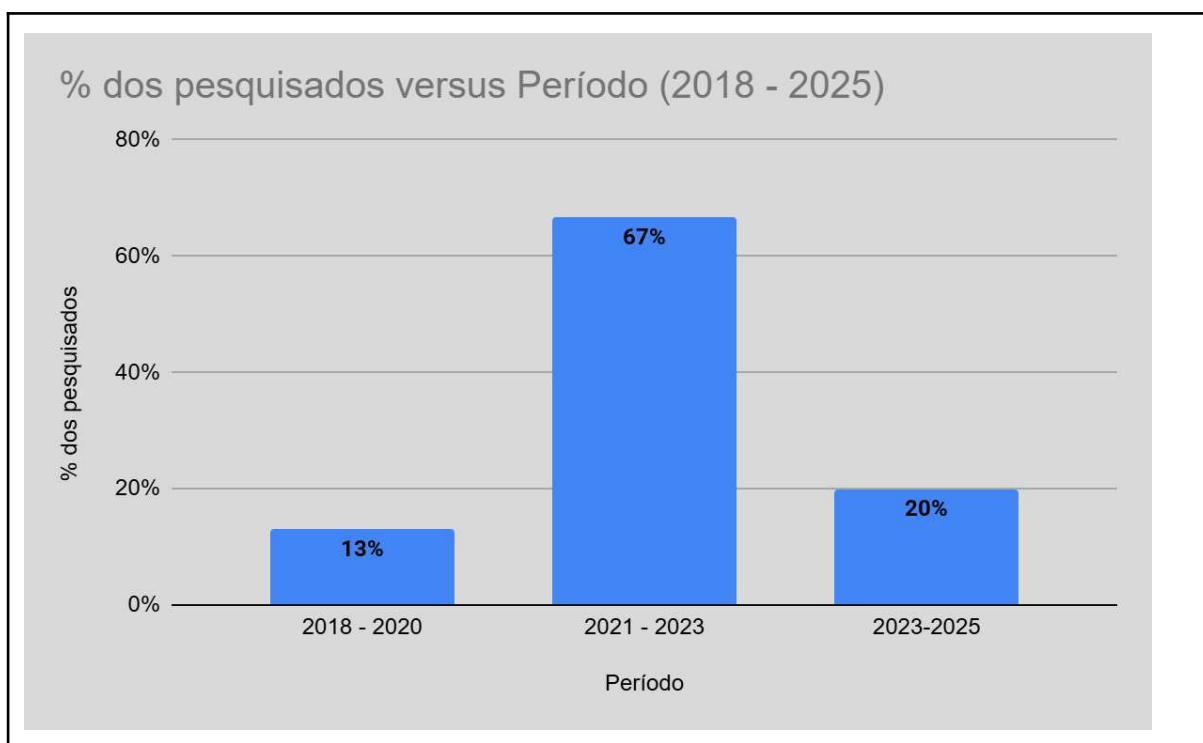
5.3 Crescimento do número de motoristas de aplicativo e as consequências para os motoristas de táxi

A expansão das plataformas digitais de transporte individual tem promovido transformações significativas na dinâmica da mobilidade urbana em diversas cidades brasileiras, incluindo Ituiutaba (MG). A popularização de aplicativos como Uber, 99 e outras plataformas regionais introduziu novas formas de prestação de serviços de transporte, pautadas pela mediação tecnológica, pela gestão algorítmica e pela flexibilização das relações de trabalho, características diretamente associadas ao processo de uberização discutido nos capítulos anteriores.

No contexto local, a consolidação dessas plataformas alterou não apenas a organização do transporte individual de passageiros, mas também as formas de inserção de trabalhadores no mercado de trabalho urbano. A facilidade de ingresso na atividade, associada à possibilidade de obtenção imediata de renda e à crescente disseminação dos aplicativos entre os usuários, contribuiu para a ampliação do número de motoristas atuantes no município.

Os resultados obtidos por meio da pesquisa de campo evidenciam esse processo. Conforme demonstrado no gráfico 3, a maior parte dos entrevistados ingressou na atividade entre os anos de 2021 e 2023, período que concentrou 66,7% dos respondentes. Esse dado revela que a expansão do transporte por aplicativo em Ituiutaba ocorreu de forma mais intensa nos últimos anos, acompanhando tendências observadas em diversas cidades brasileiras, especialmente após a pandemia da Covid-19 e o agravamento das dificuldades de inserção no mercado formal de trabalho.

Gráfico 3: Ano de ingresso dos entrevistados no mercado de transporte por aplicativo em Ituiutaba-MG.



Fonte: pesquisa de campo (2026) **Org.** Moreira (2026)

Os dados revelam que a consolidação do transporte por aplicativo em Ituiutaba não constitui um fenômeno isolado, mas está inserida em um contexto mais amplo de transformações econômicas, tecnológicas e laborais observadas no país nas últimas décadas. O período de maior ingresso de trabalhadores nas plataformas, concentrado entre 2021 e 2023, coincide com os desdobramentos da crise econômica agravada pela pandemia da Covid-19, momento marcado pelo aumento do desemprego, pela redução das oportunidades de trabalho formal e pela ampliação de formas flexíveis e precárias de inserção laboral.

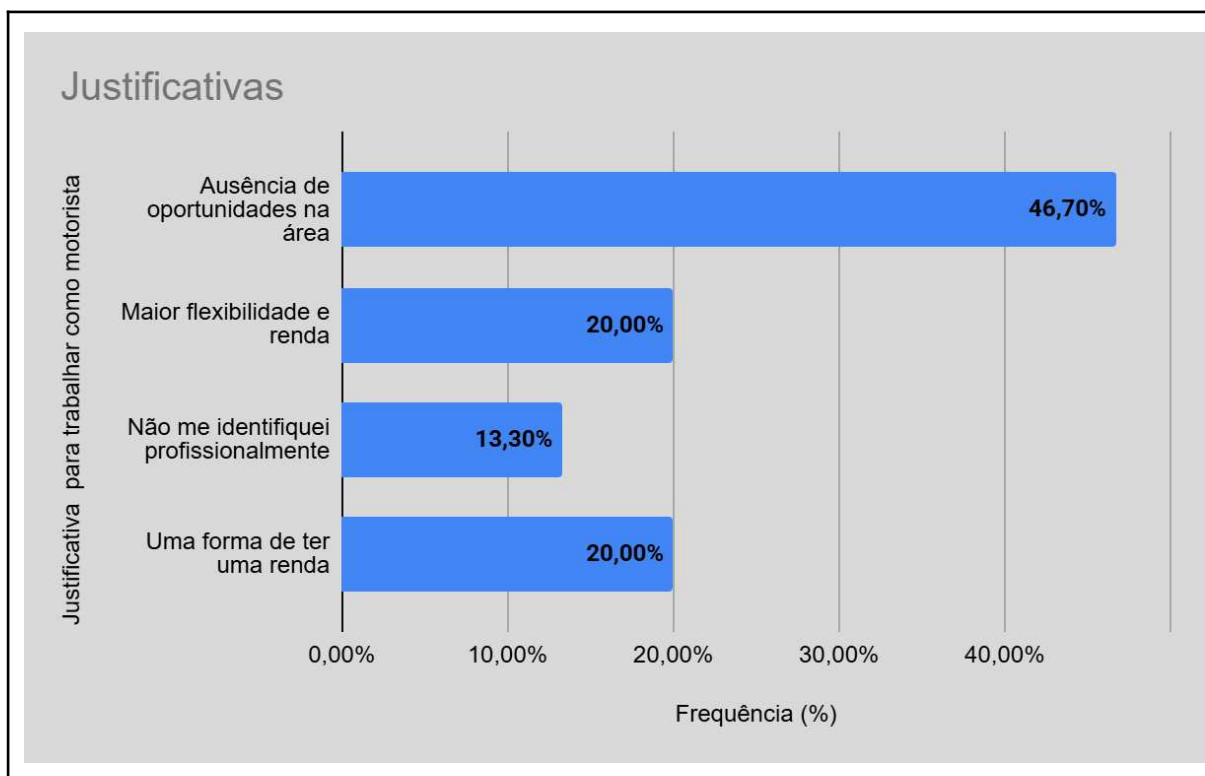
Nesse cenário, as plataformas digitais passaram a representar uma alternativa imediata para trabalhadores que encontravam dificuldades de inserção ou permanência no mercado formal de trabalho. A facilidade de ingresso na atividade, que exige baixos requisitos burocráticos quando comparada a outras ocupações, associada à possibilidade de obtenção rápida de renda, contribuiu para a expansão do número de motoristas atuantes no município. Tal processo evidencia como as plataformas se beneficiam das fragilidades estruturais do mercado de trabalho, ampliando sua capacidade de recrutamento em períodos de instabilidade econômica.

Conforme argumenta Antunes (2020), a expansão do trabalho mediado por aplicativos está diretamente relacionada ao avanço da precarização laboral, transformando o desemprego

estrutural e a insegurança econômica em importantes mecanismos de recrutamento para as empresas-plataforma. Nessa lógica, trabalhadores anteriormente inseridos em ocupações formais, autônomos e até mesmo profissionais qualificados passam a enxergar nas plataformas uma alternativa para a manutenção de sua renda.

Buscando compreender os fatores que motivaram o ingresso dos trabalhadores nesse segmento, a pesquisa também investigou as principais razões que levaram os entrevistados a atuarem como motoristas de aplicativo em Ituiutaba. Os resultados, apresentados no Gráfico 4, permitem compreender de forma mais detalhada as condições econômicas e sociais que impulsionaram a adesão às plataformas digitais de transporte.

Gráfico 4: Fatores motivacionais para o ingresso na atividade de motorista por aplicativo em Ituiutaba-MG.



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

Os resultados da pesquisa demonstram que a principal motivação para o ingresso na atividade está relacionada à necessidade de obtenção de renda, apontada por 46,7% dos entrevistados. Esse dado evidencia que a inserção dos trabalhadores nas plataformas digitais ocorre, predominantemente, como estratégia de enfrentamento das dificuldades de permanência no mercado formal de trabalho, e não necessariamente como resultado de uma opção vinculada ao empreendedorismo ou à busca por autonomia profissional.

A centralidade da necessidade de renda confirma as análises de Antunes (2020), segundo as quais a expansão das plataformas digitais está diretamente associada ao avanço da precarização do trabalho e ao crescimento de formas flexíveis de ocupação. Nesse contexto, trabalhadores desempregados, subempregados ou submetidos a ocupações instáveis encontram nos aplicativos uma alternativa imediata de obtenção de renda, ainda que marcada pela ausência de garantias trabalhistas e pela transferência dos custos da atividade para o próprio trabalhador.

Em Ituiutaba (MG), esse processo pode ser observado pelo crescimento do número de motoristas vinculados às plataformas digitais e pela ampliação da presença de empresas como Uber, 99, OiCar, UbZap e outras plataformas locais. A consolidação desses serviços no município resulta não apenas da demanda crescente por transporte individual, mas também da capacidade dessas empresas de atrair continuamente novos trabalhadores para suas plataformas.

Para ampliar sua atuação, as empresas investem em estratégias permanentes de divulgação e recrutamento, utilizando tanto meios digitais quanto formas de publicidade presentes no espaço urbano. As campanhas frequentemente enfatizam aspectos como flexibilidade de horários, praticidade e possibilidade de geração de renda, elementos que se tornam particularmente atrativos em contextos marcados pela instabilidade econômica e pela escassez de oportunidades formais de emprego.

A Figura 6 apresenta exemplos de ações de divulgação realizadas pela plataforma 99 em redes sociais. Essas campanhas evidenciam como as plataformas utilizam os ambientes digitais para fortalecer sua presença no cotidiano da população e ampliar sua base de usuários e trabalhadores.

Figura 6: Marketing digital do aplicativo 99 em ramais via Instagram e via Facebook.



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

A ampla difusão da internet e a popularização dos smartphones ampliaram significativamente o alcance das estratégias de comunicação desenvolvidas pelas plataformas digitais, permitindo que seus serviços estejam permanentemente presentes no cotidiano dos indivíduos. Por meio de aplicativos, redes sociais, anúncios patrocinados e sistemas de geolocalização, essas empresas alcançam potenciais consumidores e trabalhadores de forma rápida e contínua, expandindo sua atuação para diferentes escalas territoriais. Conforme destaca Castells (1999), a sociedade em rede caracteriza-se pela crescente centralidade das tecnologias da informação na organização das atividades econômicas, políticas e sociais, transformando os fluxos informacionais em elementos estratégicos para a reprodução do capital.

Nesse contexto, as plataformas digitais de transporte não atuam apenas como intermediadoras de serviços, mas como empresas que organizam e controlam fluxos de informações, usuários e trabalhadores por meio de sistemas tecnológicos. Como observa Srnicek (2017), o capitalismo de plataforma estrutura-se justamente a partir da coleta, processamento e utilização de dados, transformando a informação em um dos principais recursos econômicos da contemporaneidade. A expansão dessas empresas em Ituiutaba evidencia a inserção do município nessas dinâmicas globais, nas quais a mobilidade urbana passa a ser mediada por algoritmos e aplicações digitais.

Todavia, a consolidação das plataformas não ocorre exclusivamente no ambiente virtual. Para ampliar sua presença e fortalecer sua inserção no mercado local, essas empresas também recorrem à ocupação material do espaço urbano por meio de campanhas publicitárias instaladas em avenidas, corredores viários e áreas de grande circulação de pessoas e veículos.

A figura 7 apresenta exemplos dessa estratégia em Ituiutaba (MG), evidenciando como a expansão das plataformas ultrapassa os limites das redes digitais e passa a integrar a própria paisagem urbana da cidade.

Figura 7: Divulgação da plataforma/aplicativo da 99 nas vias públicas de Ituiutaba (MG). Brasil



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

A utilização de espaços urbanos estratégicos para a divulgação desses serviços não ocorre de maneira aleatória. Conforme argumenta Santos (2008), os fluxos constituem elemento fundamental da dinâmica espacial contemporânea, articulando a circulação de pessoas, mercadorias, capitais e informações. Dessa forma, avenidas e corredores de intensa movimentação tornam-se locais privilegiados para a difusão de mensagens comerciais e para a ampliação da visibilidade das empresas. Na figura a seguir é possível observar na pesquisa de campo na Avenida 24 c/19, que está se referenciando um espaço destinado ao grupo de motoristas de aplicativo Top 10, de forma que ainda não são regularizados mas usufrui do espaço e designa propaganda no mesmo.

Figura 8: Ponto não regulamentado e propaganda dos motoristas de aplicativo do Top10 em Ituiutaba (MG). Brasil.



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org:** Moreira (2026).

Em Ituiutaba, a presença dessas campanhas evidencia um processo de territorialização das plataformas digitais, que passam a disputar não apenas usuários e motoristas, mas também visibilidade e reconhecimento no espaço urbano. A cidade deixa de ser apenas o local onde o serviço é executado e passa a integrar as estratégias de expansão dessas corporações, revelando como os ambientes digitais e o espaço geográfico se articulam na reprodução do capitalismo de plataforma.

5.4 Legislação municipal e organização da categoria dos taxistas

A legislação que regulamenta o trabalho de táxi se torna algo fundamental para garantir a organização, segurança e a qualidade do transporte individual de passageiros. Por meio de decretos, leis e normas específicas, são estabelecidos critérios para o exercício da profissão, como a concessão de alvarás, a qualificação dos condutores, a fiscalização dos veículos e a definição de direitos e deveres dos trabalhadores e usuários do transporte individual.

O Decreto 10.940, de 12 de março de 2024 é um marco importante para o entendimento da regulamentação designada para a categoria, que estabelece um parâmetros para a criação da Lei 5.571, os principais artigos do respectivo decreto são:

Art.1 O provimento e organização do sistema de transporte e circulação de pessoas, veículos e mercadorias compete à Prefeitura Municipal, que o exercerá através da Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade - SEMTTRAM.

Art.2 São individuais os transportes executados para um só passageiro ou para passageiros em número suficiente para a ocupação de um automóvel de passeio, como o transporte por táxis e assemelhados, utilizados contra o pagamento de tarifa fixada pelo Poder Executivo.

Art.3 Os transportes especial e individual serão autorizados pela SEMTTRAM, que definirá o preço público a ser cobrado pelo ato que autorizar a prestação do serviço, assim como a quantidade de táxis e os locais permitidos.

I - O número de veículos cadastrados/recadastrados não poderá ultrapassar o limite de 90 (noventa), número correspondente a 9 (nove) veículos para cada fração de 1.500 (hum mil e quinhentos) habitantes.

II - O preço público e os locais permitidos serão fixados através de portaria expedida anualmente pela SEMTTRAM.

Art. 4º Os veículos destinados a transporte individual de passageiros (táxi) no Município de Ituiutaba, deverão ser devidamente cadastrados, e serão vistoriados anualmente na sede da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade, no período compreendido entre os dias 4 e 15 de janeiro de cada ano.

Art. 5º Os delegatários autônomos, Pessoa Física e Pessoa Jurídica, devem, previamente, satisfazer os seguintes requisitos:

I - Terem seus veículos submetidos e aprovados em vistoria veicular prévia realizada pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade;

II - Possuir veículo com ano máximo de fabricação de 10 (dez) anos, no ano vigente do cadastramento;

III - Não constar pendência de multas de trânsito sem o devido pagamento, salvo se a exigibilidade estiver suspensa por força de recurso administrativo.

Parágrafo único: Fica autorizada a prestação de serviços de táxi, por até 3 (três) empresas, com frota máxima de 6 (seis) veículos cada.

Art. 6º Para se cadastrar, o delegatário deverá apresentar cópia xerográfica, da seguinte documentação:

I- Carteira de identidade;

II - CPF;

III - Carteira Nacional de Habilitação - CNH adequada, em uma das categorias B, C, D ou E, constando a expressão "exerce atividade remunerada", e dentro do prazo de validade - como taxista;

INSS como autônomo:

IV - Certidão negativa de antecedentes criminais;

V - Atestado de antecedentes emitido pela Polícia Civil;

VI - Contribuição sindical;

VII - comprovante de inscrição no cadastro municipal de contribuinte

VII - Certidão Negativa de Débito com o Município de Ituiutaba;

IX - Certificado de propriedade do veículo-CRV;

X-Certificado de registro e licenciamento de veículo - CRLV vigente;

XI - Atestado de aferição do taxímetro;

XII - Comprovante de quitação eleitoral;

XIII - Título de eleitor;

XIV - Inscrição no INSS como autônomo;

XV - Comprovante de pagamento, atualizado, da contribuição para o trabalho;

XVI - Atestado de sanidade física e mental expedido por médico;

XVII - Apólice de seguro contra riscos para condutores, passageiros e terceiros, por danos físicos e materiais, dentro do prazo de validade, podendo o seguro ser efetivado de forma coletiva;

XVIII - Comprovante de endereço.

Parágrafo único. Para fins de cadastro, o condutor auxiliar deverá apresentar cópia xerográfica da seguinte documentação:

I - Carteira de identidade;

II - CPF;

III - Carteira Nacional de Habilitação - CNH adequada, em uma das categorias B, C, D ou E, constando a expressão "exerce atividade remunerada", e dentro do prazo de validade - como motorista;

INSS, como autônomo.

IV - Certidão negativa de antecedentes criminais;

V - Atestado de antecedentes emitido pela Polícia Civil;

VI - Contribuição sindical;

VII - Comprovante de inscrição no cadastro municipal de contribuinte;

VII - Certidão Negativa de Débito com o Município de Ituiutaba;

IX - Comprovante de quitação eleitoral;

X-Título de eleitor;

XI - Atestado de sanidade física e mental expedido por médico;

XII - Comprovante de endereço;

XIII - Inscrição no INSS como autônomo;

XIV - Comprovante de pagamento, atualizado, da contribuição.

Art.7º Os veículos para utilização no serviço de táxi deverão ser dotados, obrigatoriamente, de:

I - Taxímetro devidamente lacrado pela autoridade competente;

II - Selo de vistoria ou documento equivalente, outorgado pela SEMTTRAM, que demonstre a regularidade do veículo junto ao órgão gerenciador;

III - Tabela da tarifa taximétrica em vigor;

IV - Programação visual com plotagem de faixa lateral em toda extensão da carroceria em ambos os lados, número de inscrição da permissão, número do ponto; em se tratando de veículos adaptados e radiotáxi o símbolo e a logo desta, tudo em conformidade com o layout a ser estabelecidos pela SEMTTRAM;

V - Dístico "É Proibido Fumar", fixado em local visível;

VI - Quatro portas;

Outros artigos importantes do decreto são o Art. 10 Após o veículo ser aprovado na vistoria prévia, depois de emitido o Laudo de Aprovação, e desde que o delegatário e o condutor auxiliar, quando for o caso, estejam devidamente recadastrados, será expedido pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade, o certificado de registro e autorização para veículo utilizado no serviço de táxi.

O Art. 11 A execução, por particulares, de qualquer tipo de serviço de transporte local, sem a devida autorização será considerada ilegal e caracterizada como "clandestina", sujeitando os infratores a seguintes sanções:

I - Imediata apreensão dos veículos;

II - Pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos conforme fixado pelo Executivo Municipal ou pela legislação vigente.

Além do Art. 12 - que designa a permissão para a comercialização de alvará de táxi e transferência a herdeiros de taxista até 20 de abril de 2025, após isto, estão proibidas as respectivas comercializações e transferências aos herdeiros.

A regulamentação mais abrangente após o decreto estabelecido para a categoria dos taxistas ocorreu somente no ano de 2025, período marcado por transformações na mobilidade urbana brasileira, principalmente em razão do avanço das plataformas digitais de transporte. Nesse contexto, a Câmara Municipal de Ituiutaba aprovou a Lei Municipal nº5.571, de 18 de dezembro de 2025, que passou a disciplinar oficialmente o Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi no município. A legislação estabeleceu normas para a exploração da atividade, determinando que a prestação do serviço ocorresse mediante permissão concedida pelo Poder Executivo Municipal, observando critérios técnicos e administrativos específicos.

A referida lei definiu que a permissão seria concedida a pessoas físicas por meio de procedimento público, exigindo requisitos como habilitação com autorização para exercício de atividade remunerada (EAR), comprovação de residência no município, certidão negativa de antecedentes criminais e aprovação em vistoria veicular. Além disso, a norma regulamentou a figura do condutor auxiliar, permitindo que permissionários cadastrem motoristas para atuar legalmente no serviço de táxi.

Outro aspecto da legislação municipal foi a substituição do uso obrigatório taxímetro por um sistema baseado em tabelas de preços fixos por trajeto. Tal medida buscou adequar o serviço às novas dinâmicas da mobilidade urbana e aumentar a previsibilidade dos valores cobrados.

Apesar dos esforços regulatórios, a expansão dos aplicativos consolidou uma nova configuração do transporte individual em Ituiutaba, marcada pela ampliação do número de motoristas vinculados às plataformas e pela intensificação das formas flexíveis de trabalho.

6 IMPACTOS DO AUMENTO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO PARA OS TAXISTAS

A expansão das plataformas digitais de transporte produziu profundas transformações na organização do transporte individual de passageiros em Ituiutaba (MG). A incorporação de aplicativos como Uber, 99 e outras plataformas regionais alterou significativamente as formas de deslocamento da população, os padrões de concorrência entre os diferentes modais de transporte e as relações de trabalho estabelecidas neste setor.

Conforme discutido nos capítulos anteriores, a uberização constitui um processo que ultrapassa a simples introdução de inovações tecnológicas, envolvendo mudanças estruturais na organização do trabalho, na gestão dos serviços e na apropriação do espaço urbano. Em Ituiutaba, tais transformações manifestam-se tanto na ampliação do número de motoristas vinculados às plataformas digitais quanto na redução progressiva da participação dos taxistas no mercado local de transporte individual de passageiros.

Os dados obtidos durante a pesquisa de campo evidenciam que a expansão dos aplicativos impactou diretamente a dinâmica do setor. Entre os motoristas de aplicativo entrevistados, 100% afirmaram que a inserção das plataformas provocou alterações significativas na atividade dos taxistas, especialmente em relação à redução da clientela, à intensificação da concorrência e à reorganização dos fluxos de mobilidade urbana. Essa percepção demonstra que as mudanças observadas no município não constituem apenas uma interpretação teórica sobre a uberização, mas uma realidade reconhecida pelos próprios trabalhadores envolvidos na atividade.

Ao mesmo tempo em que ampliaram as alternativas de deslocamento para a população e criaram novas possibilidades de geração de renda, as plataformas digitais também introduziram novas formas de precarização do trabalho, caracterizadas pela flexibilização das jornadas, pela ausência de garantias trabalhistas e pela crescente dependência dos mecanismos de gestão algorítmica. Dessa forma, os impactos da uberização atingem simultaneamente diferentes sujeitos sociais, produzindo efeitos distintos sobre taxistas, motoristas de aplicativo e usuários dos serviços de transporte.

Diante desse contexto, este capítulo tem como objetivo analisar os principais impactos decorrentes da expansão das plataformas digitais em Ituiutaba (MG), abordando as transformações ocorridas na atividade dos taxistas, as mudanças nas condições de trabalho dos motoristas de aplicativo, a reorganização da mobilidade urbana e as estratégias de

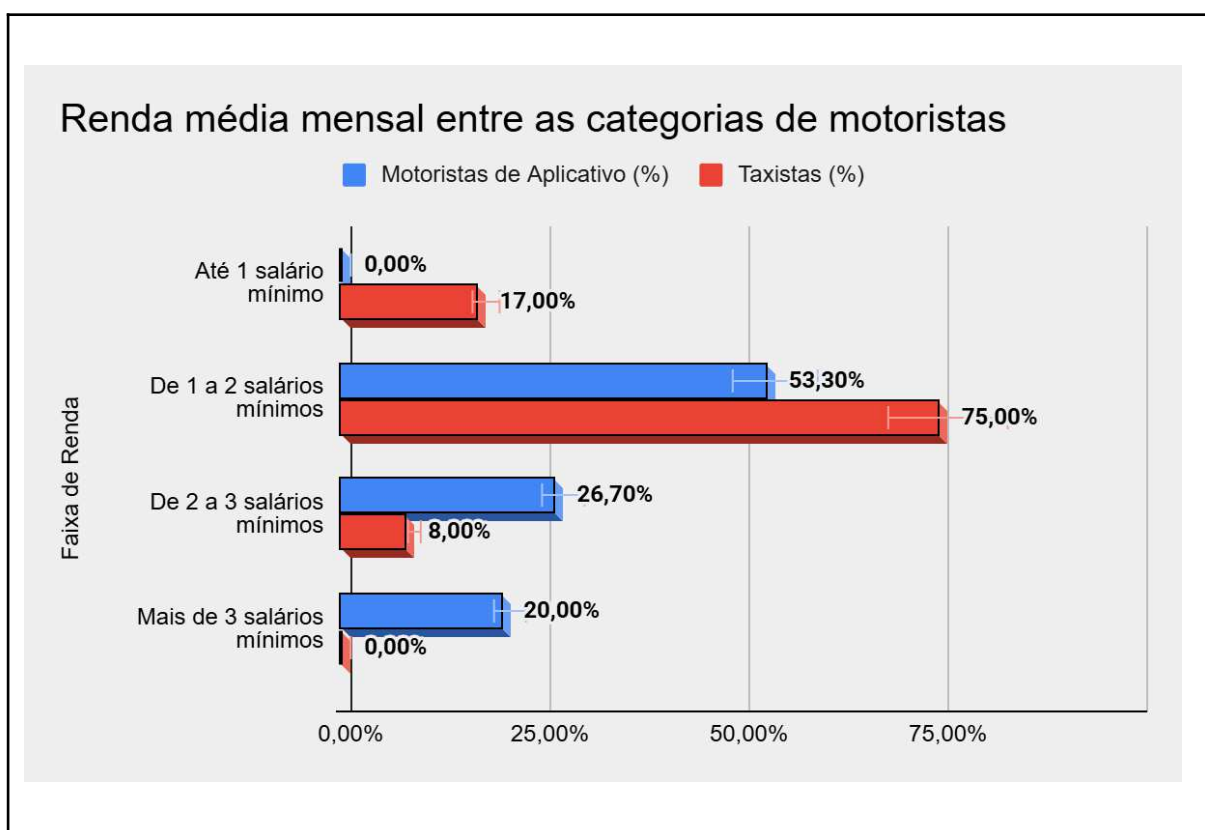
adaptação desenvolvidas pelos trabalhadores diante das novas dinâmicas impostas pelo capitalismo de plataforma.

6.1 Mudanças na renda e nas condições de trabalho

A expansão das plataformas digitais de transporte em Ituiutaba (MG) produziu impactos significativos sobre a estrutura econômica do transporte individual de passageiros, especialmente sobre a atividade tradicional dos taxistas. A introdução de aplicativos como Uber, 99 e outras plataformas locais alterou a dinâmica concorrencial do setor, provocando mudanças profundas nos padrões de consumo e na distribuição da renda entre os trabalhadores.

Conforme discutido anteriormente, a competitividade tarifária e a praticidade das plataformas digitais contribuíram para uma gradual migração de usuários que antes utilizavam o serviço de táxi convencional. Para compreender as implicações financeiras desse processo em ambas as categorias, a pesquisa de campo buscou traçar um panorama comparativo dos rendimentos mensais obtidos por esses profissionais, conforme o gráfico 5.

Gráfico 5: Comparação da renda média mensal entre as categorias de motoristas em Ituiutaba (MG).



Fonte: Pesquisa de campo (2026). Org.: Moreira (2026)

Com base nos dados ilustrados no gráfico 5, verifica-se uma nítida assimetria na distribuição dos rendimentos entre os motoristas de aplicativo e os taxistas tradicionais. No que tange à categoria dos taxistas, observa-se um severo achatamento dos ganhos, visto que a esmagadora maioria dos entrevistados 75,0% concentra-se na faixa de 1 a 2 salários mínimos, enquanto 17,0% sobrevivem com rendimentos ainda mais baixos, situados na faixa de até 1 salário mínimo. Apenas uma pequena parcela dos taxistas (8,00%) atinge a faixa de 2 a 3 salários mínimos, registrando-se 0,00% para rendimentos superiores a três salários mínimos.

Em contrapartida, os motoristas de aplicativo apresentam rendimentos distribuídos de forma mais pulverizada e expressiva nas faixas superiores. Embora a maior parte da categoria (53,30%) também se encontre concentrada na faixa de 1 a 2 salários mínimos, parcelas significativas conseguem superar esse patamar: 26,70% afirmaram receber entre 2 e 3 salários mínimos e 20,00% indicaram auferir mais de 3 salários mínimos mensais. É notável ainda que nenhum dos motoristas de aplicativo entrevistados declarou receber até 1 salário mínimo (0,00%).

Essa diferenciação evidencia o impacto direto da concorrência dos aplicativos sobre a receita diária dos taxistas. A redução no volume de corridas e o aumento do tempo de espera nos pontos tradicionais reduziram a capacidade de faturamento da categoria que, diferentemente dos condutores de plataformas, ainda precisa arcar com os custos fixos das taxas de regulamentação e permissão municipal.

Por outro lado, os maiores rendimentos brutos exibidos pelos motoristas de aplicativo devem ser analisados com cautela teórica. Conforme argumenta Antunes (2020), a aparente vantagem financeira e a promessa de autonomia dessas plataformas frequentemente camuflam jornadas de trabalho extremamente prolongadas e a transferência integral dos riscos e custos operacionais (como combustível, manutenção automotiva e depreciação do veículo) para o trabalhador. Portanto, o rendimento líquido real desses profissionais tende a ser significativamente menor do que o montante bruto declarado.

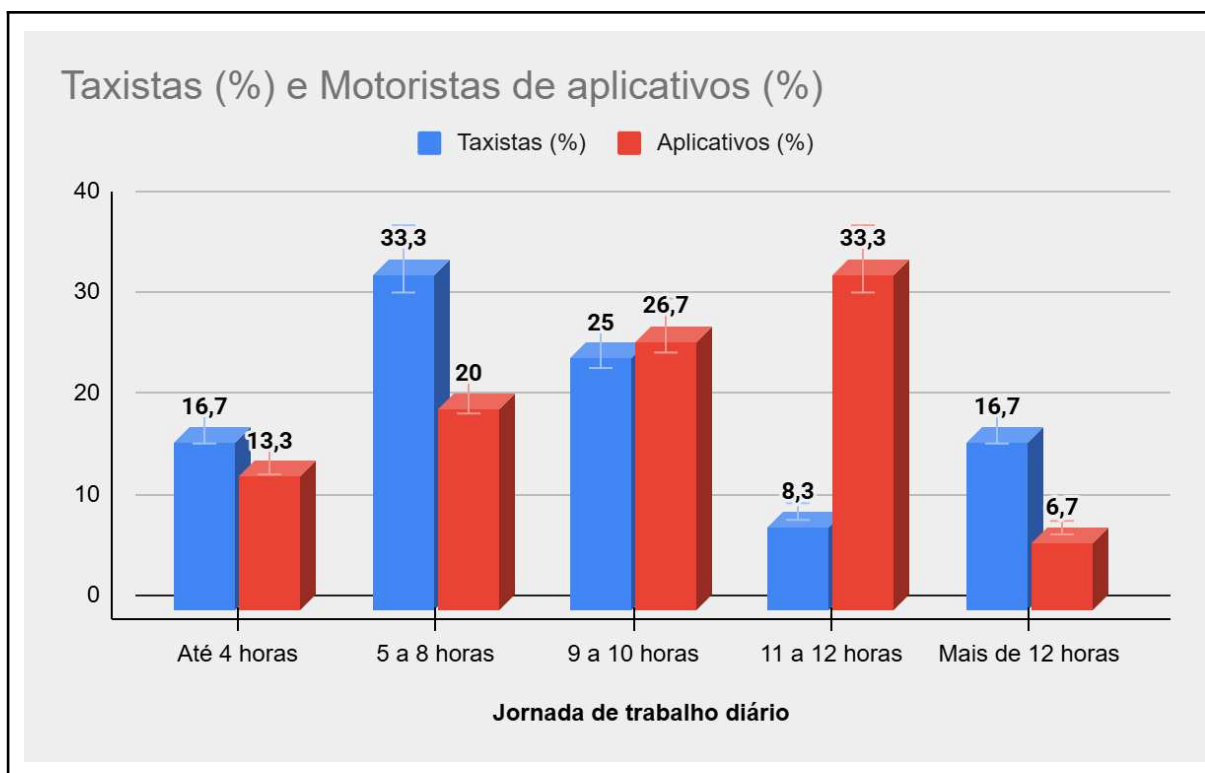
Em suma, o cenário comparativo aponta para uma reconfiguração excludente do transporte individual em Ituiutaba: enquanto os motoristas de aplicativo absorvem a maior parcela do mercado e alcançam faixas de renda mais elevadas, a categoria tradicional dos taxistas enfrenta um processo de precarização e diminuição drástica de seus ganhos materiais, forçando-os a estender suas jornadas diárias como estratégia de sobrevivência econômica.

6.2 Alterações na jornada e organização do trabalho

A reconfiguração do serviço de transporte individual de passageiros em Ituiutaba (MG) expressa, de forma significativa, as transformações decorrentes da expansão das plataformas digitais e seus reflexos sobre a organização do trabalho. Historicamente, a atividade dos taxistas esteve associada a uma dinâmica relativamente estável, estruturada a partir de pontos fixos e de jornadas mais previsíveis. Entretanto, a inserção e a consolidação dos aplicativos de transporte promoveram mudanças na dinâmica concorrencial do setor, exigindo adaptações tanto dos motoristas de aplicativo quanto dos profissionais do táxi.

Nesse contexto, a análise da jornada de trabalho permite compreender de que maneira as transformações recentes da mobilidade urbana têm impactado o cotidiano laboral dessas categorias. Embora o discurso empresarial associado às plataformas digitais frequentemente enfatize a flexibilidade e a autonomia dos trabalhadores, os dados obtidos na pesquisa revelam que a realidade do trabalho no transporte individual é marcada por extensas jornadas e elevada disponibilidade temporal.

Gráfico 6: Jornada diária de trabalho dos taxistas e motoristas de aplicativo em Ituiutaba (MG)



Fonte: Pesquisa de campo (2026). Org.: Moreira (2026)

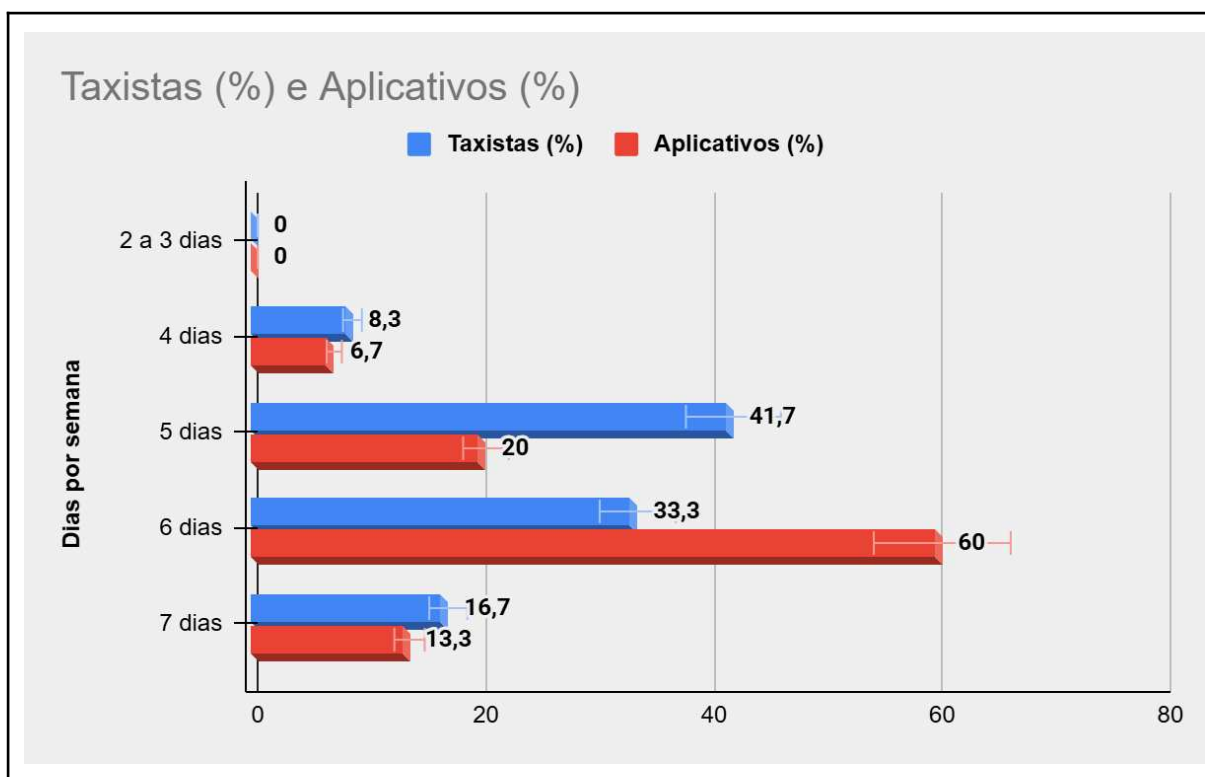
Os dados apresentados no Gráfico 6 evidenciam diferenças importantes na distribuição das jornadas de trabalho entre taxistas e motoristas de aplicativo. Entre os taxistas, observa-se maior concentração na faixa de 5 a 8 horas diárias (33,3%), seguida pelas jornadas de 9 a 10 horas (25,0%). Já entre os motoristas de aplicativo, verifica-se predominância de jornadas mais extensas, destacando-se a faixa de 11 a 12 horas diárias, que concentra 33,3% dos entrevistados, seguida pela jornada de 9 a 10 horas, com 26,7%.

A comparação entre as categorias demonstra que a intensificação do trabalho ocorre de forma mais expressiva entre os trabalhadores vinculados às plataformas digitais. Somadas as faixas de 9 a 10 horas e de 11 a 12 horas diárias, observa-se que 60,0% dos motoristas de aplicativo realizam jornadas superiores ao limite tradicional de oito horas por dia. Entre os taxistas, embora também sejam identificadas jornadas prolongadas, a distribuição apresenta maior concentração em faixas intermediárias, indicando uma organização temporal relativamente distinta.

Esses resultados corroboram as reflexões de Antunes (2020) sobre a uberização do trabalho, caracterizada pela ampliação da disponibilidade do trabalhador e pela transferência dos riscos econômicos para o próprio indivíduo. Nesse modelo, a necessidade de garantir rendimentos mínimos frequentemente conduz à ampliação da jornada de trabalho, tornando a permanência prolongada em atividade uma estratégia de sobrevivência econômica.

Entretanto, a intensificação do trabalho não se manifesta apenas na extensão das horas trabalhadas diariamente. A frequência semanal de trabalho também constitui um importante indicador para compreender os impactos das transformações recentes sobre a organização do tempo dos trabalhadores do transporte individual.

Gráfico 7: Frequência semanal de trabalho dos taxistas e motoristas de aplicativo em Ituiutaba (MG)



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org.:** Moreira (2026)

Os dados apresentados no Gráfico 7 demonstram que ambas as categorias mantêm elevada frequência semanal de trabalho, embora com diferenças significativas em sua distribuição. Entre os taxistas, a maior concentração encontra-se na faixa de cinco dias por semana (41,7%), seguida pelos profissionais que trabalham seis dias semanais (33,3%). Já entre os motoristas de aplicativo, observa-se predominância expressiva da jornada de seis dias por semana, que corresponde a 60,0% dos entrevistados.

Verifica-se ainda que 16,7% dos taxistas e 13,3% dos motoristas de aplicativo exercem suas atividades durante os sete dias da semana, evidenciando a presença de jornadas contínuas e a redução dos períodos destinados ao descanso. Embora os dados indiquem elevado comprometimento temporal em ambas as categorias, a concentração dos motoristas de aplicativo nas jornadas mais extensas reforça os argumentos relacionados à intensificação do trabalho característica do capitalismo de plataforma.

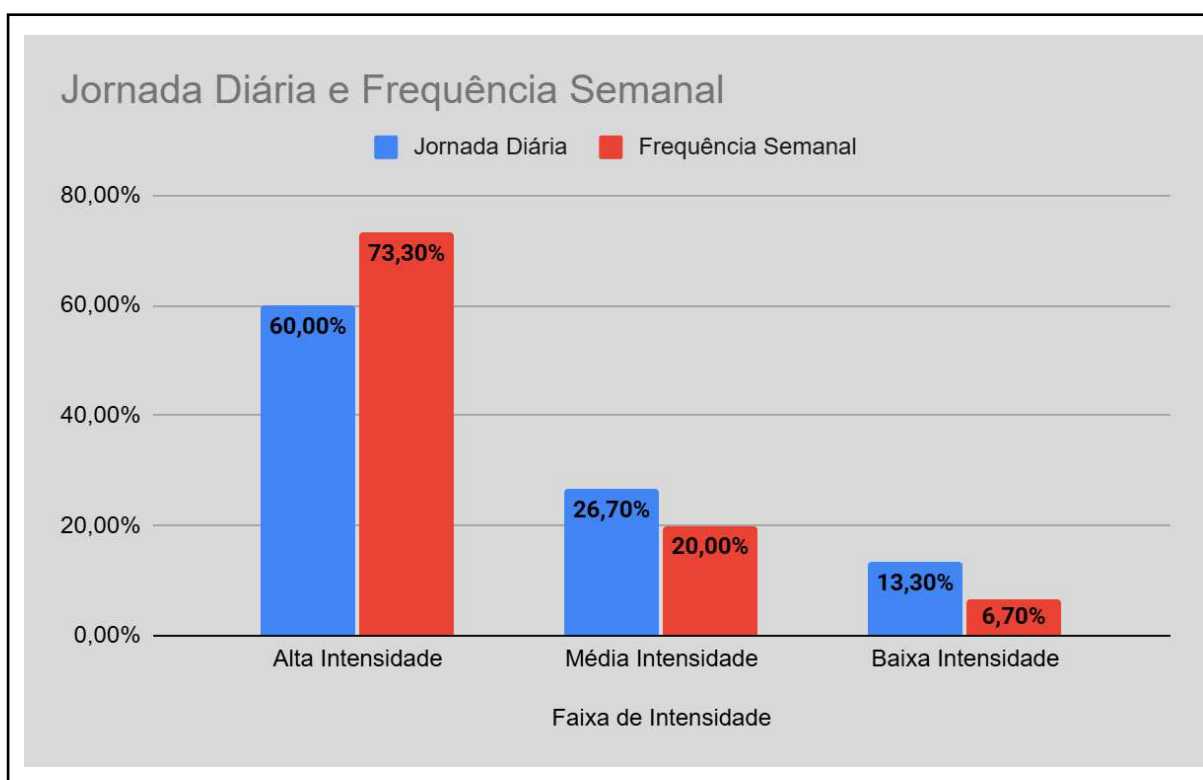
Nesse sentido, os resultados evidenciam que a expansão dos aplicativos de transporte não apenas introduziu novas formas de prestação de serviços, mas também promoveu mudanças nas condições de trabalho do setor como um todo. Enquanto os motoristas de aplicativo permanecem submetidos a jornadas extensas para garantir sua permanência na

atividade, os taxistas enfrentam a redução da demanda e a necessidade de ampliar sua disponibilidade de trabalho como estratégia para manter a competitividade em um mercado cada vez mais disputado.

Dessa forma, as transformações observadas em Ituiutaba (MG) revelam que a uberização não afeta exclusivamente os trabalhadores vinculados às plataformas digitais, mas produz impactos mais amplos sobre a organização do trabalho no transporte individual urbano, redefinindo rotinas, estratégias de permanência e formas de inserção econômica dos diferentes agentes que atuam nesse setor.

Embora a análise isolada da jornada diária e da frequência semanal permita compreender aspectos específicos das condições de trabalho, a observação conjunta desses indicadores possibilita uma interpretação mais abrangente da intensidade laboral imposta aos trabalhadores do transporte individual. Nesse sentido, o Gráfico 8 apresenta uma síntese das informações relativas à carga horária diária e à frequência semanal dos motoristas de aplicativo, permitindo visualizar de forma integrada a elevada disponibilidade temporal exigida por essa atividade no contexto da mobilidade urbana contemporânea.

Gráfico 8: Jornada diária de trabalho e frequência semanal dos motoristas de aplicativo em Ituiutaba-MG. Brasil



Fonte: Pesquisa de campo (2026)**Org:** Moreira (2026).

A análise integrada apresentada no Gráfico 8 permite visualizar, de forma sintética, a relação entre a jornada diária e a frequência semanal de trabalho dos motoristas de aplicativo entrevistados. Os dados reforçam que a atividade é caracterizada por elevada dedicação temporal, marcada pela predominância de jornadas extensas e pela atuação durante grande parte da semana.

Observa-se que parcela significativa dos motoristas trabalha entre 9 e 12 horas diárias, ao mesmo tempo em que concentra sua atuação em seis ou mais dias por semana. Esse cenário evidencia que a obtenção de renda por meio das plataformas digitais está frequentemente associada à ampliação do tempo destinado ao trabalho, exigindo dos trabalhadores elevada disponibilidade para atender às demandas intermediadas pelos aplicativos.

Sob a perspectiva da uberização, os resultados demonstram que a flexibilidade frequentemente atribuída ao trabalho por plataformas convive com formas de intensificação laboral, nas quais a permanência prolongada em atividade se torna uma estratégia necessária para a manutenção dos rendimentos. Tal dinâmica reforça as interpretações de Antunes (2020), ao evidenciar que a gestão digital do trabalho redefine não apenas as relações laborais, mas também a organização cotidiana do tempo dos trabalhadores.

Nesse contexto, a realidade observada em Ituiutaba (MG) revela que a expansão das plataformas digitais produziu transformações significativas na organização do trabalho no transporte individual urbano. Ao mesmo tempo em que ampliou as possibilidades de inserção econômica de novos trabalhadores, também contribuiu para a consolidação de jornadas extensas e de uma crescente disponibilidade temporal, elementos que se configuram como características centrais do capitalismo de plataforma..

6.3 Concorrência e reconfiguração do espaço urbano

A distribuição e a apropriação do espaço geográfico urbano em Ituiutaba sofreram profundas mutações a partir do crescimento da frota plataformizada. Historicamente, os taxistas operavam a partir de territorialidades bem definidas, centradas em pontos fixos regulamentados pelo poder público (como o terminal rodoviário, hospitais, praças centrais e a Feira da Junqueira). O advento dos aplicativos quebrou essa rigidez espacial, instituindo uma dinâmica de ubiquidade e fluidez territorial.

Conforme os discursos qualitativos capturados no formulário, o impacto sobre os taxistas deu-se porque a nova modalidade espalhou-se de forma capilarizada pelo tecido urbano: "nós estamos em todos os lugares e a qualquer horário", afirmou um dos

respondentes. Outro entrevistado enfatizou que "existem muitos ubers na cidade, onde os táxis acabam perdendo sua forma de concorrer".

Essa saturação de veículos em circulação contínua, orientada por algoritmos globais, alterou os fluxos urbanos e o uso das vias públicas de Ituiutaba. Áreas de centralidade econômica que antes eram dominadas pelas faixas de táxi passaram a ser intensamente ocupadas por motoristas particulares conectados às plataformas, materializando o que Milton Santos (2008) define como o embate entre os sistemas de objetos (a infraestrutura urbana dada) e os sistemas de ações (as estratégias dinâmicas e fluidas de circulação das corporações e dos trabalhadores). O espaço geográfico local, portanto, foi instrumentalizado para atender à velocidade exigida pelo circuito superior da economia urbana plataformizada.

6.4 Percepções dos taxistas sobre a uberização

A percepção acerca da expansão da uberização no espaço urbano de Ituiutaba (MG) é marcada por sentimentos de desestruturação profissional, obsolescência técnica e desamparo institucional. A leitura qualitativa obtida por meio da pesquisa de campo demonstra que a inserção e o avanço das plataformas digitais de transporte corporativo não foram assimilados localmente como um processo de modernização pacífica ou complementar do mercado. Ao contrário, a dinâmica é apontada como uma intervenção agressiva, competitiva e desregulada, cuja consequência imediata foi a desidratação e o enfraquecimento de uma profissão tradicionalmente consolidada na cidade.

Essa leitura do cenário não se restringe apenas ao grupo atingido; ela é validada e reconhecida pelas respostas dos próprios motoristas de aplicativo atuantes no município. Ao testemunharem o cotidiano das ruas, esses novos trabalhadores reconhecem o impacto desestabilizador de sua própria inserção sobre os pioneiros do transporte individual. Declarações coletadas no campo, tais como "mudou, eles [os taxistas] perderam o mercado" e "afeta os motoristas mais antigos que têm dificuldade de se atualizar em meio às tecnologias", explicitam de forma contundente a fratura geracional, técnica e econômica que o regime normativo dos algoritmos impôs ao território urbano.

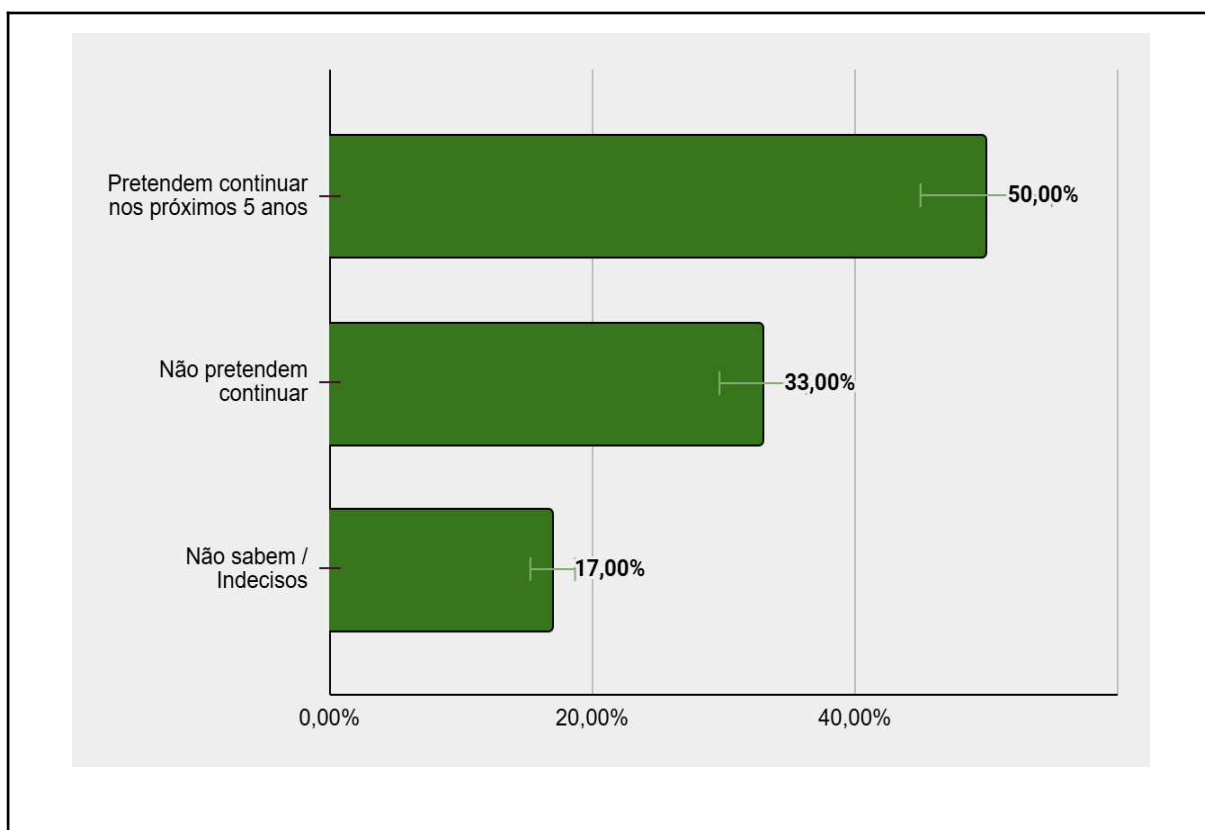
Para a categoria dos taxistas, o advento da uberização representa não apenas uma redução conjuntural de clientela, mas a perda progressiva de um patrimônio profissional construído ao longo de décadas de trabalho. A interpretação predominante entre os entrevistados é a de que as empresas-plataforma operam sob as bases de uma concorrência desleal. Essa assimetria ocorre à medida que tais corporações capturam o público consumidor por meio de tarifas rebaixadas, cuja viabilidade financeira baseia-se na transferência integral

dos custos operacionais para os motoristas parceiros e na consequente desvalorização da força de trabalho geral.

Como reflexo direto desse arranjo socioeconômico, observou-se uma retração drástica e acelerada da categoria no ambiente municipal. O contingente de taxistas em Ituiutaba encolheu de um teto histórico estimado em aproximadamente 90 profissionais para apenas cerca de 23 atuantes na atualidade, dos quais somente 12 encontram-se plenamente regularizados e ativos conforme as exigências da legislação local vigente. Esse declínio numérico e laboral evidencia um severo processo de exclusão socioespacial e de redução do direito ao trabalho regulamentado na cidade.

Buscando mensurar as expectativas de permanência diante desse quadro de retração, o levantamento de campo questionou os profissionais se estes pretendiam continuar na profissão de táxi nos próximos cinco anos. As respostas obtidas encontram-se sistematizadas a seguir no gráfico 9.

Gráfico 9: Levantamento de perspectiva futura dos taxistas de Ituiutaba (MG). Brasil



Fonte: Pesquisa de campo (2026)**Org:** Moreira (2026)

A análise do gráfico 9 permite constatar a profundidade da crise de perspectiva que afeta o grupo. Metade dos entrevistados (50,00%) manifesta a intenção ou a necessidade

imperativa de continuar na profissão pelos próximos cinco anos, dado que frequentemente se associa ao tempo de serviço acumulado e à falta de alternativas de reconversão profissional no mercado local. Por outro lado, uma parcela expressiva de 33,00% correlaciona suas respostas à ausência de interesse ou viabilidade em dar continuidade à atividade, enquanto cerca de 17,00% dos sujeitos da pesquisa ressaltam não saber o que ocorrerá com seu pertencimento profissional. Esse panorama de indefinição atesta a vulnerabilidade estrutural da categoria, cuja desestabilização é acentuada pelo crescimento desmedido do número de condutores vinculados aos aplicativos de transporte.

Com o objetivo de aprofundar a dimensão qualitativa e subjetiva desse fenômeno, foi apresentada a seguinte pergunta aberta aos taxistas inseridos na amostra: “Qual é a sua perspectiva futura profissional em decorrência do grande avanço do processo de uberização na cidade de Ituiutaba-MG?”. As narrativas dos 12 taxistas expõem os rebatimentos psicossociais, a insegurança econômica e os dilemas geracionais que permeiam o cotidiano da profissão.

As falas individuais dos sujeitos revelam um horizonte compartilhado de incertezas. O Taxista 1 relatou que “não tenho muita perspectiva, devido ao espaço que estamos perdendo, a dificuldade de corridas além da idade”. Essa preocupação com o fator etário e o esvaziamento da demanda é corroborada pelo Taxista 2, ao enfatizar: “não tenho perspectiva, vou parar de trabalhar, pois não tenho muito trabalho e estou muito idoso”. O advento contínuo de novas plataformas digitais intensifica o sentimento de impossibilidade de disputa de mercado, conforme apontou o Taxista 3: “não tenho muita perspectiva, pois cada vez mais surge um uber diferente. E não tem como competir, pela idade não consigo trabalhar a noite e me sinto muito inseguro”.

Para além dos fatores puramente econômicos, as falas revelam o táxi como um espaço de sociabilidade e resistência subjetiva diante do avanço da idade. É o caso do Taxista 4, que proferiu: “não tenho família mais, sem esposa, sem filhos, então eu trabalho para aliviar minha mente, mas estou de idade, não irei mais continuar. Vejo que não temos mais espaço, corridas poucas e muita insegurança”. Já as transformações na gestão do espaço urbano promovidas pelo poder público também aparecem como agravantes da crise, como destacou o Taxista 5 ao deliberar que “não tenho perspectiva, me trocaram de ponto, diminuiu o movimento e a concorrência é muita”.

A necessidade de complementação da renda familiar por meio de um benefício previdenciário insuficiente surge como justificativa para a manutenção da atividade, mesmo

sob condições adversas. O Taxista 6 externou que “não tenho muita perspectiva, acho que precisa regulamentar, ser justo. Tive muitas perdas e sinto que estou perdendo o espaço. Trabalho pois a aposentadoria não dá para sobreviver”. De modo semelhante, o apego à identidade laboral manifesta-se na fala do Taxista 7: “sem perspectiva, mas amo o meu trabalho e me sustento através dele, fico inseguro pois acredito que podemos perder o nosso lugar”. A velocidade das transformações tecnológicas também atua como barreira excludente, como reconheceu o Taxista 8: “sou satisfeito com o meu trabalho pois faço a muitos anos, mas vejo o quão surge a todo momento essas plataformas e aplicativos, infelizmente não consigo acompanhar”.

A assimetria jurídica e fiscal entre as modalidades de transporte é um dos pontos mais criticados pelos profissionais, que veem na ausência de fiscalização estatal a causa principal da crise do setor. O Taxista 9 retratou que “não tenho perspectiva, pois os taxistas têm toda uma regulação, agora eles não, são corridas mais baratas, mais formas de recebimento de corridas, muita flexibilidade de horário sem fiscalização alguma”. Essa percepção de desamparo institucional e desequilíbrio concorrencial é reforçada pelo Taxista 10, ao enfatizar que “estamos sofrendo diariamente, perdas de corrida, ponto, estrutura e vivemos sempre nessa insegurança. Onde nosso carro tem que estar tudo regularizado e o deles não”.

O décimo primeiro entrevistado optou por não responder ao questionamento. Em contrapartida aos discursos majoritariamente pessimistas, registrou-se uma única perspectiva dissonante, baseada na expectativa de uma futura coexistência pacífica mediada pelo direito, sintetizada na fala do Taxista 12: “acredito que haverá espaço para todos nós, sendo todos legalizados”.

Diante do conjunto de depoimentos apresentados, depreende-se que a totalidade das perspectivas negativas gravita em torno das isenções regulatórias e fiscais das quais as empresas de aplicativos e seus motoristas usufruem em âmbito municipal. Os taxistas tradicionais sentem-se desprotegidos e expostos a uma vulnerabilidade multidimensional, caracterizada pela perda severa de corridas, diminuição drástica dos rendimentos diários, perda de visibilidade nos antigos pontos centrais e encurtamento forçado da jornada de trabalho, este último fator diretamente agravado pelo avanço da idade dos motoristas.

Os taxistas ressaltam, portanto, que a organização contemporânea dos fluxos urbanos está amplamente subordinada à lógica corporativa das plataformas digitais. Consequentemente, o serviço de táxi regularizado em Ituiutaba perde paulatinamente sua centralidade geoeconômica e suas perspectivas de sustentabilidade futura. A reivindicação coletiva da categoria não se estrutura pelo fim da tecnologia, mas sim pela imposição de

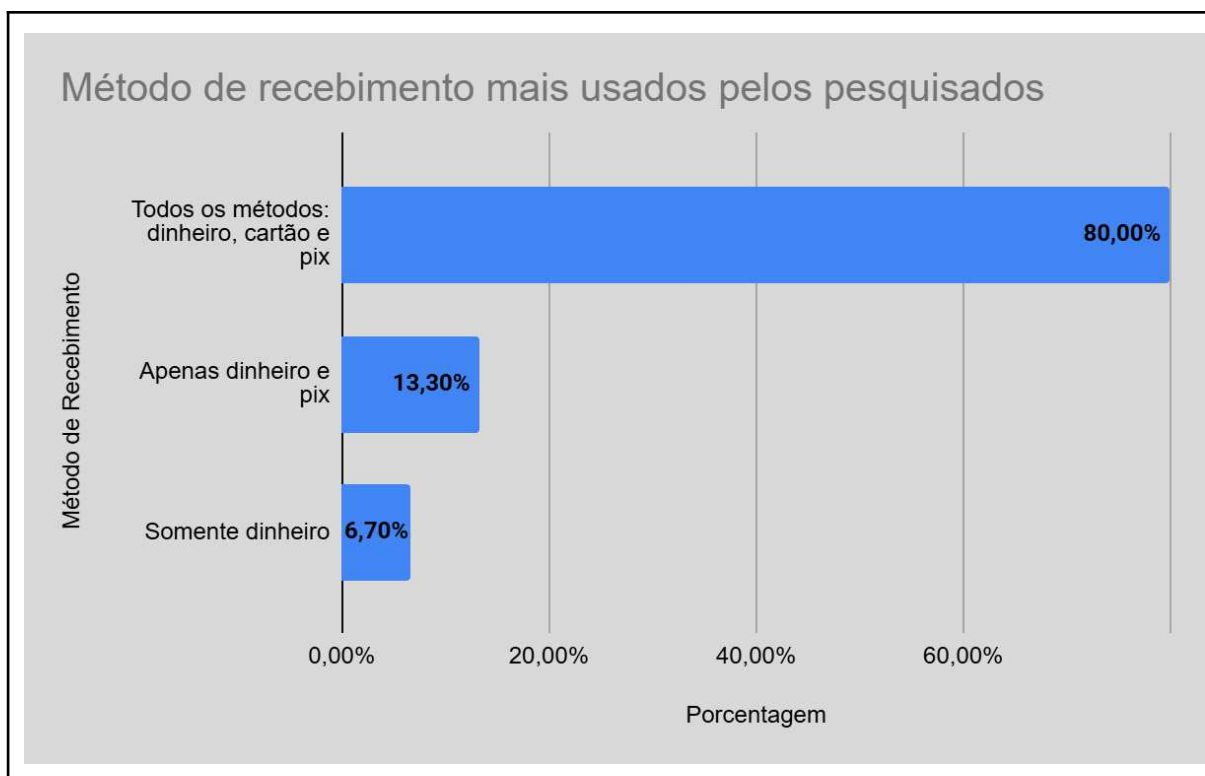
responsabilidades legislativas e fiscais equânimes para os motoristas de aplicativo, visando o restabelecimento de um espaço urbano de concorrência justa, isonômica e legalmente ordenado.

6.5 Estratégias de adaptação e perspectivas futuras

Diante da asfixia de mercado imposta pela plataformização, a categoria dos taxistas de Ituiutaba (MG) precisou abandonar o antigo isolamento dos pontos fixos e adotar estratégias de sobrevivência baseadas na mimetização dos fluxos digitais e na flexibilização de suas práticas. A principal resposta prática foi a incorporação tecnológica tardia e a reconfiguração dos meios de transação financeira.

Os dados de campo coletados no formulário demonstram que o mercado de transporte local passou a exigir a multiplicidade de ramais de atendimento e pagamento para garantir a fluidez da circulação, como demonstrado no gráfico 10 a seguir.

Gráfico 10: Métodos de recebimento utilizados pelos motoristas de aplicativos em Ituiutaba-MG. Brasil.



Fonte: Pesquisa de campo (2026). **Org.:** Moreira (2026)

Atingindo a marca de 80% de uso simultâneo de dinheiro, cartão e, predominantemente, o PIX entre os trabalhadores do setor, essa exigência de instantaneidade

financeira moldou também a reação dos taxistas. Para se adaptarem a essa demanda de mercado, os taxistas remanescentes passaram a adotar massivamente o WhatsApp como canal direto de agendamento e PIX e dinheiro como principal meio de transação econômica, tentando oferecer aos usuários a mesma agilidade e comodidade que encontram nos aplicativos corporativos, o outro meio de recebimento “cartão”, nenhum taxista realiza em seu trabalho, por questão de idade essa designação tecnológica caracteriza o idadismo e referencia a dificuldade dos mesmos em relação a esse método.

Além da dimensão tecnológica, a categoria buscou canais políticos locais para forçar um reordenamento jurídico no município que lhe garantisse fôlego institucional. Essa pressão política culminou na promulgação da Lei Municipal nº 5.571 de 18 de dezembro de 2025, que modernizou a regulamentação do serviço de táxi em Ituiutaba, permitindo a substituição do taxímetro físico por tabelas fixas de trajetos (eliminando a imprevisibilidade do preço para o passageiro) e disciplinando a figura dos condutores auxiliares.

As perspectivas futuras para os taxistas de Ituiutaba dependem diretamente da consolidação desse equilíbrio regulatório frente ao transporte por aplicativo e da capacidade de atendimento a nichos específicos de clientes, como o público corporativo, idosos, contratos mensais com empresas e corridas fixas agendadas. É na busca pela fidelização, no atendimento humanizado e na segurança jurídica que a categoria tenta construir o seu diferencial competitivo para resistir à precarização estrutural que avança de forma avassaladora sobre o setor de transportes.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como vimos teve por objetivo analisar o processo de uberização do trabalho na cidade de Ituiutaba (MG) e seus impactos sobre a categoria dos taxistas, buscando compreender as transformações ocorridas no transporte individual de passageiros diante da expansão das plataformas digitais e do avanço do capitalismo de plataforma. Ao longo da pesquisa, verificou-se que a inserção e consolidação de aplicativos como Uber e 99 produziram mudanças significativas nas relações de trabalho, na organização da mobilidade urbana e na produção do espaço geográfico local.

Ademais, a partir do referencial teórico fundamentado no materialismo histórico-dialético foi possível compreender a uberização como um fenômeno que ultrapassa a dimensão tecnológica, configurando-se como uma nova forma de organização do trabalho marcada pela flexibilização das relações de trabalho, pela gestão algorítmica, pela transferência dos custos operacionais aos trabalhadores e pela intensificação da precarização do trabalho.

Contudo, os resultados obtidos por meio da pesquisa de campo evidenciaram que a expansão das plataformas digitais provocou impactos diretos sobre a atividade dos taxistas em Ituiutaba. Entre os principais efeitos identificados julgo importante destacar a redução da demanda por corridas, a diminuição dos rendimentos, a perda de competitividade frente aos aplicativos e a necessidade de adaptação a novas formas de atendimento e comunicação com os usuários. Observou-se ainda uma expressiva retração da categoria no município, que como vimos passou de aproximadamente 90 profissionais em períodos anteriores para cerca de 23 taxistas em atividade na atualidade.

Diante disso, os dados também demonstraram que a totalidade dos taxistas entrevistados possui mais de vinte anos de atuação na profissão, evidenciando que se trata de trabalhadores que acompanharam diferentes transformações na mobilidade urbana local e que vivenciaram diretamente o período anterior à inserção das plataformas digitais. Seus relatos revelaram preocupações relacionadas à perda de espaço no mercado, à redução das perspectivas futuras da profissão e às dificuldades de adaptação às exigências tecnológicas impostas pelo novo modelo de transporte.

No caso dos motoristas de aplicativo, a pesquisa constatou que, embora as plataformas ampliem as possibilidades de geração de renda e ofereçam maior flexibilidade na organização do trabalho, essa aparente autonomia está associada à ampliação das jornadas laborais e à intensificação da exploração da força de trabalho. Verificou-se que grande parte dos

entrevistados trabalha jornadas superiores a dez horas diárias e atua seis ou até sete dias por semana, evidenciando a centralidade do trabalho na reprodução de suas condições de vida.

Além das transformações nas relações de trabalho, a pesquisa permitiu identificar mudanças na organização espacial da cidade. Os tradicionais pontos de táxi, historicamente associados à atividade da categoria, passaram a apresentar baixa utilização e perda de centralidade, refletindo a reconfiguração dos fluxos urbanos promovida pelas plataformas digitais. Nesse sentido, constatou-se que os impactos da uberização não se restringem à esfera econômica, mas também se materializam na produção do espaço urbano, alterando territorialidades, formas de circulação e padrões de mobilidade.

Dessa forma, conclui-se que a uberização representa uma das expressões contemporâneas das transformações do capitalismo, articulando inovação tecnológica, flexibilização do trabalho e reorganização espacial. Em Ituiutaba (MG), esse processo tem provocado profundas mudanças no setor de transporte individual de passageiros, afetando diretamente a atividade dos taxistas e impondo novos desafios para trabalhadores, usuários e gestores públicos.

Por fim, destaca-se a importância da atuação do poder público na formulação de políticas capazes de promover maior equilíbrio entre as diferentes modalidades de transporte, garantindo condições mais justas de concorrência, proteção social aos trabalhadores e melhoria da mobilidade urbana. Espera-se que esta pesquisa contribua para o aprofundamento dos estudos sobre uberização, mobilidade urbana e mundo do trabalho, especialmente em cidades médias brasileiras, onde os efeitos da plataformização vêm se manifestando de forma cada vez mais intensa.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?** Estudos Avançados, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111–126, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração.** São Paulo: Boitempo, 2020.

ALBANO, João. **Planejamento de transportes.** São Paulo: Interciência, 2016.

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

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

ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Anuário NTU 2023-2024.** Brasília, DF: NTU, 2024. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638548511087093750.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2026.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Relatório geral de mobilidade urbana 2022.** São Paulo: ANTP, 2023. Disponível em: http://files.antp.org.br/2023/Relatorio_Geral_Mobilidade_Urbana_2022.pdf. Acesso em: 12 abr. 2026.

BERGMAN, Lia; RABI, Nabil. **Mobilidade urbana sustentável.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

BRANDÃO, Carlos. **Território e desenvolvimento.** São Paulo: UNESP, 1996.

BRASIL. **Governo do Brasil anuncia medidas para melhorar condições de trabalho em plataformas digitais.** Brasília: Governo Federal, 24 mar. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/>. Acesso em: 10 jun. 2026.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRITO, Fausto. **Transformações no mundo do trabalho e precarização.** São Paulo: Cortez, 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. **A cidade.** 9. ed. São Paulo: Contexto, 2017.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário.** Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CENEVIVA, Laura Lucia Vieira (coord.). **Transporte e meio ambiente**. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato Corrêa. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1995.

COUTO, João Carlos. **Transporte urbano e informalidade**. Rio de Janeiro: FGV, 2009.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 31. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

GROHMANN, Rafael. **Plataformização do trabalho: entre a precarização e novas formas de organização**. São Paulo: Edições Sesc, 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNDA Contínua)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pnad-continua.html>. Acesso em 24 abr. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018: primeiros resultados**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101670.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mercado de trabalho e novas formas de ocupação no Brasil**. Brasília: IPEA, 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/>. Acesso em: 24 abr. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnóstico e perspectivas**. Brasília, DF: IPEA, 2012.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e perspectivas**. Brasília, DF: IPEA, 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/220517_mobilidade_urbana.pdf. Acesso em: 12 abr. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Trabalho por aplicativos no Brasil: perfil e condições de trabalho**. Brasília, DF: IPEA, 2023.

KOTLER, Philip; KARTAJAYA, Hermawan; SETIAWAN, Iwan. **Marketing 4.0: do tradicional ao digital**. Rio de Janeiro: Sextante, 2017.

KOTLER, Philip; ARMSTRONG, Gary. **Princípios de marketing**. 18. ed. São Paulo: Pearson, 2021.

SANTOS, Milton Santos. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton Santos. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes et al. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. (Texto para Discussão, n. 2673). Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2673.pdf. Acesso em: 12 abr. 2026.

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

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. **O mundo do trabalho e as transformações territoriais**. São Paulo: Expressão Popular, 2002.

APÊNDICES

Apêndice 1 - Questionário dos motoristas de táxi de Ituiutaba-MG

Discente: Bruna Caroline Ferreira Moreira

Matrícula: 22011GEO213

MODELO DE QUESTIONÁRIO PARA OS TAXISTAS DE ITUIUTABA-MG.

Nome:

1 - PERFIL DO ENTREVISTADO:

1 – Gênero:

☐ Feminino ☐ Masculino ☐ Prefiro não informar

2 – Idade:

☐ 18 a 30 anos ☐ 31 a 40 anos ☐ 41 a 50 anos ☐ 51 a 60 anos ☐ 61anos ou mais

3 – Escolaridade:

☐ Ensino Fundamental incompleto ☐ Ensino Fundamental completo ☐ Ensino Médio incompleto ☐ Ensino Médio Completo ☐ Ensino Superior incompleto ☐ Ensino Superior completo

4 – Há quanto tempo trabalha como taxista?

☐ Menos de 1 ano ☐ 1 a 5 anos ☐ 6 a 10 anos ☐ 11 a 20 anos ☐ Mais de 20 anos

2 - JORNADA DE TRABALHO:

5 – Quantas horas por dia você trabalha, em média?

☐ Até 4 horas ☐ 5 a 8 horas ☐ 9 a 10 horas ☐ 11 a 12 horas ☐ Mais de 12 horas

6 – Trabalha quantos dias por semana?

☐ 2 a 3 dias ☐ 4 dias ☐ 5 dias ☐ 6 dias ☐ 7 dias

7 – Você considera sua jornada de trabalho:

Apêndice 1.1 - Questionário dos motoristas de táxi de Ituiutaba-MG

☐ Leve ☐ Moderada ☐ Cansativa ☐ Muito cansativa

3 – RENDA:

8 – A renda obtida como taxista é suficiente para suas despesas mensais?

☐ Sim, totalmente ☐ Sim, parcialmente ☐ Não é o suficiente

9 – Sua renda mensal média é:

☐ Até 1 salário mínimo ☐ 1 a 2 salários mínimos ☐ 2 a 3 salários mínimos ☐ Mais de 3 salários mínimos

10 – Você possui outra fonte de renda?

☐ Sim ☐ Não

10 – Caso sim, qual seria?

R: _____

11 – Realiza pagamento para a Previdência Social ou já é aposentado (a)?

☐ Sou aposentado(a) ☐ Pago, mas não sou aposentado(a) ☐ Não realizo o pagamento e não sou aposentado(a)

4 – CONDIÇÕES DE TRABALHO:

12 – Você é:

☐ Dono do próprio táxi ☐ Arrendatário ☐ Funcionário

12.1 – Seu carro é assegurado?

☐ Sim ☐ Não

13- Como avalia as condições de trabalho (segurança, infraestrutura, pontos de táxi)?

☐ Ótimas ☐ Boas ☐ Regulares ☐ Ruins ☐ Péssimas

14 – Já sofreu algum tipo de violência ou tentativa de assalto no trabalho?

☐ Sim ☐ Não

15 – Participa ou já participou do Sindicato dos taxistas?

Apêndice 1.2 - Questionário dos motoristas de táxi de Ituiutaba-MG

☐ Sim, participo ☐ Já participei ☐ Não participei

16 – Você possui como método de pagamento além do dinheiro, máquina de cartão ou pix?

☐ Somente dinheiro ☐ Apenas dinheiro e pix ☐ Apenas dinheiro e cartão ☐ Apenas cartão e pix ☐ Dinheiro, pix e cartão

5 – IMPACTOS COM O SURGIMENTO DOS APLICATIVOS:

17 – Você percebeu diminuição de corridas após a chegada dos aplicativos de transporte?

☐ Sim, totalmente ☐ Sim, moderadamente ☐ Não houve diferença ☐ Houve aumento

18 – Considera a concorrência com os motoristas de aplicativos:

☐ Justa ☐ Parcialmente justa ☐ Injusta

18.1 – Caso considere injusta, qual seria os principais motivos?

R: _____

19 – Você percebeu uma diminuição dos taxistas atuantes na cidade?

☐ Sim, totalmente ☐ Sim, moderadamente ☐ Não percebi diferença

20 – Em comparação ao passado qual seria a média de renda mensal que teve como perda?

☐ Não tive perda ☐ 1 salário mínimo ☐ 1 a 2 salários mínimos ☐ 3 ou mais salários mínimos

6 – SATISFAÇÃO PROFISSIONAL:

21 – Atualmente você se sente satisfeito com a sua profissão?

☐ Satisfeito ☐ Pouco satisfeito ☐ Insatisfeito

21.1 – Baseado em sua resposta sobre sua satisfação, descreva melhor o motivo:

Apêndice 1.3 - Questionário dos motoristas de táxi de Ituiutaba-MG

R: _____

22 – Como você se sente com o avanço das plataformas digitais e os avanços de plataformas de transporte (Uber, Ifood, Top 10, Trips, Oi Car, etc)?

☐ Seguro ☐ Inseguro ☐ Sem perspectiva ☐ Não sei

23 – Pretende continuar na profissão nos próximos 5 anos?

☐ Sim ☐ Não ☐ Não sei

24 - Qual é a sua perspectiva futura profissional em decorrência do grande avanço do processo de uberização na cidade de Ituiutaba – MG?

R: _____

Apêndice 2 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

Motoristas de Aplicativos

A seguinte pesquisa possui como principal objetivo realizar uma análise sobre o processo de inserção das plataformas digitais e da nova modalidade de trabalho a partir do uso de aplicativos de mobilidade na cidade de Ituiutaba-MG, permeando suas principais características.

A pesquisa será primordial para a apresentação de resultados e discussões que contribuirá significativamente a elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso na área do Bacharelado do curso de Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia - Campus Pontal.

Discente: Bruna Caroline Ferreira Moreira

Orientadora: Dr^a Joelma Cristina dos Santos

[Faça login no Google](#) para salvar o que você já preencheu. [Saiba mais](#)

* Indica uma pergunta obrigatória

Apêndice 2.1 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

Nome do entrevistado(a) *

Sua resposta

PERFIL DO ENTREVISTADO(a):**1 - Gênero: ***

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Prefiro não dizer

2 - Idade: *

- ☐ 18 a 30 anos
- ☐ 31 a 40 anos
- ☐ 41 a 50 anos
- ☐ 51 a 60 anos
- ☐  61 anos ou mais

Apêndice 2.2 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

3 - Escolaridade: *

- ☐ Ensino Fundamental Incompleto
- ☐ Ensino Fundamental Completo
- ☐ Ensino Médio Incompleto
- ☐ Ensino Médio Completo
- ☐ Ensino Superior Incompleto
- ☐ Ensino Superior Completo

3.1 - Caso tenha Ensino Superior Completo, *
qual é a sua área de formação?

Sua resposta

3.2 – Caso tenha Ensino Superior
Completo, sua inserção como motorista de
aplicativo foi derivada de: *

- ☐ Ausência de oportunidades na área
- ☐ Maior flexibilidade e renda
- ☐ Não me identifiquei profissionalmente
- ☐ Uma forma de ter uma renda



Apêndice 2.3 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

4 – Há quanto tempo trabalha como motorista de aplicativo?

- ☐ Menos de 1 ano
- ☐ 1 a 3 anos
- ☐ 5 a 8 anos
- ☐ 9 a 11 anos
- ☐ 11 ou mais

JORNADA DE TRABALHO:

5 – A partir de qual ano você aderiu a essa * nova modalidade de trabalho?

- ☐ 2015/2017
- ☐ 2018/2020
- ☐ 2021/2023
- ☐ 2023/2025
- ☐ A partir de 2026



Apêndice 2.4 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

6 – Quantas horas por dia você trabalha, em média? *

- ☐ Até 4 horas
- ☐ 5 a 8 horas
- ☐ 9 a 10 horas
- ☐ 11 a 12 horas
- ☐ Mais de 12 horas

7 – Trabalha quantos dias por semana? *

- ☐ 2 a 3 dias
- ☐ 4 dias
- ☐ 5 dias
- ☐ 6 dias
- ☐ 7 dias

Apêndice 2.5 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

8 – Você considera sua jornada de trabalho: *

- ☐ Leve
- ☐ Moderada
- ☐ Cansativa
- ☐ Muito cansativa

RENDAS:

9 – A renda obtida como motorista de aplicativo é suficiente para suas despesas mensais? *

- ☐ Sim, totalmente
- ☐ Sim, parcialmente
- ☐ Não é o suficiente

Apêndice 2.6 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

10 – Sua renda mensal média é: *

- ☐ Até 1 salário mínimo
- ☐ 1 a 2 salários mínimos
- ☐ 2 a 3 salários mínimos
- ☐ Mais de 3 salários mínimos

11 – Você possui outra fonte de renda? *

- ☐ Sim
- ☐ Não

11.1 - Caso sim, qual seria? *

Sua resposta

Apêndice 2.7 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

12 – Realiza pagamento para a Previdência Social ou já é aposentado(a)? *

- ☐ Realizo o pagamento, mas não sou aposentado(a)
- ☐ Sou aposentado(a)
- ☐ Não realizo o pagamento e não sou aposentado(a)

CONDIÇÕES DE TRABALHO:

13 - Você é: *

- ☐ Dono(a) do próprio carro
- ☐ Arrendatário(a)
- ☐ Funcionário(a)
- ☐ Outros

Apêndice 2.8 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

13.1 – O carro é assegurado pelo aplicativo *
ou seguro próprio?

- ☐ Sim, é assegurado pelo aplicativo
- ☐ Sim, é assegurado por seguro próprio
- ☐ Não possui seguro

14 - Como você avalia às condições de
trabalho (segurança, infraestrutura,
aplicativo)? *

- ☐ Ótimas
- ☐ Boas
- ☐ Regulares
- ☐ Ruins
- ☐ Péssimas

15 – Já sofreu algum tipo de violência ou
acidente no trabalho? *

- ☐ Sim
- ☐ Não

Apêndice 2.9 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

15.1 – Caso tenha sofrido, foi zelado pelos seus direitos e seguridade pela plataforma do aplicativo? *

☐ Sim

☐ Não

16 – Participa ou já participou de algum sindicato ou manifestação política em prol de melhorias para os motoristas de aplicativo? *

☐ Sim, participo

☐ Já participei

☐ Não participo

16.1 - Caso tenha participado, quais foram os principais assuntos e pedidos de melhorias? *

Sua resposta

Apêndice 2.10 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

17 – O que você possui como método de recebimento? *

- ☐ Somente dinheiro
- ☐ Apenas dinheiro e pix
- ☐ Apenas cartão e pix
- ☐ Apenas dinheiro e cartão
- ☐ Todos os métodos: dinheiro, cartão e pix

SOBRE O TRABALHO NO APLICATIVO:

18 – Você possui um limite mínimo de corridas para serem realizadas durante o dia? *

- ☐ Sim
- ☐ Não

Apêndice 2.11 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

18.1 – Caso sim, qual seria esse limite? *

- ☐ 1 a 3 corridas diárias
- ☐ 4 a 6 corridas diárias
- ☐ 7 a 9 corridas diárias
- ☐ 10 ou mais corridas diárias

19 – Caso você ultrapasse o limite de tempo de uma corrida à outra, quais seriam as atribuições a sua conta no aplicativo: *

- ☐ Redução avaliativa
- ☐ Banimento da conta
- ☐ Perda temporária da conta
- ☐ Descontos atribuídos

Apêndice 2.12 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

20 – Já lidou com insegurança alimentar, sede, insolação ou vontade de utilizar banheiro durante a jornada de trabalho? *

- ☐ Sim, totalmente
- ☐ Sim, gradativamente
- ☐ Sim, minimamente
- ☐ Não

20.1 - Caso tenha ocorrido, ressalte essa eventualidade: *

Sua resposta

21 – Você deve conceder exclusividade a apenas um aplicativo ou pode trabalhar em mais de uma plataforma? *

- ☐ Posso trabalhar em apenas um aplicativo
- ☐ Posso trabalhar em mais aplicativos

Apêndice 2.13 - Formulário dos motoristas de aplicativo de Ituiutaba-MG

22 – O aplicativo em algum momento já realizou alguma ação que tenha te prejudicado ou tenha te afetado em alguma instância? *

- ☐ Sim, totalmente
- ☐ Sim, gradativamente
- ☐ Sim, minimamente
- ☐ Não

22.1 - Caso a resposta tenha sido sim, qual seria essa ação que você se sentiu afetado(a)? *

Sua resposta

23 – Você, como motorista de aplicativo acredita que a inserção dessa nova modalidade de trabalho através do aplicativo tenha impactado as categorias dos taxistas na cidade? Justifique: *



Sua resposta